

COMMERCE DE GROS, LOGISTIQUE, LOGISTIQUE URBAINE

WHOLESALE TRADE, LOGISTICS, URBAN LOGISTICS

Philippe DUGOT

Résumé

Commerce de gros, logistique et logistique urbaine présentent comme dénominateur commun de participer à une logique d'approvisionnement du marché des biens de consommation et intéressent à ce titre une géographie du commerce. Pour autant il y a là aussi trois dimensions organisationnelles qui s'inscrivent dans des logiques historiques et géographiques présentant des différences. La temporalité des thématiques de recherche, par exemple concernant le commerce de gros, en rend compte.

Mots-clés

commerce de gros, logistique, logistique urbaine

Abstract

Wholesale trade, logistics and urban logistics have as a common denominator to participate in a logic supply of consumer goods market. As such, they have a place in the geography of trade. But they are also three organizational dimensions that fall within the historical and geographical logic with differences. The temporality of research topics, for example on the wholesale, illustrates this.

Keywords

wholesale trade, logistic, urban freight

Les études de géographie commerciale ont fait la part belle au commerce de détail. Sans doute est-ce lié à la lisibilité des mutations du secteur, notamment en ville. De fait, les importantes mutations dans les structures (que l'on songe à l'irruption de la grande distribution) et dans les implantations géographiques (le développement périphérique de cette même grande distribution et l'affaiblissement des polarités traditionnelles) ont remis le regard sur toute la partie approvisionnement. Pourtant, qu'il s'agisse de s'interroger sur la ville durable ou la ville intelligente, il n'est guère possible de faire l'impasse sur les marchandises, incarnation physique de l'organisme consommateur que sont les territoires, singulièrement les territoires urbains.

Trois termes sont ici proposés pour rendre compte de ces enjeux : le commerce de gros, la logistique et la logistique urbaine. Est-ce uniquement par communauté de langage que sont ici rassemblés le commerce de gros, la logistique et la logistique

urbaine ? En filigrane s'invite la marchandise, la même que celle que l'on trouve dans les rayons des établissements de détail de toute sorte, mais à un stade bien particulier, en amont de la consommation finale. Commerce de gros, logistique et logistique urbaine renvoient pour l'essentiel aux entreprises, outils et opérations de mise à disposition de la marchandise pour son usage final. Cet usage peut ne pas être la seule consommation par des particuliers et s'intégrer aux différents stades des chaînes de valeurs. Mais peu importe, de nombreux dénominateurs communs fonctionnels, tels l'entreposage, les opérations de groupage et de dégroupages, les métiers requis, justifient le rassemblement de ces termes et de ce qu'ils signifient. D'ailleurs, plus que de côtoiement, c'est d'imbrication qu'il convient de parler, la logistique pouvant être considérée comme englobant les deux autres.

Ceci étant dit, à chaque terme s'attache aussi une réalité particulière renvoyant à une insertion

fonctionnelle, mais aussi spatiale, plus ou moins large. La terminologie elle-même a son histoire, voire possède une connotation particulière. Parler de commerce de gros aujourd'hui ne recouvre certainement pas le jeu des relations commerciales et logistiques interentreprises *a fortiori* à une échelle internationale. Si la logistique urbaine est une partie importante de la logistique, elle ouvre tout autant sinon plus sur des problématiques urbaines que de géographie économique. Il convient donc, au-delà des points communs, d'envisager successivement ces trois éléments comme trois rubriques bibliographiques renvoyant à des moments et des objectifs de recherche donnés.

I. LE COMMERCE DE GROS : UNE ENTRÉE DÉSUÈTE ?

Le commerce de gros peut être défini comme le regroupement des entreprises dont l'activité économique consiste à titre principal à revendre des marchandises en leur nom propre à des distributeurs, des entreprises de production et plus largement des clients professionnels. Cette fonction principale s'accompagne de services complémentaires (Dugot, 1993, 2000). Le commerce de gros possède donc une réalité fonctionnelle et historique. Il conserve une dimension statistique. Pour autant, il apparaît comme le parent pauvre de la géographie du commerce. On peut subodorer que la faible médiatisation du secteur, voire sa relégation, est liée à sa mise à l'écart *de facto* par la formidable révolution commerciale introduite par l'irruption des grandes surfaces à compter des années 1960. Dès cette époque, si, dans de nombreux ouvrages de géographie traitant du tertiaire en général et étudiant son rôle dans l'économie et son poids dans l'organisation et la hiérarchisation spatiale (ouvrages de J. Hautreux et M. Rochefort ou M.-A. Prost¹), le commerce intérieur trouve une place, cela se fait souvent au détriment du commerce de gros. L'ouvrage de référence en géographie commerciale de J. Beaujeu-Garnier et A. Delobez (1977*) témoigne de ce déficit d'intérêt des géographes pour le commerce de gros. On peut néanmoins signaler Annie Delobez auteur d'une thèse sur « le commerce de gros du vin à Paris » (1965) et d'une étude monographique autour des « mutations récentes du stade commercial de gros en Ile-de-France » (1981) ainsi que Jean-Pierre Bondue qui produit une thèse sur « La mobilité spatiale du commerce de gros et des entrepôts dans la construction lilloise

(1964-1980) » (1982). Ces deux auteurs ont publié plusieurs articles sur ce thème. En dehors de ces auteurs, le commerce de gros n'a fait que de fugaces apparitions dans le cadre d'ouvrages plus généraux à tonalité monographique ou pas, ou d'études dans des cadres circonscrits comme les MIN et centres de gros. À l'étranger, les géographes n'ont guère été plus prolixes, B. Mérenne-Schoumaker s'étant par exemple intéressée au commerce de gros dans la région liégeoise (1981). Parmi ces travaux, beaucoup se sont attachés aux localisations intra-urbaines et notamment à l'important processus d'exurbanisation des activités grossistes (Bondue, 1983, 1984 ou Mérenne-Schoumaker, 1981). D'autres travaux ont eu le souci d'étudier l'organisation des marchés agricoles et les aires d'influence des villes, le commerce de gros jouant-là un rôle notable, en France mais aussi souvent en Afrique².

Après les années 1980, on ne relève guère de travaux autres que ponctuels. Une thèse sur le commerce de gros français et la place de gros toulousaine (Dugot, 1993) apparaît comme bien isolée y compris au sein de la géographie commerciale. Un « Que sais-je ? » qui suit quelques années après (Dugot, 2000) ne peut guère que confirmer la désaffection dont souffre l'étude de ce secteur, en géographie mais aussi parmi les sciences économiques. Guy Chemla livre une monographie sur les « ventres de Paris » (1994). Sans doute est-ce lié au déclin, au moins relatif, d'un commerce de gros indépendant. Celui-ci a aussi perdu, en raison de processus d'intégrations émanant de l'aval (l'essor de la grande distribution notamment) ou de l'amont (les industriels) une large part de sa place dans de nombreuses branches. Si certains grossistes ont participé à la mise en place des grandes centrales d'achats (Groupe Promodès), ils ont surtout été exclus de pans entiers de la distribution des biens de consommation. Tout cela n'est pas pour rien dans une certaine désuétude du terme. Peu de travaux concernent le commerce de gros ou en tous les cas font le choix de nommer comme tel l'objet de leur étude. On étudie la logistique, des plateformes logistiques, l'appareil logistique mais guère l'appareil commercial de gros. C'est là le produit légitime d'une délimitation sectorielle qui ne répond plus à l'organisation fonctionnelle des acteurs en charge de la production et de la distribution des biens sachant que la frontière entre ces deux sphères est elle-même fortement revisitée par la redéfinition de la chaîne des valeurs.

N’y a-t-il pour autant plus rien d’intéressant à chercher du côté du commerce de gros ? Ce serait oublier que la mondialisation est un processus complexe fait de dendrites multiples allant jusqu’au niveau le plus fin des échanges. À côté des multinationales et des grands flux d’échanges, il y a des interstices qui ouvrent, à des échelles géographiques renouvelées, à la croisée entre local et transnational, des possibilités d’échanges importantes. Dans cette complexité des échanges, dont les flux interlopes ne sont pas absents, le commerce de gros trouve toute sa pertinence et sa justification initiale, celle d’un intermédiaire permettant de s’affranchir de tout cela et parfois d’un système dominant. Le développement des places de gros chinoises, parfois assorties de la mise en place de réseaux de distribution au détail investissant des centres-villes en crise, en France, Europe ou ailleurs (Belguidoum, Pliez, 2015), constituent le terreau fertile pour une nouvelle phase des études sur ce secteur, de même que, dans un tout autre registre, la reterritorialisation de l’approvisionnement, notamment alimentaire, des villes (Bognon, 2014).

II. LA PRISE EN COMPTE DE L’IMPÉRATIF LOGISTIQUE

Il s’agit là d’un monde bien plus vaste que celui du commerce de gros. Le terme est à la mode tant chez les entreprises, où il se porte comme un blason, que parmi les études universitaires, dont le développement rend compte du bouleversement des échanges et de la nécessité de leur organisation dans le cadre d’un système – *supply chain* – de plus en plus compliqué. Ce sont différents travaux de chercheurs nord-américains qui viennent adouber la logistique en signifiant son importance dans le fonctionnement des systèmes économiques. Citons notamment « La logistique, élément clé de la stratégie » de Heskett (1973) qui isole la logistique comme un domaine à part entière parmi les enjeux stratégiques et les questions organisationnelles qui se posent à l’entreprise. Cette intrusion de la logistique dans la sphère du management économique n’est guère surprenante. C’est dans un environnement mondialisé et libéral, voyant une montée tout azimut des concurrences dans le cadre d’une recomposition fonctionnelle et territoriale des tâches de fabrication, d’approvisionnement et de distribution, que la logistique trouve ses lettres de noblesse économiques.

Sans doute que la sphère logistique éloigne-t-elle un peu plus la question de la distribution des marchandises de la géographie du commerce en tous les cas à certaines échelles d’analyse. D’ailleurs, ce sont surtout les géographes affiliés à la géographie des transports qui ont pris en charge ce chantier, renouvelant largement les façons d’apprécier les flux de marchandises. On peut évoquer ici, notamment, les différents travaux de A. Frémont (2007, 2015). Face à la réalité de nombreux territoires touchés par la désindustrialisation, la logistique apparaît comme un nouveau paradigme d’aménagement du territoire (Savy, 2006, 2015) en tous les cas de certains territoires (Bahoken, Raimbault, 2012). Des travaux comme ceux menés par Mathieu Strale (2013) sont tout à fait évocateurs des stratégies d’acteurs qui se mettent en place pour capter des investissements logistiques. Sans doute faut-il parfois se garder de tout enthousiasme mais la logistique est de plus en plus affichée dans la panoplie aménagiste.

L’utilité d’une prise en compte de la logistique dans la compréhension des faits commerciaux ne fait pour autant guère de doutes. La grande distribution est fille de la maîtrise et de l’organisation d’une logistique capable d’acheminer et de réapprovisionner plus d’une centaine de milliers de références dans un hypermarché. En parallèle à la description des formes et conséquences de l’irruption des grandes surfaces, quelques travaux ont cherché à rendre compte de cet impératif logistique. Par exemple, Jean Soumagne (1996*), dans son analyse des transformations du commerce de détail dans le centre-ouest de la France n’oublie pas de livrer quelques pages sur le fonctionnement des centrales d’achats. Au sein des plateformes logistiques, par exemple la plateforme Delta 3 à Dourges dans le Nord-Pas-de-Calais, la présence des distributeurs est massive. L’entrée logistique est aussi une façon d’apprécier le rapport multiforme entre grande distribution et mondialisation. Elle doit *a contrario* accompagner les réflexions autour de l’affirmation, à ce jour plus attendue que statistiquement palpable, des circuits courts. L’essor du commerce électronique est également redevable à l’organisation logistique et n’est d’ailleurs compréhensible que par ce préalable. C’est aussi vrai pour la livraison finale, le dernier kilomètre, ce que l’on peut aussi dénommer du terme générique de logistique urbaine.

III. LA LOGISTIQUE URBAINE COMME FACTEUR DE RENOUVELLEMENT DE L'APPROCHE DU COMMERCE EN VILLE

Dans cette sphère, la logistique urbaine correspond à l'ultime maillon, la livraison d'un client final, implanté en ville, que celui-ci soit un commerce de détail, une entreprise d'un autre secteur économique, une administration ou un particulier. Qu'on l'appelle logistique urbaine, logistique du dernier kilomètre ou livraisons en ville, cette dimension est encore insuffisamment prise en compte par les acteurs en charge de l'urbanisme (Dablanc, 2007 ; Dugot, 2015). Pour autant, elle n'est plus cet impensé urbain qu'elle pouvait être encore dans les années 1990, les nécessités organiques de la ville imposant la prise en compte des livraisons (Frémont et Dablanc, 2015 ; Hesse, 2008) d'autant que, dans les grandes villes et métropoles, le retour d'une certaine proximité commerciale dans un processus de mixité fonctionnelle et d'un certain renouveau démographique des centres-villes, sans oublier, partout, les flux induits par l'essor du commerce électronique, en impose la prise en compte dans le contexte d'attentes contradictoires : proximité commerciale et mixité fonctionnelle revendiqués comme des éléments d'urbanité mais refus des inconvénients qui vont avec, en l'occurrence les encombrements et le bruit qui accompagnent les livraisons nécessaires. Il est à la mode de parler de la « ville intelligente » (*smart city*) comme émanation d'une ville à la fois durable et efficace. Une ville peut-elle être intelligente sans une prise en main plus effective de la problématique de la circulation des marchandises en ville ? Non car une ville ce sont d'abord des échanges dans tous les sens du terme mais aussi, sans doute, d'abord historiquement, de marchandises. La logistique urbaine est à la croisée des questions plus larges telle la gestion de l'espace public, le partage de celui-ci, finalement du vivre ensemble. On ne peut faire l'économie d'une insertion des marchandises dans toute réflexion sur l'urbain. En bref, la logistique urbaine est au centre de la problématique de la durabilité et un fondement essentiel pour des métropoles régionales efficaces et compétitives.

Il s'ensuit, sous l'égide des pouvoirs publics³, de nombreuses collectivités locales et d'entreprises de transport et logistique attentives à un nouveau marché, la mise en place de multiples expérimentations urbaines questionnant les possibilités de

mutualisation des flux ou évoquant des hypothèses « altermodales » (Patier, 2000). Là encore, économistes et géographes des transports (cf. notamment les travaux du Laboratoire d'économie des transports) se sont saisis en priorité de cette question. Si la logistique est une activité économique répondant à des problématiques organisationnelles d'ordre économique, c'est bien d'abord comme une problématique urbaine qu'il s'agit ici de l'envisager. Cela amène aussi à réexaminer, sous un angle autre que la mobilité des chalands munis de leurs attentes consommatoires, la logique des localisations commerciales en y intégrant aux côtés de l'impératif de rentabilité économique, l'ensemble des externalités, notamment environnementales, qui devraient s'y attacher. Au-delà du commerce « physique », c'est l'impact logistique du commerce électronique en ville qui demeure encore à estimer précisément. Ces chantiers restent ouverts et constituent des supports essentiels d'une réflexion autour de la durabilité urbaine participant largement à l'intégration de la dimension environnementale de la marchandise, à tous les stades de sa distribution, en ville (Deprez, 2003). Au-delà de l'argument, cette dimension est d'autant plus importante qu'elle offre une porte d'entrée à l'action, l'aspect « intérêt général » qui s'y attache étant le moyen de contourner les questions relatives au droit de la concurrence, limitant souvent *a priori* les possibilités intrusives des pouvoirs publics, ce que Dablanc, Gonzalez-Feliu et Ville (2010) ont bien montré.

IV. CONCLUSION

Commerce de gros, logistique et logistique urbaine ont donc chacun une définition propre. Il est normal que la logistique fédère de plus en plus l'ensemble. L'important, en arrière-plan de grands chantiers réflexifs allant de la mondialisation à une réflexion autour de la ville durable, est de prendre conscience que l'organisation des flux de marchandises, dans leur provenance, leur conditionnement ou les différentes étapes de leur groupage – dégroupage, est un élément essentiel de compréhension des fonctionnements territoriaux. Ce faisant, il s'agit là d'une entrée essentielle et à creuser de géographie commerciale et plus largement d'une géographie économique intrinsèquement liée à une approche environnementale des sociétés humaines. Toute réflexion sur un nouveau commerce urbain durable sera logistique ou ne sera pas.

Notes

¹ Hautreux J. & Rochefort M. (1965). Physionomie générale de l'armature urbaine française. *Annales de géographie*, 406, 660-677. Prost M.-A. (1965). *La hiérarchie des villes en fonction de leurs activités de commerce et de service*. Paris : Gauthier-Villars.

² Signoles P. (1985). *L'espace tunisien. Capitale et État-région*. URBAMA.

³ On peut évoquer ici le programme national « Marchandises en ville » (2000).

BIBLIOGRAPHIE

Tous les auteurs cités dans cet article figurent dans la bibliographie CNFG : <http://www.cnfg.fr> ; l'astérisque signale ceux qui ne sont pas repris ci-dessous.

Bahoken, F. & Raimbault, N. (2012). La périurbanisation singulière de l'immobilier logistique du Bassin parisien. *Mappemonde*, 106-2.

Belguidoum, S. & Pliez, O. (dir.). (2015). Made in China. Commerce transnational et espaces urbains autour de la Méditerranée. *Cahiers d'EMAM*, 26.

Bognon, S. (2014). *Les transformations de l'approvisionnement alimentaire dans la métropole parisienne*. Paris 1, Thèse de doctorat.

Bondue, J.-P. (1983). Les répercussions intra-urbaines du desserrement des activités sur les zones industrielles de la conurbation lilloise. *Hommes et Terres du Nord*, 1, 53-58.

Bondue, J.-P. (1984). Les délocalisations du commerce de gros en milieu urbain. In Metton A. (dir.). *Le commerce urbain français* (p. 119-132). Paris : PUF.

Chemla, G. (1994). *Les ventres de Paris, les Halles, La Villette, Rungis, l'histoire du plus grand marché du monde*. Grenoble : Glénat.

Dablanc, L. (2007). La notion de développement urbain durable appliquée au transport des marchandises. *Les Cahiers scientifiques du Transport*, 51, 97-126.

Dablanc, L., Gonzalez-Feliu, J. & Ville, S. (2010). L'organisation du transport des marchandises en ville : jusqu'où les politiques municipales peuvent-elles juridiquement aller ? Le cas de Vicence (Italie) et les leçons à retenir pour les villes européennes. *Politiques et management public*, 27 (4), 53-72.

Deprez, S. (2003). *Évaluation des impacts environnementaux du transport de marchandises. Application aux zones urbaines portuaires*. Thèse de doctorat.

Dugot, P. (1993). *Les mutations du commerce de gros en France. Les perspectives d'une place régionale - l'agglomération de Toulouse*. Toulouse. Thèse de doctorat.

Dugot, P. (2000). *Le commerce de gros*. Paris : PUF, Que sais-je ?

Dugot, P. (2015). La logistique urbaine. Constat, projets et difficultés dans le centre-ville d'une métropole régionale française, Toulouse. *Urbia*, 17, 165-181.

Fremont, A. (2007). *Le monde en boîte. Conteneurisation et mondialisation*. Arcueil : Synthèses Inrets.

Fremont, A. & Dablanc, L. (dir.). (2015). *La métropole logistique. Le transport de marchandises et le territoire des grandes villes*. Paris : Armand Colin.

Hesse, M. (2008). *The city as a terminal*. Aldershot (GB): Ashgate.

Mérenne-Schoumaker, B. (1981). Le commerce de gros à Liège. Permanence et renouveau des localisations. *BSGLg*, 16-17, 49-64.

Patier, D. (2002). *La logistique dans la ville*. Paris : Celse.

Savy, M. (2006). *Logistique et territoire*. Paris : La Documentation française, DIACT.

Savy, M. (2015). *La logistique en France. État des lieux et pistes de progrès*. Conférence nationale sur la logistique.

Strale, M. (2013). Une typologie empirique des plateformes logistiques et de leurs activités. *RERU*, 1, 139-162.

Corrélat

Commerce et espaces ruraux, Grande distribution, Commerce et mobilités

Coordonnées de l'auteur :

Philippe DUGOT
 Université de Toulouse Jean Jaurès
 UFR SES – Département de Géographie
 Aménagement et Environnement
 5, allées Antonio Machado
 31058 Toulouse Cedex 9, France
dugot@univ-tlse2.fr

