



Belgeo

Revue belge de géographie

1-2 | 2010

Villes et grands équipements de transport/Cities and large transport infrastructures

La localisation des entreprises logistiques et le positionnement des régions urbaines nord-ouest européennes

Logistics firms location and the positioning of the Northwestern European urban regions

Mathieu Strale



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/6841>

DOI : 10.4000/belgeo.6841

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Édition imprimée

Date de publication : 30 septembre 2010

Pagination : 119-134

ISSN : 1377-2368

Référence électronique

Mathieu Strale, « La localisation des entreprises logistiques et le positionnement des régions urbaines nord-ouest européennes », *Belgeo* [En ligne], 1-2 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/6841> ; DOI : 10.4000/belgeo.6841

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.



Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

La localisation des entreprises logistiques et le positionnement des régions urbaines nord-ouest européennes

Logistics firms location and the positioning of the Northwestern European urban regions

Mathieu Strale

Introduction

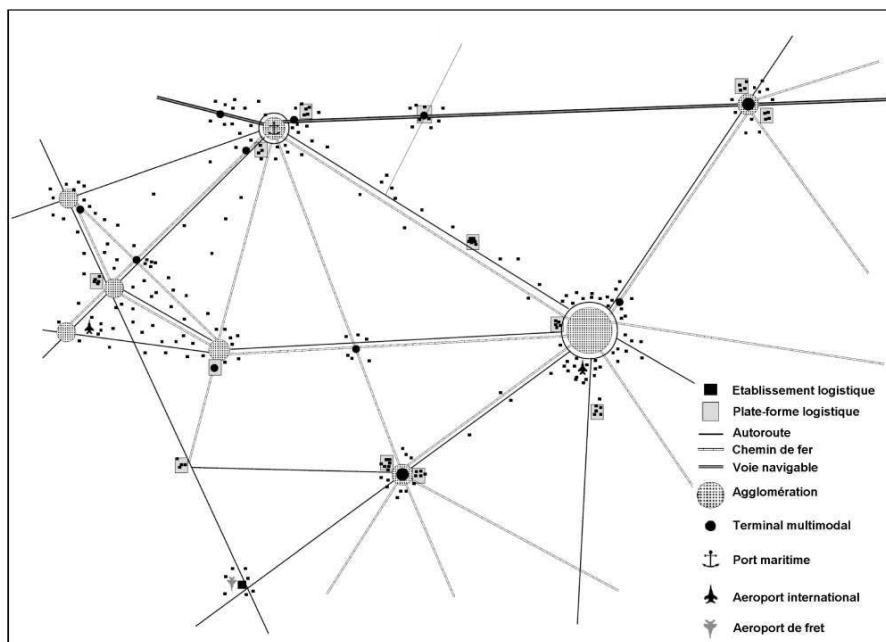
- 1 La logistique est un secteur économique qui connaît un intérêt marqué de la part des chercheurs, qu'ils soient actifs dans les domaines économiques, de la gestion ou des sciences appliquées. Cependant, son étude géographique reste assez limitée du fait de la nouveauté de la question et du manque de données quantitatives fiables. Pourtant, cette activité est l'un des témoins de l'évolution et de l'intégration de l'économie mondiale puisqu'elle gère, encadre et prend en charge les échanges de marchandises. Suite à la globalisation de l'économie et à l'éclatement des chaînes de production et de consommation, la logistique devient un secteur crucial, qui influe sur les performances économiques des territoires. Le traitement de cette question avec une approche géographique s'avère donc importante si l'on veut comprendre les mutations qui se produisent dans ce secteur, à l'interface entre l'industrie et les services et entre la production et la consommation. Dans ce cadre, les agglomérations urbaines, qui constituent des centres majeurs d'échanges de marchandises occupent probablement une place particulière au sein de l'industrie logistique qu'il s'agit de déterminer.
- 2 Après avoir mis en évidence les enjeux actuels et les logiques spatiales de cette activité, cet article décrit une méthode empirique d'étude de la géographie de la logistique, basée sur l'analyse de la localisation des entreprises logistiques et de leurs établissements. Cette

recherche a été menée au niveau du nord-ouest de l'Europe et vise à positionner les régions en fonction de leur attrait pour cette activité particulière. L'intégration des principales villes dans les réseaux des entreprises logistiques et leur rôle dans la structuration de cette activité fait l'objet d'une attention particulière.

La logistique, enjeux actuels et éléments de géographie

- 3 La logistique est une activité qui prend une importance croissante dans le fonctionnement de l'économie actuelle, marquée par le développement rapide des flux de biens et d'informations entre les lieux. Elle assure la coordination des échanges de marchandises et d'informations liées entre les différents acteurs économiques et intervient à tous les stades de la chaîne de production et de distribution (Vallin, 1999). Elle se localise en différents points du territoire, s'organisant en parcs, plates-formes, pôles, et régions logistiques. Ses activités se concentrent à proximité des noeuds de transport et de consommation, ports, aéroports et zones urbaines, pour assurer la circulation et la distribution des biens depuis les lieux de fabrication jusqu'au consommateur final (Savy, 2006).
- 4 Le rôle important joué par la logistique est lié à l'évolution économique depuis la fin des années 1970. Durant cette période, on est entré dans une économie libéralisée et mondialisée, basée sur la demande et sur des productions en petites séries renouvelées rapidement. La complexification des activités de gestion des stocks, des échanges de marchandises et de coordination de la production a entraîné la naissance d'une industrie de la logistique (Carroué, 2002). Son développement a accompagné et facilité l'éclatement spatial des chaînes de production et la création d'une économie flexible reposant sur des stocks réduits.
- 5 La logistique, activité à l'interface entre les différents maillons de l'économie, entre les entreprises et les consommateurs, entre les chaînes de montages et les fournisseurs, demande des localisations qui permettent, d'une part, une accessibilité et une proximité avec les clients la meilleure possible et, d'autre part, des coûts d'installation les plus bas. Comme l'illustre le schéma (figure 1), il n'y a pas une géographie unique de l'implantation des activités logistiques, cette dernière dépend des clients, des activités, des marchandises traitées et des fréquences et volumes transportés. Les entreprises logistiques recherchent en général des localisations proches des infrastructures de transport, ainsi que la proximité des grands centres de consommation comme les agglomérations urbaines ou les bassins industriels (Mérenne-Schoumaker, 2008). Dans ce contexte, les ports mondiaux, les zones proches des aéroports, les périphéries des grandes villes et leurs noeuds autoroutiers deviennent des lieux où se concentrent ces activités. Lorsqu'on s'éloigne de ces localisations "idéales", l'accessibilité des territoires se dégrade et les entreprises logistiques se concentrent sur les principaux noeuds de transport pour conserver une bonne accessibilité. Les échangeurs autoroutiers, les grands axes de transport routier reliant d'importants pôles économiques entre eux, les ports intérieurs et les terminaux multimodaux peuvent devenir des lieux attractifs pour les entreprises logistiques (Hesse & Rodrigue, 2004).

Figure 1. Schéma des territoires logistiques.



Sources : Savy, 2006 ; Hesse & Rodrigue, 2004

- 6 Les bâtiments logistiques sont typiquement de grands entrepôts de plain-pied avec des quais d'embarquement pour les camions, permettant un traitement rapide et efficace des marchandises. Ces implantations nécessitent des surfaces relativement étendues, planes, le meilleur marché possible, facilement accessibles en transport routier et à l'écart des riverains pour que les activités ne soient pas entravées par des mesures de limitation de nuisances. Les entreprises actives dans la logistique tendent donc à s'installer dans des localisations à la périphérie des agglomérations, dans les banlieues urbaines, les arrière-pays portuaires et, de plus en plus fréquemment, dans des espaces spécialement aménagés pour les accueillir (Hesse, 2004).
- 7 Ces parcs industriels spécialisés, appelés selon les auteurs et les pays plates-formes logistiques, parcs logistiques, villages de fret ou interports (Savy, 2006), deviennent des lieux privilégiés d'implantations grâce aux différents avantages qu'ils présentent : disponibilité de terrains et possibilité d'extension, accès aisé, situation au sein du marché, aménagements particuliers. Cette situation est particulièrement vraie pour les régions éloignées des grands ports et aéroports, pour lesquelles les conditions idéales d'accessibilité ne sont plus rencontrées qu'en quelques points du territoire. La mise en place d'une plate-forme logistique, multimodale ou non, offrant des services de transport efficaces y devient un avantage important pour le développement de services logistiques (Wackermann, 2005). Dans un rayon proche des ports maritimes, des terminaux multimodaux voient également le jour, afin de décongestionner l'accès à ces centres mondiaux de transport, ils constituent dès lors de nouveaux lieux recherchés par les logisticiens.
- 8 En plus des implantations au sein des plates-formes, il ne faut pas négliger les installations isolées d'entreprises logistiques, qui restent très fréquentes, particulièrement à proximité des grands lieux d'échanges, zones urbaines, portuaires,

aéroportuaires. L'accessibilité globale y est bonne et l'avantage de s'implanter dans une plate-forme logistique y est donc moins important, d'autant que les terrains peuvent être moins chers en dehors de ces centres (Savy, 2005).

- 9 Cela étant posé, l'objet de cet article est d'étudier la géographie de la logistique et de déterminer la position des principales agglomérations européennes au sein de la structure spatiale de cette activité par le biais d'une typologie régionale. En effet, si plusieurs recherches récentes (Hesse & Rodrigue, 2004 ; Mérenne-Schoumaker, 2007 ; O'Connor, 2009 ; Savy, 2006) s'attellent à décrypter les logiques spatiales de l'activité logistique, elles se heurtent au manque de données quantitatives désagrégées ou géolocalisées. En particulier, la position des régions européennes vis-à-vis de l'activité logistique reste largement méconnue (Mérenne-Schoumaker, 2007). Cette recherche vise à combler ce manque en étudiant la localisation d'un échantillon d'entreprises logistiques afin d'identifier les lieux recherchés par ces acteurs, de visualiser les zones où ils se concentrent et de déduire les facteurs influençant leurs choix. A cette fin, nous établissons une typologie des régions européennes qui positionne ces dernières vis-à-vis des différentes branches de l'activité logistique. Les villes, qui représentent d'importants marchés de consommation et de production, semblent constituer des lieux de choix pour cette industrie. Il s'agit dès lors d'identifier dans quelle mesure cette affirmation se vérifie, pour quels types d'activités et quel rôle ces agglomérations adoptent dans le fonctionnement de cette activité.

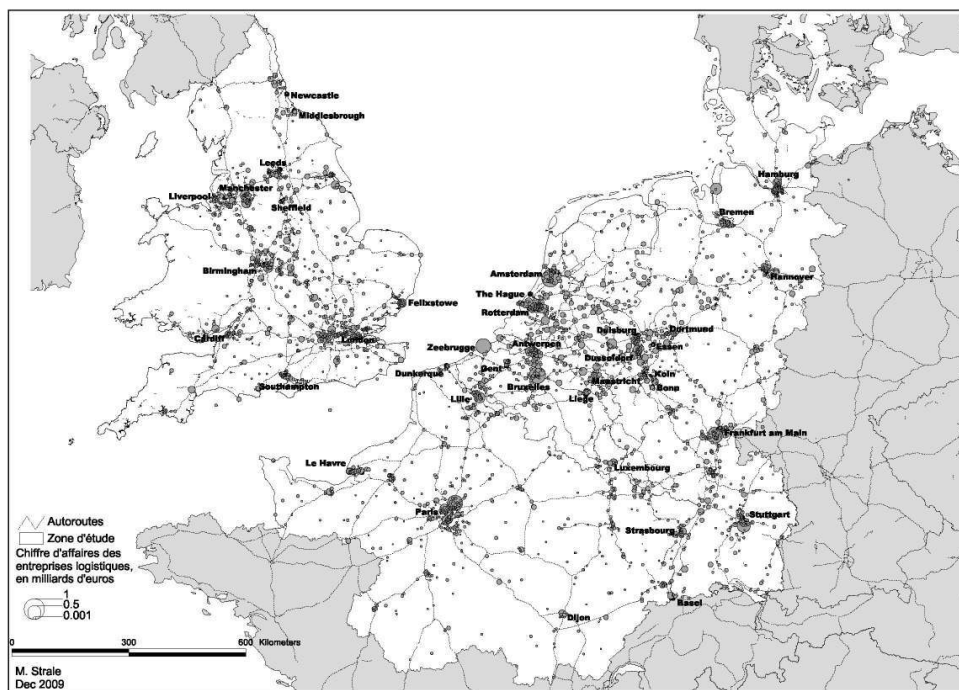
Limites du secteur étudié et sources exploitées

- 10 Le secteur du transport et de la logistique est relativement flou et ses limites ne font pas l'objet d'un consensus de la part des chercheurs actifs dans le domaine. Certains excluent le transport de marchandises proprement dit, estimant que la logistique se limite aux traitements et transformations des marchandises et ne concerne pas leur déplacement physique, alors que d'autres intègrent les services postaux publics et les télécommunications. De plus, si la part de l'activité logistique externalisée et opérée par des prestataires spécialisés est croissante (Lièvre, 2007), près de la moitié des opérations de transport et de logistique reste opérée à l'intérieur des entreprises et est donc difficilement identifiable et quantifiable (Savy & Horn, 2004).
- 11 Dans le cadre de cet article, l'objectif est d'identifier les facteurs d'implantation et les logiques spatiales propres à l'activité logistique. Ces informations découlent plutôt de l'étude d'implantations dédiées exclusivement à des opérations logistiques. Les entreprises au sein desquelles la logistique n'est qu'une activité annexe répondent à des logiques différentes, liées à leur cœur d'activité. En conséquence, les données étudiées concernent les entreprises actives dans le transport de marchandises et la logistique pour le compte de tiers, c'est-à-dire les prestataires logistiques. Les implantations mises en place par les entreprises "classiques", non-logistiques, dédiées au transport et à la logistique de leurs produits et distinctes du reste de leurs activités, c'est-à-dire les centres de distribution ont également été intégrés. La logistique internalisée et non effectuée sur des sites distincts n'a donc pas été englobée dans le périmètre de cette étude, d'autant qu'elle est difficilement discernable et quantifiable.
- 12 L'aire d'étude s'étend au nord-ouest de l'Europe, c'est-à-dire le Benelux, l'Angleterre et le Pays de Galles, le tiers nord-est de la France et la moitié ouest de l'Allemagne. Cette

étendue permet de couvrir les plus grands ports de la mer du Nord, le Rhin et les régions les plus industrialisées et urbanisées de l'Europe occidentale.

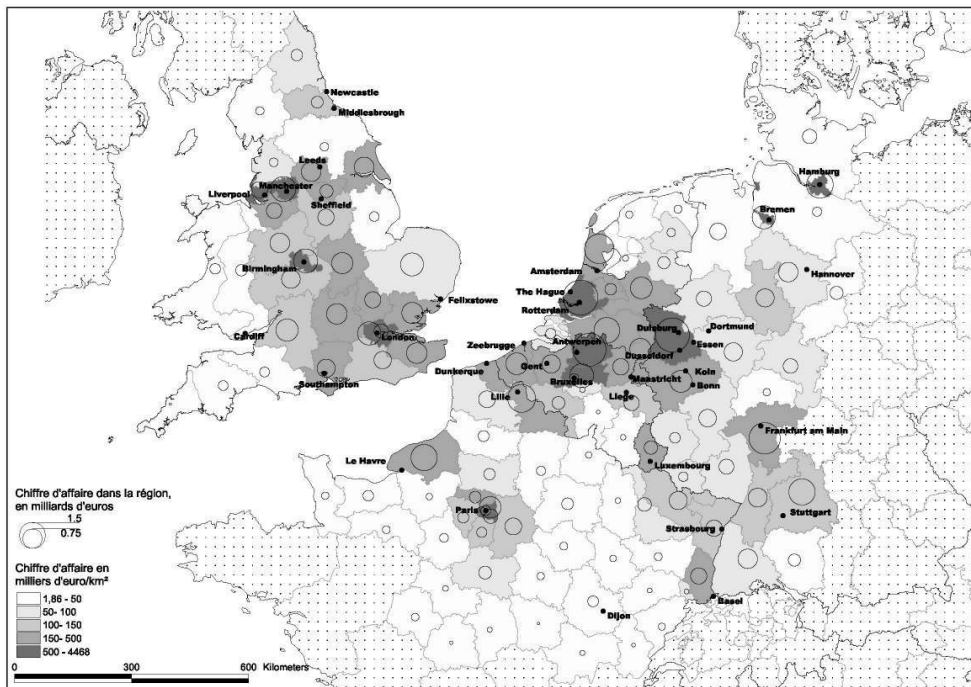
- 13 Pour établir un échantillon représentatif des implantations logistiques, nous avons exploité la presse spécialisée dédiée à la logistique et au transport. Pour chaque pays inclus dans la zone d'étude les principales publications logistiques ont été retenues. Il s'agit de Le Lloyd (Belgique), Logistik Heute (Allemagne), Logistiek.nl (Pays-Bas), Warehouse & Logistics News (Grande-Bretagne), Supply Chain Magazine (France), Logistics Manager (Grande-Bretagne), Warehouse and Logistics (Belgique).
- 14 A partir de l'information fournie, un recensement des entreprises logistiques citées et des centres de distribution a été effectué. Pour chacune de ces entreprises, les informations compilées concernent le chiffre d'affaires et le nombre de travailleurs, le domaine d'activité et la localisation du siège social et de toutes les implantations à l'échelle de la commune ou du parc industriel le cas échéant. Les données collectées et compilées comprennent la localisation de 400 entreprises, représentant environ 5100 implantations ; 400 centres de distribution y sont également enregistrés. Le chiffre d'affaires annuel cumulé de ces entreprises représente environ 70 milliards d'euros. Selon les recherches menées par différents auteurs, l'importance du marché de la logistique sous-traitée au sein de l'espace étudié s'établirait à environ 100 ou 120 milliards d'euros (Paché et Sauvage, 2004). Les données compilées représentent donc entre 60 et 70 % du total de cette activité.
- 15 Cette situation est le reflet de l'éclatement de l'activité logistique en un nombre élevé d'acteurs, particulièrement dans le secteur du transport routier pour lequel les économies d'échelle sont faibles. Cette situation rend une plus grande exhaustivité malaisée puisque des milliers d'entreprises, disposant généralement d'une seule implantation, se partagent le reste de l'activité. Cette frange de l'activité logistique n'est pas intégrée à cette recherche qui se focalise sur les logiques d'implantation des groupes multi-établissements, les plus à même de placer les régions européennes en concurrence. L'absence des petites entreprises renforce probablement l'importance des localisations centrales, dont elles sont relativement absentes du fait de leurs marges faible et de leur taille réduite, au détriment des régions périphériques. Une étude ultérieure prenant en compte ces petites entreprises et menée à une échelle plus réduite pourrait éclairer cette hypothèse.
- 16 La cartographie des entreprises logistiques retenues fait apparaître une géographie économique relativement classique en Europe, c'est-à-dire une concentration des activités dans la "banane bleue" européenne, espace s'étendant de l'Angleterre au nord de l'Italie et rassemblant les régions les plus industrielles et les plus urbanisées de l'Europe occidentale (Brunet, 2002), plus la région parisienne (figure 2).

Figure 2. Localisation des établissements logistiques et de leur chiffre d'affaires.



- 17 Les principaux noeuds logistiques en Europe sont les aires métropolitaines, grandes villes et conurbations, dont l'approvisionnement est un aspect central de l'activité logistique. Dans ces zones se situent de nombreux clients, la main-d'oeuvre est abondante et le marché immobilier est le plus attractif. On remarque aussi la forte corrélation entre ces infrastructures logistiques et les grands axes autoroutiers, témoin de la place centrale de la route dans le transport européen.
- 18 Le coeur de l'activité logistique nord-ouest européenne se situe dans un triangle allant de Dunkerque à Amsterdam et la Ruhr et englobant le Nord-Pas-de-Calais, la Flandre, une grande partie des Pays-Bas et de la basse vallée rhénane. Dans cette région se concentrent les principaux ports et aéroports européens, points d'ancrages du commerce mondial. Cette région est densément peuplée et industrialisée, ce qui en fait un important bassin de consommation de services logistiques.
- 19 La figure 3 illustre les fortes disparités régionales existant vis-à-vis de la logistique. La densité d'activités est particulièrement forte au sein des régions portuaires et à proximité des principales agglomérations alors qu'inversement les régions moins densément industrialisées et peuplées présentent logiquement une faible présence d'entreprises logistiques.

Figure 3 : Chiffre d'affaires et des entreprises logistiques et densité d'activité



- 20 En regroupant les entreprises logistiques selon huit types d'activités basés sur la méthode mise en place par Samii (2001), nous mettons en évidence des caractéristiques relativement différenciées, tant au niveau de leur taille, du nombre de leurs implantations que du chiffre d'affaires généré par ces dernières (tableau 1).

Logistique généraliste

- 21 Ces entreprises fournissent une gamme élargie de services logistiques à leurs clients avec au minimum le transport, le stockage et la manutention. Dans ce domaine, des groupes de taille européenne se forment progressivement (Samii, 2001 ; O'Connor, 2009), ce qui explique la taille moyenne importante des entreprises.

Logistique industrielle

- 22 Ce groupe rassemble trois catégories de prestataires logistiques dont les activités sont dirigées vers des clients industriels. La taille des entreprises reprises sous cette rubrique ainsi que de leurs implantations est assez élevée car les volumes de marchandises à traiter sont importants et les envois sont souvent groupés ce qui justifie de les concentrer en un nombre limité de points.
- 23 **Logistique industrielle généraliste** : cette branche reprend les activités logistiques liées à l'industrie lourde et particulièrement la chimie et la métallurgie. Il s'agit principalement d'activités de fourniture de matières premières ou de produits semi-finis, en vue de leur transformation ultérieure.
- 24 **Logistique de l'industrie automobile** : ces entreprises travaillent très majoritairement voire exclusivement pour les constructeurs automobiles et opèrent différentes tâches ;

fourniture en pièces détachées, transport de produits semi-finis et distribution des véhicules. Ces entreprises sont souvent des filiales des constructeurs automobiles.

- 25 **Logistique du froid, des denrées alimentaires et de la grande distribution** : ces entreprises opèrent soit dans la distribution de produits alimentaires soit pour le compte de la grande distribution et enfin dans la logistique de la chaîne du froid. Elles disposent de surfaces de stockage suffisamment grandes pour servir de tampon aux chaînes de distribution (Samii, 2001).

Logistique du transport

- 26 Ce groupe rassemble quatre catégories d'entreprises qui concentrent leurs activités dans la gestion et la prise en charge du transport des marchandises pour le compte de tiers.
- 27 **Logistique du transport généraliste** : cette catégorie rassemble les entreprises logistiques pour lesquelles aucune distinction entre les clients ou les modes de transport mobilisés ne peut être établie. Ces entreprises peuvent fournir ponctuellement des espaces de stockage à leurs clients.
- 28 **Logistique du transport express** : il s'agit d'entreprises prenant en charge les échanges rapides de marchandises en mobilisant généralement le transport aérien et routier. Ce secteur est concentré dans les mains de quelques opérateurs mondiaux, ce qui se reflète sur la taille moyenne élevée des entreprises. Afin de desservir au mieux les clients, elles disposent de nombreuses implantations de taille réduite assurant une desserte fine du territoire.
- 29 **Logistique du transport routier** : les entreprises de cette catégorie utilisent exclusivement le mode routier pour le transport des marchandises. Ce sont les plus petites entreprises de l'échantillon étudié, il peut s'agir de groupes familiaux qui se sont étendus progressivement et opèrent à un niveau régional ou national.
- 30 **Logistique du transport international** : les entreprises reprises dans cette catégorie sont soit des transporteurs qui assurent les échanges internationaux, généralement par le biais des modes maritimes et aériens, soit des transitaires qui se chargent de mettre en place une chaîne de transport pour le compte de leur client en mobilisant des transporteurs.
- 31 **Centres de distribution** : ce dernier groupe se différencie des précédents dans la mesure où il ne contient pas d'implantations d'entreprises logistiques mais bien celles mises en place par les entreprises classiques afin d'y rassembler leurs activités logistiques. Ce sont généralement de grands entrepôts opérant à une échelle nationale et, de façon croissante, européenne.

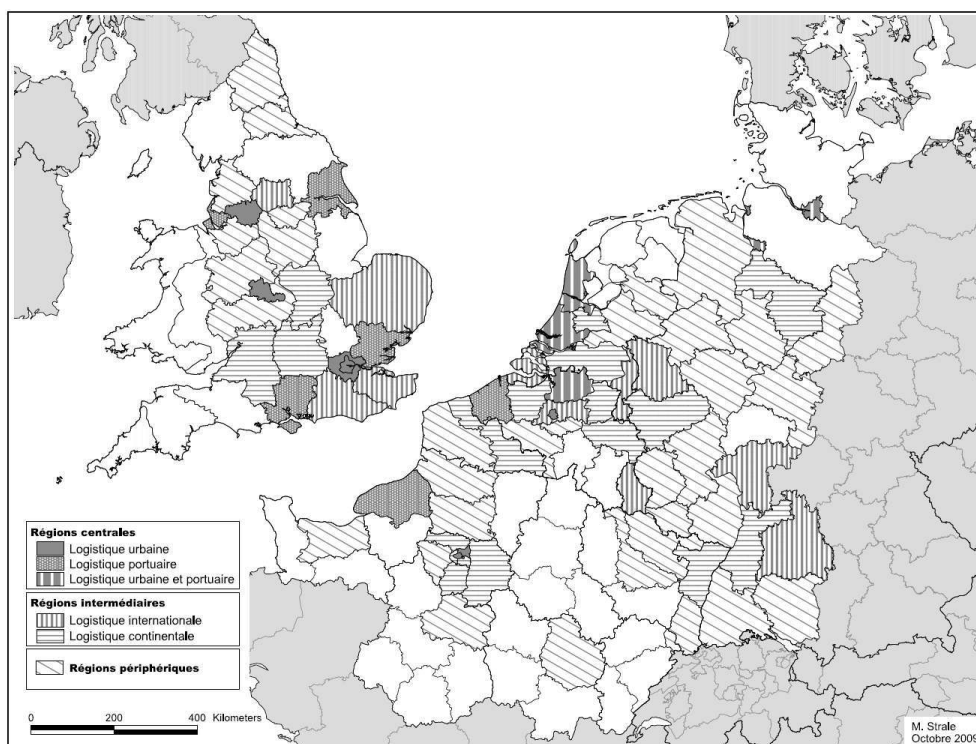
Tableau 1 : Caractéristiques des différents types d'activités logistiques

| | | nombre moyen d'implantations par entreprise | chiffre d'affaires moyen, en millions € | chiffre d'affaires moyen par implantation en millions € |
|------------------------------------|---|---|---|---|
| logistique généraliste et stockage | | 320 | 3162,5 | 9,9 |
| Logistique industrielle | Logistique industrielle généraliste | 68 | 1156,3 | 16,9 |
| | Logistique de l'industrie automobile | 117 | 3074,6 | 26,0 |
| | Froid, alimentaire, grande distribution | 55 | 1003,0 | 18,2 |
| Logistique du transport | logistique du transport généraliste | 67 | 600,0 | 10,3 |
| | Transport express | 1299 | 8311,1 | 6,4 |
| | transport routier | 33 | 322,7 | 9,8 |
| | transport international | 106 | 1311,8 | 12,4 |

Vers une typologie régionale de l'activité logistique

- 32 La méthode choisie afin d'établir une géographie régionale de l'activité logistique est la construction d'une typologie à partir des résultats d'une analyse en composantes principales. Les données mobilisées pour différencier les régions du point de vue de l'activité logistique sont d'une part la densité d'activités et d'autre part la répartition du chiffre d'affaires entre les différents types d'activités logistiques.
- 33 Ces données ont été compilées au niveau de découpage Nuts 2, qui correspond aux provinces en Belgique, sauf pour la France, où le niveau Nuts 3 a été utilisé. Celui-ci correspond aux départements, unités territoriales dont la taille est proche de celle des Nuts 2 des pays environnants.
- 34 A partir des résultats de cette analyse, une typologie en 6 classes a été construite. Deux catégories, regroupant trois classes pour la première et deux classes pour la seconde ont été déterminées (figure 4).

Figure 4 : Typologie régionale de l'activité logistique.



Les régions centrales

- 35 Ce premier groupe se divise en deux orientations, qui constituent trois types, d'une part les régions orientées "logistique urbaine", d'autre part celles orientées vers la logistique portuaire et enfin les régions mixtes.
- 36 Les régions centrales présentent une sur-représentation des activités logistiques liées aux échanges internationaux (tableaux 2 et 3). Ces entreprises s'implantent en effet logiquement à proximité immédiate des principaux pôles d'échanges mondiaux.

Tableau 2 : Coefficient de spécificité des différents types d'activités logistiques en fonction de la typologie régionale.

| | logistique généraliste et stockage | Logistique industrielle | | | logistique du transport | | | | centres de distribution | |
|------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|---|-------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|-------------------------|-------------|
| | | Logistique industrielle généraliste | Logistique de l'industrie automobile | Froid, alimentaire, grande distribution | Logistique du transport généraliste | Transport express | Transport routier | transport international | | |
| Régions centrales | Logistique urbaine | 0,88 | 0,58 | 0,55 | 0,50 | 0,81 | 1,45 | 0,65 | 2,18 | 0,82 |
| | Logistique portuaire | 0,81 | 0,87 | 1,24 | 0,85 | 1,18 | 0,34 | 0,53 | 1,19 | 0,81 |
| | Logistique urbaine et portuaire | 0,93 | 1,40 | 1,15 | 0,93 | 0,67 | 0,52 | 0,30 | 1,71 | 0,99 |
| Régions intermédiaires | Logistique internationale | 1,00 | 0,94 | 0,59 | 0,64 | 1,09 | 0,83 | 0,73 | 1,48 | 0,84 |
| | Logistique continentale | 0,97 | 1,27 | 1,01 | 0,97 | 1,01 | 1,35 | 1,24 | 0,66 | 1,83 |
| Régions périphériques | | 1,18 | 0,85 | 1,12 | 1,34 | 1,16 | 1,04 | 1,31 | 0,22 | 1,12 |

Tableau 3 : Répartition de la richesse produite, de la superficie et du fret aérien et maritime en fonction de la typologie régionale.

| | | part du chiffre d'affaire logistique | Part du PIB total | Part de la superficie de l'espace étudié | densité d'activités logistiques (en 1000€/km ²) | Part du trafic maritime transitant dans le type régional | Part du trafic aérien transitant dans le type régional |
|------------------------|--|--------------------------------------|-------------------|--|---|--|--|
| Régions centrales | <i>Logistique urbaine</i> | 8,2% | 15,9% | 1,9% | 1378 | 4,1% | 26,7% |
| | <i>Logistique portuaire</i> | 8,7% | 4,8% | 4,0% | 254 | 21,1% | 2,6% |
| | <i>Logistique urbaine et portuaire</i> | 14,2% | 7,5% | 1,9% | 879 | 50,2% | 15,8% |
| | total | 31,1% | 28,2% | 7,7% | 677 | 75,5% | 45,0% |
| Régions intermédiaires | <i>Logistique internationale</i> | 18,5% | 15,7% | 9,2% | 232 | 7,5% | 37,8% |
| | <i>Logistique continentale</i> | 19,5% | 20,3% | 12,4% | 180 | 4,6% | 15,2% |
| | total | 37,9% | 36,0% | 21,6% | 202 | 12,1% | 52,9% |
| Régions périphériques | | 22,8% | 23,4% | 31,2% | 84 | 5,1% | 1,3% |

- 37 Les activités de transport express présentent une forte affinité pour les régions urbaines. Elles utilisent majoritairement le transport aérien pour les échanges internationaux et s'implantent à proximité des marchés à desservir pour assurer un traitement le plus rapide possible. De plus, les activités tertiaires, grandes consommatrices de services de transport express, se concentrent dans ces zones urbaines. La logistique portuaire se caractérise par une sur-représentation de l'industrie et de l'automobile, qui sont des activités utilisant le transport maritime pour leurs échanges internationaux. Au contraire, les activités liées au transport terrestre et à l'entreposage sont sous-représentées au sein des régions centrales. Elles nécessitent des espaces plus grands et recherchent surtout une bonne accessibilité routière, critères qu'elles ne rencontrent pas au sein de ces espaces congestionnés et où les prix de l'immobilier sont particulièrement élevés.
- 38 Les territoires repris au sein de ces différents types correspondent d'une part aux plus grandes villes de l'espace étudié et à leur proche banlieue, Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam, et d'autre part aux ports mondiaux, Hambourg, Brême, Rotterdam, Anvers et Le Havre. Manchester et Birmingham, qui abritent d'importants aéroports de fret, sont également inclus.
- 39 Ces territoires forment le coeur de l'activité logistique nord-ouest européenne et regroupent près du tiers de son activité. Ils constituent une interface majeure entre l'Europe et le reste du monde puisqu'ils regroupent 75 % des échanges maritimes et 45 % du fret aérien ainsi que les plus grandes villes européennes, insérées dans les réseaux mondiaux.

Les régions intermédiaires

- 40 Autour des régions centrales gravite un deuxième groupe, en situation intermédiaire. Ici aussi deux catégories ont été identifiées, l'une orientée vers la logistique internationale et l'autre vers les activités opérées à l'échelle continentale.
- 41 Le profil de la logistique des régions intermédiaires à vocation internationale est assez proche de celui des régions centrales, avec une sur-représentation de la logistique internationale. Cependant la part des activités de transport terrestre y est plus élevée et

la densité moyenne d'activités logistiques y est nettement plus faible. Les territoires inclus au sein de ce type se situent soit à proximité immédiate des régions centrales, soit correspondent à des régions abritant une agglomération importante telle que Francfort, Stuttgart ou Leeds. La part du trafic aérien de fret transitant au sein de ces régions est non-négligeable, plus du tiers du total nord-ouest européen, et d'importants aéroports pour le trafic de fret tels que Bruxelles-National, Luxembourg ou Francfort y sont localisés. Ces régions constituent finalement des espaces de transition par rapport aux centres logistiques soit parce qu'elles correspondent à leur proche banlieue soit parce qu'elles abritent des métropoles secondaires, éventuellement dotées d'une infrastructure de transport majeure. Les activités de transport terrestre et d'entreposage y trouvent des espaces plus propices que dans les régions urbaines et portuaires dans la mesure où la desserte routière est très bonne et les espaces disponibles y sont plus nombreux. Ces régions constituent des bases idéales pour l'approvisionnement des plus grandes agglomérations.

- 42 Les régions intermédiaires orientées vers la logistique continentale présentent une densité d'implantations relativement proche du type précédent, mais avec une composition assez différente. En effet, les activités de logistique terrestre y sont nettement plus présentes, au contraire de celles liées aux échanges internationaux. Les centres de distribution sont également fortement sur-représentés. Ce type est composé de régions généralement situées dans les espaces intermédiaires tels que les banlieues des plus grandes agglomérations, Paris ou Londres, les arrière-pays des grands ports ou une partie de la vallée rhénane. Ces lieux semblent être prisés par les entreprises travaillant dans la distribution de biens à l'échelle continentale. Celles-ci recherchent des espaces proches des grands marchés européens, disposant de surfaces suffisamment importantes pour implanter des entrepôts et facilement accessibles depuis les interfaces mondiales de transport, ports et aéroports. L'industrie du transport express y est également présente, principalement pour ses activités terrestres, assurées presque exclusivement par la route.

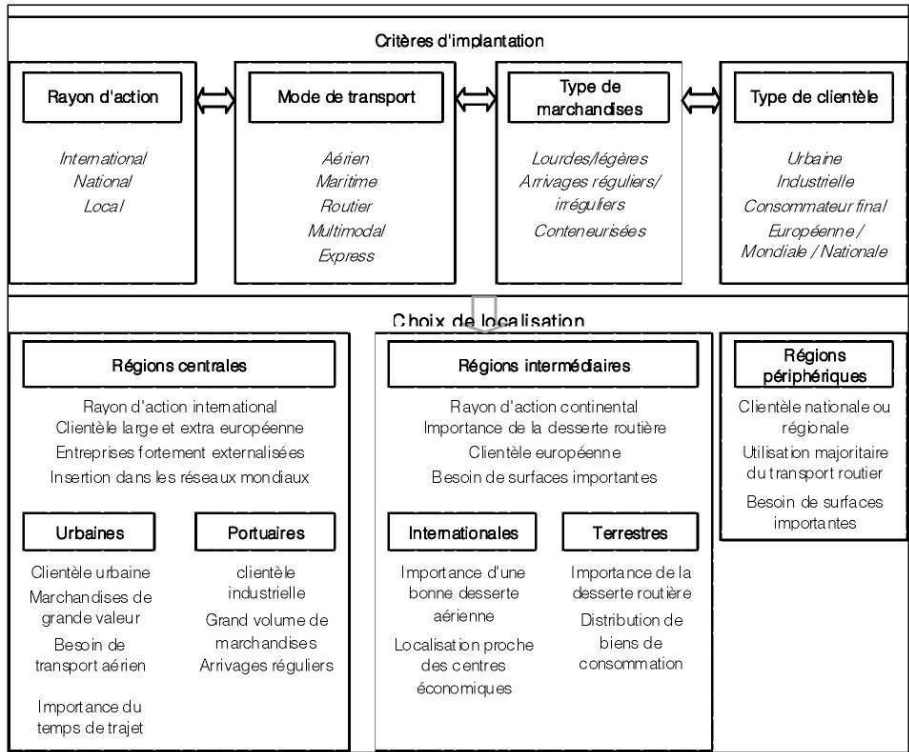
Les régions périphériques

- 43 Ce dernier type d'espaces logistiques se caractérise par une densité d'activités beaucoup plus faible et par une quasi-absence de flux aérien ou maritime. La répartition entre les secteurs d'activité logistique est assez proche du type précédent, avec une prédominance des activités liées au stockage et au transport routier encore plus marquée. Au contraire, les activités internationales y sont fortement sous-représentées. Les régions rassemblées au sein de ce type relient entre eux les principaux pôles logistiques européens. Elles se situent par exemple entre le bassin parisien et le Benelux, entre les villes du centre de l'Angleterre et Londres ainsi qu'entre les différents pôles portuaires et urbains allemands. Il s'agit dès lors de régions traversées par de grands axes de transport, autoroutiers en particulier, aux abords desquels s'implantent des entreprises actives dans le transport terrestre et opérant plutôt à une échelle nationale ou régionale. La présence de grands axes leur permet de conserver d'une bonne accessibilité tout en disposant de terrains peu onéreux.

Conclusion : une géographie de l'activité logistique organisée autour des agglomérations urbaines

- 44 La synthèse des éléments observés fait apparaître une géographie de l'activité logistique marquée par l'importance de l'accessibilité et de l'intégration dans les réseaux mondiaux de transport et par la recherche de la proximité des marchés de production et de consommation. De ce fait, une structure centre-périphérie apparaît, structurée autour des principales agglomérations.
- 45 En effet, ces dernières constituent les lieux où la concentration d'activités logistiques est la plus élevée et celle-ci décroît régulièrement lorsque l'on s'éloigne des villes. Cette situation est liée à l'attrait des marchés urbains pour une industrie dont l'objet est d'assurer l'approvisionnement des acteurs économiques. De plus, les principaux pôles de transport, ports et aéroports, se localisent généralement à proximité de villes importantes, ce qui renforce leur intérêt pour les acteurs logistiques.
- 46 Cependant, les coûts fonciers élevés, la concurrence avec les autres fonctions urbaines et la congestion routière des régions métropolitaines décourage certaines entreprises logistiques dont l'activité nécessite des surfaces importantes ou est fortement liée au mode routier. En conséquence, le modèle centre-périphérie observé dans la localisation des entreprises logistiques se double d'une différenciation des types d'activités s'implantant dans les régions. Les espaces centraux accueillent les entreprises insérées dans les réseaux mondiaux, dont la valeur ajoutée est la plus élevée, et plus on s'en éloigne plus les acteurs ont un rayon d'action et une taille limitée.
- 47 Le couple port et arrière-pays semble être un second élément structurant de la logistique, particulièrement pour la distribution des biens de consommation, dont la production est largement opérée hors de l'Europe et qui est l'une des sources de l'explosion du transport de conteneurs. Le rôle de la desserte routière est primordial pour la grande majorité des activités logistiques, ce mode de transport restant largement majoritaire dans le transport européen et le seul à offrir actuellement la flexibilité recherchée par les opérateurs. Cependant, la concentration des activités logistiques dans quelques régions clés et la polarisation des entreprises autour des noeuds de transport pourraient favoriser des modes alternatifs à la route, le rail ou le transport fluvial, qui nécessitent d'importants volumes de marchandises, transportés sur une distance suffisamment longue.
- 48 La répartition spatiale des activités logistiques s'inscrit et renforce les tendances du reste de l'activité économique, polarisée autour des centres les mieux insérés dans l'économie mondiale et délaissant les régions rurales ou présentant un environnement économique et social dégradé. Il s'agit finalement d'une géographie économique relativement classique, marquée par la conciliation de la proximité des marchés de consommation, des conditions d'accessibilité optimales et de prix du foncier raisonnables. Selon l'orientation des activités logistiques, le type de services proposés, les clients desservis, le rayon d'action et les caractéristiques des marchandises traitées, les choix d'implantation pourront varier, comme le résume le tableau 4. Les villes sont au coeur de cet équilibre puisqu'elles structurent le marché foncier, constituent les portes d'entrée privilégiées des échanges mondiaux et forment les principaux points d'aboutissement des chaînes de distribution.

Tableau 4 : Synthèse des choix d’implantation des entreprises logistiques.



- 49 Cette conclusion attendue va cependant à l’encontre des visions de certains pouvoirs publics, qui voient dans la logistique un secteur à même de créer de l’activité et de l’emploi *ex nihilo* et de contrer les tendances économiques lourdes. Au contraire, ces derniers devraient tenter d’identifier le type d’activités logistiques susceptibles de s’installer sur leur territoire, en fonction du contexte économique dans lequel ils se situent, de leur position vis-à-vis des centres polarisateurs et des modes de transport disponibles.
- 50 La méthode suivie dans le cadre de cet article semble finalement pertinente et complémentaire à d’autres recherches menées dans le domaine. Elle a permis d’apporter des données quantitatives appuyant les différents éléments spatiaux relatifs à la logistique mis en évidence dans plusieurs articles récents. La suite de notre recherche visera à comprendre l’interaction entre les différents modes de transport et particulièrement ceux alternatifs à la route et les différents types d’activités logistiques. L’articulation entre la logistique opérée au niveau national voire européen et les activités de logistique urbaine constitue une seconde interrogation importante.

BIBLIOGRAPHIE

BRUNET R. (2002), “Lignes de force de l’espace européen”, *Mappemonde*, 66, 2, pp. 14-19.

- CARROUÉ L. (2002), *Géographie de la mondialisation*, Armand Colin, 254p.
- HESSE M. (2004), "Land for logistics : locational dynamics, real estate markets and political regulation of regional distribution complexes", *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95, 2, pp. 162-173.
- HESSE M., RODRIGUE J.-P. (2004), "The transport geography of logistics and freight distribution", *Journal of Transport Geography*, 12, pp. 171-184.
- LASSERRE F. (2000), "Internet : La fin de la géographie ?", *Cybergeo, internet et la géographie*, article 141, 28 p.
- LIÈVRE P. (2007), *La logistique*, éditions La découverte, Collection repère, Série gestion, Paris, 120 p.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER B. (2007), "La localisation des grandes zones de logistique", *Bulletin de la société géographique de Liège*, 49, pp. 31-40.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER B. (2008), *La localisation des industries. Enjeux et dynamiques*, Presses Universitaires de Rennes, DIDACT Géographie, Rennes, 255 p. (quatrième édition).
- O'CONNOR K. (2009), "Global city regions and the location of logistics activity", *Journal of Transport Geography*, 9 p.
- PACHE G., SAUVAGE Th. (2004), *La logistique, enjeux stratégiques*, 3^e édition, Vuibert, Paris, 179 p.
- SAMII A. K. (2001), *Stratégies logistiques. Fondements, Méthodes, Applications*, 2^e édition, Dunod, Paris, 389 p.
- SAVY M. (2005), "Les plates-formes logistiques", *Logistique Magazine*, numéro spécial "20 ans de logistique", 11 p.
- SAVY M. (2006), *Logistique et territoire, Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT)*, Collection Travaux, Paris.
- SAVY M., HORN C. (2004), "L'emploi dans le transport de marchandises et la logistique : Une évaluation temporelle en France et en Allemagne", *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 45, pp. 101-123.
- VALLIN P. (1999), *La logistique, modèle et méthode du pilotage des flux*, Economica, Collection Techniques de Gestion, Paris, 222 p.
- WACKERMANN G. (2005), *La logistique mondiale, Transport et communication*, Carrefours les dossiers, éditions Ellipses Paris, 430 p.

RÉSUMÉS

La logistique est un secteur économique connaissant une croissance marquée, témoin du système économique actuel, flexible et mondialisé, basé sur des échanges multiples. Cependant, sa géographie reste largement méconnue car son essor est récent et les sources d'information peu nombreuses. L'étude de la localisation des entreprises logistiques est une étape en ce sens. Elle met en évidence une répartition spatiale polarisée par les centres urbains et de transport, mais avec de fortes variations entre les différents secteurs de l'activité logistique. La construction d'une typologie régionale synthétise ces éléments et permet de les intégrer dans une perspective plus large de géographie économique. Les agglomérations urbaines y jouent un rôle clé et un double gradient décroissant centré sur celles-ci apparaît, basé d'une part sur la densité d'activités et d'autre part sur le type d'entreprises logistiques.

Logistics is an economic sector that knows a strong growth, resulting from the current, flexible and globalised economic system based on multiple exchanges. However, its geography remains largely unknown because its development is recent and information sources are not very numerous. The study of the firms location may be a solution. It brings to light a space distribution polarized by the urban and transport centres, but with strong variations between the different branches of the logistics industry. The construction of a regional typology synthesizes these elements and makes it possible to integrate them into a broader perspective of economic geography, where metropolitan areas have a key function. Centred on these latter, a double decreasing gradient appears. It is based on the one hand on the density of activities and on the other hand on the type of logistics firms.

INDEX

Mots-clés : localisation des entreprises, logistique, typologie régionale, villes, Europe du Nord-Ouest

Keywords : firms location, logistics activities, regional typology, cities, Northwest Europe

AUTEUR

MATHIEU STRALE

Université Libre de Bruxelles (ULB), Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (IGEAT), mstrale@ulb.ac.be