

Les enjeux de la logistique face aux transitions et pour la réindustrialisation dans la Vallée de la Seine

1. Contexte et enjeux

Le secteur du transport et de la logistique, service aux entreprises, contribue au développement économique d'un territoire, directement, par la valeur ajoutée et les emplois qu'il génère, mais aussi indirectement, parce qu'il permet à l'ensemble des entreprises d'une multitude de secteurs économiques, de se développer et de réaliser leurs opérations dans les meilleures conditions. L'histoire du secteur de la logistique montre combien le développement de cette activité est associé aux choix des secteurs productifs de déléguer une part toujours croissante de leurs flux à des entreprises qui ont su développer leurs capacités et leurs compétences spécialisées dans le domaine logistique. L'importance de la logistique pour le développement économique d'un territoire est matérialisée désormais par l'indice de performance logistique publié par la Banque Mondiale qui classe les pays à raison de leur qualité logistique. Depuis des décennies, les pouvoirs publics mettent ainsi en place des stratégies de développement de la logistique afin d'améliorer la compétitivité et l'attractivité de leurs territoires.

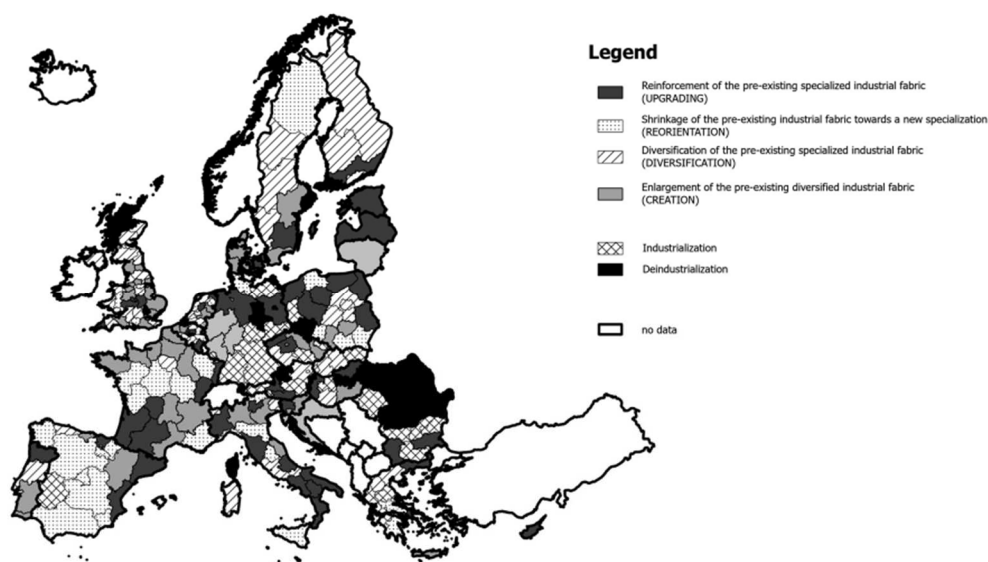


Figure 1. Regional reindustrialization patterns in Europe.

Or, on observe une multitude de bouleversements dans les politiques économiques et industrielles avec 1) un retour à une politique industrielle en France et en Europe, une volonté de réindustrialisation et une ambition de souveraineté ; 2) une articulation

forte de la politique industrielle avec les politiques de transition écologique (énergies renouvelables et nouvelles énergies, nouvelles matières premières, intensification du recyclage et du réusage) avec un objectif de compétitivité européenne et internationale 3) la perspective du « zéro artificialisation nette » (ZAN). La Vallée de la Seine¹ est riche d'industries historiques qui sont toutes concernées par ces transformations, avec en particulier l'industrie automobile et la production d'énergie, mais aussi l'aéronautique, l'agro-industrie, ou des filières en développement (recyclage). La Figure 1, extraite de l'article de Capello et Cerisola (2023), positionne la Normandie en Europe comme promise à un élargissement de ses activités.

Localement, plusieurs acteurs publics se saisissent des enjeux associés à la réindustrialisation :

- Haropa Port, à travers une stratégie essentiellement tournée vers le foncier et l'accompagnement d'entreprises (ex : industrie de l'éolien offshore, accueil de nouvelles entreprises), le développement d'une offre multi-énergies (dont l'hydrogène, la massification du transport fluvial et la multimodalité).
- L'Etat, à travers le dispositif Territoires d'Industrie (l'un étant spécifique à l'Axe Seine) dont il est possible d'observer les premiers résultats.
- Les collectivités et intercommunalités à travers leurs propres politiques ou en coopération (l'association « Axe Seine Ensemble pour le Développement » - Eure, Seine Maritime, Calvados, Yvelines, Hauts de Seine, Val d'Oise – ou l'Entente Axe Seine).
- Les Régions, comme la Région Normandie à travers le schéma de cohérence logistique ou plus anciennement à travers la création de l'Axe Seine, reconnu comme corridor logistique, ainsi que dans les différents documents de planification régionaux (SDRIF, SRADDET, SDREII).
- Les agences de développement
- Les établissements publics fonciers.

Il apparaît toutefois difficile de caractériser une véritable politique industrielle dans la Vallée de la Seine tant celle-ci est le fruit de l'intervention de multiples acteurs publics et privés, réalisée à plusieurs échelles (européenne, nationale, régionale) et concerne des secteurs variés (énergie, automobile, pharmaceutique, mais aussi formations, universités...). Il existe donc un enjeu de connaissance des processus et actions en cours.

Par conséquent, l'Axe Seine est concerné par plusieurs enjeux :

- *Des enjeux **énergétiques*** d'abord, qui conditionnent la réindustrialisation décarbonée et l'adaptation logistique associée.

¹ Le périmètre retenu est le périmètre officiel, soit l'ensemble de la Normandie et de l'Ile-de-France.

- Des enjeux d'**identification du rôle des acteurs** et de la logistique dont les ports dans la réindustrialisation.
- Des enjeux **de compréhension des modèles logistiques émergents** pour les logisticiens (compétences, modèles économiques...) dans un contexte où les économies d'échelle et la massification prévalent.
- Des enjeux **de transformation de l'industrie et de développement de l'économie circulaire**. Quelle évolution des acteurs, de leur rôle et de leur gouvernance ? Quelle répartition de la valeur ajoutée ? Quelle transformation de la supply chain (approvisionnement, expédition, stockage) et de la géographie de ses flux et de ses infrastructures ?
- Des **enjeux de management de la réindustrialisation**. Comment concilier la réindustrialisation et le développement de la logistique associée dans un contexte de *raréfaction du foncier*, de problématiques d'*acceptabilité* dans certains territoires des activités économiques source de nuisances et de risques, le tout dans un territoire déjà dense et soumis dans les décennies à venir aux effets du changement climatique ?

2. Caractère innovant et positionnement du projet

A certains égards, la réindustrialisation, combinée aux transitions en cours, peut mettre à mal une performance logistique construite sur la massification, les économies d'échelle sur des axes de transport majeurs, et le modèle qui a prévalu au cours des dernières décennies. Les politiques industrielles doivent pouvoir s'appuyer sur une organisation logistique adaptée. L'organisation des chaînes logistiques est ainsi au cœur des problématiques de réindustrialisation, de souveraineté et de résilience.

Pourtant, la place de la logistique dans les stratégies industrielles est peu appréhendée, dans la littérature académique comme dans la littérature grise. Ainsi, la logistique est absente des réflexions dans le rapport parlementaire de 2020 sur les politiques industrielles en France (France Stratégie, 2020). Certains spécialistes évoquaient également en 2021 « un impensé de la logistique en France » (Livolsi, Rouquet, 2021). Pour remédier à l'absence de réflexion, une stratégie nationale de la logistique a été élaborée par le comité interministériel de la logistique (CILOG) du 12 décembre 2022, dans le prolongement du rapport Hémar-Daher (2019) et du livre blanc de la logistique. Cette stratégie se décline en 8 objectifs et 23 actions « *faisant de la France un leader international de la logistique durable au service de la transition écologique et économique* ». Le deuxième objectif de cette stratégie est celui de « *mettre en place de chaînes logistiques pour reconquérir l'industrie française et européenne* ». Des actions se déclinent également dans les territoires, comme en Normandie à travers le schéma de cohérence logistique commandité par la Région Normandie et l'État et réalisé par LSN.

Au-delà de la reconnaissance de l'utilité des chaînes logistiques dans la mise en place des politiques de transition et de souveraineté, il est nécessaire de **caractériser de façon approfondie l'articulation entre le déploiement territorialisé d'une stratégie industrielle et le rôle des ports et de la logistique**, en identifiant les acteurs (publics et privés) impliqués et leur stratégie, les différents types de gouvernance, les instruments mobilisables, et les déclinaisons de ces interactions dans différentes filières et territoires. A l'heure où les acteurs publics occidentaux, tout comme les scientifiques (Aiginger, Rodrik, 2019), remettent au goût du jour les politiques industrielles, ce projet propose un travail inédit d'identification du rôle et du potentiel de la logistique dans la mise en place d'une politique de réindustrialisation dans la Vallée de la Seine. Les résultats de la recherche constituent un apport utile pour les décideurs de l'Axe Seine, puisqu'elle permettra d'élaborer des propositions d'action aux acteurs publics et privés pour une réindustrialisation réussie. La recherche proposée est aussi innovante au plan académique en ce qu'elle documente la relation entre la fabrique de la transformation industrielle territoriale et l'offre logistique. De ce point de vue, grâce aussi au benchmark et aux réseaux internationaux qui seront constitués, le projet contribue à positionner le GIS Institut pour une Logistique Intelligente en Vallée de Seine comme un pôle d'excellence au niveau international autour de cette thématique d'avenir. tout en permettant d'élaborer des propositions d'actions aux acteurs publics et privés allant dans le sens d'une réindustrialisation de l'Axe Seine qui permettent de tirer profit du potentiel industriel et logistique du corridor.

Position par rapport aux autres projets scientifiques (passés/ en cours)

- Le projet s'inscrit dans une préoccupation constante des chercheurs du GIS pour le territoire de l'Axe Seine qu'ils connaissent et au sein duquel ils ont appris à travailler en réseau. Les projets CLASSE 1 et CLASSE 2 (coordonnés par Marie-Laure Baron) ont été des précurseurs du GIS et de cette focalisation sur le territoire.
- Les travaux de recherche du projet pourront utilement être confrontés aux travaux menés actuellement par des équipes de recherche sur le port de Dunkerque avec lesquelles nous échangerons. Un autre ensemble de chercheurs avec lesquels nous pourrions échanger est celui impliqué dans un projet soutenu par l'Entente Axe Seine qui porte sur les transformations logistiques en cours mais associées à la logistique urbaine (projet porté par le CNAM, Paris).
- Les participants au projet encadrent ou ont encadré des travaux de thèse sur les écosystèmes industriels avec des terrains d'application sur l'axe Seine (Fabien Nadou), ou sur la logistique urbaine des villes portuaires (Marie-Laure Baron) qui éclaire les enjeux du développement de relations public-privé pour la mise en œuvre de nouveaux services logistiques.

- L'équipe du projet va se coordonner aux travaux menés depuis quelques années par l'équipe de Nadine Levratto au sein du laboratoire EconomiX (Nanterre). Fabien Nadou, membre de notre équipe, est intégré à ce réseau scientifique.
- ALTERFI (Quelles énergies alternatives pour les mobilités ?), FNADT, CPIER 2015-2020 (Coordination IDIT, partenaire LSN). Ce projet avait pour objectif de fournir aux acteurs un éclairage neutre et objectif des avantages et inconvénients des énergies alternatives dans des usages de mobilité lourde : transport routier, ferroviaire, maritime et fluvial. Ce projet a permis notamment 1) De recenser les initiatives et outils existants permettant d'informer les entreprises sur les énergies alternatives (LSN), 2) D'analyser le positionnement de chaque énergie ou carburant alternatif dans les stratégies européennes, nationales et régionales (quels objectifs, pour quels usages) (IDIT).
-
- Etude DEPLHY-VdS (Déploiement Hydrogène en Vallée de Seine), AMI 2015-2020 "Transition écologique et valorisation économique" (Coordination Normandie Energies – Partenaire IDIT). L'objectif de Deplhy VDS était de déterminer les conditions favorables au déploiement de l'hydrogène décarboné dans l'industrie et la mobilité lourde en Vallée de Seine. Réalisation d'une étude du cadre réglementaire de la production, du stockage et de la distribution de l'hydrogène vert, ainsi que l'évolution des stratégies européennes, nationales et régionales a été réalisée (IDIT).

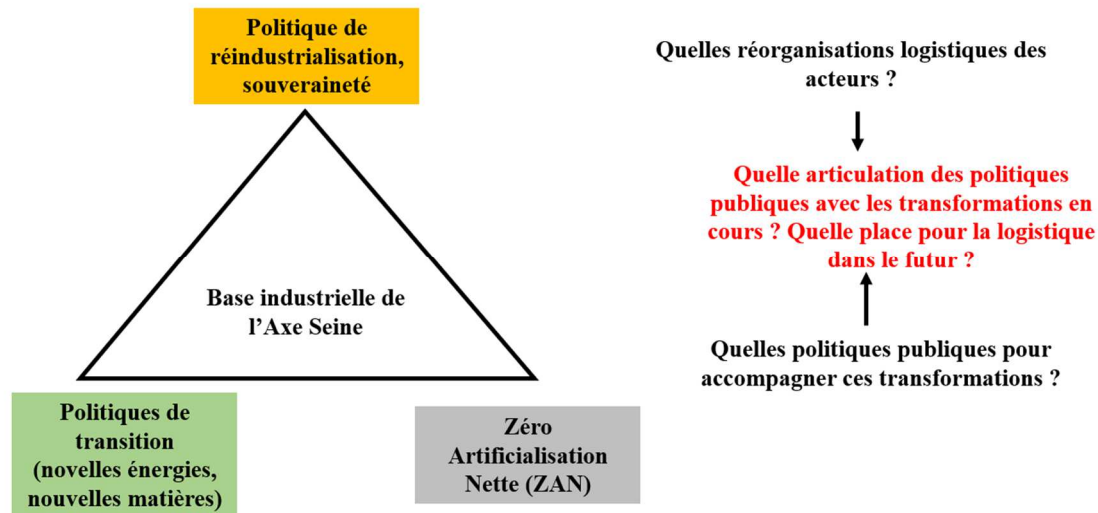
3. Axes scientifiques

Le projet s'organise autour de trois axes de recherche que nous présentons globalement (3.1.) avant d'en préciser la démarche et les contenus (3.2.).

3.1. Présentation globale des axes

Le projet « Réindustrialisation, transitions et logistique dans la vallée de la Seine » confronte (Axe 1, schéma 1) les multiples politiques publiques mises en œuvre au niveau européen et national aux stratégies des industriels pour en étudier l'articulation. Le terrain de recherche est celui de l'Axe Seine. Des études comparatives seront toutefois conduites sur d'autres territoires nationaux et internationaux, dans une forme de benchmark, afin d'élargir le spectre de l'analyse ainsi que pour documenter et alimenter nos réflexions.

Schéma 1. Présentation des objectifs de l'axe 1 du projet



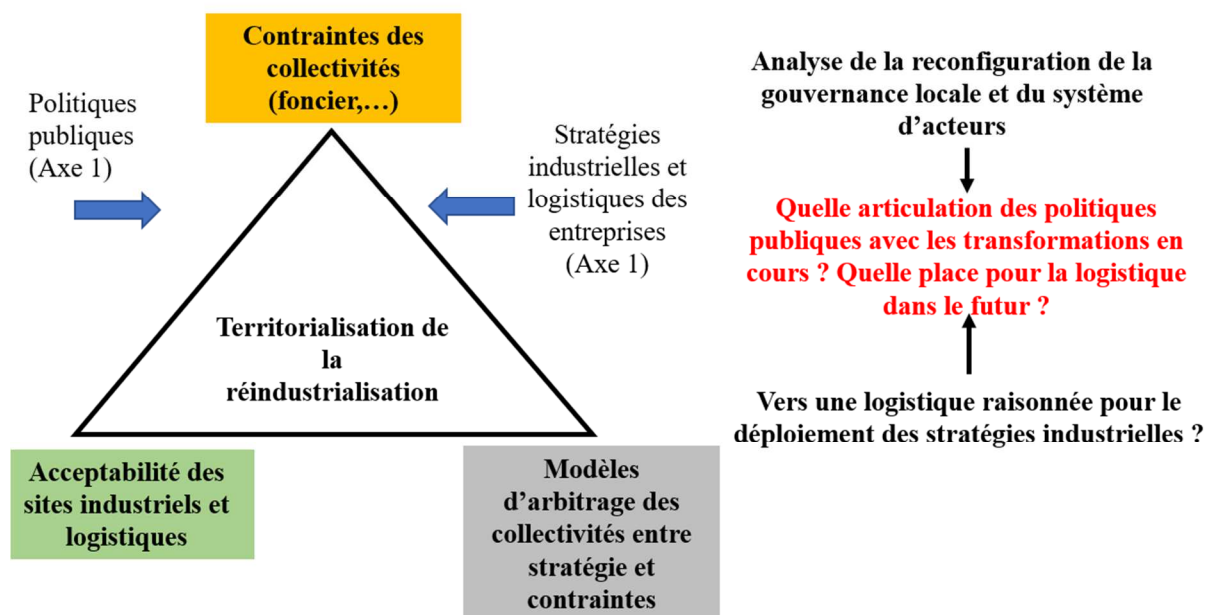
L'axe 1 du projet a pour objectif de contribuer à répondre aux questions suivantes :

Quelle incidence les transformations en cours ont-elles sur le comportement des producteurs ? Quelles conséquences sur les flux et l'organisation logistique ? Quelles pourraient être les ambitions de la logistique future ? Comment les politiques publiques accompagnent-elles le développement de la logistique ? Quelle cohérence des politiques sectorielles ?

L'axe 2 du projet est consacré à la territorialisation de la réindustrialisation au sein de l'Axe Seine. La recherche s'intéresse aux contraintes qui s'exercent dans le déploiement de la stratégie des industriels en s'attachant aux enjeux d'acceptabilité des projets industriels et logistiques, mais aussi à la manière dont les collectivités réalisent leurs arbitrages, développent leurs propres stratégies, agencent la réindustrialisation et la logistique. Le projet a pour objectif de répondre aux questions suivantes :

Quelles stratégies et quels arbitrages pour les collectivités territoriales de l'Axe Seine ? Dans quels cas trouve-t-on une interconnexion et une adéquation logistique/industrie, ou au contraire une spécialisation et une segmentation des territoires ? Quelles problématiques d'acceptabilité rencontrent les projets de réindustrialisation et de transition dans l'Axe Seine ? Comment la gouvernance locale se reconfigure-t-elle pour faire face aux enjeux de transition , comment les systèmes d'acteurs évoluent-ils ?

Schéma 2. Présentation des objectifs de l'axe 2 du projet



Si l'axe 1 s'interroge sur la capacité des politiques nationale et européenne à répondre aux désirs de logistique, l'axe 2 s'intéresse à l'inscription des implantations logistiques et industrielles dans le territoire et à la manière dont ces implantations sont négociées.

Enfin, dans l'axe 3, en forme de conclusion du projet, des scénarii sont envisagés et des propositions d'actions sont faites.

3.2. Spécificité des travaux au sein des axes de recherche

Axe 1 – Explorer l'articulation entre les transformations logistiques liées aux transformations industrielles et les politiques publiques.

La première étape du projet consiste à élaborer un état des lieux en procédant à une exploration du terrain, dans un processus d'abord descriptif puis plus conceptuel. Appréhender l'articulation entre les politiques publiques et les futurs besoins logistiques associés à la réindustrialisation suppose d'étudier d'une part les politiques publiques, d'autre part l'évolution de la place et des rôles de la logistique dans les choix des industriels. Dans l'objectif de situer la réflexion, nous proposons en outre de procéder à un benchmark national et international. Pour le benchmark national, nous prévoyons d'auditionner des experts et des chercheurs de différentes zones telles que Dunkerque, Marseille, Nantes-Saint Nazaire, ou Bordeaux. De la même manière, le benchmark international s'appuiera sur l'analyse de la presse, l'analyse de documents stratégiques, sur l'audition de chercheurs internationaux. Une série de séminaires seront ainsi organisés, puis un colloque, qui permettront d'asseoir ce réseau de partenaires. Nous pourrions nous appuyer pour cela sur les réseaux personnels et

institutionnels, mais aussi sur l'état de l'art qui permettra de repérer les chercheurs les plus pertinents.

Tableau 1. Objectifs de recherche associés à l'axe 1

| Industriels dans la réindustrialisation et logistique | Politiques publiques, place de la logistique et traductions territoriales |
|---|---|
| Interroger les évolutions de la logistique pour les industriels du territoire et la manière dont la réindustrialisation et les transitions se déclinent. | Identifier l'impact des politiques européennes sur l'industrie et la logistique (objectifs climatiques, ZAN, taxonomie verte, politique énergétique, environnementale et des transports...). Stratégie, temporalité, instruments des politiques industrielles |
| Recenser les acteurs (publics et privés) qui prennent part à la politique industrielle, identifier les stratégies et la gouvernance, identifier et caractériser les projets de réindustrialisation. | |
| Etat de l'art et benchmark international pour identifier le rôle de la logistique et des ports dans les choix des entreprises, identifier l'articulation avec le port et l'hinterland. | Etat de l'art et benchmark international, pour identifier le rôle de la logistique et des ports dans les politiques industrielles, et identifier l'articulation entre le port et son hinterland. |
| Croiser les observations pour identifier les angles morts dans la politique de l'Axe Seine, évaluer la positionnement du corridor au sein de la compétition européenne. Réaliser une note. | |

Un premier travail de collecte de données et de recherche de terrain sera mené dans le cadre de l'axe 1. Du côté des industriels, les analyses porteront notamment sur des filières en déclin/reconversion (énergies fossiles, automobile) et des filières émergentes (recyclage des plastiques type Eastman à Port Jérôme).

Les sources d'informations exploitées sont précisées dans le Tableau 2.

Tableau 2. Sources d'information mobilisées

| Industriels dans la réindustrialisation et logistique | Politiques publiques, place de la logistique et traductions territoriales |
|--|---|
| Etat de l'art sur la relation entre logistique et industrie. | Stratégies européennes et française Stratégies d'autres Etats européens Stratégies des collectivités territoriales (ex : documents planificateurs : SDRIF, SRADDET, SDREII, Schéma de cohérence logistique régional) Stratégies des acteurs économiques (ex : feuilles de route HAROPA) Législations Documents d'urbanisme |
| | |

| | |
|---|--|
| Etude de la presse locale et nationale, inventaire des projets de réindustrialisation et caractéristiques. Identification d'acteurs cibles, implications logistiques en VDS. | Presse locale et nationale : inventaire des décisions, analyse du discours des acteurs. |
| Entretiens auprès de chargeurs et de prestataires logistiques. Retranscription et analyse. | Analyse des données ICPE, enquêtes publiques et évolution pour suivi des annonces de réindustrialisation et modifications introduites. |
| Exploitation des données d'entretiens. | Entretiens ciblés |
| <p style="text-align: center;"> - Etude règlementaire nationale et européenne - Etude prospective des attentes en termes de logistique - Benchmark national via des échanges avec chercheurs nationaux et experts professionnels (Dunkerque, Nantes, Marseille, Lyon,...) - Benchmark à travers l'analyse de documents officiels, d'articles de presse - Benchmark via l'échange avec des collègues internationaux. </p> | |

Les méthodes déployées et la démarche de recherche sont précisées dans le schéma 2. Pour une partie, la qualité des résultats dépend de la possibilité pour les chercheurs d'accéder à des décideurs en entreprises et ailleurs.

Livrables :

- Rapport sur le traitement de la logistique dans les politiques publiques européennes, nationales et régionales relatives à la réindustrialisation et à la transition énergétique (IDIT).
- Rapport sur les politiques de réindustrialisation, les attentes des acteurs et le rôle de la logistique à l'étranger et comparaison avec l'Axe Seine.
- Rapport sur les différentes formes de réindustrialisation et les transformations logistiques induites.
- Base de données des projets de réindustrialisation
- Articles scientifiques, ouvrage collectif, colloque, numéro spécial dans une revue internationale.

Axe 2 – Stratégies, contraintes, territorialisation de la réindustrialisation et ses conséquences sur le développement logistique. L'étude de la logistique rêvée par l'industriel est confrontée au projet des politiques publiques dans l'axe 1, sans interroger les problématiques de mise en œuvre. La confrontation ne donne qu'un niveau de lecture. Réindustrialisation et logistique émergent des décisions réelles de collectivités territoriales enchâssées dans un faisceau de contraintes : disponibilité du foncier, demandes d'installation, priorités, acceptabilité par les citoyens, échanges, négociations, hiérarchie des décisionnaires dans les ensembles communautaires ou par rapport au préfet de Région.

Différents sous-objectifs sont visés.

Sous-objectifs :

A partir d'une entrée par territoires et par filières :

1. Analyser l'acceptabilité territoriale des projets de réindustrialisation et de transition dans la Vallée de la Seine (dont les entrepôts et les infrastructures de multimodalité.
2. Comparer les stratégies des collectivités locales face à la rareté du foncier. Identifier des modèles allant d'une interconnexion industrie-logistique à une segmentation conduisant à privilégier les activités à plus forte valeur ajoutée pour le territoire
3. Analyser la reconfiguration de la gouvernance locale et des systèmes d'acteurs à travers le déploiement de ces nouvelles stratégies
4. Identifier quelle serait une logistique raisonnée pour accompagner le déploiement territorial des stratégies industrielles.

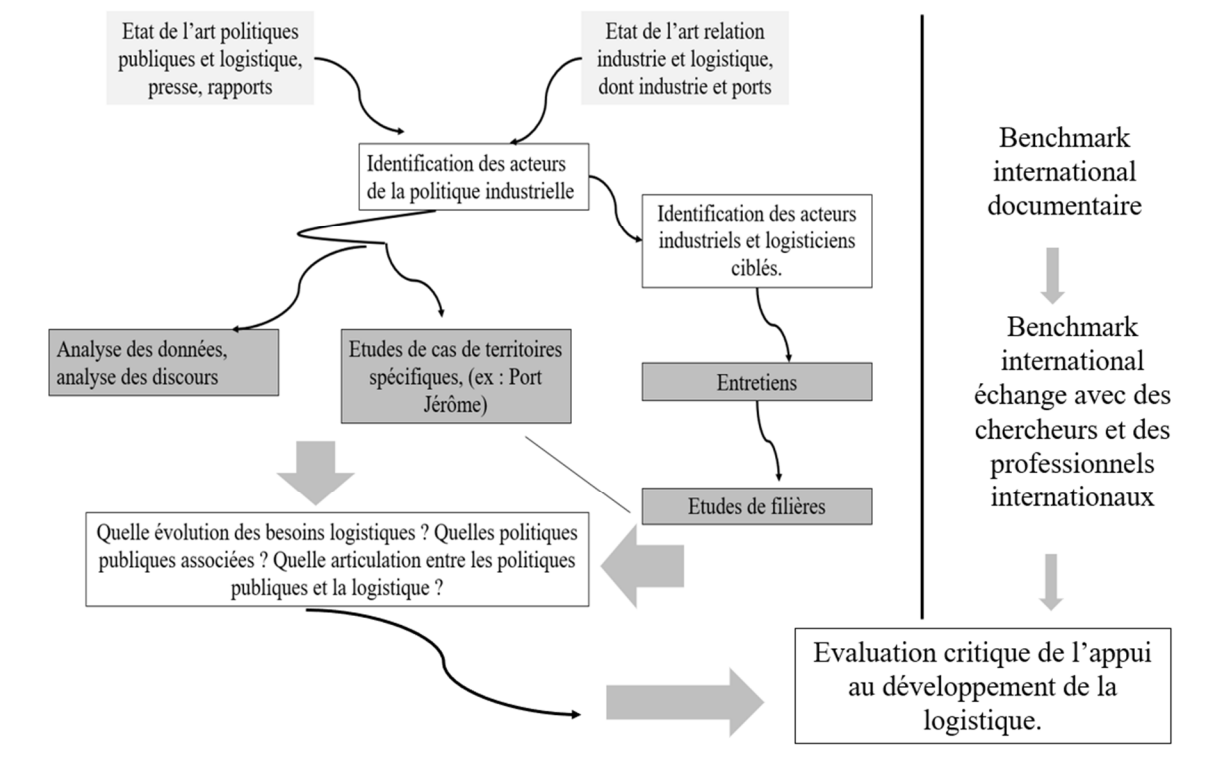
Sources et méthodes :

- Territoires envisagés : Caux-Seine Agglo, Le Havre Seine Métropole, Métropole Rouen Normandie, Achères-Gennevilliers, CA Seine-Eure, Caen métropole, Mantois, sud de la Seine et Marne (Melun, Montereau).
- Filières envisagées : énergie, pharmaceutique, automobile, cosmétique.
- Méthodologie par analyse de corpus de presse, de documentation officielle, et d'entretiens ciblés

Livrables :

- Fiches par collectivité analysée : gouvernance, projets, articulation avec la logistique, synthèse et analyse comparative.
- Fiche par filière analysée : transformations et implications logistiques.
- Articles scientifiques, valorisation scientifique et valorisation auprès des acteurs.

Schéma 3. Méthodes et schéma de déroulement des travaux



Axe 3 : Synthèse et propositions

L'axe 3, en forme de conclusion, présente une analyse synthétique des principaux résultats du projet et envisage différents scénarii de développement. Les participants au projet font des propositions d'action à l'intention des acteurs privés et publics. Ces propositions sont documentées par le travail d'enquête réalisé auprès des acteurs et dans les territoires (approche filière et approche territoriale), et par le benchmark international.

Livrables :

- *Livret synthétique sur les enseignements du projet et les scénarii pour le territoire de l'Axe Seine*
- Proposition d'une stratégie logistique (gouvernance, objectifs, projets) adaptée aux spécificités territoriales pour accompagner les projets de réindustrialisation
- Organisation d'un atelier de restitution et d'échanges avec les acteurs de l'Axe Seine
- Participations à divers événements dans le territoire pour présenter les résultats

4. Structuration du projet et implication des chercheurs

Le projet est circonscrit dans son périmètre (Axe Seine), mais il reste ambitieux dans les résultats qu'il promet. Afin de faire concorder les résultats avec les ambitions, nous proposons un projet sur trois ans. Cette durée permettra de disposer d'un temps suffisant pour appréhender les bouleversements en cours et les nouvelles dynamiques qui se mettent en place.

Le projet s'appuie sur la réunion de compétences complémentaires et pertinentes au regard de ses objectifs, issues de différents établissements du supérieur de l'axe Seine. Les chercheurs engagés ont tout à la fois une bonne connaissance du territoire de l'axe Seine et des thématiques abordées. Ils bénéficient des réseaux et ressources du GIS ILIVS et de leurs établissements respectifs (réseaux d'universités européennes, internationales, réseaux de chercheurs, accès aux ressources documentaires, appui à la gestion financière et administrative du projet) qu'ils mettent au service du projet.

Tableau 3. Equipes de recherche participant au projet et contributions

| Participant | Contribution | Moyens |
|---|---|--|
| Marie-Laure Baron, Professeur des universités en sciences de gestion, NIMEC Le Havre | Pilotage du projet. Travaux avec Sonia Froufe (MCF en gestion) sur l'évolution de l'expression des besoins logistiques/filière. Contribution à l'étude de l'acceptabilité et gouvernance locale. Publications. | 20% IGR (organisation des événements, des réunions). Thèse de doctorat-CIFRE Financement : Missions d'études, colloques (missions) aide à la publication |
| Arnaud Brennetot, professeur des universités en géographie, UMR IDEES Rouen. | Etudes de cas sur l'évolution de l'industrie et de la gouvernance territoriale en lien avec la logistique. Contribution aux benchmarks. Publications, communications. | Thèse de doctorat CIFRE, co-encadrement avec Fabien Nadou. |
| Fabien Nadou, Professeur associé en développement territorial et d'économie régionale, EM Normandie. Metis Lab. | Etudes de cas sur l'évolution de l'industrie et de la gouvernance territoriale en lien avec la logistique. Publications, communications. | Thèse de doctorat CIFRE, co-encadrement avec Arnaud Brennetot. |
| Antoine Beyer, Professeur de géographie des transports, Université de Cergy, Institut Paris Region | Morphologie et dynamique des réseaux de transport | Encadrement thèse CIFRE |

| | | |
|---|--|--|
| Valérie Bailly Hascoët, juriste, attachée de recherche, Ludovic COUTURIER, Directeur IDIT Rouen | Aspects réglementaires. Etude des politiques publiques européennes et françaises en matière de réindustrialisation et de transitions (énergétique, ZAN,...). | Financement. |
| Nathan Gouin, IGR GIS Axe Seine, Université Le Havre, UMR IDEES | L'acceptabilité des projets industriels et logistiques. Reconfiguration des stratégies et de la gouvernance locale. Analyse de corpus de presses. Publications, communications. | Missions |
| David Guerrero, Université Gustave Eiffel. SPLOTT | Etude de la filière automobile (transformations, nouveaux matériaux, nouveaux flux). Travail avec Olivier Joly MCF géographie (ULHN) et Vincent Frigant (PU économie, Université de Bordeaux). Contribution aux benchmarks. Publications | Achat de données : 20000€ |
| Post-doctorant recruté sur projet | Etat de l'art académique sur politiques publiques et logistique. Etat de l'art académique sur réindustrialisation et logistique. Entretiens auprès des entreprises, chargeurs. Entretiens auprès des collectivités. Traitement de données. Contribution à la publication. Participation à l'organisation des événements. | Equipe (ordinateur, logiciels). Recruté par l'université du Havre, localisé à l'université du Havre. Missions (collecte de données, colloques, séminaires, formations). |
| Thèse de doctorat, allocation établissement, Université Le Havre Normandie | Thèse en sciences de gestion 2024-2027. | Missions, exploitation de données, utilisation logiciels. |
| Thèse de doctorat, bourse CIFRE | Thèse en géographie | Missions, exploitation de données, logiciels. |
| Thèse de doctorat, bourse CIFRE | Thèse en sciences de gestion | Missions, exploitation de données, logiciels. |

L'ingénieur.e. de recherche est rattaché hiérarchiquement au porteur de projet. Sous sa direction, il partage son temps, entre la contribution à l'animation du projet (aide à l'organisation des réunions, séminaires, colloque, restitutions -20% de son temps-) et l'appui aux différentes phases du projet dans la collecte et le traitement des données. Une partie de son temps est consacré à la contribution à l'écriture et la publication d'articles collectifs. Il/elle est l'élément pivot du projet : il/elle collecte les données (avec d'autres), les conserve, les traite et conserve la mémoire du projet au fil des sauvegardes. Equipé.e. dans le cadre du projet, il/elle pourra être formé.e. à des modalités de traitement ou des logiciels spécifiques.

La planification des séquences de travail de l'ingénieur pourrait être telle que présenté dans le tableau ci-après (Schéma 4). L'équipe étant composée d'enseignants-chercheurs qui sont impliqués dans d'autres tâches que ce projet (enseignement...), le recrutement d'ingénieurs est indispensable à la production de résultats.

Deux bourses CIFRE sont envisagées (sans être acquises) dans le cadre du projet afin d'approfondir certains aspects de la problématique.

- La bourse CIFRE en sciences de gestion sera dédiée à l'étude des stratégies d'adaptation et de relocalisation des acteurs en s'intéressant aux couples ou triades « industriel-logisticiens » et permettra d'enrichir les résultats du projet.
- La bourse CIFRE en géographie (démarrage en 2025), en co-encadrement, sera dédiée à l'étude des modèles de gouvernance locaux et des systèmes d'acteurs. Elle permettra d'approfondir les résultats du projet via la généralisation et une meilleure spécification des modèles de gouvernance et de leurs conséquences.

Schéma 4. Planning indicatif de l'activité de l'IGR



Partenaires et apporteurs de valeur ajoutée au projet

Des partenariats ont été conclus et sont en cours de discussion.

Logistique Seine Normandie est partenaire du projet (observatoire du foncier logistique) : LSN se propose d'intervenir sur l'axe 1 dans le cadre du benchmark international. Comprendre les dynamiques, partenariats, initiatives, qu'elles soient publiques ou privées et amenant au développement de la logistique et à la réindustrialisation apportera des éléments complémentaires aux réflexions proposées

dans le schéma de cohérence. LSN apportera son expertise sur les sujets fonciers ainsi que son approche, partagée avec les collectivités normandes, de l'usage du foncier à vocation logistique et industrielle. De plus, les travaux du schéma à venir, qui apporteront des éléments chiffrés en termes de logistique au service de la logistique industrielle seront une clé d'entrée importante pour la réalisation du projet. Concernant l'axe 2, LSN a déjà eu l'occasion de travailler sur des sujets d'acceptabilité et a prévu de se pencher sur cette thématique dans le cadre de ses travaux d'observation. L'expertise acquise par LSN au travers d'études menées pour des territoires seront de nature à alimenter ce projet. Enfin, les scénarii proposés dans l'axe 3 seront intégrés au schéma et apporteront une pierre supplémentaire aux travaux.

NextMove : échanges autour de l'étude de la filière automobile qui connaît de profondes transformations. Accord sur des échanges d'information et l'accès à l'industrie.

Cosmetic Valley : projet de partenariat et labellisation autour de l'étude des transformations de la filière cosmétique (parfums, shampoings. Cette filière est présente dans l'axe Seine notamment pour la partie conditionnement (vallée de la Bresle), dans l'Eure et en région Parisienne. Elle présente l'intérêt d'exporter beaucoup et de produire des produits perçus comme « accessoires », ce qui engage les industriels dans un processus de légitimation de l'activité. De ce point de vue, elle peut constituer un repère d'exemplarité en matière de décarbonation.

Pharma Logistics Club : L'IDIT introduira les participants du projet auprès du Pharma Logistics Club , association spécialisée dans la logistique des produits de santé qui regroupent des professionnels de la logistique et des laboratoires pharmaceutiques.

Normandie Energies : à contacter.

5. PLAN DE TRAVAIL, ÉCHELONNEMENT DES LIVRABLES

La bonne conduite du projet nécessite de commencer par état de l'art afin d'accumuler les connaissances nécessaires à la bonne conduite du projet : réindustrialisation, évolution logistique, dynamiques territoriales, réglementation nationale et européenne et ses applications, problématiques induites. L'état de l'art académique et issu de la littérature « grise » est complété de la constitution d'une base de données des investissements industriels et logistiques depuis 2008 et de variables associées. La réindustrialisation incorpore pour mémoire les nouvelles activités/disparitions mais aussi les transformations d'activités existantes et les réorganisations associées ce qui exige une lecture qualitative de la réindustrialisation (augmentation de la production sur un site donné, productivité, évolution de la distribution et des marchés).

Livrables S1 (fin juin 2025) : □ Synthèse de l'état de l'art, mémoire sur les choix méthodologiques (guide d'entretiens, construction de la BDD), premier positionnement de la vallée de la Seine versus autres territoires nationaux.

Si nous connaissons déjà certains enjeux de l'évolution logistique face à l'ensemble des contraintes de la réindustrialisation (e-commerce, entrepôts en hauteur, automatisation, mutualisation, verdissement du transport), cette première phase permettra de structurer, une première étude prospective qui pourra être conduite auprès des acteurs en partenariat avec LSN et les filières à l'automne 2025 via des ateliers réunissant industriels et logisticiens. Elle complètera aussi les premiers benchmarks conduits à l'échelle européenne. Au cours du S2 nous entreprendrons le benchmark européen en étudiant à la fois les investissements, la transposition du droit et le comportement des acteurs publics et privés. Les travaux par filière (automobile, pharmacie, cosmétique) seront conduits en parallèle.

Livrables S2 (fin 2025) :

- 1) Rapport sur le traitement de la logistique dans les politiques publiques européennes, nationales et régionales relatives à la réindustrialisation et à la transition énergétique (IDIT). Phase 1 ,
- 2) rapport sur la prospective logistique auprès des industriels versus l'appréhension de la situation,
- 3) premier rapport de benchmark européen.

Livrables S3 (juin 2026) : rapport benchmark USA, rapport benchmark européen suite. Organisation d'un colloque.

Les travaux menés au cours de la première année (ateliers avec les industriels, état de la réindustrialisation) permettent d'enrichir les questions de l'acceptabilité des sites logistiques. Des entretiens seront conduits sur les territoires (par zone) à partir du S2.

Rapport sur le traitement de la logistique dans les politiques publiques européennes, nationales et régionales relatives à la réindustrialisation et à la transition énergétique (IDIT). Phase 2 Intégration de données issues d'analyses comparées avec d'autres Etats européens (Belgique – Pays Bas – Allemagne).

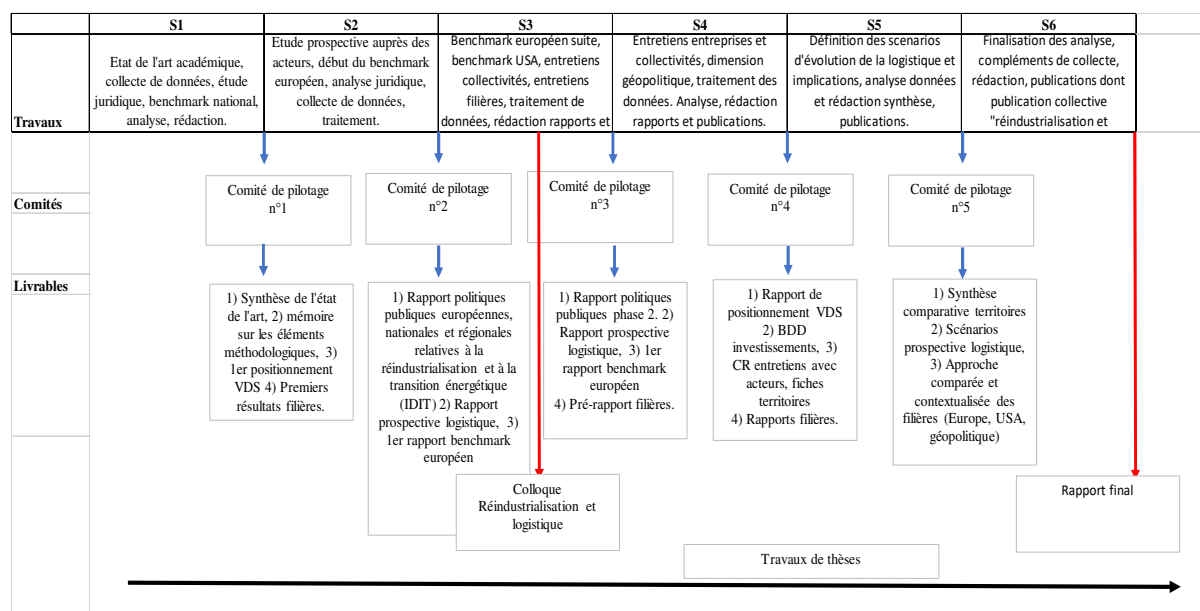
Livrables S4 (décembre 2025) : 1) rapport sur la VDS par rapport aux autres territoires 2) BDD investissements industriels, 3) CR des entretiens avec les acteurs, 4) Fiches territoires.

Livrables S5 (juin 2026). 1) Synthèse comparative des fiches collectivités. 2) Scenarios de développement de la VDS. 3) Approche par filières 4) Actes du colloque organisé en juin 2026.

Livrables S6 (décembre 2026). Rapport final, données quantitatives et qualitatives, publications.

6. PILOTAGE DU PROJET

Le comité de pilotage envisagé est composé des partenaires financiers (Région Normandie, Ile de France, Etat), des pôles & filières impliqués dans le projet, d'Haropa et d'un représentant de France Logistique. Afin de permettre un avancement suffisant, le comité de pilotage du projet pourra se réunir semestriellement.



7. RISQUES ASSOCIES AU PROJET

L'atteinte des objectifs du projet peut être remise en question à raison des risques qui lui sont associés. Outre les risques complètement indépendants (confinement/lock-down), nous identifions des risques majeurs :

- Celui de ne pas pouvoir accéder aux interlocuteurs détenteurs de l'information utile à nos travaux (interlocuteurs chez les industriels, dans les collectivités, agences de développement...) ;
- Celui de ne pas réaliser le recrutement de l'IGR dans les temps impartis, d'une faible qualité de recrutement ou du départ de l'IGR avant la fin du projet.

Les choix que nous avons effectués contribuent à la réduction de ces risques.

- 1) Un contrat d'une durée de 3 ans permettra de sécuriser l'IGR et de l'impliquer pleinement dans le projet.
- 2) Les contacts pris et les échanges avec Next Move, l'AUTF et sa représentation dans l'axe Seine, Seine Port Union, LSN, Seine Port Union, Synerzip, devraient nous faciliter l'accès aux entreprises.
L'accès à des décideurs au sein des collectivités territoriales identifiées (Caux-Seine Agglo, Le Havre Seine Métropole, Métropole Rouen Normandie, Achères-Gennevilliers, CA Seine-Eure, Caen métropole, Mantois.

8. Budget prévisionnel

| Postes de dépenses | Budget (€ sur 3 ans) |
|---|---------------------------------|
| Post-doctorant sur 3 ans | 146880 |
| Frais de personnels IDIT | 85 000 |
| Allocation thèse Campus | 45976 |
| Missions (terrains / colloques) (*) | 20 000 |
| Organisation d'événements scientifiques | 12 000 |
| Achat de données / études (**) | 75 000 |
| Matériels | 6 000 |
| TOTAL | 390 856 |

(*) Le budget missions comprend les déplacements des chercheurs pour réaliser des entretiens, assister/participer à des conférences, séminaires et ateliers ou participer à des colloques. 20000€/11 à 13 chercheurs impliqués ≈ 1500€/pers sur 3 ans (ou moins).

(**) Ce montant comprend la prestation d'une étude dans l'industrie automobile (20 000€), le partenariat LSN (30 000€), les prestations des Pôles si aide importante apportée (5000€), les bases de données articles achetées (Factiva = 8000€), les frais de publication (10000€).

Références

Aiginger, K., & Rodrik, D. (2020). Rebirth of industrial policy and an agenda for the twenty-first century. *Journal of industry, competition and trade*, 20, 189-207.

Capello, R., & Cerisola, S. (2022). Regional reindustrialization patterns and productivity growth in Europe. *Regional Studies*, 57(1), 1–12. <https://doi.org/10.1080/00343404.2022.2050894>

France Stratégie (2020). Rapport-Les politiques industrielles en France-Évolutions et comparaisons internationale.

Fulconis F., Joubert J. et Paché G. (2024). Relocalisation industrielle. Quels défis économiques et logistiques pour les territoires et leurs parties prenantes ? Dans *Logistique(s) , circuits courts et relocalisation, la réinvention des territoires*, dirigé par Cassière F. et Noireaux V., Presses Universitaires de Provence, collection Travail & Gouvernance.

Prisecaru P. (2015). EU reindustrialization on the coordinates of scientific and technical progress. *Procedia Economics and Finance*, 22, 484-495.

Rapport Hémar-Daher (2019) sur la compétitivité de la chaîne logistique

Livre blanc (2022) de France Logistique « Les transports de marchandise et la logistique au service d'une France performante ».

France Stratégie (2020). Les politiques industrielles en France - Évolutions et comparaisons internationales. <https://www.strategie.gouv.fr/publications/politiques-industrielles-france-evolutions-comparaisons-internationales>

Livolsi, L. & Rouquet, A. (2021). La logistique, un impensé de la politique en France ? *Le journal de l'école de Paris du management*, 152, 31-38. <https://doi-org.ezproxy.normandie-univ.fr/10.3917/jepam.152.0031>

Marajda J. (2016). La Normandie, première région de France pour la part de l'industrie dans son PIB. *Insee Analyses Normandie*.

Martin, S. (2022). Les collectivités locales, nouveaux soutiens des ambitions nationales de réindustrialisation. *Administration*, 274, 81-83. <https://doi-org.ezproxy.normandie-univ.fr/10.3917/admi.274.0081>

Virlet, H. (2024). Le nucléaire au service de la réindustrialisation de la France. *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, 113, 59-62. <https://doi-org.ezproxy.normandie-univ.fr/10.3917/re1.113.0059>

Voy-Gillis, A. (2022). Souveraineté et réindustrialisation dans un environnement géopolitique instable. *Hérodote*, 187, 249-263. <https://doi-org.ezproxy.normandie-univ.fr/10.3917/her.187.0249>