



HAL
open science

**La perception de la performance et de ses déterminants
dans les Réseaux Territorialisés d'Organisations : une
étude de cas des places portuaires de commerce
françaises**

Olivier Desplebin

► **To cite this version:**

Olivier Desplebin. La perception de la performance et de ses déterminants dans les Réseaux Territorialisés d'Organisations : une étude de cas des places portuaires de commerce françaises. Gestion et management. Université du Havre, 2015. Français. NNT : 2015LEHA0019 . tel-01638052

HAL Id: tel-01638052

<https://theses.hal.science/tel-01638052>

Submitted on 19 Nov 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THESE

Pour obtenir le grade de Docteur

opéré par l'Université du Havre

Spécialité Sciences de gestion – Section CNU 06

***La perception de la performance et de ses déterminants
dans les Réseaux Territorialisés d'Organisations.
Une étude de cas des places portuaires de commerce françaises.***

**Présentée et soutenue publiquement par
Olivier DESPLEBIN**

Le 19 novembre 2015

devant le jury composé de:

Véronique MALLERET	Professeur, École des Hautes Études Commerciales (HEC) – Paris - GREGHEC	Rapporteur
François MEYSSONNIER	Professeur, Université de Nantes - LEMNA	Rapporteur
Sébastien DAMART	Professeur, Université de Paris-Dauphine - DRM	Examineur, Président du jury
Vincent HOVELAQUE	Professeur, Université de Rennes 1 - CREM	Examineur
Samuel GRANDVAL	Maître de conférences HDR, Université du Havre - NIMEC	Membre
Gervais THENET	Professeur, Université de Rennes 1 - CREM	Membre

Thèse dirigée par

Gervais THENET

Professeur, Université de Rennes 1 – CREM

Samuel GRANDVAL

Maître de conférences HDR, Université du Havre – NIMEC



L'Université n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

REMERCIEMENTS

Mes remerciements s'adressent en premier lieu au Conseil Régional de Haute-Normandie, au Fond Européen de Développement Régional, à l'Université du Havre et plus particulièrement à l'Institut Supérieur d'Études Logistiques (ISEL). Ils ont permis le financement de cette thèse, et sa réalisation dans de bonnes conditions.

Mes remerciements vont également au laboratoire NIMEC, aux Professeurs Béatrice Canel et Éric Rémy, respectivement directrice du laboratoire sur le site de l'Université du Havre et directeur du laboratoire sur le site de l'Université de Rouen ; ainsi qu'à l'École doctorale Économie-Gestion Normandie pour m'avoir permis de réaliser cette recherche ; à l'Université de Rouen et à son IAE pour m'avoir accueilli en tant qu'ATER durant ces deux années, puis en tant qu'enseignant contractuel.

Je remercie tout particulièrement les Professeurs Véronique Malleret et François Meyssonier, pour avoir accepté de rapporter sur mon travail. Je remercie les Professeurs Sébastien Damart et Vincent Hovelaque pour leur participation à mon jury de thèse. Mes remerciements vont également à mes directeurs de thèse, le Professeur Gervais Thénét et Samuel Grandval, pour leurs conseils, leur esprit toujours stimulant, leur générosité de partage des connaissances.

Je souhaite également témoigner toute ma reconnaissance à Édouard Reppert, directeur de l'ISEL ; Christian Hurson, directeur de l'IAE de Rouen ; le Professeur Charles-Henri Frédouët, chercheur associé à l'Université de Bretagne Occidentale ; Thierry Derrey (ISEL) ; la SOGET ; Marie-Laure Baron, Maître de Conférences à l'Université du Havre ; à tous les personnels enseignants et non-enseignants de l'ISEL, de la faculté des Affaires Internationales de l'université du Havre, et de l'IAE de Rouen. Je tiens également à remercier l'ensemble des acteurs et professionnels du secteur portuaire qui m'ont accueilli sur le terrain.

Un grand merci tout particulier à Frank Guérin, Maître de Conférences à l'Université du Havre, pour son soutien et ses conseils avisés tout au long de la réalisation de ce travail.

Un grand merci aussi à tous les doctorants et « jeunes docteurs » du laboratoire NIMEC :

Sonia, Kanyarat, Sonia « II », Yann, Antoine, Marie, Marina, Maïlys, Kenza, Léonard, Arnaud. Nos nombreuses discussions et le soutien mutuel que nous nous sommes apportés ont sans conteste été importants.

Enfin, je tiens à remercier mes proches, qui m'ont soutenu durant ces années de travail. Mes parents ; mon frère Simon et ma grand-mère, Madeleine. Merci à tous mes amis, en particulier Clément et Émilie, Julien, Glenn, Baptiste et Anne, Julien et Camille, Amaury et Isaline, Hélène et Jacques, Lou et Stéphane, Apolline, Mathilde et Bastien, Alain, Robert. Je remercie tout particulièrement Fanny, pour son soutien sans faille durant ces années de travail.

Une pensée toute particulière pour mes grands parents Thérèse, Jacques et Daniel.

CADRE INSTITUTIONNEL DE LA RECHERCHE

La pertinence d'un projet de recherche peut être appréciée au regard de deux dimensions principales. D'une part au regard de son intérêt académique pour le champ disciplinaire, et d'autre part au regard d'une demande sociale. Ce projet de recherche a été conjointement initié par l'Université du Havre et par les décideurs locaux de Haute-Normandie puisque rebondissant sur un problème de gestion capital pour l'économie locale. Cette thèse a donc bénéficiée d'un contrat doctoral financé conjointement par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) et le Conseil Général de Haute-Normandie. Ce travail de recherche s'inscrit dans le cadre d'un projet plus global, à l'échelle européenne, nommé *E-Maritime*. Le projet *E-Maritime*, financé par la Commission européenne, a pour objectif de favoriser l'utilisation des technologies de pointe dans le domaine de l'information et des communications électroniques entre les différents acteurs impliqués dans le transport maritime, y compris les autorités publiques et les interfaces avec d'autres modes de transport. Les futurs systèmes informatiques devront proposer des solutions cohérentes, transparentes, efficaces et simplifiées à l'appui de la coopération, l'interopérabilité et la cohérence entre les États membres et les opérateurs de transport. L'objectif final étant de contribuer aux progrès des ports de la rangée nord-européenne en matière de compétitivité dans les chaînes logistiques internationales à travers la création de services producteurs de valeur ajoutée et l'innovation technologique. Au sein de cette thématique étendue, fournir des systèmes d'information permettant le suivi d'indicateurs de performance collectivement acceptés est un projet en développement. En 2009, un accord a été signé par l'Institut Supérieur d'Études Logistiques (école d'ingénieurs en logistique de l'Université du Havre), et l'entreprise SOGET (premier opérateur Français de *Cargo Community System*¹) prévoyant de collaborer sur le projet *E-maritime*.

En cela, cette thèse a notamment pour objet managérial l'enrichissement de la connaissance du concept de performance appliqué aux réseaux portuaires. Pour autant, cette thèse n'a pas été développée autour d'une Convention Industrielle de Formation par la Recherche (CIFRE) bien qu'elle ait été en lien de collaboration entre d'une part une entreprise privée, et d'autre part le financeur.

¹ Guichet unique informatique ouvert aux professionnels et administrations (douanes, Grand Port Maritime, services vétérinaires et phytosanitaires). Il permet de fluidifier, sécuriser et assurer la traçabilité lors de la circulation des marchandises destinées à être importées, exportées ou transbordées. Source de la présentation de l'entreprise: site internet de Soget.

SOMMAIRE

Remerciements	7
Cadre institutionnel de la recherche	9
Sommaire	11
Introduction générale	17
PARTIE I : APPROCHE DE LA PROBLÉMATIQUE PAR LA LITTÉRATURE	31
Introduction de la première partie	31
CHAPITRE 1 : Le contrôle des Réseaux Territorialisés d'organisations : enjeux et perspectives	33
Introduction du chapitre 1	33
Section 1 : les réseaux inter-organisationnels, une approche théorique.....	33
1 Caractéristiques des réseaux inter-organisationnels	33
2 La focalisation sur une forme particulière de réseau inter-organisationnel....	47
Section 2 : les Réseaux Territorialisés d'Organisations « quasi-centrés » à travers la théorie des réseaux.....	49
1 Les formes réticulaires territorialisées	49
2 La gouvernance des RTO : caractéristiques générales structurantes.....	64
Section 3 : Le contrôle des RTO « quasi-centrés » : perspectives de recherche	70
1 Les approches structurées par le cadre des modes de contrôle.....	71
2 Les approches portant sur l'outillage de gestion : une perspective intéressante dans une démarche volontariste.....	77
3 La gestion des représentations en perspective	83
4 Vers l'étude des représentations de la performance comme thème de recherche	88
5 La performance des RTO : une notion à clarifier	91
Synthèse du chapitre 1	97
CHAPITRE 2 : LA PERFORMANCE DES RÉSEAUX TERRITORIALISÉS D'ORGANISATIONS ET SES DÉTERMINANTS : REVUE DE LITTÉRATURE ET PROPOSITION D'UNE GRILLE INTERPRÉTATIVE	98
Introduction du chapitre 2	98
Section 1 : la performance des RTO au niveau individuel, une définition par le contrôle de gestion.....	99
1 Les outils de gestion de la performance : le <i>Balanced Scorecard</i> comme modèle de synthèse ?	99
Section 2 : la performance collective des RTO: une approche par les Sciences de Gestion	116

2	La performance collective : un concept complexe aux contours flous	116
3	Appréhender le résultat collectif	118
4	La performance collective au-delà de l'approche par les résultats.....	125
5	Limites de la littérature gestionnaire dans la caractérisation de la performance des RTO et de ses déterminants.....	126
	Section 3 : la performance des RTO et ses déterminants, un complément par une approche pluridisciplinaire.....	127
6	Vers l'adoption du concept de Facteur Territorial de Performance	127
	Section 4 : synthèse des développements sur la performance des RTO	163
1	Résumé des développements sur la performance des RTO et ses déterminants	163
2	Proposition d'une grille interprétative de la performance des RTO et de ses déterminants.....	164
	Synthèse et apports du chapitre 2	166
	CHAPITRE 3 : LA PERFORMANCE DES RÉSEAUX TERRITORIALISÉS D'ORGANISATIONS ET SES DÉTERMINANTS AU PRISME D'UNE APPROCHE PAR LA COGNITION.....	167
	Introduction du chapitre 3.....	167
	Section 1 : la cognition et ses cadres théoriques	168
1	L'étude de la pensée comme thématique centrale	168
2	Les modèles de la cognition	171
3	Quel modèle pour notre recherche ?	189
	Section 2 : Problématique et questions de recherche.....	192
4	Synthèse des développements	192
5	Problématique générale de la recherche	193
6	Questions de recherche	194
	Synthèse et apports du chapitre 3	195
	Synthèse de la première partie.....	196
	PARTIE II : DESIGN DE LA RECHERCHE ET PRÉSENTATION DU TERRAIN.....	197
	Introduction de la deuxième partie	197
	Chapitre 4 : ÉPISTÉMOLOGIE ET MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE.....	199
	Introduction du chapitre 4.....	199
	Section 1 : positionnement général de la recherche	199
1	Fondements épistémologiques et méthodologiques.....	199
	Section 2 : La méthode d'investigation empirique	205
1	Un design méthodologique par étude de cas.....	205

2	Méthodologie de recueil et de traitement des données	208
	Synthèse et apports du chapitre 4	242
	CHAPITRE 5 : PRÉSENTATION DU CAS : LES GRANDS PORTS MARITIMES FRANÇAIS COMME PÉRIMÈTRE EMPIRIQUE DE LA RECHERCHE.....	243
	Introduction du chapitre 5	243
	Section 1 : des entités productives essentielles	243
1	Le rôle des ports dans l'économie globalisée.....	245
	Section 2 : le choix de la focalisation sur les Grands Ports Maritimes français : justification du terrain de recherche, description de l'organisation.....	261
1	Organisation moderne du système portuaire français.....	261
2	Caractérisation du système de gouverne des GPM	285
	Section 3 : la performance des RTOP et ses déterminants en question : une application de notre grille interprétative à la littérature en « management portuaire »	294
1	Une confrontation des axes des outils de gestion à la littérature portant sur le « management portuaire »	294
2	Au-delà des modèles multidimensionnels, de nombreux critères identifiés par la littérature	300
3	Présence des Facteurs Territoriaux de Performance dans la littérature portuaire	307
	Synthèse et apports du chapitre 5	309
	Synthèse de la deuxième partie, rappel de la problématique et des questions de recherche	310
	PARTIE III : ANALYSE EMPIRIQUE DES PERCEPTIONS ET PRÉCONISATIONS POUR LE CONTRÔLE DES RTOP	311
	INTRODUCTION DE LA TROISIÈME PARTIE.....	311
	CHAPITRE 6 : PRÉSENTATION DE L'ÉCHANTILLON ET DES DONNÉES SECONDAIRES	313
	Introduction du chapitre 6	313
	Section 1 : présentation de l'échantillon analysé	313
1	La sélection des répondants	313
2	Exemple d'analyse individuelle détaillée d'un entretien.....	320
	Section 2 : Le recueil des données secondaires.....	325
1	Descriptif des données secondaires recueillies	325
	Synthèse et apports du chapitre 6	330
	CHAPITRE 7 : PRÉSENTATION DES RÉSULTATS.....	331
	Introduction du chapitre 7	331

Section 1 : Des représentations de complexité variable focalisées sur l'atteinte de buts limités	333
1 Examen de la structure des perceptions.....	333
2 Résumé et commentaires généraux sur les indicateurs de complexité.....	343
Section 2 : une analyse du produit cognitif par rapprochement des concepts.....	345
1 Méthodologie d'analyse.....	345
2 Analyse du produit cognitif synthétique.....	349
3 ...mettant en évidence un produit représentationnel commun limité.....	362
4 Le niveau des perceptions en question : entre holisme et polarisations	377
Section 3 : des proximités cognitives plurielles mises en exergue par une analyse de saillance	381
1 Méthodologie d'analyse.....	381
2 Deux paradigmes de performance identifiés.....	382
3 ...faisant référence à trois classes de représentations.....	384
Section 4 : Des perceptions caractérisant in fine une structuration « multipolaire » des RTOP	407
1 Des logiques perceptuelles structurant les RTOP	407
Synthèse du chapitre 7	412
CHAPITRE 8 : DISCUSSION GÉNÉRALE	414
Introduction du chapitre 8.....	414
Section 1 : les résultats de l'étude empirique au prisme de la théorie des représentations sociales	414
1 Examen théorique des connaissances représentées.....	414
2 Examen théorique des contenus structurels représentés.....	423
3 Des éléments conditionnant les représentations mis en exergue.....	426
4 Synthèse des développements	428
Section 2 : réflexions, propositions et recommandations sur le contrôle de gestion dans les RTOP	428
5 Aparté sur la gestion des représentations	428
6 Réflexions sur l'instrumentation de gestion dans les RTOP	429
7 Réflexions en termes de gouvernance et de pilotage.....	436
Conclusion générale	446
Bibliographie	455
Table des figures.....	506
Liste des tableaux.....	507
Table des matières.....	510

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Depuis quelques années, le management inter-organisationnel tend à s'imposer comme un champ de recherche et de connaissance à part entière. Les notions de *supply chain*, de *cluster*, de réseau voire d'entreprise virtuelle sont ainsi entrées dans la terminologie courante.

Le concept de « réseau » est aujourd'hui un terme générique qui recouvre des réalités très diverses.

Néanmoins, l'actualité du développement économique de ces vingt dernières années a été très fortement marquée par l'intérêt porté à leurs formes territorialisées.

Les réseaux territorialisés font, en effet, l'objet d'une attention toute particulière depuis que l'on a redécouvert les bienfaits de la proximité dans la génération d'externalités positives.

La création des pôles de compétitivité en France en est l'expression récente concrète, bien que le développement de formes réticulaires territorialisées ne constitue en rien une nouveauté.

De nombreux auteurs (e.g. Daumas, 2006, 2007 ; Chabault, 2006 ; Santos Cruz et Teixeira, 2007) s'accordent globalement pour retracer la conceptualisation théorique des formes réticulaires territorialisées en partant des travaux de Marshall (1890, 1919). Depuis la redécouverte de ces travaux par Becattini (1979), il est possible de constater un engouement de la littérature menant à une multiplication des concepts de réseau territorialisés.

Il semble en effet que se soit diffusé un véritable « *paradigme* » des districts (Daumas, 2007). Dans cette dynamique, il n'est nul doute que la notion de cluster introduite par Porter (1990), s'est imposée comme le modèle de référence. Cependant, certains auteurs (Martin et Sunley, 2003) ont formulé des critiques, notamment au niveau de « l'incomplétude » (Chabault, 2009, p 49) de la définition et de la théorisation du concept proposée par Porter, sur lequel de nombreux auteurs ont basé leurs recherches.

Dans un article qui, selon nous, apporte notamment une réponse au constat de la complexification des concepts entourant les différentes formes de réseaux territorialisés, Ehlinger et al (2007) proposent le concept générique de Réseau Territorialisé d'Organisations (désormais RTO), de plus en plus utilisé ces dernières années, notamment en Sciences de Gestion.

Les RTO sont alors définis par Ehlinger et al. (2007, p 156) comme des « *ensembles coordonnés d'acteurs hétérogènes, géographiquement proches, qui coopèrent et participent collectivement à un processus de production* ».

Parmi les caractéristiques des RTO, une distinction semble particulièrement déterminante. La littérature distingue classiquement les réseaux à émergence « naturelle » (e.g. districts industriels de type marshallien ou italien) de ceux issus de politiques volontaristes (e.g. Systèmes Productifs Locaux, pôles de compétitivité, technopôles). Comme le précise Chabault (2009, p 51), les réseaux volontaristes peuvent provenir d'initiatives privées et être créés par un « *leader charismatique* » (e.g. individu, firme pilote, université), ou un acteur plus collectif (e.g. groupe, communauté d'organisations) qui initie, déclenche, entretient ou accélère un processus collectif de production. Les réseaux volontaristes peuvent également provenir d'initiatives des acteurs publics locaux ou nationaux, comme en attestent de nombreux travaux (voir Chabault, 2009). Nous situons notre réflexion au cœur de ces politiques volontaristes portées par les pouvoirs publics², dont la genèse peut se résumer simplement. En effet, les succès éclatants des districts italiens comparés aux grandes entreprises industrielles héritées du fordisme ont « popularisé » ce modèle auprès des chercheurs comme des décideurs politiques. Cassidy et al. (2005, p 30) rappellent que « *le développement de clusters promettait une solution en apparence facile aux défis créés par l'intensification de la concurrence internationale* ». Les institutions publiques (notamment locales, aux pouvoirs confortés dans certains pays par des politiques de décentralisation globalement engagées depuis les années 1980), ont naturellement vues dans ce modèle de développement générateur d'externalités positives, une source d'avantage concurrentiel stimulant notamment la compétitivité locale et la croissance économique, la création d'emplois et la cohésion sociale (Florida, 1995 ; OCDE, 2015, p 185).

L'accompagnement de l'économie des territoires par une démarche stratégique volontariste permettant d'atteindre un avantage compétitif est donc particulièrement d'actualité. La mise en œuvre de ces stratégies ne saurait se passer de l'apport des sciences de gestion. Si l'école française de gestion s'est principalement focalisée sur la question de la gouvernance des RTO (e.g. Ehlinger et al., 2007 ; Chabault, 2009), on ne peut aujourd'hui que constater la richesse des questionnements restant à examiner. Comme le précisent Ehlinger et al. (2007, p 156), « *centrer l'analyse sur les RTO se justifie par les défis auxquels ils doivent répondre aujourd'hui* ».

² On peut cependant considérer qu'à l'origine la concentration d'acteurs économiques autour d'un port se fait de manière naturelle, émergente. Néanmoins, aujourd'hui, dans ce contexte de décentralisation (sans revenir sur la longue et complexe trajectoire institutionnelle des ports en France), les politiques volontaristes constituent le contexte dominant.

Précisément, cette politique de développement dite volontariste soulève inévitablement des questionnements relatifs au champ du contrôle de gestion des RTO. La nécessité d'élargir le cadre d'application des travaux en contrôle de gestion à la sphère inter-organisationnelle a été posée dès le milieu des années 1990 (Otley, 1994 ; Hopwood, 1996). Otley (1994) pose dès son introduction le constat que la « *définition traditionnelle du périmètre et de la pratique du contrôle de gestion qui a été développé au milieu des années 1960 est à présent trop restrictive car elle est basée sur un contexte de grandes organisations hiérarchiques et structurées qui sont maintenant en déclin relatif* ». Néanmoins, de nombreux auteurs ont souligné le faible volume des travaux relatifs à la coordination et au contrôle des réseaux inter-organisationnels (Dekker, 2004 ; Nogatchewsky, 2004 ; Poissonnier, 2005). Il est vrai que ce champ de recherche rompt avec le contrôle de gestion « traditionnel », plutôt orienté sur les entreprises-firmes que sur les réseaux (Fulconis et al, 2012). Pourtant, ces dernières constituent désormais une forme organisationnelle stable (Thorelli, 1986), et non plus assimilables à une forme transitoire entre le marché et la hiérarchie telle que définie par Williamson (1975) et Powell (1987). La nécessité d'investir ce champ de recherche encore assez inexploité est donc plus que jamais posée.

Le contrôle de gestion inter-organisationnel a surtout jusqu'alors abordé des problématiques au sein de relations duales (Lemaire, 2013), et très peu dans une perspective de réseau « étendu », composés de multiples partenaires hétérogènes, tels les RTO.

Ce champ de recherche apparaît d'autant plus original que la gouvernance des RTO relève de caractéristiques particulières. La littérature distingue principalement les réseaux par la configuration de leur gouvernance : Classiquement, on distingue les réseaux centrés des non-centrés autour d'un acteur pilote (Koenig, 1996).

Dans les réseaux centrés, le mode gouvernance est proche de la firme, et où les échanges entre acteurs (ou nœuds) sont de type verticaux, caractérisés par des relations hiérarchiques.

Dans les réseaux « *non centrés* », ne disposant pas de noyau décisionnel, la coordination s'effectue alors par des mécanismes tels que l'ajustement mutuel décrit par Mintzberg (1989). Pourtant, aborder la thématique de la gouvernance de façon bimodale est quelque peu réducteur dans le cadre des RTO, qui présentent fréquemment des situations intermédiaires, formalisées ou plus ambiguës.

Ceux-ci ne sont très fréquemment pas pilotés par une firme focale, tout en disposant de gouvernances formelles agissant à un niveau stratégique.

Deux modes de gouvernance dominants assurant le pilotage sont identifiés par Ehlinger et al.

(2007) dans leur synthèse de la littérature: d'une part la gouvernance par une firme focale, qui renvoie à l'acceptation classique du réseau centré ; et d'autre part les gouvernances « distribuées » de type associative et territoriale, instances de gouvernances stratégiques ne disposant pas du pouvoir de contrôle d'autorité.

Pour Fréry (1997), la gouvernance associative se rencontre fréquemment dans les RTO industriels, « *qui développent également un noyau mais sous la forme d'associations, de corporations, de syndicats ou d'agences spécialisées (Fréry, 1997)* » et permet la prise de décisions stratégiques collectives (Provan et Kenis, 2008, cités par Chabault, 2009, p 70).

Pour Ehlinger et al (2007, p. 166), la gouvernance territoriale se caractérise par la présence d'une « *entité formelle* » en charge d'un méta-management stratégique. Ils peuvent être potentiellement porteurs de quatre pouvoirs : la définition d'une stratégie globale pour le réseau ; la coordination de l'ensemble des relations entre acteurs du réseau ; le contrôle de la mise en œuvre des stratégies et de la cohésion du réseau ; l'accompagnement du développement local du territoire.

Ces réseaux territorialisés non coordonnés par une firme pilote, mais disposant de structures de gouvernance collective et stratégique, constituent donc des formes intermédiaires.

Dans sa thèse de doctorat, Guérin (2000), investiguant le terrain du port du Havre, décrit un RTO dont l'une des caractéristiques majeures est d'être stratégiquement piloté par une instance de gouvernance territoriale ne disposant pas du pouvoir du contrôle d'autorité des opérations. Il décrit en conséquence un RTO doté d'un pilote partiel, et qualifie ce RTO particulier de « quasi-organisation », assimilable à un réseau dont la gouvernance pourrait être, à des fins de simplification, qualifiée de « quasi-centrée ».

Ces formes organisationnelles n'ont jusqu'alors été que très peu investiguées sous l'angle du contrôle de gestion (e.g. Le Mestre, 2004, Frédolet et Le Mestre, 2005, Marques et al., 2011).

Dans pareille configuration, les moyens du contrôle apparaissent néanmoins variés dans le cadre d'une démarche volontariste de développement des RTO. Nous relevons ainsi plus particulièrement la pertinence de l'introduction d'outils de gestion (selon des usages compatibles avec le mode de gouverne), ou encore la perspective de gestion des représentations de la performance des acteurs.

Toutefois, ces perspectives ne peuvent, à notre avis, se concevoir *ex nihilo*.

Il nous semble que toute démarche gestionnaire d'ensemble dans ces RTO particuliers se heurte potentiellement à la question générale de la définition de leur performance et de ses déterminants. Nous pensons en effet que la définition des buts généraux, des objectifs, des

moyens de réalisation est particulièrement déterminante dans l'action collective ainsi que dans la conduite de politiques volontaristes de développement.

Les caractéristiques du concept de performance et le contexte particulier de gouvernance des RTO investigués (cadre multi-acteurs territorialisé et acentré au sens hiérarchique du terme) incitent à une approche particulière pour s'intéresser à l'objet « fondamental » qu'est la performance.

L'intérêt est alors d'examiner la définition de ce concept par les acteurs impliqués dans les RTO, autrement dit, d'examiner leurs représentations, dans une logique interactive.

En résumé, nous pensons donc qu'il convient dans une perspective volontariste et stratégique, à l'articulation entre le contrôle de gestion et le management stratégique, de remonter « à la source » des informations sur la performance et ses déterminants en examinant les représentations des acteurs permettant de structurer *ex materia* une démarche gestionnaire et/ou stratégique.

La littérature traitant de la performance des RTO est à la fois prolifique et très dispersée. Issues de disciplines diverses (principalement économie, géographie, sociologie), les indicateurs de performance suggérés constituent un ensemble diffus, parfois contradictoire. Cet ensemble de travaux suggère que la complexité de la performance est potentiellement accru par rapport au contexte des firmes, dans un cadre de réseau multi acteurs géographiquement proches, qui coopèrent et participent collectivement à un processus de production. La littérature sur la performance des RTO dans le domaine des Sciences de Gestion, est de manière générale peu développée (Pierre, 2010) et qualifiée par certains auteurs comme étant émergente (Fen Chong, 2009, Lallemand, 2013)³.

Du point de vue du contrôle de gestion, nous savons que la performance est un concept complexe (Bouquin, 1986, 2014 ; Bescos et al., 1993 ; Bourguignon, 1995, 2000 ; Lebas, 1995 ; Bessire, 1999 ; Burlaud et al., 2004), souvent qualifié de polysémique et flou par les auteurs. Comme le souligne Lebas (1995), la performance n'existe pas de façon intrinsèque, et n'est pas une réalité « objective » : elle est fonction de l'évaluateur, du domaine et de l'horizon temps, qui la caractérise. Comme le rappellent Chauvey et Naro (2013), Travaillé et Naro (2014, p 68), la performance apparaît comme un construit social contingent, comme une

³ D'une manière générale, la question de la performance des réseaux inter-organisationnels est une thématique émergente des sciences de gestion, et beaucoup de perspectives restent à développer.

interprétation de la réalité propre à chaque évaluateur, générée dans un contexte social, en rapport avec une épistémè.

Ces éléments renforcent l'importance de connaître les représentations spécifiques de la performance émanant des acteurs composant les RTO, d'établir quelles sont-elles, quelles sont leurs caractéristiques, comment se structurent-elles.

Cette approche est, selon nous, un facteur clé de succès de la mise en œuvre future de démarches gestionnaires et stratégiques.

Au terme des présents développements, nous posons la problématique suivante :

Quelle est la perception de la performance des Réseaux Territorialisés d'Organisations et de ses déterminants de la part des acteurs les composant ?

Investiguer des construits sociaux contingents complexes dans un contexte de RTO quasi-centré peut s'adapter à une approche par la cognition.

En effet, la cognition « renvoie toujours à l'étude de la pensée ». (Cossette, 2004, p 40).

La cognition, au sens strict du terme, peut tout d'abord se concevoir selon deux niveaux d'analyse, un niveau individuel et un niveau collectif. Le niveau individuel relève de l'examen d'objets cognitifs au niveau des individus, quand le niveau collectif tente de dépasser l'approche de la cognition individuelle en tentant d'appréhender des objets au niveau de l'organisation, bien que l'existence même de la notion de cognition organisationnelle fasse débat. S'il est concevable d'étudier la pensée au niveau d'un individu, son étude à un niveau organisationnel pose en effet le problème de son appréhension.

L'approche socio-cognitive, au contraire des approches purement cognitivistes invite à ne pas raisonner sur une distinction entre l'individuel et l'organisationnel. Elle « s'appuie sur le postulat que la cognition est sociale, au sens où l'ensemble des processus de production de connaissances sont intrinsèquement, inévitablement et profondément sociaux » (Lauriol, 1996, p 5).

L'approche socio-cognitive invite en conséquence à explorer les représentations sociales.

Nous mobiliserons ainsi la théorie des représentations sociales (initiée par Moscovici, 1976). Pour Moscovici (1976), les échanges et interactions aboutissent à un savoir commun. La réalité n'est donc pas objective, mais socialement construite. La représentation est alors définissable comme «une forme de connaissance, socialement élaborée et partagée, ayant

une visée pratique et concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social » (Jodelet, 1989, p 53).

Ainsi, « *toute réalité est représentée, c'est-à-dire appropriée par l'individu ou le groupe, reconstruite par son système cognitif, intégrée dans son système de valeurs dépendant de son histoire et du contexte social et idéologique qui l'environne* » (Abric, 1994, p. 12)

Les représentations sont ainsi appréhendées comme des constructions socio-cognitives de la réalité.

Cette théorie permet d'appréhender la performance, comme une notion qui « *n'existe pas en elle-même, de façon autonome, mais elle est appréhendée par un individu ou un groupe et par rapport à eux* » (Dubost et Zoukova, 2011).

La théorie des représentations sociales, en raison notamment de sa complexité, laisse le champ ouvert à de multiples travaux. Il est en effet principalement possible de considérer que les représentations sont sociales, si nous sommes en présence d'un objet commun, connaissances socialement partagées comme le stipule Jodelet (1989, 1994), ou que l'on identifie le processus (dynamique sociale) menant à cet objet (socialement élaboré au sens de Jodelet (1989, 1994). La complexité de ces objets cognitifs (Cossette, 2000, 2004) nécessite la plupart du temps une étude parcellaire, d'approcher séparément les éléments qui constituent les représentations (Roussiau et Bonardi, 2001, p 19).

Notre perspective se focalise alors sur le contenu des représentations, en raison des perspectives gestionnaires précédemment évoquées.

Notre terrain d'étude se concentre sur les RTO portuaires (désormais RTOP) dont la vocation industrielle est la prestation de service logistique. Plusieurs raisons majeures ont présidées ce choix.

D'abord, constitués de multiples acteurs exploitant directement ou non un actif commun, sur un territoire délimité, les ports représentent des exemples typiques de RTO.

Ensuite, si les ports ont fait l'objet d'une attention particulière essentiellement en économie et géographie, ils sont très faiblement étudiés en gestion, ce qui conduit à un déficit de connaissances, alors même qu'ils constituent des organisations importantes pour les économies locales et nationales. Les ports traitent en effet 80% des marchandises transportées dans le monde et constituent des maillons essentiels des chaînes logistiques internationales, et plus généralement, des entités dont le bon fonctionnement est indispensable à la compétitivité des économies. Ils relèvent donc d'une importance stratégique toute particulière.

Également, ils sont, en France, au cœur d'un renouveau institutionnel, processus de

décentralisation qui soulève de nombreuses réflexions managériales et nécessite un besoin de connaissances.

Enfin, le choix de ce terrain est également relatif à une demande sociale.

Pour répondre à nos questionnements, nous avons conçu notre document de thèse en trois parties.

Partie I du document

La première partie correspond, à travers ses trois chapitres, à l'approche de la problématique par la littérature, débouchant sur la nécessité d'une approche socio-cognitive pour l'étude de la performance dans les RTO.

Le chapitre 1 sera consacré à conceptualiser les potentielles démarches du contrôle de gestion appliquées aux RTO. A travers la théorie des réseaux, nous présenterons les diverses formes de réseau territorialisé, pour aboutir à définir précisément le concept de RTO, et ses caractéristiques générales structurantes. Nous aborderons succinctement les approches dominantes de la littérature en contrôle de gestion inter-organisationnel, puis justifierons en détail notre choix de focalisation sur l'étude de la performance.

Le chapitre 2 sera consacré à définir une grille interprétative de la performance des RTO et de ses déterminants. Nous mobilisons d'une part les modèles multidimensionnels d'évaluation de la performance du contrôle de gestion de type tableau de bord ou *Balanced Scorecard*.

Cependant, notre revue de littérature nous a permis de constater que ces modèles ne suffisaient potentiellement pas à caractériser tous les critères et déterminants de performance des RTO. Au-delà du management de la performance-action, de nombreux facteurs de réussite des RTO sont identifiés par une littérature pluridisciplinaire, pouvant en partie expliquer « *l'exceptionnel succès* » (Bourguignon, 1995, p 62) d'un point de vue gestionnaire.

Depuis les années 1970, la recherche en contrôle se caractérise par une ouverture disciplinaire marquée (Bollecker et Azan, 2009). C'est donc naturellement que nous proposons de mobiliser cette littérature pluridisciplinaire, et introduisons en gestion le concept de Facteur Territorial de Performance (FTP), terme unificateur regroupant des déterminants initialement identifiés par la littérature en économie géographique comme facteurs de compétitivité des territoires⁴ ou facteurs de localisation des activités économiques. Un FTP s'apparente à toute

⁴ Nous nous devons d'ailleurs de préciser que ces facteurs sont de longue date mobilisés en gestion par le courant du marketing territorial.

ressource inhérente à un territoire, existante spontanément ou construite par celui-ci, et pouvant potentiellement concourir à la réalisation d'objectifs organisationnels, quelles que soient la nature et la variété de ces objectifs

Ces deux cadres constituent, pour le contrôle de gestion stratégique, une proposition théorique de grille interprétative de la performance des RTO et de ses déterminants, composée de variables actionnables, et dans une moindre mesure, explicatives de la performance.

Enfin, le chapitre 3 sera consacré à présenter le cadre théorique des représentations sociales, et sa pertinence d'application pour investiguer les représentations des acteurs composant les RTO. Nous concluons ce chapitre en explicitant la problématique posée, ainsi que les questions de recherche.

Partie II du document

Dans une deuxième partie, nous présentons notre design de recherche et le terrain retenu pour l'étude.

Le chapitre 4 est consacré à la présentation du design de recherche. Il nous permettra d'affirmer notre positionnement épistémologique interprétativiste, et présentera la méthodologie adoptée, fondée sur l'étude de cas imbriqués. Notre recueil de données est principalement fondé sur des entretiens en profondeur, et, dans une moindre mesure, sur des entretiens non enregistrés et l'observation non participante. Le choix d'une méthodologie qualitative découle du fait que nous cherchons à appréhender l'aspect perceptuel de la performance par l'étude de la pensée des acteurs des RTO. D'autre part, les sciences de gestion n'ayant à notre connaissance pas explorées notre problématique, cela donne à notre recherche un caractère exploratoire, justifiant également le recours à une méthodologie qualitative.

Lors des entretiens, après la présentation du projet de recherche, une question centrale fut posée aux interviewés :

Quels sont, pour vous, les critères constitutifs de la performance d'une place portuaire ?

Après retranscription intégrale, et dans une perspective socio-cognitive, les entretiens sont modélisés sous forme de cartes cognitives. Nous présenterons également les démarches de codification et d'analyse inhérentes à la technique de cartographie cognitive.

Les sources de données secondaires seront également détaillées.

Le chapitre 5 présentera le terrain de recherche choisi, les RTO portuaires.

Plus précisément, nous nous focalisons, dans le contexte français, sur les RTO de type Grands Ports Maritimes.

Nous décrivons le rôle de ces entités productives essentielles, puis, fidèles à la démarche de l'étude de cas, présenterons l'organisation de ces systèmes complexes. Nous décrivons ainsi précisément les types d'acteurs rencontrés, ainsi que la structure institutionnelle en reprenant la lecture de la gouvernance des RTO proposée par Ehlinger et al (2007). Dans ce contexte multi-sites et multi-acteurs, chaque acteur constitue une unité d'analyse encadrée.

Un extrait d'une revue de littérature de 73 publications en management portuaire sur les trente dernières années nous permettra de constater que les critères de performance des ports s'adaptent au cadre de la grille interprétative de la performance des RTO que nous avons défini.

Partie III du document

Enfin, dans une troisième partie, nous présenterons les résultats, et les discuterons.

Le chapitre 6 présente les données empiriques recueillies, et notamment l'échantillon des interviewés ainsi que le détail des données secondaires.

Le chapitre 7 présente les résultats globaux de l'étude. Les analyses détaillées des cartes cognitives individuelles, particulièrement volumineuses (représentant près de 250 pages) sont fournies dans le volume des annexes.

Les résultats présentés nous permettent de mettre en évidence différents sous-construits de la performance portuaire, et plusieurs idéaux types.

Nous montrons qu'il existe une certaine conception collective de la performance, au contenu limité. Des logiques globales de performance sont également identifiées. Notre grille interprétative permet d'appréhender la totalité des représentations de la performance de la part des acteurs, même si il convient d'appuyer plus particulièrement l'importance de certains critères au regard de leur occurrence et de leurs développements dans les discours. Aucun critère de performance cité par les acteurs ne dévie du cadre de notre typologie, démontrant empiriquement son intérêt théorique. Nous détaillons les représentations de la performance. Plus précisément, nous faisons le tri dans les multiples représentations des dimensions de la performance au sein des RTO, et consolidons les variables de performance et les déterminants clefs.

Enfin, le chapitre 8 présente la discussion des résultats obtenus. Nous mettrons également les résultats en perspective du point de vue du contrôle de gestion.

Lecture du document

Nous attirons l'attention du lecteur sur le fait que plusieurs lectures du document sont possibles.

Les chapitres 1 et 2 introduisent et définissent les concepts par ailleurs utilisés. Ils sont indépendants entre eux.

Le chapitre 1, en décrivant théoriquement le type de réseau étudié, aide à mieux appréhender la description minutieuse du terrain de recherche abordée en chapitre 5.

Le chapitre 2 introduit la grille interprétative de la performance des RTO, que nous utilisons à plusieurs reprises dans les chapitres 5 et 7. Il structure ainsi assez fortement l'ensemble du travail.

Le chapitre 3 est indépendant, mais aide à comprendre le design de recherche exposé au chapitre 4, les choix épistémologiques et méthodologiques découlant de l'approche socio-cognitive.

Le chapitre 5 a des objectifs similaires aux chapitres 1 et 2. Il propose d'examiner en détails l'organisation étudiée, ainsi que le concept de performance. Par sa focalisation exclusive sur le terrain portuaire, il est néanmoins différent des chapitres 1 et 2. Il aide par ailleurs fortement à appréhender les résultats présentés au chapitre 7, où nous identifions des logiques d'acteurs.

Le chapitre 6 présente l'échantillon servant au recueil de données.

Le chapitre 7 aborde les résultats de la recherche. Sa lecture conditionne donc fortement le contenu du chapitre 8 qui les mettra en perspective afin d'extraire des enseignements, tant théoriques et à destination des sciences de gestion, que managériaux à destination des acteurs du terra