



## Rethinking Territorial Attractiveness: A Conceptual Model Linking Logistics, Polarization and Governance

MAJJAJ Ibrahim<sup>1</sup>, ANISSER Naouar<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Doctorant à la Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et  
Sociales Tanger - Université Abdelmalek Essaâdi-  
Laboratoire d'économie, gestion et digitalisation (EGD)  
Maroc

<sup>2</sup> Enseignante chercheuse à la Faculté des Sciences Juridiques,  
Economiques et Sociales Tanger- Université Abdelmalek Essaâdi-  
Laboratoire d'économie, gestion et digitalisation (EGD)  
Maroc

**Digital Object Identifier (DOI):** <https://doi.org/10.5281/zenodo.20037124>

### Abstract

In a context characterized by the globalization of trade and the increasing intensity of logistical flows, logistics hubs are increasingly regarded as key drivers of territorial attractiveness. However, their economic performance is often associated with socio-spatial polarization, raising questions about their contribution to balanced territorial development.

This article seeks to move beyond a purely economic perspective on territorial attractiveness by introducing the concept of inclusive territorial attractiveness (ITA). Drawing on economic geography, logistics studies, and territorial governance theories, it develops an original conceptual framework articulating four main dimensions: logistics performance, territorial polarization, territorial governance, and inclusive territorial attractiveness.

The proposed model highlights the central role of territorial governance as a mediating variable, shaping the capacity of territories to transform the concentration of flows into broadly distributed economic, social, and territorial benefits. Three key transformation levers are identified: local embeddedness, environmental and social acceptability, and the territorial redistribution of benefits.

The article formulates four research propositions to guide future empirical testing of the model. It thus contributes to renewing debates on the relationship between logistics and territorial development by proposing an integrated approach grounded in spatial justice and sustainability principles.

**Keywords :** Inclusive territorial attractiveness ; Logistics hubs ; Territorial governance; Logistics and territory.

### Résumé

Dans un contexte marqué par la mondialisation des échanges et l'intensification des flux logistiques, les pôles logistiques sont de plus en plus considérés comme des leviers majeurs d'attractivité territoriale. Toutefois, leur performance économique s'accompagne fréquemment de dynamiques de polarisation socio-spatiale, remettant en question leur contribution au développement territorial équilibré.

Cet article propose de dépasser une lecture strictement économique de l'attractivité territoriale en introduisant le concept d'attractivité territoriale inclusive (ATLI). En mobilisant les apports de l'économie géographique, des études logistiques et des théories de la gouvernance territoriale, il développe un cadre conceptuel original articulant

quatre dimensions : performance logistique, polarisation territoriale, gouvernance territoriale et attractivité territoriale inclusive.

Le modèle proposé met en évidence le rôle central de la gouvernance territoriale comme variable médiatrice, conditionnant la capacité des territoires à transformer la concentration des flux en bénéfices économiques, sociaux et territoriaux diffusés. Trois leviers de transformation sont identifiés : l'ancrage local des activités, l'acceptabilité environnementale et sociale, et la redistribution territoriale des bénéfices.

L'article formule quatre propositions de recherche visant à structurer les futures validations empiriques du modèle. Il contribue ainsi à renouveler les débats sur les relations entre logistique et développement territorial, en proposant une approche intégrée fondée sur les principes de justice spatiale et de durabilité.

**Mots-clés :** Attractivité territoriale inclusive ; Pôles logistiques ; Gouvernance territoriale ; Logistique et territoire

## 1. INTRODUCTION

La mondialisation des échanges, la fragmentation internationale des chaînes de valeur et l'intensification des flux matériels ont profondément transformé les dynamiques de développement territorial. Dans ce contexte, les infrastructures logistiques – ports, plateformes multimodales et zones logistiques – se sont imposées comme des ressources stratégiques pour les territoires cherchant à renforcer leur positionnement économique et leur attractivité (Rodrigue et al., 2017). Les pôles logistiques concentrent des fonctions essentielles de stockage, de distribution et de coordination des flux, et sont fréquemment présentés comme des leviers majeurs de compétitivité territoriale, d'ouverture internationale et de création d'emplois (Notteboom & Rodrigue, 2005).

Cette centralité croissante de la logistique dans les stratégies territoriales s'inscrit dans un contexte de concurrence interterritoriale accrue pour l'attraction des investissements et des infrastructures (Camagni, 2002). Toutefois, l'assimilation de la performance logistique à une attractivité territoriale automatique tend à simplifier des processus territoriaux plus complexes.

Les travaux en économie géographique montrent que les pôles logistiques s'inscrivent dans des logiques d'agglomération fondées sur les économies d'échelle, les effets de réseau et la proximité fonctionnelle (Krugman, 1991 ; Fujita et al., 1999). Ces dynamiques favorisent la concentration spatiale des flux, des investissements et des activités à forte valeur ajoutée, générant des phénomènes de polarisation territoriale.

Cependant, plusieurs études soulignent que cette concentration peut s'accompagner de dynamiques d'enclave, marquées par une faible intégration au tissu économique local et par une dissociation entre les espaces de création de valeur et ceux supportant les externalités environnementales et sociales (Hesse, 2008 ; Perrin, 2016). Ces constats mettent en évidence les limites d'une attractivité territoriale réduite à des indicateurs économiques agrégés, sans prise en compte de la répartition spatiale et sociale des bénéfices (Martin, 2005).

La littérature sur l'attractivité territoriale s'est principalement structurée autour de la capacité des territoires à attirer des ressources mobiles – capitaux, entreprises, compétences – dans une logique de compétitivité (Glaeser, 2011). Si ces approches ont permis d'identifier des déterminants importants de la performance territoriale, elles accordent une attention plus limitée aux enjeux d'inclusion, de cohésion territoriale et de justice spatiale (Harvey, 2009 ; Soja, 2010). Plusieurs travaux récents ont mis en évidence les limites d'une lecture strictement économique des dynamiques logistiques et de l'attractivité territoriale. Une revue exhaustive de la littérature consacrée aux relations entre activités logistiques et dynamiques économiques territoriales souligne notamment la prédominance des approches centrées sur la performance et la compétitivité, au détriment des dimensions sociales, environnementales et distributives du développement territorial (Majaj & Anisser, 2024).

Par ailleurs, la gouvernance territoriale est souvent appréhendée comme un cadre institutionnel ou un dispositif de coordination, plutôt que comme une variable explicative centrale des trajectoires de développement (Jessop, 2001). Or, dans le cas des pôles logistiques, les choix de gouvernance – en matière de planification spatiale, de régulation des externalités, de politiques de l'emploi et de redistribution – conditionnent fortement la capacité d'un territoire à convertir la performance logistique en développement territorial durable et partagé (Rhodes, 1997).

Ces éléments invitent à dépasser une conception strictement compétitive de l'attractivité territoriale pour adopter une lecture plus intégrée, attentive aux mécanismes de redistribution, d'acceptabilité sociale et de soutenabilité

environnementale. Les pôles logistiques apparaissent alors comme des objets territoriaux complexes, au croisement de logiques économiques, politiques et sociales, nécessitant des dispositifs de gouvernance adaptés (Healey, 1997).

Dès lors, cet article pose la question suivante :

**Quels dispositifs de gouvernance territoriale permettent de transformer les dynamiques de polarisation induites par les pôles logistiques en attractivité territoriale inclusive ?**

En mobilisant les apports de la géographie économique, des études logistiques et des théories de la gouvernance collaborative, cet article propose un cadre conceptuel original permettant de :

1. Redéfinir l'attractivité territoriale à partir d'un critère d'inclusion
2. Analyser la polarisation logistique comme un processus structurel et non accidentel
3. Positionner la gouvernance territoriale comme un mécanisme médiateur central entre performance économique et justice territoriale.

## **2. CADRE THÉORIQUE**

La littérature scientifique consacrée aux interactions entre logistique et attractivité territoriale s'inscrit dans un champ multidisciplinaire mobilisant l'économie géographique, la géographie des transports, l'économie territoriale et les sciences de gestion. Loin de constituer un corpus homogène, ce champ est structuré par des cadres analytiques différenciés qui proposent des lectures parfois convergentes, parfois opposées, des effets territoriaux des systèmes logistiques. Trois grands courants peuvent être distingués : (i) une approche fonctionnaliste centrée sur la performance et l'efficacité des infrastructures logistiques, (ii) une approche critique mettant en évidence les effets de polarisation et d'inégalités spatiales, et (iii) des approches émergentes intégrant les dimensions de gouvernance territoriale, de durabilité et d'inclusion socio-économique.

Cette pluralité d'approches traduit la complexité des dynamiques à l'œuvre dans les territoires logistiques contemporains. Elle invite à dépasser une lecture strictement économique de la logistique pour intégrer ses implications sociales, spatiales et institutionnelles. La contribution du présent article s'inscrit précisément dans cette perspective intégrative, en proposant une mise en tension de ces différents cadres théoriques afin d'éclairer les conditions dans lesquelles la logistique peut constituer un levier d'attractivité territoriale équilibrée et durable.

### **2.1. Pôles logistiques et polarisation territoriale : apports de l'économie géographique**

L'analyse des pôles logistiques s'inscrit dans la continuité des travaux fondateurs de la New Economic Geography, qui mettent en évidence les mécanismes de concentration spatiale des activités économiques. Selon Krugman (1991), cette concentration résulte d'effets cumulatifs liés aux économies d'échelle, à la réduction des coûts de transport et aux externalités d'agglomération. Ces dynamiques sont approfondies par Fujita, Krugman et Venables (1999), qui montrent que les interactions entre forces centripètes (attraction des activités) et centrifuges (dispersion) structurent l'organisation spatiale des territoires.

Dans le champ spécifique de la logistique, ces mécanismes se traduisent par une centralisation croissante des flux et une concentration des infrastructures dans des espaces stratégiques, tels que les zones portuaires, les plateformes multimodales et les grands corridors de transport. Les pôles logistiques apparaissent ainsi comme des nœuds structurants des chaînes de valeur globales, jouant un rôle central dans la coordination des flux de marchandises et d'informations (Rodrigue, Comtois & Slack, 2017).

Cette concentration confère aux territoires hôtes une attractivité fonctionnelle accrue, notamment en facilitant l'implantation d'entreprises, en réduisant les coûts logistiques et en améliorant l'accessibilité aux marchés. Toutefois, cette dynamique s'accompagne également d'effets de polarisation territoriale. En effet, les investissements, les emplois qualifiés et les fonctions décisionnelles tendent à se concentrer dans des espaces restreints, accentuant les disparités intra et interterritoriales.

Plusieurs travaux critiques mettent en évidence les limites de ces dynamiques. Hesse (2008) souligne que les espaces logistiques peuvent évoluer vers des formes d'enclaves fonctionnelles, caractérisées par une faible intégration au tissu économique local. De même, Perrin (2016) met en lumière le risque de dépendance accrue à des acteurs globaux, limitant la capacité des territoires à capter les retombées économiques générées par les activités logistiques.

Dans ces configurations, le pôle logistique fonctionne principalement comme une plateforme de transit optimisée, orientée vers la performance des flux, mais dont les effets multiplicateurs sur l'économie locale restent limités. Cette situation pose la question de la redistribution territoriale des bénéfices de la logistique et de la capacité des politiques publiques à favoriser une meilleure intégration des activités logistiques dans les dynamiques locales.

Par ailleurs, des travaux empiriques récents appliqués à des territoires portuaires en recomposition confirment ces constats. L'étude de Majjaj et Filali (2025) met en évidence que le développement logistique, bien qu'il renforce l'attractivité fonctionnelle des territoires, génère des effets socio-spatiaux différenciés. Ces résultats soulignent l'existence de tensions entre concentration des activités, intégration territoriale et exigences de durabilité, appelant à repenser les modèles de développement logistique à l'aune des enjeux territoriaux contemporains.

## **2.2. Attractivité territoriale : une notion dominée par la performance économique**

La notion d'attractivité territoriale s'est historiquement construite dans le prolongement des théories de la compétitivité territoriale, en lien avec l'intensification des dynamiques de mondialisation et de mise en concurrence des espaces. Dans cette perspective, les territoires sont appréhendés comme des entités économiques cherchant à attirer des ressources mobiles — entreprises, capitaux, talents — afin de renforcer leur position dans les hiérarchies spatiales globales (Camagni, 2002 ; Glaeser, 2011).

Cette lecture dominante repose sur une approche essentiellement quantitative et économique de l'attractivité, mesurée à travers des indicateurs tels que la croissance du produit intérieur brut, le volume des investissements directs étrangers, la création d'emplois ou encore le degré de spécialisation productive. Elle s'inscrit dans une logique d'efficacité et de performance, où la capacité d'un territoire à générer des avantages compétitifs constitue le principal critère d'évaluation.

Toutefois, cette approche a fait l'objet de nombreuses critiques. Martin (2005) souligne que la notion de compétitivité territoriale, transposée du champ de l'entreprise au territoire, peut masquer des déséquilibres internes significatifs, notamment en termes de distribution des richesses et d'accès aux opportunités. De son côté, Brenner (2004) met en évidence que les stratégies de positionnement global, souvent fondées sur l'attractivité économique, tendent à renforcer les inégalités socio-spatiales en concentrant les ressources dans des espaces déjà favorisés. Cette critique apparaît particulièrement pertinente. En effet, un territoire peut afficher une forte attractivité pour les flux internationaux et les investisseurs tout en présentant des fragilités internes, telles qu'une précarisation de l'emploi, une dégradation environnementale ou une faible qualité de vie pour les populations locales. Cette dissociation entre attractivité économique et bien-être territorial interroge la pertinence des indicateurs traditionnellement mobilisés.

Dans ce contexte, plusieurs travaux appellent à une redéfinition de l'attractivité territoriale, intégrant des dimensions qualitatives et multidimensionnelles. Le rapport de l'OCDE (2019) propose ainsi d'élargir l'analyse en incluant des critères relatifs à la cohésion sociale, à la durabilité environnementale et à la qualité des institutions. Cette évolution traduit un déplacement progressif du paradigme de l'attractivité, passant d'une logique strictement compétitive à une approche plus inclusive et territorialisée.

## **2.3. Inclusion, justice spatiale et attractivité territoriale**

Les approches en justice spatiale offrent un cadre théorique particulièrement pertinent pour renouveler l'analyse de l'attractivité territoriale. Elles reposent sur l'idée que les dynamiques de développement économique produisent des effets différenciés dans l'espace, tant en termes de répartition des ressources que d'accès aux opportunités.

Dans cette perspective, Harvey (2009) souligne que les processus de production de l'espace sont intrinsèquement liés à des rapports de pouvoir et à des logiques d'accumulation qui peuvent générer des formes d'inégalités territoriales. De manière complémentaire, Soja (2010) insiste sur la nécessité d'intégrer la dimension spatiale dans l'analyse des injustices sociales, en mettant en évidence les disparités d'accès aux ressources urbaines et territoriales. Ainsi, l'attractivité territoriale ne peut être réduite à sa seule dimension économique. Elle doit être évaluée à partir de sa capacité à produire des bénéfices distribués de manière équitable, à réduire les inégalités socio-spatiales et à renforcer la cohésion territoriale. Cette approche implique un changement de perspective, passant d'une logique d'attraction des ressources à une logique de distribution et d'accessibilité des opportunités.

L'approche par les capacités développée par Sen (1999) constitue, à cet égard, un cadre normatif complémentaire. En mettant l'accent sur les libertés réelles dont disposent les individus pour mener la vie qu'ils souhaitent, elle invite à évaluer les politiques territoriales non seulement en termes de résultats économiques, mais aussi en termes d'opportunités effectives offertes aux populations. Cette grille de lecture conduit à reformuler la problématique centrale : il ne s'agit plus uniquement de mesurer la contribution de ces infrastructures à la performance économique, mais d'analyser leur capacité à générer un développement inclusif. Autrement dit, la question devient celle de la transformation des infrastructures logistiques en leviers de création de valeur partagée, bénéficiant à un ensemble élargi d'acteurs et de territoires.

#### 2.4. Gouvernance territoriale : une variable médiatrice centrale

La gouvernance territoriale constitue un élément clé pour comprendre les conditions dans lesquelles les dynamiques logistiques peuvent se traduire en bénéfices territoriaux. Elle renvoie à l'ensemble des mécanismes de coordination entre acteurs publics, privés et société civile dans la conduite de l'action collective (Rhodes, 1997 ; Jessop, 2001). Contrairement à une approche institutionnelle classique centrée sur les structures formelles, la gouvernance territoriale met l'accent sur les interactions et les rapports de pouvoir qui structurent les trajectoires de développement. Elle implique une pluralité d'acteurs aux intérêts parfois divergents, dont la coordination conditionne la capacité des territoires à orienter les effets des projets d'infrastructure.

Dans le cas des pôles logistiques, la gouvernance dépasse largement les enjeux de planification foncière ou de régulation technique. Elle englobe des dimensions stratégiques telles que la gestion des externalités environnementales, de formation et d'emploi, la planification urbaine, ainsi que les mécanismes de redistribution territoriale. Les travaux sur la gouvernance collaborative, notamment ceux de Healey (1997), montrent que des dispositifs associant acteurs publics, entreprises et société civile peuvent favoriser une meilleure intégration territoriale des projets. Ces approches participatives permettent de prendre en compte les besoins locaux, de renforcer la légitimité et d'améliorer la répartition des bénéfices.

Dès lors, la gouvernance apparaît comme une variable médiatrice essentielle entre la performance logistique et les résultats territoriaux. Selon les arrangements institutionnels et les modes de coordination adoptés, un même pôle logistique peut produire des effets contrastés : soit renforcer des dynamiques d'enclave et de polarisation, soit contribuer à un développement territorial plus inclusif et équilibré.

**Tableau 1. Tensions théoriques dans l'analyse des relations entre logistique et attractivité territoriale**

Dimensions d'analyse	Approche dominante (performance)	Approche critique (polarisation)	Approche émergente (inclusion/gouvernance)	Limite identifiée
<b>Vision de la logistique</b>	Facteur d'efficacité et de compétitivité	Source de concentration et de dépendance	Système socio-territorial à réguler	Absence de vision intégrée
<b>Effets territoriaux</b>	Croissance, attractivité économique	Inégalités spatiales, enclaves	Développement inclusif et équilibré (potentiel)	Effets différenciés peu articulés

<b>Rôle des acteurs</b>	Entreprises et marchés dominants	Acteurs globaux dominants	Multi-acteurs (public, privé, société civile)	Coordination insuffisamment analysée
<b>Lecture de l'attractivité</b>	Capacité à attirer des ressources	Attractivité sélective et inégalitaire	Attractivité territoriale inclusive	Concept encore flou et fragmenté
<b>Place de la gouvernance</b>	Faible ou implicite	Souvent marginale	Centrale mais peu théorisée	Manque de cadre analytique structuré
<b>Problème scientifique</b>	Survalorisation de la performance	Suraccentuation des effets négatifs	Difficulté d'opérationnalisation	Besoin d'un cadre conceptuel intégrateur

L'analyse comparative des différentes approches théoriques met en évidence des tensions structurantes dans la compréhension des relations entre logistique et attractivité territoriale. D'une part, les approches centrées sur la performance tendent à surestimer les effets positifs de la logistique, tandis que les lectures critiques insistent sur ses effets de polarisation sans proposer de cadre opérationnel alternatif. D'autre part, les approches émergentes, bien qu'elles introduisent des dimensions essentielles telles que la gouvernance et l'inclusion, restent encore fragmentées et insuffisamment articulées.

Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de proposer un cadre conceptuel intégrateur permettant de dépasser ces oppositions et d'analyser les conditions dans lesquelles la performance logistique peut être transformée en attractivité territoriale inclusive.

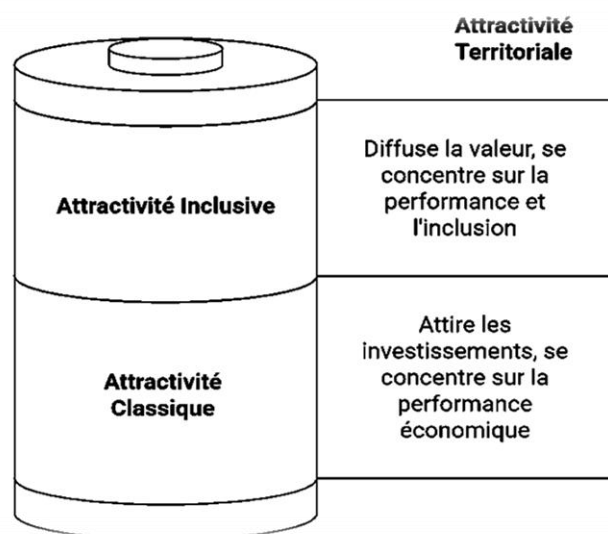
### 3. CADRE CONCEPTUEL : DE LA POLARISATION LOGISTIQUE À L'ATTRACTIVITÉ TERRITORIALE INCLUSIVE

#### 3.1. Repenser l'attractivité territoriale à partir de l'inclusion

L'attractivité territoriale est traditionnellement définie comme la capacité d'un territoire à attirer et retenir des ressources mobiles – entreprises, capitaux et compétences – dans un contexte de concurrence interterritoriale accrue (Camagni, 2002 ; Glaeser, 2011). Cette définition, largement dominante dans la littérature, repose sur une hypothèse implicite selon laquelle l'attraction de ressources économiques se traduit mécaniquement par un développement territorial bénéfique. Or, cette équivalence apparaît de plus en plus contestée, notamment dans les territoires fortement spécialisés autour d'infrastructures logistiques. Comme l'ont montré plusieurs travaux critiques, la concentration des activités et des flux peut générer des effets de polarisation, caractérisés par une distribution inégale des bénéfices économiques et une dissociation entre performance économique globale et développement territorial localisé (Martin, 2005 ; Brenner, 2004 ; Hesse, 2008).

Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de repenser l'attractivité territoriale au-delà de sa dimension strictement économique. *La figure 1* illustre ce passage d'une logique fondée sur la concurrence entre territoires à une logique davantage orientée vers la collaboration et l'intégration territoriale.

Figure 1 : L'attractivité territoriale de la concurrence à la collaboration



Source : Élaboration personnelle

Dans cet article, l'attractivité territoriale est ainsi envisagée à partir d'un prisme renouvelé, fondé sur l'inclusion. Celle-ci ne se limite pas à une dimension sociale, mais renvoie à la capacité d'un territoire à assurer une distribution à la fois spatiale et sociale des bénéfices issus de la performance économique. Cette approche s'inscrit dans une lecture territorialisée du développement, attentive aux inégalités internes, aux effets de périphérie et aux conditions de soutenabilité à long terme, en écho aux travaux sur la justice spatiale (Soja, 2010) et à l'approche par les capacités (Sen, 1999).

Tableau 2. Passage d'une attractivité économique à une attractivité territoriale inclusive (approche conceptuelle)

Dimensions clés	Attractivité territoriale classique	Attractivité territoriale inclusive	Transformation conceptuelle
<b>Finalité</b>	Attirer les investissements et les flux	Produire et diffuser la valeur sur le territoire	Passage de l'attraction à la redistribution
<b>Logique dominante</b>	Compétition interterritoriale	Coordination et ancrage territorial	De la concurrence à la collaboration
<b>Nature de la performance</b>	Performance économique (croissance, IDE, emplois)	Performance multidimensionnelle (économique, sociale, territoriale, environnementale)	Élargissement des critères d'évaluation
<b>Distribution des bénéfices</b>	Concentrée et sélective	Diffuse et inclusive	Réduction des inégalités socio-spatiales
<b>Échelle d'analyse</b>	Macro (indicateurs agrégés)	Multi-échelles (territoires, acteurs, espaces)	Territorialisation de l'analyse
<b>Rôle de la gouvernance</b>	Secondaire ou implicite	Central et structurant	Institutionnalisation des mécanismes de régulation
<b>Lecture des externalités</b>	Peu intégrées	Prise en compte des externalités sociales et environnementales	Intégration de la durabilité
<b>Critère d'évaluation</b>	Attractivité économique	Justice spatiale et inclusion territoriale	Redéfinition normative de la performance

L'attractivité territoriale inclusive peut ainsi être définie comme la capacité d'un territoire à transformer une performance économique — en particulier logistique — en bénéfices économiques, sociaux et territoriaux accessibles à un ensemble élargi d'acteurs et d'espaces, tout en respectant les contraintes environnementales et les exigences de durabilité (OECD, 2019).

Cette définition marque une rupture avec une conception strictement compétitive de l'attractivité et introduit l'inclusion comme critère central d'évaluation de la performance territoriale. Elle implique notamment une attention accrue aux mécanismes de redistribution, aux conditions d'accès aux opportunités et à la capacité des territoires à intégrer les populations locales dans les dynamiques de développement (Sen, 1999 ; Harvey, 2009). Dans cette perspective, la question centrale n'est plus uniquement celle de l'attraction des ressources, mais celle de leur transformation en valeur territoriale partagée. C'est précisément dans cette transformation que la gouvernance territoriale joue un rôle déterminant (Jessop, 2001 ; Healey, 1997).

La figure 2 propose ainsi une lecture dynamique de ce processus, en mettant en évidence le rôle médiateur de la gouvernance dans la transformation des effets de polarisation logistique en trajectoires d'attractivité territoriale inclusive.

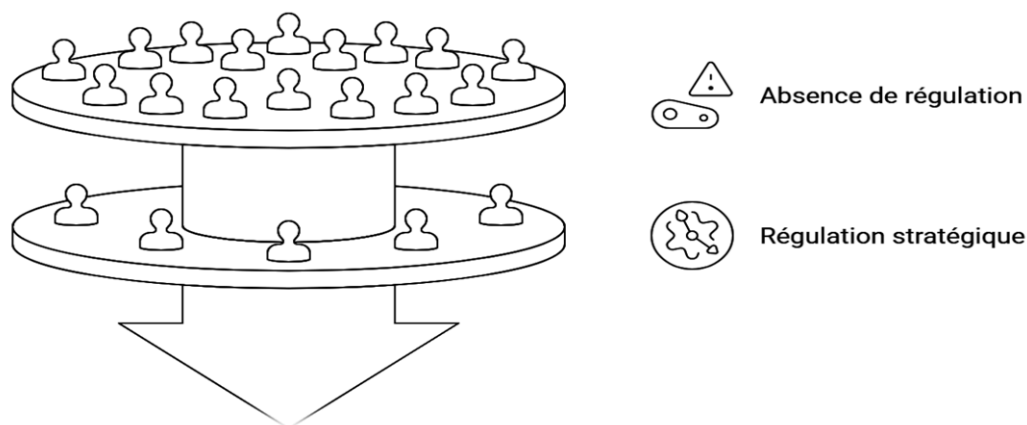


Figure 2 : Transformation de la polarisation par la gouvernance

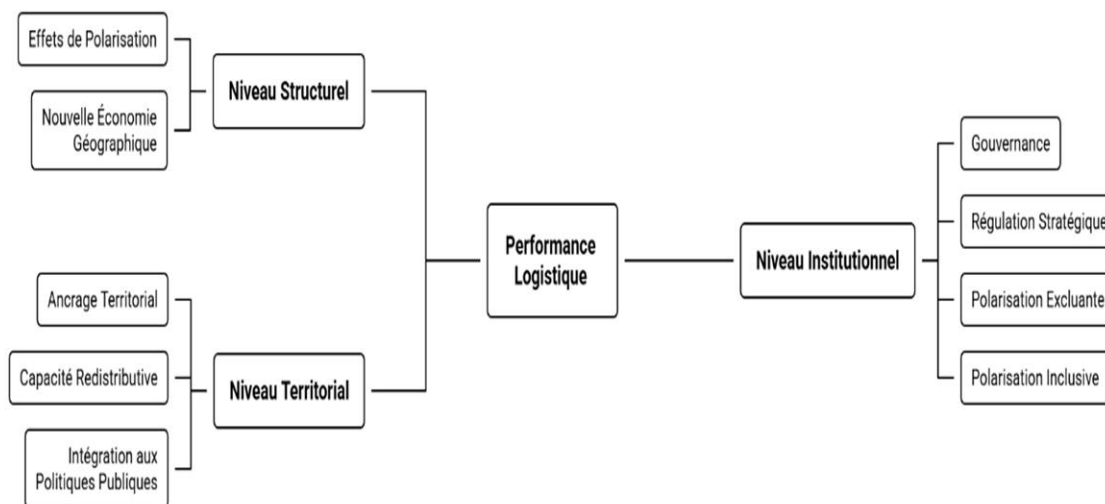
### 3.2. Logique générale du modèle conceptuel

Le cadre conceptuel proposé s'inscrit dans une approche intégrative visant à articuler les dynamiques logistiques globales avec leurs effets territoriaux différenciés. Il repose sur une chaîne causale structurée autour de quatre dimensions interdépendantes :

1. **La performance logistique**, entendue comme la capacité d'un pôle à concentrer, organiser et traiter efficacement les flux de marchandises, à travers des infrastructures adaptées, un haut niveau de connectivité et une intensité logistique élevée (Rodrigue et al., 2017) ;
2. **Les effets de polarisation territoriale**, résultant des mécanismes d'agglomération et de concentration spatiale analysés par l'économie géographique, conduisant à une distribution inégale des activités et des ressources (Krugman, 1991 ; Fujita et al., 1999) ;
3. **La gouvernance territoriale**, envisagée comme une variable médiatrice et régulatrice, regroupant l'ensemble des mécanismes institutionnels, des dispositifs de coordination et des politiques publiques permettant d'orienter les dynamiques territoriales (Rhodes, 1997 ; Jessop, 2001 ; Healey, 1997) ;
4. **L'attractivité territoriale inclusive**, considérée comme le résultat final du processus, dépendant de la capacité du territoire à transformer la performance économique en bénéfices accessibles, équitables et durables (Sen, 1999 ; OECD, 2019).

La *figure 3* illustre la relation structurante entre performance logistique et polarisation territoriale, en mettant en évidence les mécanismes de concentration des flux et des activités qui caractérisent les pôles logistiques contemporains.

**Figure 3 : Performance logistique et polarisation territoriale**



Dans cette perspective, la polarisation logistique n'est pas appréhendée comme une anomalie, mais comme un résultat structurel des dynamiques économiques contemporaines. En effet, les logiques d'économies d'échelle, de réduction des coûts de transport et d'intégration aux chaînes de valeur globales tendent naturellement à favoriser la concentration spatiale des activités (Krugman, 1991 ; Rodrigue et al., 2017).

Dès lors, l'enjeu central ne réside pas dans la suppression de ces dynamiques de concentration, mais dans l'analyse des conditions institutionnelles et politiques permettant leur transformation en leviers de développement territorial inclusif. Cette approche marque un déplacement analytique majeur : il ne s'agit plus d'opposer concentration et équilibre territorial, mais de comprendre les mécanismes de régulation et de redistribution capables d'en atténuer les effets inégalitaires.

Le cœur du modèle repose ainsi sur l'hypothèse centrale suivante :

**La gouvernance territoriale médie la relation entre performance logistique et attractivité territoriale inclusive, en conditionnant les modalités d'ancrage, de régulation et de redistribution de la valeur créée.**

Autrement dit, la performance logistique ne conduit pas mécaniquement à une attractivité territoriale inclusive. Cette transformation dépend largement de la capacité des acteurs territoriaux à mettre en place des dispositifs de gouvernance adaptés, capables de réguler les externalités, de favoriser l'intégration des acteurs locaux et de redistribuer les bénéfices générés par les activités logistiques (Jessop, 2001 ; Healey, 1997).

Dans ce cadre, la gouvernance territoriale joue un rôle d'interface entre dynamiques globales et réalités locales, en traduisant la performance économique en trajectoires de développement différenciées. Selon les configurations institutionnelles adoptées, un même niveau de performance logistique peut ainsi produire des résultats territoriaux contrastés, allant d'une logique d'enclave à une dynamique d'attractivité territoriale inclusive.

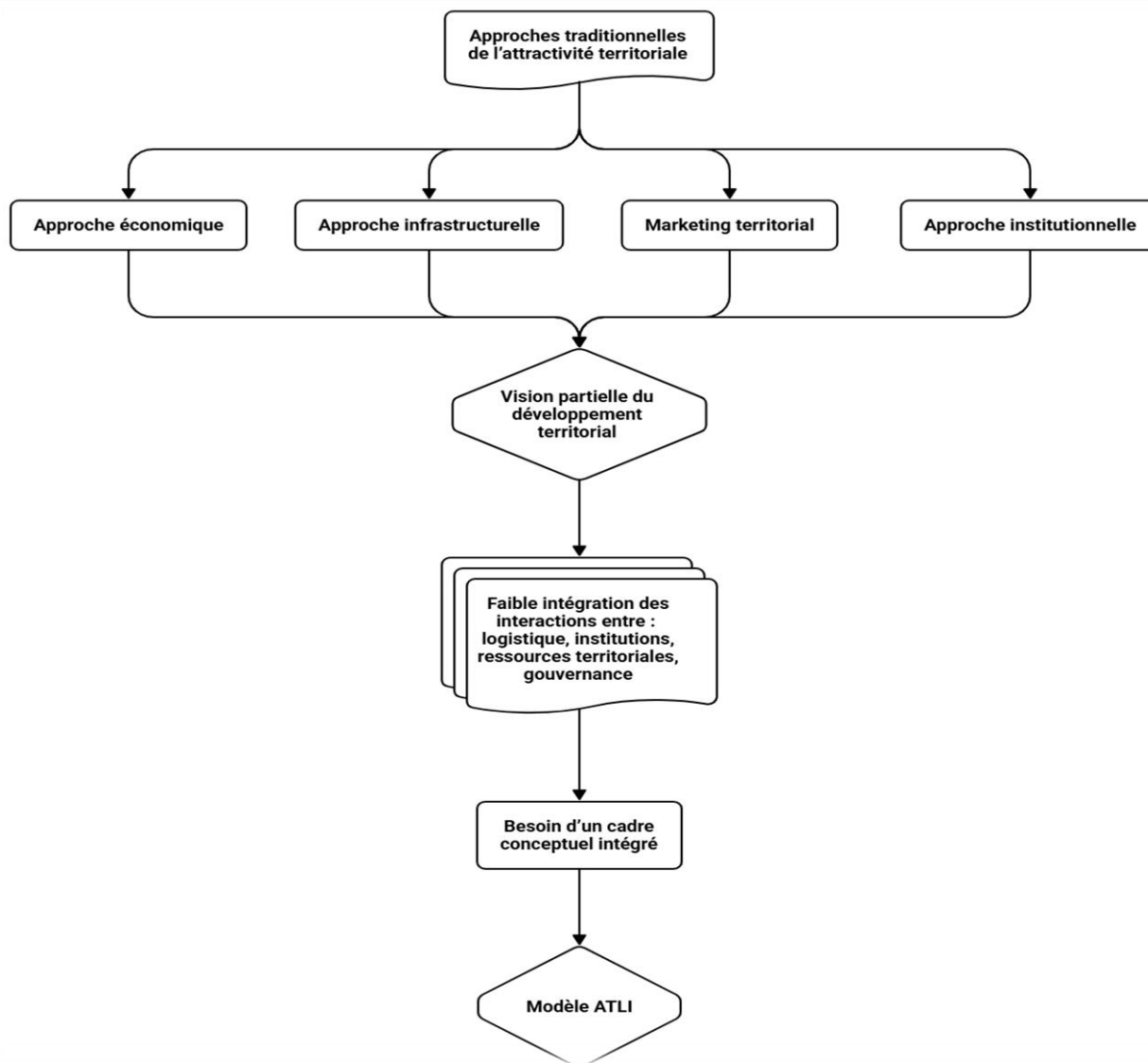


Figure 4 : Vers un cadre conceptuel intégré de l'attractivité territoriale

La figure 4 met en évidence les limites des approches traditionnelles de l'attractivité territoriale et justifie la nécessité d'un cadre conceptuel renouvelé. Elle illustre, dans un premier temps, la fragmentation des lectures dominantes de l'attractivité, structurées autour de quatre approches principales : économique, infrastructurelle, marketing territorial et institutionnelle. Chacune de ces perspectives apporte un éclairage spécifique sur les déterminants de l'attractivité, mais reste centrée sur une dimension particulière du développement territorial (Camagni, 2002 ; Glaeser, 2011).

Cette segmentation analytique conduit à une vision partielle du développement territorial, dans laquelle les interactions entre les différentes dimensions — notamment entre logistique, gouvernance, ressources territoriales et dynamiques institutionnelles — sont insuffisamment prises en compte. En conséquence, ces approches peinent

à saisir la complexité des processus contemporains de développement, marqués par l'imbrication des échelles, des acteurs et des flux (Brenner, 2004 ; Martin, 2005).

Face à ces limites, il faut mettre en évidence la nécessité de dépasser les approches sectorielles au profit d'un cadre conceptuel intégré, capable d'articuler les différentes dimensions du développement territorial. Cette démarche conduit à la proposition du modèle ATLI (Attractivité Territoriale Logistique Inclusive), qui vise à analyser conjointement la performance logistique, les effets de polarisation, les mécanismes de gouvernance et leurs implications en termes d'attractivité territoriale inclusive.

### 3.3. La gouvernance territoriale comme variable médiatrice

La gouvernance territoriale est définie comme l'ensemble des mécanismes de coordination, de régulation et de décision mobilisant une pluralité d'acteurs — publics, privés et issus de la société civile — dans la conduite du développement territorial (Rhodes, 1997 ; Jessop, 2001). Contrairement à une approche institutionnelle statique centrée sur les structures formelles, la gouvernance est ici appréhendée comme un processus dynamique, structurant les trajectoires territoriales à travers des interactions, des négociations et des rapports de pouvoir.

Dans le cadre des pôles logistiques, cette approche implique de dépasser une lecture strictement fonctionnelle des infrastructures. La gouvernance territoriale ne se limite pas à la gestion opérationnelle des équipements, mais englobe un ensemble de dimensions stratégiques et régulatrices, parmi lesquelles :

- **La planification stratégique et spatiale**, visant à articuler les projets logistiques avec les dynamiques urbaines et régionales ;
- **La régulation des externalités environnementales**, notamment en matière de pollution, d'usage du foncier et de durabilité ;
- **Les politiques de l'emploi et de formation**, destinées à favoriser l'intégration des populations locales dans les activités générées ;
- **Les mécanismes de redistribution et de compensation territoriale**, permettant d'atténuer les déséquilibres induits par la concentration des activités.

Ces dimensions renvoient à une conception élargie de la gouvernance, intégrant à la fois des enjeux de coordination, de régulation et de justice territoriale (Healey, 1997 ; OECD, 2019).

Dans cette perspective, la gouvernance territoriale apparaît comme une variable médiatrice centrale dans la relation entre performance logistique et attractivité territoriale inclusive. Elle agit comme un filtre institutionnel, capable de transformer les effets de la polarisation logistique en trajectoires différenciées de développement territorial. Selon les arrangements institutionnels adoptés, deux configurations principales peuvent être observées. D'une part, une gouvernance faible ou fragmentée peut conduire à un renforcement des dynamiques d'enclave, caractérisées par une captation des bénéfices par des acteurs externes et une faible intégration au tissu local (Hesse, 2008 ; Brenner, 2004). D'autre part, une gouvernance coordonnée et inclusive peut favoriser l'ancrage territorial des activités logistiques, en assurant une meilleure diffusion des retombées économiques et sociales.

Ainsi, la gouvernance territoriale ne constitue pas un simple facteur d'accompagnement des dynamiques logistiques, mais un levier structurant de transformation, conditionnant la capacité des territoires à convertir la performance économique en attractivité territoriale inclusive.

### 3.4. Les leviers de transformation vers l'attractivité territoriale inclusive

Le cadre conceptuel proposé met en évidence que la transformation des dynamiques de polarisation logistique en attractivité territoriale inclusive ne relève pas d'un processus automatique, mais dépend de l'activation de leviers spécifiques par les dispositifs de gouvernance territoriale. Parmi ces leviers, l'ancrage local apparaît comme une dimension structurante, conditionnant la capacité des territoires à capter, retenir et redistribuer la valeur générée par les activités logistiques.

### 3.4.1. L'ancrage local : emploi, compétences et tissu productif

L'ancrage local constitue un premier levier central dans la transformation des pôles logistiques en vecteurs de développement territorial inclusif. Il vise à dépasser les logiques d'enclave, fréquemment observées dans les espaces logistiques fortement intégrés aux chaînes de valeur globales, où les activités sont peu connectées aux dynamiques économiques locales (Hesse, 2008). Dans cette perspective, l'ancrage territorial peut être défini comme la capacité d'un pôle logistique à s'inscrire durablement dans son environnement socio-économique, en générant des interactions significatives avec le tissu productif local et en favorisant l'émergence de synergies territoriales. Il repose sur plusieurs dimensions complémentaires.

Tout d'abord, le développement de politiques de formation adaptées constitue un levier essentiel. La montée en puissance des activités logistiques, notamment dans un contexte de digitalisation et d'automatisation, nécessite des compétences spécifiques en gestion des flux, en systèmes d'information logistiques et en maintenance des infrastructures. L'adéquation entre l'offre de formation et les besoins des entreprises permet ainsi de renforcer l'employabilité locale et de limiter le recours à une main-d'œuvre extérieure, contribuant à une meilleure appropriation territoriale des bénéfices économiques. Ensuite, l'intégration des acteurs économiques locaux, en particulier des petites et moyennes entreprises (PME), dans les chaînes de valeur logistiques constitue un enjeu majeur. Dans de nombreux cas, les pôles logistiques fonctionnent en lien étroit avec des entreprises multinationales, limitant les opportunités d'intégration pour les acteurs locaux. Le développement de politiques d'accompagnement, de mise en réseau et de structuration des filières permet de favoriser l'insertion des PME dans les activités logistiques et para-logistiques, renforçant ainsi les effets d'entraînement économique à l'échelle territoriale (Rodrigue et al., 2017).

Par ailleurs, la promotion d'emplois durables et qualifiés constitue une condition essentielle de l'inclusion territoriale. Si les activités logistiques sont souvent associées à des emplois peu qualifiés et précaires, leur évolution vers des fonctions à plus forte valeur ajoutée (gestion, planification, innovation) offre des perspectives de montée en compétence et de stabilisation de l'emploi. Cette transformation qualitative du marché du travail contribue à améliorer les conditions socio-économiques des populations locales et à renforcer l'attractivité résidentielle du territoire. Enfin, la montée en gamme des activités logistiques représente un levier stratégique. Elle se traduit par le développement de services à valeur ajoutée (logistique avancée, e-logistique, logistique urbaine), l'intégration de technologies numériques (traçabilité, automatisation, intelligence artificielle) et l'innovation organisationnelle. Cette évolution permet de dépasser une logique de simple transit des flux pour s'orienter vers des fonctions plus complexes et créatrices de valeur, favorisant ainsi un ancrage territorial plus profond et durable.

L'ancrage local contribue à transformer la performance logistique en opportunités territoriales, en assurant une diffusion sociale et économique des bénéfices. Il permet de réduire les effets de polarisation en renforçant les liens entre le pôle logistique et son environnement, tout en favorisant une meilleure intégration des acteurs locaux dans les dynamiques de développement.

### 3.4.2. L'acceptabilité environnementale et sociale

Le second levier de transformation vers une attractivité territoriale inclusive concerne l'acceptabilité environnementale et sociale des pôles logistiques. En effet, si la performance logistique contribue à renforcer la compétitivité territoriale, elle s'accompagne également d'externalités négatives significatives, liées à la concentration des flux et des infrastructures. Ces externalités — pollution atmosphérique, nuisances sonores, congestion des réseaux de transport, artificialisation des sols — peuvent générer des tensions avec les populations locales et alimenter des conflits d'usage de l'espace (Brenner, 2004 ; OECD, 2019).

Dans ce contexte, l'acceptabilité sociale apparaît comme une condition déterminante de la pérennité des projets logistiques. Elle renvoie à la capacité des acteurs institutionnels à assurer une légitimité territoriale des infrastructures, en conciliant les objectifs de performance économique avec les attentes sociales et environnementales des populations.

La gouvernance territoriale joue ici un rôle central en tant que mécanisme de régulation des externalités. Elle peut intervenir à travers plusieurs instruments complémentaires. Tout d'abord, la mise en place de dispositifs de

réduction et de régulation des impacts environnementaux (normes, régulations, planification urbaine) permet de limiter les effets négatifs des activités logistiques sur les territoires. Le développement de solutions de logistique durable constitue un levier stratégique. Cela inclut notamment l'optimisation des flux, le recours à des modes de transport moins polluants (rail, fluvial), la mutualisation des infrastructures ou encore l'intégration de principes d'écologie industrielle. Ces approches permettent de réduire l'empreinte environnementale des pôles logistiques tout en maintenant leur performance économique.

Par ailleurs, l'organisation de processus de concertation et de participation avec les parties prenantes locales (habitants, collectivités, associations) contribue à renforcer l'acceptabilité sociale des projets. Ces dispositifs favorisent une meilleure prise en compte des besoins locaux et permettent d'anticiper les conflits territoriaux (Healey, 1997). Enfin, la transparence et le suivi des impacts environnementaux constituent des éléments clés de la gouvernance. La mise en place d'indicateurs de suivi, de mécanismes d'évaluation et de dispositifs d'information publique contribue à renforcer la confiance entre les acteurs et à légitimer les projets logistiques dans leur environnement territorial. Ainsi, l'acceptabilité environnementale et sociale ne constitue pas un simple enjeu périphérique, mais un levier structurant de transformation territoriale. Elle conditionne la capacité des pôles logistiques à s'inscrire durablement dans leur territoire d'accueil et à contribuer à une attractivité territoriale inclusive, fondée sur un équilibre entre performance économique, qualité de vie et soutenabilité environnementale.

### **3.4.3. La redistribution et la diffusion territoriale des bénéfices**

Le troisième levier concerne la redistribution spatiale et la diffusion territoriale des bénéfices générés par les pôles logistiques. Dans un contexte marqué par des dynamiques de polarisation, les retombées économiques tendent à se concentrer dans des espaces restreints, souvent au détriment des territoires périphériques et de l'hinterland (Fujita et al., 1999 ; Martin, 2005).

Une attractivité territoriale inclusive implique, au contraire, une capacité à assurer une diffusion élargie de la valeur créée, permettant de réduire les inégalités socio-spatiales et de renforcer la cohésion territoriale. Cette diffusion ne relève pas d'un mécanisme spontané, mais dépend de dispositifs de gouvernance visant à organiser la redistribution des ressources et des opportunités. Plusieurs instruments peuvent être mobilisés à cet effet. Les mécanismes fiscaux ou contractuels (taxation, redevances, accords territoriaux) permettent de redistribuer une partie des revenus générés par les activités logistiques vers les collectivités locales. Ces dispositifs contribuent à compenser les déséquilibres territoriaux et à financer des politiques publiques locales.

Les investissements publics de compensation constituent un autre levier important. Ils permettent de financer des infrastructures, des services publics ou des projets de développement dans les territoires affectés par les externalités logistiques, contribuant ainsi à une meilleure répartition des bénéfices. Par ailleurs, l'amélioration des connexions territoriales (transport, accessibilité, réseaux) joue un rôle clé dans la diffusion des effets économiques. En renforçant les liens entre le pôle logistique et les territoires environnants, elle facilite la circulation des flux, des compétences et des opportunités économiques. Enfin, l'intégration fonctionnelle entre le pôle logistique, les espaces urbains et les territoires périphériques constitue un élément central. Elle repose sur une articulation des fonctions économiques, résidentielles et logistiques, permettant d'éviter une fragmentation spatiale du territoire et de favoriser une dynamique de développement plus équilibrée. Dans cette perspective, la redistribution territoriale apparaît comme un levier essentiel de transformation des dynamiques logistiques. Elle permet de passer d'une logique de concentration à une logique de diffusion et de partage de la valeur, en cohérence avec les principes de justice spatiale (Soja, 2010 ; Sen, 1999).

Ces trois leviers — ancrage local, acceptabilité environnementale et sociale, et redistribution territoriale — ne doivent pas être appréhendés de manière isolée, mais comme des dimensions complémentaires d'un même processus de transformation territoriale. Leur efficacité dépend largement de leur articulation au sein de dispositifs de gouvernance cohérents, capables de coordonner les acteurs, de réguler les externalités et de favoriser une diffusion équilibrée des bénéfices.

### **3.5. Propositions de recherche**

Sur la base du cadre conceptuel développé, plusieurs propositions de recherche peuvent être formulées afin de structurer l'analyse empirique et de tester les relations théoriques identifiées. Ces propositions s'inscrivent dans une logique explicative, articulant performance logistique, polarisation territoriale, gouvernance et attractivité territoriale inclusive.

- **P1.** La performance des pôles logistiques tend à générer des dynamiques de polarisation socio-spatiale en l'absence de dispositifs de gouvernance territoriale adaptés.
- **P2.** Les mécanismes d'ancrage local renforcent la diffusion sociale des bénéfices économiques issus des pôles logistiques.
- **P3.** La gouvernance environnementale accroît l'acceptabilité sociale et la soutenabilité territoriale des infrastructures logistiques.
- **P4.** Des arrangements de gouvernance inclusifs médiatisent la relation entre performance logistique et attractivité territoriale inclusive, en transformant la concentration des flux en dynamique territoriale partagée.

Ces propositions structurent ainsi une grille d'analyse permettant d'appréhender les conditions dans lesquelles les pôles logistiques peuvent devenir des leviers de développement territorial inclusif, au-delà de leur seule performance économique.

### **3.6. Apport du cadre conceptuel**

Le cadre conceptuel proposé apporte plusieurs contributions théoriques et analytiques à la littérature sur les relations entre logistique et attractivité territoriale.

Premièrement, il permet de dépasser une lecture strictement économique de la logistique, en intégrant les dimensions sociales, territoriales et environnementales du développement. Cette approche s'inscrit dans une perspective multidimensionnelle de l'attractivité, en rupture avec les approches centrées exclusivement sur la compétitivité (Camagni, 2002 ; Martin, 2005).

Deuxièmement, le modèle repositionne la gouvernance territoriale comme variable explicative centrale, en mettant en évidence son rôle de médiation entre performance logistique et attractivité territoriale inclusive. Il contribue ainsi à combler un manque dans la littérature, où la gouvernance est souvent abordée de manière secondaire ou descriptive (Jessop, 2001 ; Rhodes, 1997).

Troisièmement, ce cadre offre un outil analytique transférable, susceptible d'être mobilisé dans différents contextes territoriaux, notamment dans les régions en développement ou en transition logistique. Sa structure permet d'analyser des configurations variées, en fonction des niveaux de performance logistique et des formes de gouvernance territoriale.

Enfin, le modèle proposé constitue une base pour des validations empiriques futures, en particulier à travers des études de cas comparatives. Les propositions formulées peuvent être opérationnalisées à partir d'indicateurs qualitatifs et quantitatifs, facilitant ainsi leur mobilisation dans des démarches d'analyse territoriale.

En ce sens, ce cadre conceptuel ne se limite pas à une contribution théorique, mais s'inscrit dans une perspective opérationnelle, visant à éclairer les politiques publiques et les stratégies territoriales en matière de développement logistique et d'attractivité inclusive.

## **4. DISCUSSION**

### **4.1. Apports théoriques : vers une redéfinition inclusive de l'attractivité territoriale**

Le premier apport majeur de cet article réside dans la reconceptualisation de l'attractivité territoriale. Alors que la littérature dominante associe l'attractivité à la capacité d'un territoire à attirer des ressources mobiles dans une

logique de compétition interterritoriale (Camagni, 2002 ; Glaeser, 2011), le cadre proposé introduit l'inclusion comme critère central de performance territoriale.

Cette approche permet de dépasser une vision strictement économique et agrégée de l'attractivité pour intégrer la distribution sociale et spatiale des bénéficiaires, en cohérence avec les travaux sur la justice spatiale (Soja, 2010) et sur les inégalités territoriales (Martin, 2005). L'attractivité territoriale inclusive n'est ainsi plus appréhendée comme une simple capacité d'attraction, mais comme un processus de conversion de la performance économique en développement territorial partagé.

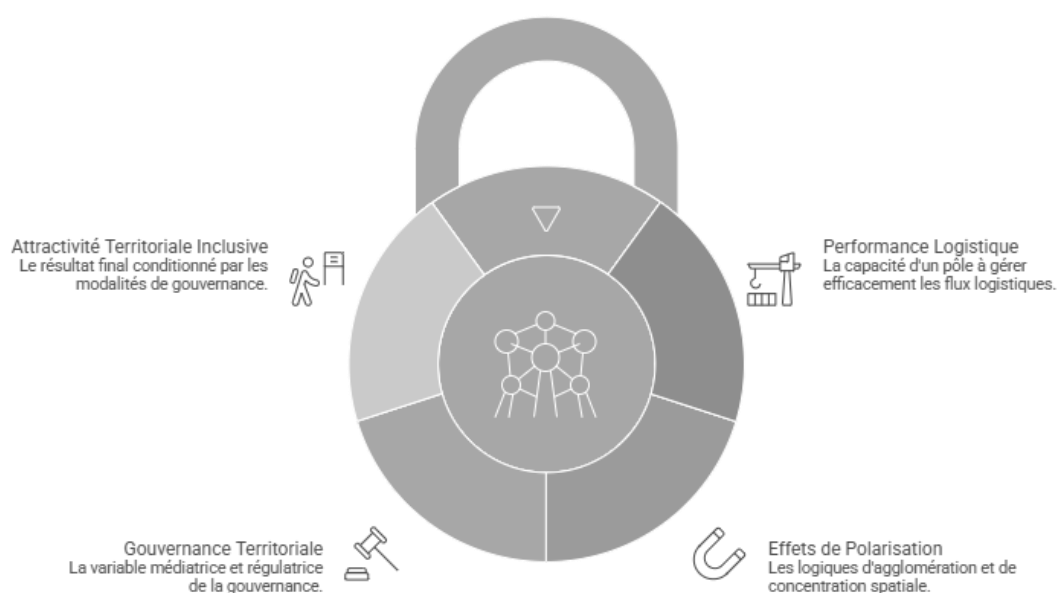
Un second apport concerne la logistique, souvent analysée comme une fonction technique ou sectorielle. En montrant que la performance logistique génère structurellement des dynamiques de polarisation, l'article s'inscrit dans le prolongement des travaux en économie géographique (Krugman, 1991) et en géographie des transports (Rodrigue et al., 2017), tout en soulignant que ces dynamiques ne sont ni neutres ni automatiques du point de vue territorial. La logistique est ainsi repositionnée comme un objet politique et territorial, dont les effets dépendent des choix de gouvernance.

#### 4.2. La gouvernance territoriale comme mécanisme explicatif central

Le troisième apport théorique majeur de cet article est le positionnement de la gouvernance territoriale comme variable médiatrice entre performance logistique et attractivité territoriale. Alors que de nombreux travaux traitent la gouvernance comme un cadre institutionnel ou un contexte de mise en œuvre, le modèle proposé la considère comme un mécanisme causal structurant les trajectoires territoriales (Jessop, 2001).

En identifiant trois leviers de gouvernance — ancrage local, acceptabilité environnementale et redistribution/diffusion territoriale — l'article contribue à opérationnaliser la gouvernance territoriale, souvent abordée de manière abstraite dans la littérature. Cette approche rejoint les travaux sur la gouvernance collaborative et la planification stratégique territoriale (Healey, 1997), tout en les appliquant explicitement au champ logistique. Les résultats conceptuels proposés prolongent également les analyses empiriques antérieures montrant que les effets territoriaux des pôles logistiques varient fortement selon les modalités de régulation et de coordination des acteurs (Majaj & Filali, 2025). La gouvernance apparaît ainsi comme le maillon manquant entre performance économique et inclusion territoriale.

Figure 5 : La gouvernance territoriale comme mécanisme explicatif central



Source : Élaboration personnelle

#### 4.3. Implications pour l'action publique et la planification territoriale

Au-delà de ses apports théoriques, le cadre conceptuel proposé présente plusieurs implications opérationnelles pour les décideurs publics et les acteurs territoriaux.

Premièrement, il invite à intégrer les pôles logistiques dans une logique de projet territorial, et non comme de simples zones fonctionnelles. Cela implique d'articuler les stratégies logistiques avec les politiques d'emploi, de formation, de mobilité et d'aménagement, afin de renforcer l'ancrage local et la diffusion des bénéfices économiques (OECD, 2019).

Deuxièmement, l'article souligne l'importance de la gouvernance environnementale comme condition d'acceptabilité sociale et de soutenabilité territoriale. La régulation des externalités, la concertation avec les populations locales et le développement de solutions de logistique durable apparaissent comme des leviers essentiels pour limiter les conflits territoriaux et assurer la pérennité des projets (Bulkeley, 2010).

Troisièmement, le cadre met en évidence la nécessité de mécanismes explicites de redistribution territoriale. La diffusion des bénéfices vers l'hinterland, la compensation des territoires exposés aux nuisances et l'amélioration des connexions territoriales constituent des conditions clés pour réduire les inégalités centre-périphérie et renforcer la cohésion territoriale (Faludi, 2010).

#### 4.4. Limites du cadre conceptuel

Certaines limites doivent toutefois être soulignées. En premier lieu, l'article propose un cadre conceptuel, qui nécessite d'être validé empiriquement. Les relations entre performance logistique, gouvernance et attractivité inclusive peuvent varier selon les contextes institutionnels, les niveaux de développement et les configurations territoriales.

En second lieu, la capacité des pôles logistiques à constituer des leviers d'inclusion par l'emploi pourrait être remise en question par les dynamiques d'automatisation et de digitalisation croissante de la logistique, susceptibles de réduire l'intensité en main-d'œuvre des activités (Hesse, 2008).

Enfin, la concurrence interterritoriale peut limiter la mise en œuvre de dispositifs de gouvernance exigeants sur le plan social et environnemental, certains territoires pouvant être incités à relâcher leurs standards pour attirer les investissements logistiques.

#### 4.5. Perspectives de recherche

Les limites identifiées dans cette recherche ouvrent plusieurs perspectives de développement scientifique, tant sur le plan empirique que théorique.

La validation du cadre conceptuel proposé nécessite la mise en œuvre d'études de cas comparatives, permettant d'examiner la robustesse du modèle dans des contextes logistiques différenciés, tels que les territoires portuaires, les hubs logistiques intérieurs ou encore les corridors de transport internationaux. Une telle approche comparative permettrait d'analyser les variations des effets de polarisation et des configurations de gouvernance en fonction des spécificités institutionnelles et territoriales (Rodrigue et al., 2017).

Le recours à des approches méthodologiques mixtes, combinant analyses qualitatives (entretiens, études de terrain) et indicateurs quantitatifs, apparaît particulièrement pertinent pour appréhender la complexité des dynamiques étudiées. Ces approches permettraient notamment de mesurer de manière plus fine la diffusion spatiale et sociale des bénéfices logistiques, en intégrant des dimensions souvent peu captées par les indicateurs traditionnels (OECD, 2019).

Par ailleurs, l'analyse des effets de long terme des dispositifs de gouvernance territoriale constitue un axe de recherche majeur. Dans un contexte marqué par les transitions écologique et numérique, il devient essentiel d'évaluer la capacité des politiques publiques à concilier performance logistique, durabilité environnementale et inclusion territoriale. Cette perspective rejoint les travaux récents soulignant l'importance d'une gouvernance adaptative face aux mutations des systèmes productifs et territoriaux (Jessop, 2001 ; Brenner, 2004).

Les recherches futures pourraient approfondir l'articulation entre gouvernance territoriale et justice spatiale, en analysant plus précisément les mécanismes de redistribution, d'accès aux opportunités et de réduction des inégalités socio-spatiales dans les territoires logistiques. L'intégration de cadres analytiques issus de la justice spatiale et de l'approche par les capacités permettrait ainsi de mieux saisir les conditions d'émergence d'une attractivité territoriale véritablement inclusive (Soja, 2010 ; Sen, 1999).

## 5. CONCLUSION

Cet article s'est attaché à interroger la capacité des pôles logistiques à constituer de véritables leviers d'attractivité territoriale dans un contexte marqué par la mondialisation des échanges et la concurrence interterritoriale. En s'écartant d'une conception strictement économique et fonctionnaliste de l'attractivité, il a mis en évidence le caractère structurellement ambivalent de la performance logistique, simultanément génératrice de valeur et productrice de dynamiques de polarisation socio-spatiale.

L'apport principal de cet article réside dans la proposition d'un cadre conceptuel d'attractivité territoriale inclusive, fondé sur l'idée que la performance logistique ne se traduit pas mécaniquement en développement territorial partagé. À travers l'analyse du rôle médiateur de la gouvernance territoriale, le cadre proposé montre que les effets territoriaux des pôles logistiques dépendent largement des dispositifs de régulation, de coordination et de redistribution mis en œuvre. L'ancrage local des activités, l'acceptabilité environnementale et la diffusion spatiale des bénéfices apparaissent ainsi comme des leviers centraux permettant de transformer une logique de concentration des flux en trajectoire territoriale plus équitable et durable.

En repositionnant la gouvernance comme variable explicative centrale, cet article contribue à renouveler les débats en économie territoriale, en géographie de la logistique et en études de gouvernance. Il invite à considérer les pôles logistiques non plus seulement comme des infrastructures techniques, mais comme des objets territoriaux et politiques, inscrits dans des projets de développement aux enjeux sociaux, environnementaux et spatiaux multiples.

Sur le plan opérationnel, les résultats soulignent la nécessité, pour les décideurs publics, d'intégrer les projets logistiques dans des stratégies territoriales globales, articulant performance économique, cohésion sociale et soutenabilité environnementale. L'attractivité territoriale ne peut ainsi être appréhendée uniquement à travers l'attraction des flux et des investissements, mais doit être évaluée à l'aune de sa capacité à générer des bénéfices accessibles, durables et territorialement diffusés.

Enfin, ce travail ouvre plusieurs perspectives de recherche. La validation empirique du cadre conceptuel proposé, à travers des études de cas comparatives et des approches méthodologiques mixtes, constitue une étape essentielle. L'analyse des effets de long terme des transitions écologique et numérique sur la capacité des pôles logistiques à soutenir une attractivité territoriale inclusive représente également un champ de recherche prometteur. À ce titre, le cadre développé offre une base analytique transférable pour l'étude des territoires logistiques en recomposition, notamment dans les économies émergentes et les régions portuaires en transformation.

## REFERENCES

- [1] Brenner, N. (2004). *Nouveaux espaces étatiques : gouvernance urbaine et reconfiguration de l'État*. Oxford University Press.
- [2] Camagni, R. (2002). Sur le concept de compétitivité territoriale : pertinent ou trompeur ? *Urban Studies*, 39(13), 2395–2411. <https://doi.org/10.1080/0042098022000027022>
- [3] Fujita, M., Krugman, P., & Venables, A. J. (1999). *L'économie spatiale : villes, régions et commerce international*. MIT Press.
- [4] Glaeser, E. L. (2011). *Le triomphe de la ville*. Penguin Press.
- [5] Harvey, D. (2009). *Justice sociale et la ville (édition révisée)*. University of Georgia Press.
- [6] Healey, P. (1997). *La planification collaborative : façonner les territoires dans des sociétés fragmentées*. Macmillan.
- [7] Hesse, M. (2008). *La ville comme terminal : le contexte urbain de la logistique et du transport de marchandises*. Ashgate Publishing.
- [8] Ibrahim Majjaj & Mohammed Filal, 2025. "Logistical Dynamics and Territorial Recomposition in Tangier: Towards a Multicriteria Assessment" Post-Print hal-05458122, HAL.)
- [9] Jessop, B. (2001). Échec de la gouvernance. Dans G. Stoker (dir.), *Les nouvelles politiques de la gouvernance locale britannique* (pp. 11–32). Palgrave.
- [10] Krugman, P. (1991). Rendements croissants et géographie économique. *Journal of Political Economy*, 99(3), 483–499. <https://doi.org/10.1086/261763>
- [11] MAJJAJ, I., & ANISSER, N. (2024). Les Dynamiques Économiques Territoriales et l'Influence des Activités Logistiques : Une Revue Exhaustive des Tendances et des Perspectives. *International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics*, 5(7), 238-254.
- [12] Martin, R. (2005). Réflexions sur la compétitivité régionale : enjeux critiques. *Cambridge Journal of Economics*, 29(3), 321–346. <https://doi.org/10.1093/cje/bei011>
- [13] Notteboom, T., & Rodrigue, J.-P. (2005). Port regionalization: Towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297–313. <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>
- [14] OCDE. (2019). *Rendre les villes inclusives : données et actions pour une croissance inclusive*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264263260>
- [15] Perrin, C. (2016). Logistique et territoires : enjeux et recompositions. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, (3), 455–478.
- [16] Rhodes, R. A. W. (1997). *Comprendre la gouvernance : réseaux d'action publique, réflexivité et responsabilité*. Open University Press.
- [17] Rodrigue, J.-P., Notteboom, T., & Comtois, C. (2017). *La géographie des systèmes de transport (4e édition)*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315618159>
- [18] Sen, A. (1999). *Le développement comme liberté*. Oxford University Press.
- [19] Soja, E. W. (2010). *À la recherche de la justice spatiale*. University of Minnesota Press.