

L'IMMOBILIER LOGISTIQUE INTERMÉDIAIRE DANS LA PETITE COURONNE

Le cas du territoire d'Est Ensemble

Compte rendu de l'atelier encadré par

Madame Adeline HEITZ et **Monsieur Elvan ARIK**

Dans le cadre du Master 1 de l'École d'Urbanisme de Paris

**ÉCOLE
D'URBANISME
DE
PARIS**

Stessy APAU, Aminata BARO, Valentin CARRAUD, Carmen COQ, Sacha GABILAN, Thomas-Oshagan HALADJIAN, Julia JAÏS, Justin LE BIHAN, Camille MARION, Eurydice PALLON

Résumé

La commande formulée par la Sogaris, foncière spécialiste de la logistique urbaine, est celle d'un diagnostic de l'immobilier logistique de la petite couronne, territoire intermédiaire, en se concentrant sur l'Établissement Public Territorial d'Est Ensemble. Ce diagnostic a pour but d'appréhender les dynamiques influençant le devenir des entrepôts du territoire. Ainsi, il a été préconisé de réaliser un recensement du bâti, de procéder à une analyse des documents d'urbanisme, et de tenir des entretiens avec les acteurs impliqués dans l'organisation de la logistique du territoire.

Nos recherches ont été guidées par la problématique suivante : le territoire d'Est Ensemble, un parc logistique en tension entre les besoins des acteurs privés de la logistique et la vision territoriale des acteurs publics. Afin d'étudier cette tension, trois outils méthodologiques ont été mobilisés : des observations de terrains, des analyses de bases de données, et des entretiens semi-directifs.

Nos observations témoignent d'une répartition inégale des entrepôts sur le territoire d'Est Ensemble. Cependant, le parc logistique du territoire semble majoritairement composé d'entrepôts vétustes de petite taille occupés par des PME gestionnaires de leur logistique en interne. Ces PME pratiquent essentiellement une activité de logistique industrielle et de logistique de distribution. Dans le contexte actuel de forte pression foncière et de renouvellement urbain, ces anciens entrepôts sont les plus vulnérables, ils se maintiennent cependant, car ils sont peu concurrencés, ce bâti n'étant adapté qu'aux besoins de l'activité de ces PME.

Certains sites assurant la logistique externalisée de grandes firmes ont également pu être recensés. Ceux-ci connaissent des travaux de modernisation grâce aux investissements des prestataires logistiques ou d'investisseurs. Cette modernisation traduit le potentiel que certaines firmes et prestataires projettent sur ces entrepôts pour servir de lieu de transition entre les entrepôts périurbains et les lieux de distribution urbaine, avec une activité de stockage de courte durée, voire de cross-dock.

Les acteurs publics s'intéressent depuis peu au sujet de la logistique, afin de répondre aux enjeux économiques et environnementaux qui s'y rattachent. Cette volonté d'inclure la logistique se voit cependant confrontée au développement de projets d'aménagement du territoire qui vont à l'encontre des besoins des acteurs logistiques. Les collectivités semblent accepter l'implantation de la logistique sur leur territoire seulement sous le prisme de l'innovation et dans des périmètres d'activités limités.

Remerciements

Nous souhaitons dans un premier temps remercier Elvan Arik et Adeline Heitz de nous avoir encadrés et orientés tout au long de notre travail. Un grand merci également à La Sogaris, et plus particulièrement à Juliette Berthon et Sonia Samadi, de nous avoir fait confiance pour réaliser cette commande. Nous voulons également remercier l'EPT d'Est Ensemble, Johan Ammardji et Antoine Soulier-Thomazeau, pour leur aide précieuse. Enfin, nous remercions toutes les personnes rencontrées, de loin ou de près, aux abords d'entrepôts ou autour d'une table, de nous avoir accordé un peu de leur temps pour mieux comprendre le monde injustement méconnu de la logistique.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
ÉTAT DE L'ART	8
MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE	9
A. État des lieux du parc immobilier logistique	9
B. Les entretiens	13
I/ Portrait d'une logistique intermédiaire : le cas d'Est Ensemble	14
A. Portrait d'une logistique hétérogène à Est Ensemble	15
Observation 1 : La répartition des entrepôts	16
Observation 2 : L'État des entrepôts	20
Observation 3 : Les activités logistiques des entrepôts	24
Observation 4 : Une majorité de petits propriétaires	27
B. Typologie des entrepôts	29
Croisement des critères	29
Une logistique adaptée aux besoins d'une certaine logistique	30
II/ Un marché immobilier en évolution : tendances et acteurs	33
A. Dynamique immobilière à trois vitesses	33
Dynamique 1: Les entrepôts avec une logistique internalisée entre pérennisation et vulnérabilité	33
Dynamique 2: Une logistique externalisée, des entrepôts de transition en cours de redynamisation	35
Dynamique 3: Le développement d'un parc logistique compromis dans un contexte de pression foncière.	38
B. Rentabilité foncière et immobilière : Une localisation convoitée dans un contexte de forte pression foncière	39
1. Un marché foncier difficile à infiltrer	39
2. Rentabilité foncière	39
III. L'action publique à l'égard de la logistique	41
A. Degré d'intégration de la question logistique dans la pratique des collectivités territoriales	41
1. Une récente prise en compte de la logistique	41
2. Des projets d'aménagement urbain qui menacent l'activité logistique	42
B. À la recherche d'une gouvernance urbaine de la logistique	45
1. Des logiques de fonctionnement divergentes entre acteurs publics et privés	45
2. Vers une régulation publique de la logistique	46
C. Des logiques de fonctionnement divergentes entre acteurs privés et publics	48
1. Un désalignement des intérêts	48
2. Quelle serait une politique publique efficace pour la logistique?	48
CONCLUSION	50
ANNEXES	53
Bibliographie	56

INTRODUCTION

Ce diagnostic se penche sur la question de l'immobilier logistique sur le territoire d'Est Ensemble et plus largement sur la petite couronne parisienne. Nous nous intéresserons ici à l'immobilier de logistique impliqué dans la logistique en aval. Il s'agit de tout bâtiment accueillant des marchandises dans le but de les stocker avant de les redistribuer ou encore les plateformes de cross-docking. Cela inclut les réserves déportées, mais exclut les réserves attenantes aux magasins. Il ne s'agira pas non plus ici d'étudier la logistique inverse¹. Nous considérerons tout type d'entrepôts, indépendamment de leur taille. Notre périmètre suivra les limites d'Est Ensemble auxquelles nous nous arrêterons afin d'en exposer le potentiel sans interférence. Cela ne nous empêchera toutefois pas de mettre en perspective les résultats de notre étude sur l'ensemble de la petite couronne. Notre but est de produire un diagnostic, il s'agira donc d'un état des lieux, mêlant savoirs puisés de la littérature scientifique et observations faites sur le terrain dans le cadre de cette recherche. L'objectif n'est pas de proposer des solutions ou de faire de la prospection. L'idée est de restituer une étude reproductible sur ce territoire ou sur d'autres, et de permettre ainsi une mise en perspective sur l'ensemble de la petite couronne.

La métropole du Grand Paris, résultant d'un projet d'État visant à préserver et accroître la productivité d'Île-de-France, a pour ambition de concurrencer les plus grandes métropoles internationales. Est Ensemble est un Établissement Public Territorial ²(EPT) de Seine-Saint-Denis, ayant intégré le Grand Paris et se trouvant en difficultés sur le plan socio-économique. Ainsi, en intégrant ce projet de territoire d'envergure nationale, Est Ensemble se doit de concourir à répondre à ce but, tout en adaptant ses projets locaux aux problèmes spécifiques de sa population. En effet, cet EPT se trouve en Seine-Saint-Denis, département classé depuis 2014 comme le plus pauvre de France³, avec un taux de pauvreté s'élevant à 28.6%⁴. Concentrant 152 000 emplois, Est Ensemble a un taux de chômage élevé (19,2% en 2014⁵), et plus particulièrement chez les jeunes de 15 à 24 ans (35%⁶). Son taux d'emploi (0.80) fait partie des plus bas de la petite couronne, et se trouve en deçà de la moyenne métropolitaine du Grand Paris (1.08)⁷. Cela s'explique par le décalage croissant observé entre les emplois disponibles sur le territoire et le niveau d'études ou de qualification de la population active résidente⁸. Le chômage est particulièrement élevé dans les communes du Nord de l'agglomération parisienne, qui partagent un passé industriel commun.

La situation socio-économique et la configuration du territoire d'Est Ensemble sont héritées de son passé industriel. Essentiellement voué au maraîchage jusqu'au XIX^e siècle, ce territoire devient, dès les années 1850 - 1860⁹, un des cœurs de l'industrie francilienne. De grandes infrastructures de transport, telles que le canal de l'Ourcq (1820), les chemins de fer (milieu du XIX^e siècle¹⁰) et la route nationale 3 (1930), sont mises en place pour soutenir l'activité industrielle. Une grande partie de la population est employée par le secteur industriel, la brique rouge est utilisée dans nombre de bâtis, les entrepôts et ateliers sont disséminés dans le paysage urbain local.

¹ Flux de produits renvoyés vers des sites de recyclage, de retraitement ou de stockage.

² Un Établissement Public Territorial est un Établissement Public de Coopération Intercommunale qui a la spécificité de faire partie de la Métropole du Grand Paris, créé le 1^{er} janvier 2016 par la loi NOTRe du 7 août 2015.

³ Taux de pauvreté à 14,5% en Seine-Saint-Denis, *La pauvreté par département*, INSEE, 2010.

⁴ Seine-Saint-Denis, "Portrait de territoire Est Ensemble", Janvier 2018.

⁵ IAU-IDF, "Les Bassins d'emploi", 2019.

⁶ Le territoire, "Site d'Est Ensemble", [Consulté le 22 décembre 2019].

⁷ Est Ensemble, "Schéma de développement économique d'Est Ensemble", Juin 2016, p. 9, INSEE, 2011.

⁸ Seine-Saint-Denis, "Portrait de territoire Est Ensemble", Janvier 2018, p.15

⁹ Dominique Larroque, Gérard Jigaudon. "Industrialisation et équipements urbains à Paris". 1830-1914. In: *Les Annales de la recherche urbaine*, N°8, 1980. pp. 49-86, p. 52-53.

¹⁰ Alain Galoin, "Le chemin de fer à Paris", *Histoire par l'image* [en ligne], [Consulté le 28 novembre 2019].

Durant les années 1960, la production massive des grands ensembles dans lesquels furent logés les ouvriers accentue la paupérisation du territoire. Dans la même dynamique, la construction des autoroutes A3 et A86, permet un meilleur accès routier au territoire, tout en renforçant les ruptures créées dans le tissu urbain par les premières infrastructures de transports. La désindustrialisation débute dès les années 1960, dans les communes du Nord de l'agglomération parisienne (et donc dans Est Ensemble), laissant une grande partie de la population sans emploi et achevant d'installer sur ce territoire la pauvreté qui y existe encore actuellement.

La logistique de distribution participe au fonctionnement et au développement économique des villes. Elle désigne l'ensemble des activités qui visent à acheminer des produits du lieu de production vers les lieux de livraison finale, et qui constituent une part importante de leur valeur finale¹¹. Elle permet ainsi d'approvisionner la ville, ce qui est une fonction essentielle. Aussi, la logistique crée un lien entre la production et la vente et permet à ces secteurs de répondre à leurs nouveaux besoins, notamment de réduction des stocks et des délais de livraison¹². La logistique est un secteur transversal ; de nombreuses entreprises non spécialisées dans la logistique ont recours à des opérations de logistique de distribution. En cela, sa présence est nécessaire à la prospérité des autres secteurs et au développement économique du territoire¹³. Par ailleurs, le type d'activité logistique présente sur un territoire impacte également celui-ci. En effet, la logistique de grande distribution, par exemple, dont la demande croît avec la population du territoire, crée de l'emploi et répond aux besoins des consommateurs locaux.

Des dynamiques internes et externes à la logistique ont poussé cette activité en périphérie des métropoles. La logistique a longtemps été internalisée par les producteurs qui se chargeaient donc de toutes les étapes de distribution de leurs produits. Depuis les années 1960, les entreprises qui cherchent une rentabilité maximale et une réduction drastique des coûts de production externalisent cette part de leur activité. Ainsi, les chargeurs¹⁴ (producteurs, distributeurs, grossistes) confient leur logistique avale aux entreprises spécialisées dans le transport¹⁵, ou aux prestataires logistiques¹⁶. De cette externalisation découle un éloignement croissant entre lieux de production et de livraison¹⁷, créant pour les prestataires logistiques et les donneurs d'ordre de la prestation, la nécessité d'avoir un lieu de transit entre les deux. Les petits entrepôts accolés aux lieux de production insérés dans le tissu urbain dense (Paris) sont représentatifs de la logistique urbaine. Ils ont été progressivement remplacés par les grands entrepôts périphériques pouvant s'étaler dans des zones peu denses¹⁸ (grande couronne) de la logistique périurbaine. Ce desserrement créé par l'externalisation a été renforcé par la forte pression foncière que connaissent les centres urbains denses, et la croissance exponentielle des prix du foncier. La logistique intermédiaire incarne la transition dans cette dualisation entre logistique urbaine et logistique périurbaine. Elle est beaucoup plus complexe à appréhender, puisque composée de bâtis beaucoup plus hétérogènes.

Les phénomènes de desserrement logistique ainsi que l'obsolescence des entrepôts anciens ont un impact direct sur le marché immobilier de logistique. Celui-ci est essentiellement constitué de deux éléments: les entrepôts et les plateformes logistiques. La différence entre ces deux bâtis tient au fait que les entrepôts abritent des activités de stockage, c'est-à-dire de conservation des marchandises durant plus de vingt-quatre heures (BTP, commerce de gros), tandis que les plateformes servent

11 Institut de la recherche de la FSU. "La logistique une fonction économique essentielle, un objet politique nouveau."

12 Fonctionnement en flux tendus (réduction des stocks et des délais)

13 Institut de la recherche de la FSU. "La logistique une fonction économique essentielle, un objet politique nouveau."

14 "Les chargeurs confient à un tiers l'entreposage et le transport de leur marchandise vers les points de livraison." (Faq logistique. "Glossaire logistique", [Consulté le 05 décembre 2019]).

15 Marc Vandercammen, Nelly Jospin-Pernet, *La distribution*, Éditeur De Boeck Université, 2004

16 "Ils ont pour seule vocation de gérer, pour le compte de chargeurs ou de distributeurs, le groupage/dégroupage des marchandises, leur entreposage et leur transport." (Bruno Laubard & Gérard Lissorgues, *La métropole parisienne*, 2010).

17 Agence française pour les investissements internationaux, "La logistique en France : une force en progrès", Octobre 2008.

18 "La densité urbaine exprime un rapport théorique entre une quantité (nombre d'habitants, nombre d'emplois, de logements ou encore un nombre de m² de plancher par exemple), et l'espace occupé" (Anastasia Touati, *Refaire la ville sur la ville : controverses et formes de la densification résidentielle*, Citego.org, octobre 2015).

uniquement de lieu de transit, dans lequel les marchandises restent moins de vingt-quatre heures. On parle alors de cross-docking (messagerie, grande distribution).

Ces deux bâtis se sont petit à petit éloignés des centres névralgiques des villes, ayant peu de répercussions sur celle-ci, et ont longtemps échappé à la régulation par les autorités publiques. Jusqu'au milieu des années 1990, les utilisateurs¹⁹ des entrepôts les construisaient et les géraient eux-mêmes. Les entrepôts étaient alors adaptés à leurs besoins²⁰, qui diffèrent de ceux de la logistique actuelle, et n'intéressaient que faiblement les investisseurs²¹. Plus l'externalisation gagnait du terrain, plus ces derniers investissaient dans le domaine de l'immobilier logistique. Cela incitait les utilisateurs à louer plutôt qu'à posséder des entrepôts et plateformes, leur permettant ainsi une plus grande flexibilité spatiale et la libération de flux monétaire. Le poids important des investisseurs dans l'immobilier de logistique a scellé la récente financiarisation de ce marché.

On entend par financiarisation la transformation de l'immobilier en actif financier. Le marché immobilier est « l'ensemble d'activités commerciales et non commerciales agissant sur les actifs immobiliers »²². Percevant l'inadéquation des entrepôts datant des années 1970-1980 avec les nouvelles exigences des utilisateurs, les investisseurs se sont mis à développer des entrepôts et plateformes standards en périphérie, de très grande taille et modernes, ainsi qu'à les gérer et parfois même les entretenir pour le compte de leurs locataires. Cette domination des investisseurs-développeurs est propre au marché de l'immobilier logistique, et se traduit également par la domination du marché par de grandes firmes internationales, ancrant la logistique dans la mondialisation. Ces acteurs privés internationaux, toujours dans une logique d'optimisation de leurs rendements, cherchent à privatiser des parcs logistiques²³ afin de satisfaire les exigences de flexibilité, de proximité des centres urbains et d'optimisation des livraisons de leurs clients.

La logistique est délaissée par les politiques publiques au profit des objectifs de la métropole. Influencé par les récentes lois d'aménagement²⁴, l'EPT s'est fixé comme objectif la densification²⁵ et la diversification de ses activités économiques. Une forte production de logements²⁶ et l'insertion de commerces et bureaux au sein des zones d'habitation en découlent. Cela contribue à mettre ces fonctions en concurrence avec la logistique, du fait de la pression foncière existante. Les autorités ont des outils politiques pour réguler la présence de la logistique sur leur territoire, tels que les Zones de Circulation Restreinte ou encore les Zones à Faible Émission, mais s'en servent encore assez peu²⁷. La métropole du Grand Paris a par ailleurs pour projet central le Grand Paris Express. La France étant un pays dans lequel le transport des personnes est privilégié face au transport des biens²⁸, les besoins du GPE en termes d'espace passent avant ceux de la logistique.

La logistique est synonyme de nuisances pour les collectivités et le rapide développement du e-commerce a amplifié ce problème. En effet, l'émergence de ce nouveau mode de consommation et son intensification dans les villes a amplifié l'atomisation des flux de marchandises. On passe ainsi

19 "Ceux qui réalisent les prestations logistiques dans un entrepôt ou une plateforme" (Commissariat au développement durable "L'activité des entrepôts et des plateformes logistiques en 2016 : une automatisation encore émergente", mars 2019).

20 Besoin d'espaces plus vastes, d'entrepôts aménagés capables de permettre la mutualisation des flux de marchandises.

21 "Les investisseurs possédaient 30% des entrepôts construits avant 1999, mais ils prennent 71% du marché depuis 2001 à travers le monde." (Nicolas, Raimbault. "Ancrer le capital dans les flux logistiques : la financiarisation de l'immobilier logistique", *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, février 2016, p.131-154).

22 Fassi, Niza. Marché et secteur immobilier. In : *Rachat du crédit*

23 "Un parc logistique est un complexe fermé et gardienné de plusieurs entrepôts ayant un propriétaire et gestionnaire unique, et étant directement branché sur une autoroute" (Nicolas, Raimbault, février 2016).

24 Loi Solidarité Renouvellement Urbain (décembre 2000), Loi Grenelle II (12 juillet 2010).

25 "La limitation des extensions urbaines au profit d'un accroissement de la population des espaces déjà occupés" (Robert Laugier. *L'étalement urbain en France*, 2012, p.21).

26 70 000 logements par an

27 Robert Laugier. *L'étalement urbain en France*, 2012, p.21

28 Laetitia Dablanc, Michel Savy, Pierre Veltz, Axel Culoz, Muriel Vincent. *Des marchandises dans la ville : Un enjeu social, environnemental et économique majeur*, 2017.

d'un modèle avec des véhicules poids lourds entièrement chargés destinés à un unique centre de distribution, à un modèle multipliant les véhicules utilitaires légers, transportant des colis par petits lots vers des points de livraison beaucoup plus dispersés (domiciles, points de collecte...)²⁹.

Ce nouveau modèle génère de nombreux allers-retours des camions entre les entrepôts et les points de livraison. La logistique impacte ainsi considérablement l'environnement puisque le transport routier représente 90 % du transport de marchandises³⁰ en France, et qu'il engendre à lui seul 23 %³¹ des émissions de CO2. Les sources de pollutions (sonores, atmosphériques, congestion des voiries...) induites contribuent à la mauvaise image de l'activité de logistique, chez les habitants, et par conséquent, également chez les élus locaux.

Au vu des éléments étudiés, une problématique se dessine : le parc logistique du territoire se trouve en tension entre les besoins des acteurs privés de la logistique et la vision territoriale des acteurs publics. Cette problématique soulève plusieurs hypothèses qu'il conviendra de vérifier dans le cadre de notre diagnostic. Tout d'abord, il semble ressortir de cela que le parc logistique d'Est Ensemble est peu attractif et inadapté aux besoins de la logistique. Ensuite, dans le contexte actuel de forte pression foncière, la diversité des logiques d'acteurs complexifie les conditions du maintien ou de l'implantation de la logistique. Enfin, la présence de la logistique dans l'action publique en débat d'Est Ensemble a du mal à se concrétiser dans les projets du territoire. Ce diagnostic se décline comme suit : après avoir étayé les éléments de la littérature sur lesquels nous avons fondé notre étude ainsi que la méthodologie de recherche appliquée sur le terrain, il s'agira de dresser le portrait d'une logistique intermédiaire à travers une analyse du parc immobilier de notre territoire. Par la suite, nous nous pencherons sur les différentes dynamiques en œuvre autour d'un marché immobilier logistique en évolution. Enfin, nous ferons un décryptage de l'action publique à l'égard de la logistique.

30 Adeline, Heitz. *La métropole logistique : structures et enjeux de l'aménagement, la dualisation des espaces logistiques métropolitains*, 2017.

31 Conférence nationale sur la logistique, rapport du comité scientifique, sous la direction de Michel Savy, 2015.

ÉTAT DE L'ART

Le phénomène le plus débattu par la littérature scientifique, à propos de la logistique, est son desserrement spatial. En effet, depuis les années 1980, on constate un étalement des activités économiques et plus précisément de la logistique en périphérie. Cela est principalement dû à la pression foncière en petite couronne. Le développement d'entrepôts de logistique au cœur des centres urbains est limité par la concurrence émanant des fonctions bureaux et logements, plus rentables pour les municipalités (Dablanc, Andriankaja, 2011)³². Pourtant, une forte demande en entrepôts de logistique émerge en petite couronne. Le marché privé existant, étant limité et vétuste, et les larges entrepôts ne pouvant revenir massivement en zone dense, il nécessiterait des opérations de rénovation ou de démolition/reconstruction pour répondre à cette demande. Beaucoup d'entreprises de livraison cherchent des micro-hubs en zone urbaine dense pour livrer plus vite leurs clients et pouvoir utiliser des véhicules électriques (Dablanc, 2019). En définitive, tant qu'une rénovation du parc logistique ne sera pas mise en œuvre en petite couronne, la dualisation de la logistique en faveur de la logistique urbaine et périurbaine continuera à s'opérer, au détriment de la logistique intermédiaire (Heitz, 2017)³³. Cette forte demande est peu compatible avec les produits immobiliers développés par les acteurs de la promotion immobilière. En effet, la financiarisation du marché de l'immobilier logistique est aussi récente que particulière (de par la domination des investisseurs-développeurs). Elle a contribué à l'émergence d'un modèle d'entrepôts standards, modernes, aux normes environnementales et de très grande taille (dépassent les 100 000m²)³⁴. Ils sont loués aux logisticiens-occupants par de grandes firmes internationales gestionnaires de ces fonds d'investissements, ce qui leur permet une plus grande flexibilité spatiale et surtout l'obtention de baux de très courte durée, puisque leurs contrats logistiques avec les chargeurs sont également des contrats de court terme (Rimbault, 2016)³⁵. Ces nouveaux parcs logistiques, très demandés, sont cependant difficiles à insérer dans un contexte urbain dense.

Les métropoles développées connaissent des flux de marchandise massifs et complexes. En parallèle, elles adoptent des réglementations de plus en plus strictes et contraignantes sur les conditions de circulation de ces marchandises. Ces nouvelles réglementations visent à une réforme profonde des stratégies de distribution de la part des acteurs de la logistique, notamment via l'usage de véhicules plus propres. Les règles régissant la place de la logistique dans l'espace urbain sont décidées par les collectivités territoriales uniquement, sans concertation ni négociation officielle avec les logisticiens. Elles mettent en place des règles strictes auxquelles les acteurs de la logistique n'ont d'autre choix que de se plier, ou à défaut, de quitter le territoire. Enfin, ces règles sont susceptibles de freiner les innovations que les entreprises veulent mettre en place (Heitz, Dablanc, 2019)³⁶. Les innovations liées à la logistique se font surtout sur le dernier kilomètre (Rodrigue, 2019)³⁷. On voit émerger des solutions propres, dans les grandes villes européennes, pour faire parvenir les marchandises issues du e-commerce, jusqu'au domicile des clients. Néanmoins, les avancées technologiques pour la gestion de la logistique et l'optimisation des livraisons sont très limitées, et ne permettent pas encore de s'adapter aux horaires de livraison (pouvant varier d'une commune, d'un pays à l'autre) ni de proposer des chemins alternatifs en cas de fermeture de voiries (Rodrigue, 2019)³⁸.

32 Laetitia, Dablanc. Dina, Andriankaja. "Desserrement logistique en Île-de-France : la fuite silencieuse en banlieue des terminaux de fret". *Flux*, 2011, P. 85-86(3).

33 Adeline, Heitz. *La métropole logistique : structure métropolitaine et enjeu d'aménagement*, 2017

34 Commissariat General au développement durable. "L'activité des entrepôts et des plateformes logistiques en 2016 : une automatisation encore émergente" consulté le 15 novembre 2019.

35 Nicolas, Rimbault. "Ancrer le capital dans les flux logistiques : la financiarisation de l'immobilier logistique". *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2016 février, p.131-154.

36 Adeline, Heitz et Laetitia, Dablanc. *La mobilité des marchandises dans la ville durable. Enquête auprès de 20 villes françaises sur leurs réglementations «marchandises*, étude pour la Confédération française du commerce de gros et international (CGI), rapport intermédiaire, mars 2019.

37 Jean Paul Rodrigue, le paysage mondial de la logistique, revue urbanisme Dossier Livrer les urbains, Revue Urbanisme, n°413, Printemps 2019

38 Jean Paul Rodrigue, le paysage mondial de la logistique, revue urbanisme Dossier Livrer les urbains, Revue Urbanisme, n°413, Printemps 2019

MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE

Le présent diagnostic est divisé en deux parties. La première est consacrée à l'élaboration d'un état des lieux du parc immobilier logistique basé sur des observations de terrain et l'analyse de bases de données. La seconde, c'est l'analyse des jeux d'acteurs de la logistique sur le territoire, qui ont pu être appréhendés grâce à des entretiens semi-directifs. Nous nous sommes réparti les neuf communes du territoire d'Est Ensemble en cinq binômes. Toutes nos observations ont par la suite été mutualisées et articulées pour en faire un ensemble cohérent.



A/ État des lieux du parc immobilier logistique

1/ Recensement des entrepôts

a. Recherches par image satellite

Avant de conduire des visites de terrain et afin de recenser l'activité logistique du territoire, la première étape fut de déterminer les bâtiments et zones d'intérêts pouvant présager la présence d'une activité logistique. Ainsi, à l'aide de photos satellites et de rue du territoire (Google maps, Google Earth), une sélection de bâtiments s'apparentant à des entrepôts a été repérée. Ceux-ci incluent les bâtiments étendus sur de grandes surfaces (a), les bâtiments présentant des zones de manœuvre pour camion (b, c), ainsi que les bâtiments dans des zones industrielles (d).



(a) Pantin Logistique, Pantin. Google Maps.



(b) Pantin Logistique, Pantin. Google Maps.



(c) Novatrans, Noisy-Le-Sec. Google Maps.



(d) Zone industrielle des Vignes, Bobigny. Google Maps

Figure 1. Exemple de vue aériennes de sites pouvant abriter une activité logistique.

b. Observations de terrain

La seconde étape, nous a permis de déterminer à partir d'enquêtes de terrain, si les établissements repérés étaient liés à une forme d'activité logistique. Au moyen d'entretiens informels avec des personnes rencontrées sur les lieux (chargeurs, agents de sécurité, gestionnaires...), les caractéristiques de l'activité au sein des bâtiments ont pu être récoltées. De ce fait, les bâtiments abritant des activités de production ont été retirés de notre recensement. Ainsi, 34 entrepôts ont pu être observés sur le terrain. Des informations sur les caractéristiques physiques et spatiales des entrepôts ont également été collectées grâce à une grille d'observation (voir Annexe 1, p.67).

c. Élaboration d'une base de données : Atelier EUP - sites logistiques

Les listes des bâtiments abritant une activité logistique ont ainsi été compilées au sein d'une base de données nommée « Atelier EUP - sites logistiques ». Celle-ci a été élaborée selon la méthode utilisée par Heitz, Launay et Béziat qui ont recensé différentes formes d'activités logistiques situées en Île-de-France en 2017³⁹ (voir Annexe 3 p.68). Cette classification s'appuie sur le type de stockage effectué par l'établissement, la nature des biens stockés et la nature du point de livraison vers lequel la marchandise est acheminée. Notre base de données des sites logistiques inclut également leur localisation, leur surface au sol (obtenue sur Géoportail), le nom de l'entreprise, ainsi que des informations sur le type de stockage entrepris (cross-dock, stockage, ou les deux) et sur l'activité entreprise dans l'établissement. Celle-ci prend la forme d'un code NAF catégorisation établie par l'INSEE et fondée sur une déclaration des entreprises. Cette information a été obtenue par l'intermédiaire d'un site de référencement des entreprises françaises (site en note bas de page⁴⁰). Des informations sur le statut foncier (locataire, propriétaire...) ont également été incluses dans la base de données. Celles-ci ont été obtenues par l'intermédiaire du cadastre en ligne (site en note bas de page⁴¹). Il n'a toutefois été possible d'accéder au nom des propriétaires de seulement 17 entrepôts sur les 34 recensés.

2/ Base de données de la Zone industrielle des Vignes

La Zone industrielle (ZI) des Vignes se trouve à cheval sur les communes de Pantin et de Bobigny. La concentration d'environ une centaine de bâtiments a rendu la visite de chacun d'entre eux impossible, au regard du temps imparti. Ainsi, nous avons fait appel, pour compléter les informations de notre visite partielle de cette ZI, à un fichier Excel issu d'un diagnostic territorial de la ZI et mené par l'Établissement Public Territorial d'Est Ensemble. Cette base de données étant plus fournie en informations sur le statut foncier de ses entreprises a permis une analyse des statuts des propriétaires et locataires des activités logistiques au sein de la ZI des Vignes. Un total de 871 établissements fait partie de ce recensement. Afin de déterminer les entreprises s'apparentant à une activité logistique, un écrémage a été fait sur la base du code NAF déclaré par les établissements de la ZI. Ainsi, seules les entreprises de commerce de gros, les entreprises intermédiaires, les entreprises de location d'équipement⁴² ou encore les entreprises d'entreposage ou de transport de fret ont été retenues (pour une liste complète des codes NAF retenus, voir en Annexe 2 p.67). Ces codes NAF ont été choisis parmi les catégories d'activité présentes dans la zone industrielle des Vignes. Cette sélection comptabilise 272 établissements, dont 66 incluant des informations sur leur propriétaire. Une sélection par code NAF peut cependant comprendre certaines limites, la déclaration des entreprises se faisant sur leur activité principale, cela peut cacher d'autres activités sur un bâtiment. Ainsi, une entreprise conduisant son activité logistique en interne risque de ne pas indiquer celle-ci comme activité principale. L'activité logistique ne transparaît donc pas toujours à travers la codification NAF.

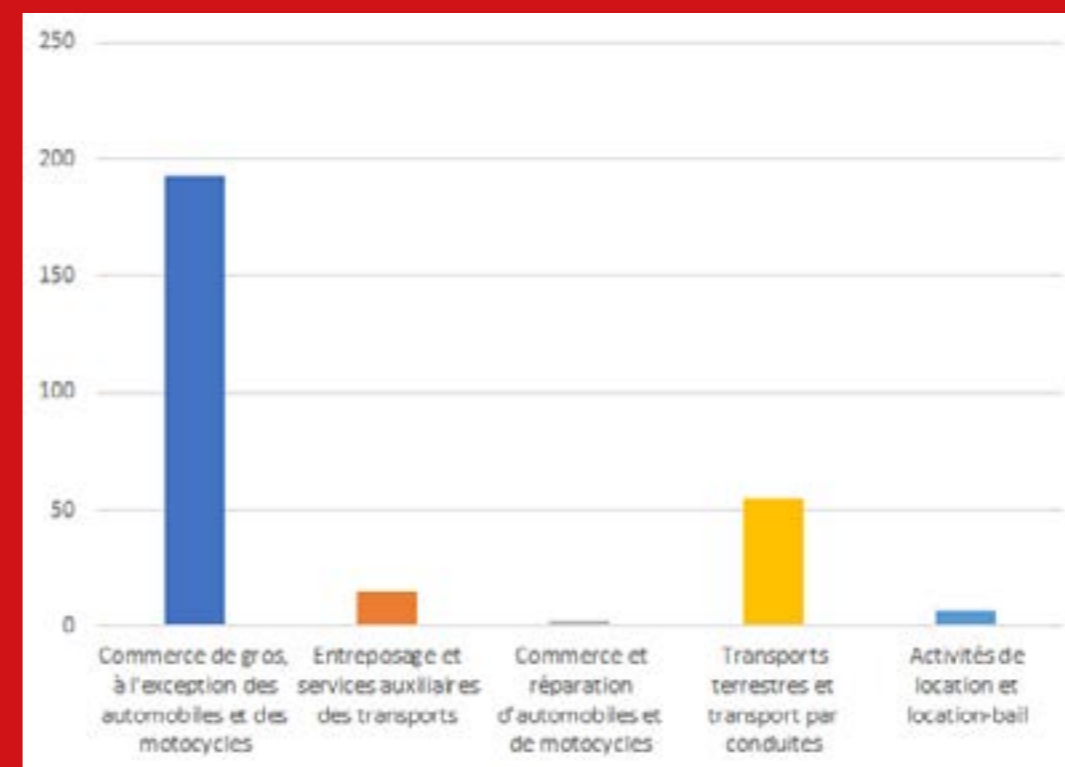
39 "Recensement Régional des Bâtiments Logistiques", A. Heitz, P. Launay, A. Beziat, (IFSTTAR, 2017)

40 société.com

41 France Cadastre "Cadastre du département Seine Saint Denis", [Consulté le 28 décembre 2019].

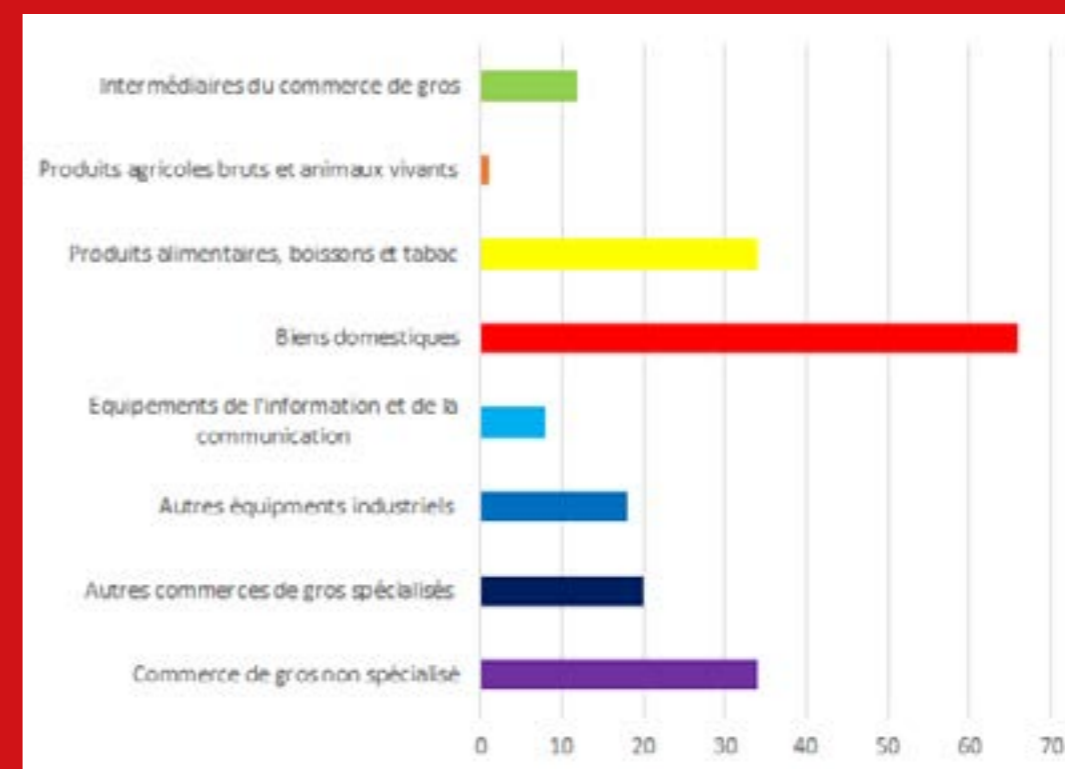
42 Les entreprises prises en compte sont des entreprises de location interentreprise.

Figure 2. Nombre d'établissements de la ZI des Vignes par division NAF⁴³



Réalisation : C. Marion, T. Haladjian, Jan. 2020

Figure 3. Nombre d'établissements de commerce de gros de la ZI des Vignes par groupe NAF



Réalisation : C. Marion, T. Haladjian, Jan. 2020

43 La division NAF "commerce et réparation d'automobiles et de motos" n'inclut ici que le commerce de gros d'équipements automobiles. Celle "activités de location et location-bail" n'inclut ici que les activités de location interentreprise.

I Portrait d'une logistique intermédiaire : le cas d'Est Ensemble

B/ Les entretiens

Afin de conduire des entretiens, trois types d'acteurs ont été identifiés : les promoteurs immobiliers, les prestataires logistiques et les élus et fonctionnaires des collectivités territoriales. Des grilles d'entretien ont été élaborées pour chaque catégorie d'acteurs.

Nous avons ainsi eu l'occasion de nous entretenir avec six personnes relatives à l'action publique et territoriale. Ceci regroupe les chargés de mission, les membres de la fonction publique, les élus et conseillers à différentes échelles. Le but de ces entretiens était de comprendre quelles étaient les considérations de ces acteurs à l'égard de l'activité logistique. Aussi, nous voulions qu'ils nous partagent les visions et orientations futures de leur territoire.

Pour ce qui est des promoteurs immobiliers, nous avons eu l'occasion de nous entretenir avec trois d'entre eux: Virtuo Industrial Property, Prologis et JLL. Ces entretiens ont eu pour but de comprendre les défis et les enjeux de la logistique au sein de leur secteur d'activité ; notamment sur les critères qui orientent leur choix d'implantation et sur la vision qu'ils portent de la logistique aujourd'hui et demain.

Enfin, seulement un prestataire logistique, Veolog, a accepté d'échanger avec nous lors d'un entretien téléphonique. Certaines informations ont également pu être collectées lors d'entretiens informels sur notre terrain. Nous avons également eu l'opportunité d'avoir un entretien avec un architecte collaborateur d'Afilog, association des acteurs de la logistique. De manière générale, cette catégorie d'acteur a été moins accessible et plus réticente à notre présence. Le peu de logisticiens disponibles à échanger a constitué une limite à notre travail.

Rappel de notre première hypothèse : Le parc logistique d'Est Ensemble est peu attractif et inadapté aux besoins de la logistique

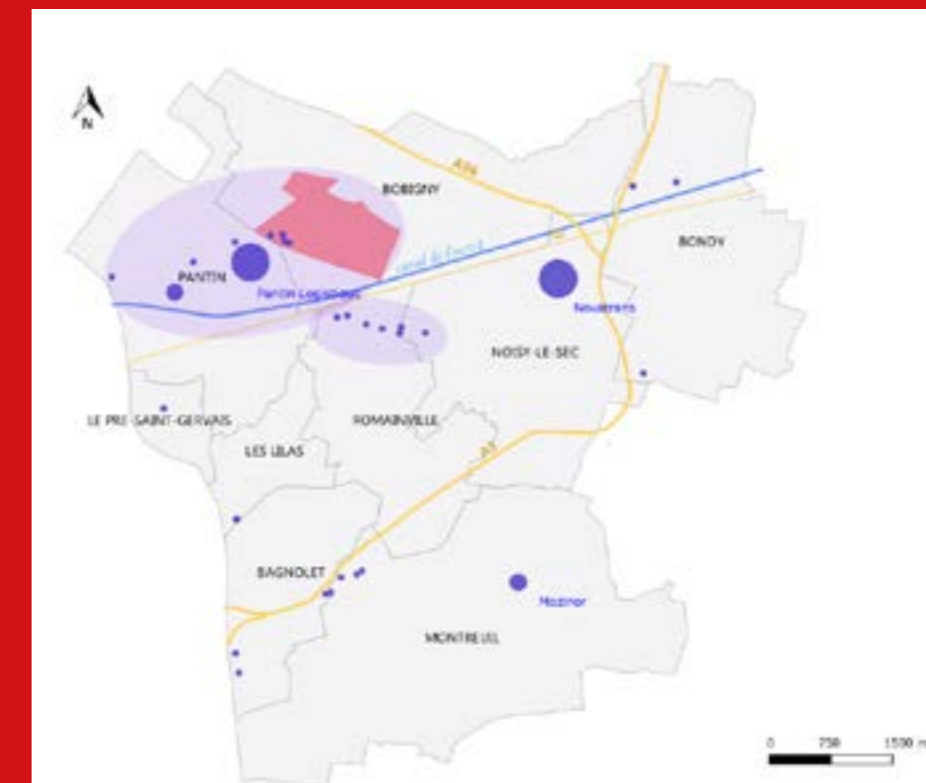
Nous allons ici nous intéresser à la forme et à la fonction, mais aussi aux modèles économiques des entrepôts présents sur le sol d'Est Ensemble. Notre objectif est ici de dresser un portrait précis de la logistique sur le territoire d'Est Ensemble en nous basant sur les informations recueillies sur notre terrain. Nous ferons dans un premier temps, un état des lieux descriptif de nos observations sur le terrain. Puis, dans un second temps, nous organiserons ces observations autour d'une typologie.

A/ Une logistique hétérogène à Est Ensemble

Les entrepôts que nous avons recensés sont placés sur la carte qui suit avec une indication en m² sur la taille de chacun.

Figure 4. Répartition des entrepôts recensés en fonction de leur taille

Réalisation : C. Marion, T. Haladjian sous QGIS, Décembre 2019.



Surface des entrepôts en m² 44



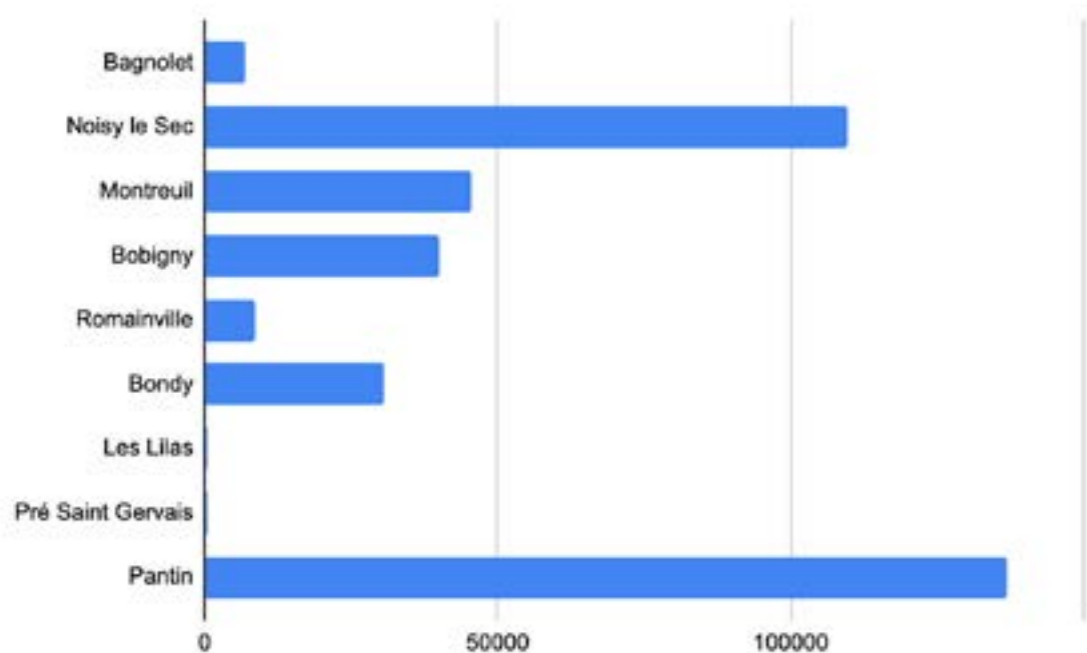
Observation 1 : La répartition des entrepôts

Une inégale répartition de la logistique sur le territoire

La carte ci-dessus représente deux informations importantes : la position sur le territoire et la taille des entrepôts. Il apparaît clairement qu'ils sont répartis de façon très inégale sur le territoire d'Est Ensemble. Certaines communes concentrent plus d'entrepôts que d'autres. Par exemple, six entrepôts ont été observés sur la commune de Bondy contre un seul au Pré-Saint-Gervais .

Figure 2 - Surface au sol d'entrepôts par commune, recensés sur le territoire d'Est Ensemble (en m²)

Réalisation : J. Le Bihan, Janv.2020



La commune de Noisy-le-Sec concentre par exemple plus de 109.000m² des entrepôts, alors que celle de Montreuil en accueille près de 46.000m². Ces chiffres ne sont pas corrélés à la taille des communes puisque le territoire de Montreuil est plus grand que celui de Noisy-le-Sec (8,92 km² contre 5,1 km²).

On remarque également que les entrepôts se concentrent autour de plusieurs nœuds et axes routiers. À proximité du pont de Bondy, au croisement des autoroutes A3 et A86, on trouve trois entrepôts, dont l'un d'eux compte parmi les plus grands du territoire : celui de Novatrans (90.000m² au sol). Autre exemple, sur le territoire de la commune de Bagnolet, le long de l'autoroute A3, où l'on trouve sept entrepôts. Cette répartition spatiale des entrepôts s'explique par leur plus grande accessibilité, notamment grâce aux nombreuses sorties d'autoroutes⁴⁵. Enfin, on constate qu'une partie des entrepôts se concentre au nord-ouest du territoire. Ces concentrations peuvent être qualifiées de « poches logistiques ».

⁴⁵ Sophie Masson, Romain Petiot. "Logistique et territoire : multiplicité des interactions et forces de régulation", *Géographie, économie, société*, vol. 15, no. 4, 2013, pp. 385-412.

Figure 3 - Part des entrepôts situés dans une poche logistique (en nombre d'entrepôts)⁴⁶

Réalisation : J. Le Bihan, Janvier 2020



Les entrepôts se divisent donc en deux groupes entre une grande majorité localisée au sein d'une poche logistique et les autres plus dispersés. Si l'on prend en compte les données présentes dans la base de données d'Est Ensemble concernant la Zone industrielle, on constate l'importance que prennent les poches logistiques sur le territoire observé. Les entrepôts situés dans une poche logistique constituent 94,1% des entrepôts recensés sur le territoire d'Est Ensemble. Cela s'explique avant tout par la grande densité d'activités logistique dans la Zone industrielle des Vignes.

Deux de ces poches logistiques sont situées sur le territoire d'Est Ensemble. L'une au nord de la commune de Romainville suit l'Avenue Gaston Roussel, elle englobe la ZAC de l'Horloge. La seconde est à cheval sur les communes de Pantin et de Bobigny. Elle contient notamment la zone industrielle des Vignes. La présence de ces poches logistiques s'explique par l'avantage que ces entreprises retirent de leur proximité spatiale⁴⁷. Elles partagent par exemple l'infrastructure routière et peuvent gagner à être connues comme localisées dans cette zone.

⁴⁶ La ZI des Vignes est indiquée à part dans ce graphique afin de montrer son importance. Cet espace fait lui même parti d'une plus grand poche logistique s'étendant sur les communes de Bobigny et de Pantin.

⁴⁷ Yossi Sheffi, *Logistics Clusters: Delivering Value and Driving Growth*, The MIT Press, 2012, p.368.



La poche logistique de Bobigny-Pantin, est particulièrement représentative de ce phénomène avec la plus forte concentration d'entrepôts du territoire d'Est Ensemble. Dans cette poche, on trouve notamment la Zone industrielle (ZI) des Vignes. Située sur la commune de Bobigny, elle constitue une exception dans le paysage logistique de la banlieue proche de l'Est parisien.

En effet, sur les 272 établissements relevés dans la ZI par l'intercommunalité, nous en avons visité une dizaine. Si nos méthodes de recensement, tout comme celles employées par la commune, présentent des limites, il est néanmoins indéniable que la ZI des Vignes ne trouve d'égal sur le territoire d'Est Ensemble. Sa singularité se caractérise tant par la surface totale d'entrepôts, que par la présence en nombre d'entreprises logistiques. L'intercommunalité envisage d'y conserver l'activité logistique, tout en y améliorant son cadre (vétusté des routes, des infrastructures). Les acteurs publics ont évoqué l'idée de sanctuariser cette zone industrielle.



L'état très dégradé des routes et du mobilier urbain dans la Zone industrielle des Vignes, C. Marion, et J. Jaïs, Oct. 2019

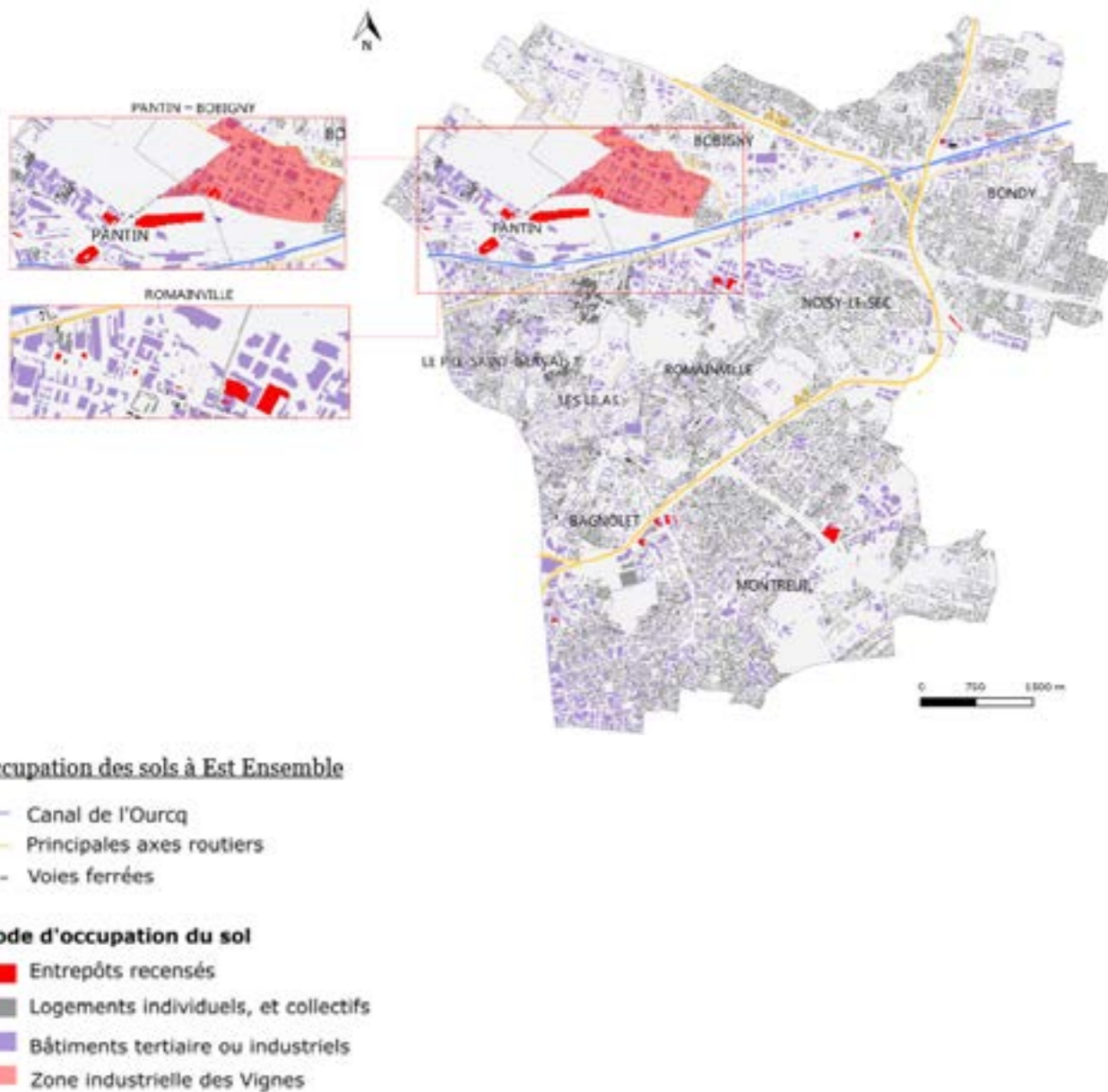
Entrepôts de la Zone industrielle des Vignes, C. Marion et J. Jaïs, Oct 2019



Des exemples d'entrepôts situés dans une poche logistique, ici, dans la zone industrielle des Vignes à Bobigny. En haut, Eurotrans Logistics, en bas à gauche Bennytex et en bas à droite Dron Location.

Ces photographies montrent un bâti exclusivement constitué d'entrepôts. La présence de nombreux camions dans les rues démontre également le caractère actif de cette zone. On remarque enfin une grande dégradation des infrastructures routières et parfois de certains entrepôts, pourtant toujours en activité.

En dehors des poches logistiques, une répartition éparse de la logistique.



En dehors des poches que nous avons citées, on observe une grande dispersion du parc immobilier logistique. Cela est visible sur les territoires des communes de Bondy, Montreuil ou encore Bagnoleux. Les entrepôts se situent alors dans des zones urbanisées, c'est-à-dire proches d'autres fonctions urbaines (habitats, commerces, bureaux). Cette mixité urbaine, au départ involontaire, est le fruit de l'étalement urbain de Paris au-delà de ses frontières administratives, au cours du XXe siècle.

De plus, on constate que cette logistique dispersée correspond souvent à une logistique industrielle, dans laquelle l'activité logistique est liée à une unité de production. Cette logistique permet donc de stocker le matériel nécessaire à la production ainsi que les marchandises produites. C'est une des manières pour les entreprises, d'internaliser la fonction logistique.

Un exemple de logistique industrielle : le cas de Macocco vitrages



C'est une entreprise bagnoletaise, qui transforme du verre dans son usine située sur les hauteurs de la commune. Sur ce même site, l'entreprise dispose d'un entrepôt qui lui permet de gérer ses stocks de verre à traiter et à livrer. On parle bien de logistique industrielle ici, puisque le site de production sert également à la logistique de l'entreprise.

Façade Ouest du bâtiment principal de Macocco Vitrages, S. Gabilan, Oct. 2019

Observation 2 : L'État des entrepôts

Un état variable du bâti logistique

Nous avons également remarqué que l'état matériel des entrepôts était très inégal. Certains entrepôts sont dans un état de délabrement poussé alors que d'autres ont été rénovés il y a moins de dix ans. Nous avons tenté de classer les entrepôts en fonction de leur état matériel. Ce classement se base sur deux critères. Tout d'abord, l'état du bâti, c'est-à-dire les matériaux utilisés et leur état de dégradation. Ensuite, elle se base sur le rapport aux normes matérielles de la logistique, c'est-à-dire si l'entrepôt est adapté aux pratiques actuelles de la logistique (dispose-t-il de portes à quais ? Est-il divisé en cellules ?). Nous nous intéressons à plusieurs critères parmi lesquels : l'état et le nombre des fenêtres, l'état et les matériaux qui constituent le bâtiment, la place réservée aux camions ou encore la présence de portes à quais. Nous avons délimité les trois catégories suivantes : Entrepôts anciens, traditionnels et modernes.

	Type ancien	Type traditionnel	Type moderne
État physique	Dégradé	Délaissement modéré	Bien entretenu
Accord aux normes de la logistique	Pas aux normes	Aux normes, mais contraint par sa taille réduite ⁴⁸	Aux normes

Des entrepôts plus modernes rares

Un nombre restreint d'entrepôts peut être rangé dans la catégorie des entrepôts modernes. On y trouve généralement des portes à quais donnant accès à des entrepôts organisés en cellules. De grands espaces sont dédiés aux manœuvres et au stationnement et permettent ainsi une circulation efficace des poids lourds. Enfin, ces bâtiments plus modernes se caractérisent par leur taille supérieure à la moyenne (25.211m² en moyenne dans notre échantillon contre 10.147m² pour les entrepôts traditionnels).



Un exemple d'entrepôt moderne : Pantin Logistique

Non loin de la ZI des Vignes, Pantin Logistique est le plus grand entrepôt logistique que nous avons pu observer. Il est une exception sur le territoire d'Est Ensemble, de par sa taille, mais aussi de par ses caractéristiques matérielles. Ce gigantesque entrepôt logistique se rapproche plus des entrepôts de logistique périurbaine que de ceux que l'on peut observer en proche banlieue. Il est divisé en de nombreuses cellules, elles-mêmes réparties sur 18 halls de plusieurs étages chacun. Accessible aux camions par des portes à quais, chaque cellule constitue un espace de stockage. Les cellules situées aux étages supérieurs sont reliées à la route par des systèmes de rampes.

Un bâti logistique ancien et vétuste



Entre la porte de Bagnolet et celle de Montreuil, au niveau du n°140 de l'avenue Gallieni, on peut observer la structure de cet ancien entrepôt industriel. Il est intéressant de noter que les matériaux utilisés sont principalement le bois et la tôle. Ces matériaux ne correspondent plus aux normes de la logistique (notamment en ce qui concerne la sécurité incendie), ce qui explique pourquoi ce bâtiment va prochainement être détruit.

Un exemple d'entrepôt vétuste : entrepôt en cours de destruction, à Bagnolet

D'autres bâtiments font également face à des contraintes d'accessibilité liées au manque d'espace sur site. Ce sont les entrepôts de type ancien. C'est le cas de l'entrepôt MRC à Bondy dont la dimension de la cour intérieure ne permet pas aux poids lourds de réaliser un demi-tour en toute sécurité (cf : photos ci-dessous). Cela oblige les camions à manœuvrer, non sans danger, sur la voie publique. À l'Espace Saint-Germain, sur les hauteurs de Romainville, ce sont les quais qui ne sont pas adaptés à l'accueil de camions, comme on peut le voir sur la photo de droite. Abîmés et trop hauts, les camions se contentent de la cour pour décharger leurs marchandises. On considère donc comme ancien, les entrepôts ne disposant pas d'accès optimal pour les camions et camionnettes, mais aussi construits avec des matériaux inadaptés à la logistique d'aujourd'hui.



Des exemples de bâtiments logistiques anciens : à Gauche MRC à Bondy et à droite Espace Saint-Germain à Romainville.

Les entrepôts traditionnels : un entre-deux

Les entrepôts de la catégorie traditionnelle se caractérisent par un état matériel dégradé, sans toutefois perturber l'activité logistique. Leurs matériaux de construction sont certes anciens, mais ces entrepôts sont généralement mieux adaptés au trafic des poids lourds que la catégorie précédente, mais ne disposent pas d'infrastructures optimisées comme des portes à quai.

Un entrepôt de type traditionnel : Colimonde à Noisy-le-Sec



Concernant son aspect physique, on peut noter sa peinture déteinte et son architecture générale qui laisse à penser que ce bâtiment n'est pas récent. Cependant, l'entrepôt n'est pas en état de délabrement. Sa structure semble correspondre aux pratiques générales de la logistique d'aujourd'hui : les portes permettent de donner un accès aux camions vers un hangar dans lequel les marchandises sont ensuite rangées dans de hautes étagères. Ce qui fait défaut à cet entrepôt, c'est plutôt sa taille moyenne qui ne correspond pas aux standards de la logistique. Ses dimensions ne permettent pas, par exemple, la mise en place de quais de déchargement, ce qui fait que les marchandises doivent parfois être déchargées depuis la cour.

État matériel et répartition spatiale

Après avoir entrepris de classer les entrepôts en fonction de leur état matériel, nous avons observé la répartition spatiale des entrepôts en fonction de ce facteur.

Figure 5 - Répartition des entrepôts observés en fonction de leur état matériel
Réalisation : C.MARION, T.HALADJIAN, sous QGIS, Décembre 2019

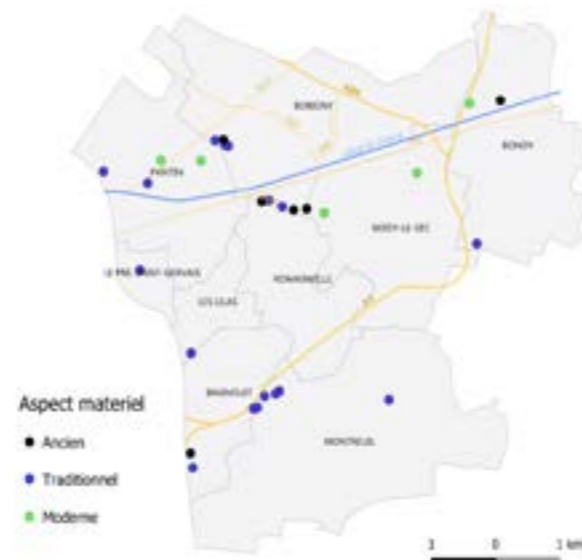
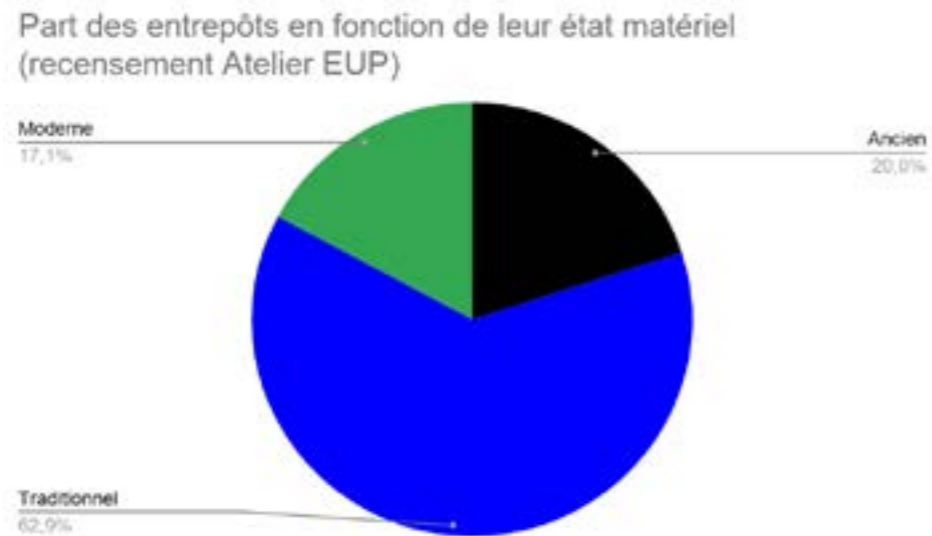


Figure 6 - Part des entrepôts en fonction de leur état matériel
Réalisation : J. LE BIHAN, Janvier 2020

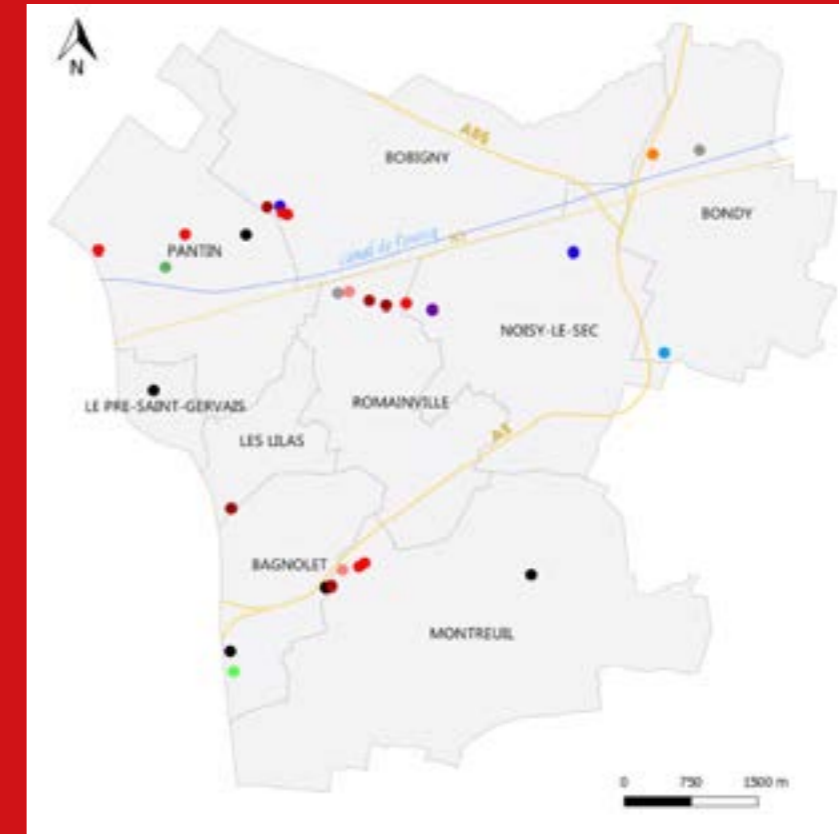


La majorité des entrepôts sur le territoire d'Est Ensemble entrent dans la catégorie des entrepôts traditionnels. Ces derniers forment 52,9% du total des entrepôts observés. L'étude de la répartition spatiale des entrepôts en fonction de leur appartenance à une catégorie de la typologie matérielle (carte ci-dessus) nous démontre deux faits. D'une part, le sud du territoire est dominé par les entrepôts de la catégorie traditionnelle. Cet espace correspond à d'anciens foyers industriels ayant subi plus fortement la désindustrialisation (Montreuil et Bagnolet tout particulièrement). D'autre part, les entrepôts modernes se trouvent principalement dans la plaine de l'Ourcq, le long du canal du même nom. C'est une zone très bien desservie par les réseaux de transports et concernée par les mesures de sauvegarde de l'activité logistique de la part de l'EPT.

Observation 3 : Les activités logistiques des entrepôts

Un commerce de gros très présent

Figure 7 - Position des entrepôts en fonction du type d'activité



Réalisation : C. Marion et T. HALADJIAN, sous QGIS, Décembre 2019

Que les entrepôts se situent dans les poches logistiques ou non, le type d'activité économique est très varié. La carte, ci-dessus, classe les entrepôts observés en fonction des activités déclarées et classifiées selon les codes NAF. Sur les 34 entrepôts recensés, on dénombre onze catégories d'activités différentes. Celles-ci peuvent être regroupées en cinq grandes catégories :

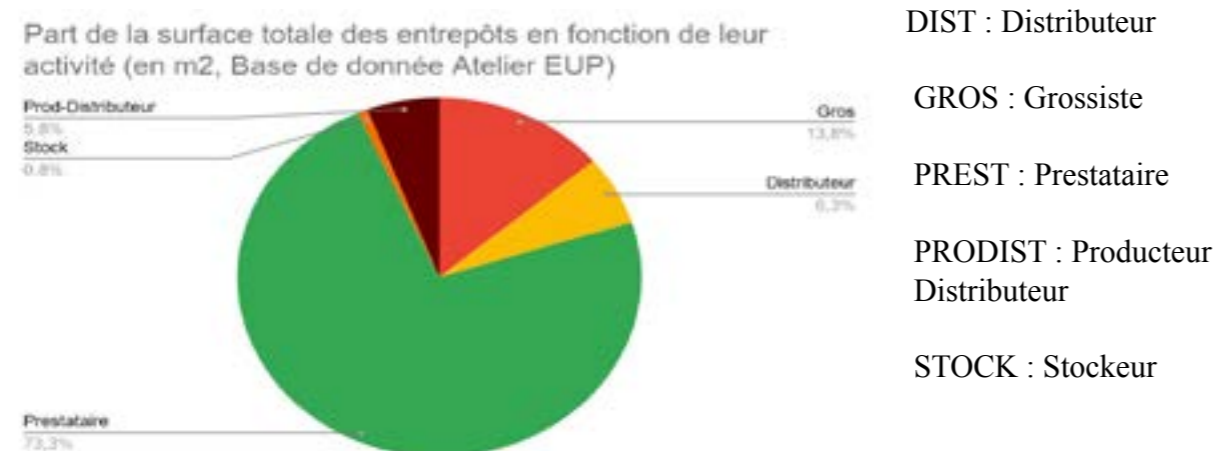
- Le chargeur : émet une commande de livraison de marchandise
- Le producteur-distributeur : produit la marchandise qui va être livrée.
- Le distributeur : stocke et transfère la marchandise vers des commerces.
- Le prestataire logistique : prends en charge la logistique en lieu et place du chargeur.
- Le grossiste : vend des marchandises aux commerçants, pratique le stockage.

Figure 8 - Part des entrepôts en fonction de l'activité de leurs occupants



Réalisation : J. LE BIHAN, Janvier 2020

Figure 9 - Part de la surface totale des entrepôts en fonction de leur activité (en m²)



Réalisation : J. LE BIHAN, Janvier 2020

L'activité des entreprises de gros, avec plus de 44% de l'activité totale recensée, représente l'activité la plus importante à l'échelle de ce territoire⁴⁹. Les activités de production-distribution et de stockage, souvent liées à la logistique industrielle, sont moins présentes, mais constituent à elles deux près de 14% de l'activité logistique sur le territoire. Pourtant, ce constat est contradictoire avec

⁴⁹ Dans cette catégorie, on trouve sur le territoire d'Est Ensemble, des entreprises de gros alimentaire (8,7%), des grossistes en biens d'équipements (17,4%), et en produits industriels.

les données de l'APUR qui évoquent une tendance plus forte de la logistique industrielle⁵⁰. On peut expliquer la différence entre les résultats par une différence de définition du concept de logistique industrielle.

Portes à quais des Boucheries d'Ile de France à Romainville



S. Gabilan, Nov. 2019

Remarque : Les BIF sont un exemple de la logistique industrielle que l'on peut trouver sur le territoire d'Est Ensemble. L'entreprise, sur son site de Romainville, transforme des denrées alimentaires, puis les stocke avant de les livrer.

À propos de la surface occupée par les différentes activités logistiques, la répartition est toute autre. En effet, les prestataires occupent le plus de mètres carrés sur le territoire (277.954 m² dans notre base de données).

À l'inverse, l'activité de gros, qui occupait 44,1% des entrepôts du territoire, n'occupe plus que 13,8% de la surface totale des entrepôts. Cela s'explique par le fait que les prestataires occupent les plus grands du territoire comme Pantin Logistique (155.000m² total) et Novatrans (89.980m² au sol). La taille moyenne des entrepôts pratiquant le commerce de gros ou la logistique industrielle (stockage et/ou production-distribution) est plus petite que celle des entrepôts de prestataires. On remarque, du reste, que les entrepôts de commerce de gros sont assez dispersés sur le territoire. Il semblerait que cette activité ait moins le besoin de se concentrer dans l'espace.

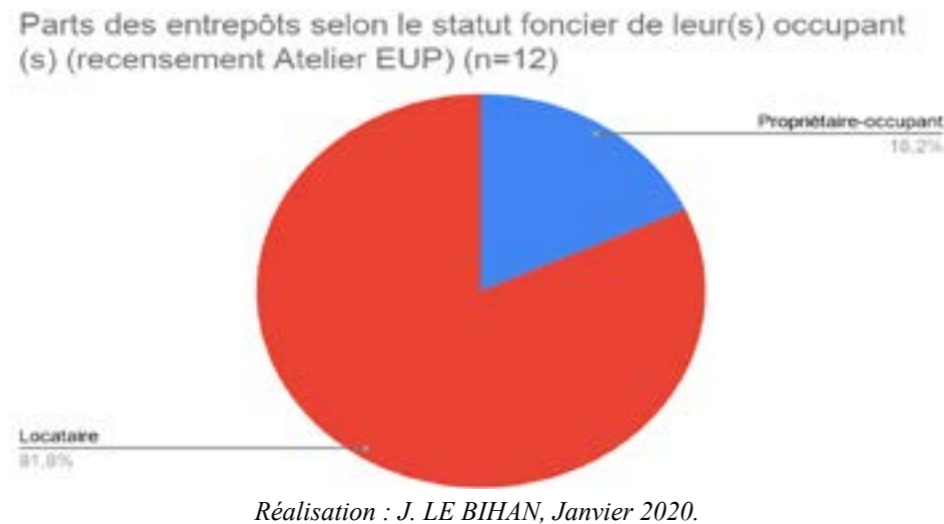
Figure 10 - Taille moyenne des entrepôts en fonction de leur activité

	Surface Moyenne (en m2)
Distributeur	5937
Prestataire	36137
Logistique industrielle	7367
Grossiste	9662
Stock	2720

Observation 4 : Une majorité de petits propriétaires

Qu'en est-il de la situation de la propriété de l'immobilier logistique à Est Ensemble ? Le graphique ci-dessous représente la part des entrepôts dont le propriétaire est aussi l'occupant et la part dont l'occupant est locataire. Il est important de préciser que les données employées pour construire ce graphique ne correspondent pas à l'ensemble des entrepôts que nous avons visités. Nous avons pu recueillir ces informations sur seulement 24 entrepôts. On trouve, dans cette base de données réduite, autant d'entrepôts issus de poches logistiques que d'entrepôts dispersés.

Figure 11 - Parts des entrepôts selon le statut foncier de leur(s) occupant(s) (n =12)



On remarque qu'une majorité des entrepôts est occupée par des locataires (81,6% d'entre eux), ce qui est courant dans la logistique. Ce graphique ne traduit en revanche pas l'identité du propriétaire, s'agit-il de petites SCI ou de grandes firmes ? Nous pourrions partiellement répondre à cette question, par la suite, en nous focalisant sur la Zone industrielle des Vignes.

Un cas intéressant de petite entreprise propriétaire d'entrepôts à Est Ensemble est celui de la SARL Bacchus. Elle possède deux entrepôts situés dans la Zone industrielle des Vignes. Elle les loue à Ravet et Lagotrans, des entreprises de stockage industriel. Il se trouve que la SARL Bacchus travaille également directement dans le domaine de la logistique. Située dans la Zone industrielle des Vignes, l'entreprise s'est spécialisée dans la distribution de prêt-à-porter.

Figure 13 - Part des SCI propriétaires des entrepôts de la ZI des Vignes recensés par Est Ensemble (66 entrepôts)



Réalisation : J. LE BIHAN, Janvier 2020

La base de données fournie par Est Ensemble nous permet d'avoir accès au nom des entreprises propriétaires de 66 des 272 entreprises présentes dans la Zone industrielle. On remarque en premier lieu le grand nombre de Société Civile Immobilières (SCI) propriétaires. On dénombre quinze SCI-propriétaires différentes. Le graphique ci-dessus recense les sept possédant le plus d'entrepôts. Une d'entre elles semble être plus importante que les autres : la SCI des Vignes, qui possède 38,5% des entrepôts (soit 25 entrepôts).

Les grands propriétaires semblent assez rares dans cette poche logistique, bien que l'on trouve à proximité directe, Pantin Logistique, propriété de CBRE, un investisseur immobilier international.

- **Observation 1 :** Répartition inégale des entrepôts sur le territoire. Deux poches logistiques concentrent une majorité de l'activité, le reste est spatialement dispersé.
- **Observation 2 :** Hétérogénéité de l'état des entrepôts. Si quelques entrepôts sont adaptés aux normes de la logistique, une majorité est en mauvais état.
- **Observation 3 :** Un secteur d'activité partagé entre les grossistes et les prestataires. Une majorité d'établissements pratiquent le commerce de gros, mais les prestataires occupent une plus grande surface.
- **Observation 4 :** Une majorité de petites propriétaires. Dans la Zone Industrielle des Vignes, de nombreuses SCI sont propriétaires de quelques entrepôts chacune.

Les observations recensées précédemment nous permettent d'affirmer la diversité de l'immobilier logistique présent sur le territoire d'Est Ensemble. Elles nous permettent aussi de constater quelques tendances dominantes. Cependant, mis à part les un des autres, les différents critères d'observation (État matériel, activité, taille et propriétaire) ne nous permettent pas de cerner précisément les enjeux de la logistique de proche banlieue.

B/ Typologie des entrepôts

Pour aller plus loin dans l'étude de la logistique en proche banlieue, nous avons établi une typologie à partir des trois critères : l'état matériel des entrepôts, l'activité économique et le statut des propriétaires des bâtiments.

Critère matériel	Entrepôts anciens	Entrepôts traditionnels	Entrepôts modernes		
Critère fonctionnel	Distributeurs	Grossistes	Prestataires logistiques	Producteurs-distributeurs	Stockeurs
Critère immobilier	Occupant propriétaire	Occupant locataire			

Croisement des critères

Figure 14 - Part des entrepôts en fonction de leur état et de leur activité

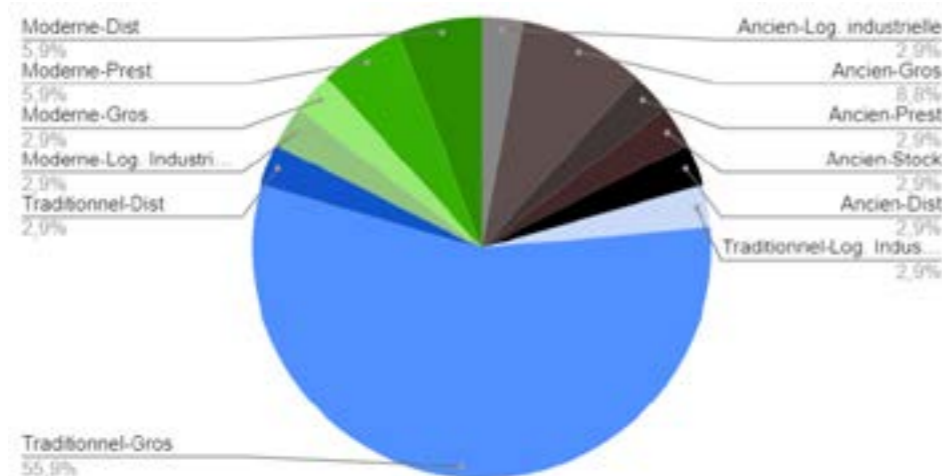
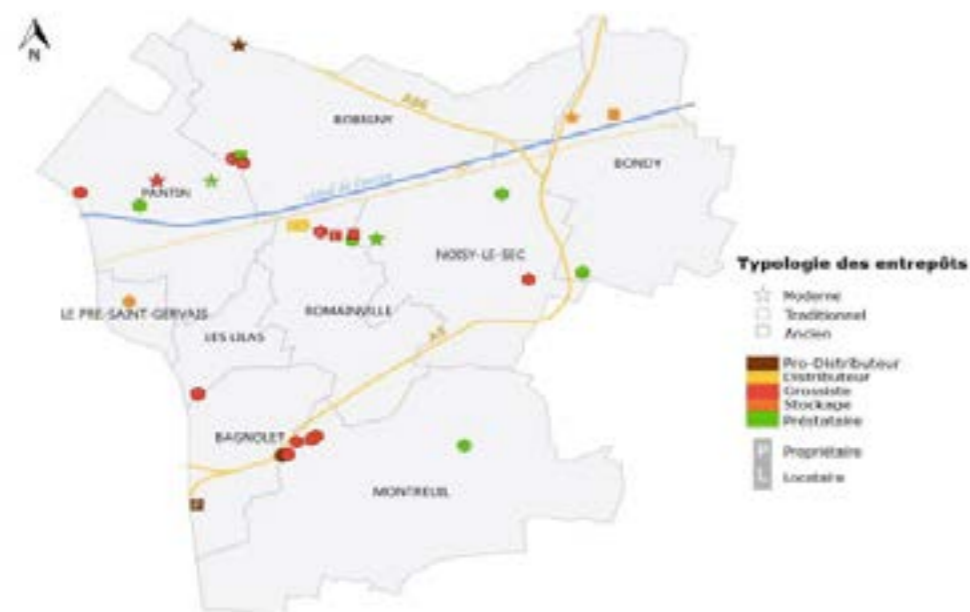


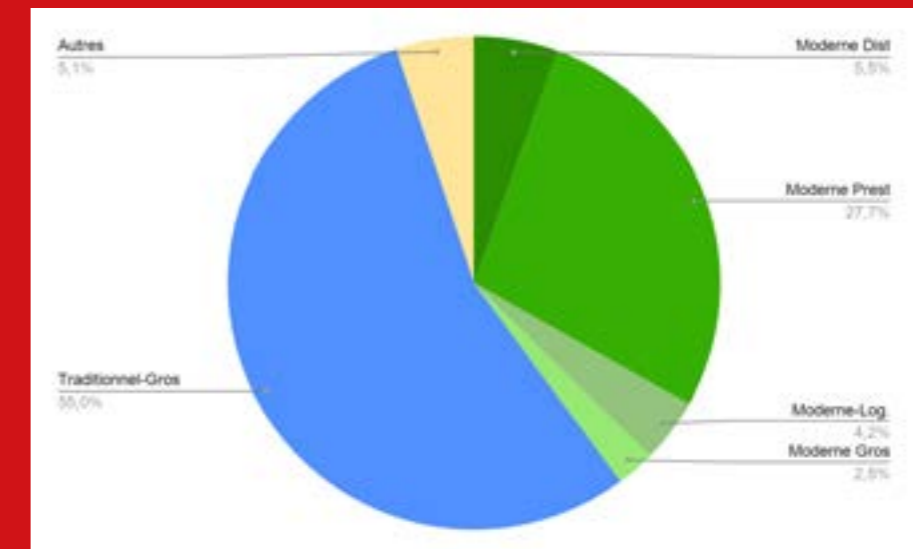
Figure 15 - Représentation cartographique de l'état des entrepôts à Est Ensemble

Réalisation : C.MARION, T. HALADJIAN, sous QGIS, Janvier 2020.



Ce graphique⁵¹ représente la part des entrepôts en fonction de leur état et de leur activité dans notre base de données. Une part importante des entrepôts est à la fois rangée dans la catégorie des entrepôts traditionnels et dans la catégorie des grossistes (55,9% d'entre eux). Cette catégorie des entrepôts traditionnels est aussi la moins variée en ce qui concerne les activités que l'on y trouve. On ne trouve par exemple aucun prestataire ni aucun stockeur dans les entrepôts traditionnels. Il est plus difficile de donner des tendances en ce qui concerne les activités dans les entrepôts anciens et modernes. On remarque cependant qu'il y a une proportion trois fois plus grande de grossistes que de toutes les autres activités dans les entrepôts anciens (8,8% contre 2,9%).

Figure 16 - Part des entrepôts en fonction de leur état et de leur activité (en m² de surface au sol)



Réalisation : J. LE BIHAN, Janvier 2020.

En tenant compte cette fois de la surface des entrepôts plutôt que leur nombre, les tendances que nous avons observées précédemment sont confirmées. Les entrepôts traditionnels pratiquant le commerce de gros occupent 55% de la surface recouverte par les entrepôts. Étudier les surfaces plutôt que le nombre d'entrepôts nous permet aussi de voir plus clair sur les graphiques dans la catégorie des entrepôts modernes. Enfin, les entrepôts anciens n'apparaissent pas dans le graphique, leur petite taille moyenne fait qu'ils ne représentent en fait qu'une très petite part de la surface occupée par les entrepôts. Les entrepôts anciens occupés par des grossistes correspondent par exemple à 1% de la surface occupée par les entrepôts recensés.

51 Il a été impossible de croiser ces données au critère immobilier (propriétaires, locataires, etc.) du fait du manque d'informations concernant notre base de données.

- Dans le détail des catégories

Type matériel	Ancien					Traditionnel			Moderne			
Type activité	DIST	GROS	PREST	LOG-IND	STOCK	LOG-IND	GROS	DIST	LOG-IND	GROS	PREST	DIST
Quantité	1	3	1	1	1	1	19	1	1	1	2	2
Surface au sol	0,17 ha	0,42 ha	0,35 ha	0,28 ha	0,27 ha	0,33 ha	20,8 ha	0,13 ha	1,6 ha	0,96 ha	10,4 ha	2,08 ha

Le tableau ci-dessus permet de rendre compte de la répartition des activités en fonction de l'état matériel des entrepôts. Dans les entrepôts anciens, on remarque que le commerce de gros prend une place importante. C'est cependant la catégorie d'entrepôt qui présente le plus de diversité dans ses activités. En ce qui concerne les entrepôts traditionnels, l'importance du commerce de gros en nombre d'entrepôts comme en termes de surface occupée est confirmée. Enfin, il semble que les prestataires ont une place importante dans les entrepôts modernes. La grande surface recouverte par cette activité dans ce type d'entrepôt s'explique par les dimensions imposantes de Pantin Logistique (avec ses 94.600m² au sol).

Une logistique adaptée à certains besoins

Les résultats que nous avons obtenus semblent nous indiquer que la logistique sur le territoire d'Est Ensemble ne répond pas aux besoins de la logistique actuelle. Tout d'abord, un grand nombre d'entrepôts ne sont pas dans un état matériel optimal. Par exemple, ils n'ont souvent pas la capacité d'accueillir un camion au niveau d'une porte à quai. Les entrepôts traditionnels, les plus nombreux sur le territoire, en sont majoritairement incapables. De plus, les activités dominantes dans ces entrepôts semblent elles aussi, s'éloigner de la norme des grandes zones logistiques situées dans le périurbain. Alors que le périurbain est essentiellement confronté à une activité de prestataires d'une logistique externalisée pour le compte de grands clients, en proche banlieue, c'est le commerce de gros qui prend une place très importante. Enfin, un modèle économique de la logistique industrielle subsiste et s'inscrit sur ce parc immobilier logistique de petite et moyenne taille, aux côtés de l'activité de gros.

Cette logistique, qui semble propre à la petite couronne parisienne, se maintient, elle s'ancre même sur le territoire. De petites entreprises maintiennent leur activité dans ce bâti qui est adapté à leur modèle économique. C'est le cas de Macocco Vitrages basé à Bagnolet. Il s'agit d'un cas intéressant puisque l'entreprise a récemment entrepris la rénovation de ses locaux. Cette décision démontre bien le fait que l'entreprise a une volonté de rester présente en proche banlieue, en investissant dans son bâti. Ce maintien de la logistique traditionnelle en proche banlieue peut aussi être constaté dans la Zone industrielle des Vignes. Si on y trouve des entrepôts qui sont certes en mauvais état, on ne trouve en revanche, qu'une infime minorité d'entrepôts vacants.

Ces PME trouvent en fait d'autres avantages aux entrepôts de ce territoire qui compensent les problèmes liés à la vétusté du bâti. D'une part, le territoire est très bien desservi par les axes routiers et est proche de Paris, c'est donc une localisation stratégique pour eux. Ce territoire peut également faire bénéficier à certaines entreprises de son image d'espace anciennement industrialisé. À Bagnolet, Les Fils de J. Georges produisent du bois de placage dans l'usine qui les produisait déjà il y a 100 ans selon une méthode traditionnelle unique. Dans ce cas, produire en proche banlieue confère un gage de qualité et d'ancienneté. Enfin, si l'état matériel des entrepôts est généralement mauvais, ce n'est pas un critère qui préoccupe particulièrement les occupants de ces bâtiments. Au contraire, le mauvais état des entrepôts, et donc leur prix de location accessible, est un avantage pour les PME disposant de ressources financières limitées.

Pour conclure cette première partie, il est nécessaire de revenir sur notre hypothèse de départ : "Le parc logistique d'Est Ensemble est peu attractif et inadapté aux besoins et aux normes de la logistique." Tout d'abord, nous avons constaté qu'une partie de la logistique semblait ne pas correspondre aux normes de la logistique telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui. Le parc logistique d'Est Ensemble peut s'apparenter à l'héritage d'une époque industrielle révolue. À l'exception de quelques sites modernes comme Pantin Logistique ou Novatrans, le parc logistique sur le territoire est vieillissant et souvent plus aux normes.

La littérature scientifique témoigne d'un changement de modèle pour la logistique : les entreprises fonctionnent en flux tendus, l'activité de stockage coûtant trop cher, et la majorité d'entre elles externalisent leur part logistique en sous-traitant cette activité à des prestataires spécialisés. On trouve aussi dans cette littérature, de nombreuses références au développement du e-commerce et à ses enjeux intensifiés de livraison du "dernier kilomètre". Nous n'avons pourtant pas observé ces phénomènes à Est Ensemble. Au contraire, nous y avons principalement vu des entrepôts de petites tailles, dont les propriétaires et locataires sont souvent des PME, et dont une bonne part gère leur logistique en interne. Aussi, on y observe une forte proportion de logisticiens industriels et d'activité de stockage. Il y a donc un décalage entre les pratiques contemporaines de la logistique et celles observées sur notre territoire. Cela est peut-être dû en partie au manque de littérature sur le sujet de cette logistique intermédiaire, encore trop méconnue.

Enfin, l'hypothèse formulée soulève la question des besoins actuels de la logistique. Si nous nous sommes, de notre côté, basés sur les normes qui existent dans la logistique afin de déterminer si un entrepôt était adapté ou non, ce questionnement n'est pas forcément le même du côté des acteurs de la logistique. En effet, bien qu'en retard sur les normes actuelles, une logistique demeure sur le territoire d'Est Ensemble. Les logisticiens qui s'y trouvent, n'émettent pas l'envie de partir et semblent y trouver leur compte. Si les infrastructures ne sont pas adaptées à la pratique d'une certaine logistique moderne, elles sont toutefois adaptées à l'activité logistique de ces petites entreprises.

II Un marché immobilier en évolution : tendances et acteurs

Rappel de l'hypothèse 2 : Dans le contexte actuel de forte pression foncière et d'une localisation convoitée, la diversité des logiques d'acteurs complexifie les conditions du maintien ou de l'implantation de la logistique.

Pour comprendre le fonctionnement et les stratégies foncières adoptées par les différents acteurs de la logistique, il nous semble important de recontextualiser nos premières observations. En effet, la logistique par définition, s'organise et évolue autour de flux. Appréhender cette activité en tant que système dynamique est donc essentiel pour une lecture éclairée des phénomènes visibles sur le territoire d'Est Ensemble.

Le marché immobilier logistique évolue et une double logique se met en place entre les promoteurs et les investisseurs, dont la part de marché s'accroît⁵². Historiquement, le modèle dominant était la gestion de l'activité logistique en interne. Elle fut ensuite externalisée, avec des logisticiens "3PL" chargé de l'ensemble de la gestion de la chaîne logistique, de la construction à la gestion des entrepôts. Enfin, plus récemment, l'immobilier logistique est devenu un produit d'investissement, donnant lieu à la stratégie immobilière du lease-back : les logisticiens revendent leurs entrepôts (neufs comme existants) à des investisseurs, pour en devenir simples locataires.⁵³

Ainsi, nous avons voulu analyser les précédentes observations, en les croisant avec les mutations de l'immobilier logistique. Nous mettrons en avant dans un premier temps trois formes distinctes de dynamique immobilière et leurs répercussions sur le territoire d'Est Ensemble. Dans un second temps, nous évoquerons les enjeux de ce marché à travers la question de la rentabilité foncière.

A/ Une dynamique immobilière à trois vitesses

Dynamique 1 : Les entrepôts avec une logistique internalisée entre pérennisation et vulnérabilité

On observe majoritairement sur Est Ensemble, des PME pratiquant une logistique internalisée, dans des entrepôts anciens et de petite taille et surtout destinés à une activité de stockage. Dans ce cas, la même entreprise est en charge de la production, du stockage et de la livraison.

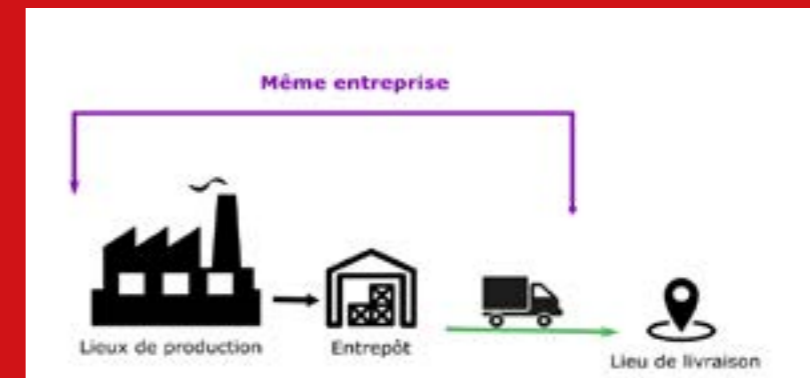
Ce type de logistique est fréquemment associé à l'activité de petits industriels ou artisans. Il s'agit essentiellement ici de logistique industrielle et de logistique de gros. Les entrepôts peuvent être la propriété de l'entreprise, ou appartenir à de petits propriétaires qui investissent.

Globalement, ce type d'entrepôts, de petite et moyenne taille, se maintient et on observe peu de mouvement, du fait d'une faible concurrence sur ce foncier, adapté essentiellement aux besoins de ces PME. Néanmoins, cette catégorie est rendue vulnérable par la vétusté des sites, et le renouvellement urbain. Nous avons pu en effet, dans notre travail de terrain, repérer une corrélation entre ce type de logistique, une relative vétusté ainsi qu'une petite taille des entrepôts.

52 Nicolas, Raimbault. "Portrait d'entreprise. Les firmes de l'immobilier logistique – 2. Prologis : « Local partner to global trade ». Une firme intégrée et globale dans l'immobilier logistique ", *Flux*, vol. 93 - 94, no. 3, 2013, pp. 91-103.

53 Nicolas, Raimbault. "L'émergence d'une industrie immobilière logistique ", 2016 in Dablanc, L., Frémont, A. (dir.), *La métropole logistique*, Paris, Armand Colin, pp. 253-269.

Figure 17. Dynamique 1: logistique internalisée, entre pérennisation et vulnérabilité



• La dynamique de logistique internalisée à travers des exemples de notre terrain

Cette dynamique se retrouve typiquement dans un tissu dense, parfois regroupé dans un même secteur comme sur la rue Jean Lolive à Bagnole où de petites entreprises artisanales vont gérer leur logistique en interne. Sur les communes des Lilas, Bagnole, Romainville, qui ne comportent que des sites de petite taille (de 300 à 4000 m²), sur les 10 entrepôts que nous avons pu visiter, 7 sont non rénovés et/ou vont bientôt déménager.

Sur Pantin et Bobigny, l'exemple le plus parlant est celui de Raboni. C'est le plus petit site logistique (16 600 m²) recensé de ce terrain, en dehors de la Zone industrielle des Vignes. Il correspond parfaitement au modèle de logistique internalisée. En effet l'entrepôt sert de stockage de matériaux pour le secteur du bâtiment, qui sont ensuite vendus, l'entreprise Raboni gérant toutes les étapes de la chaîne logistique.

C'est également le cas à Bondy, où le plus petit entrepôt visité est géré par le chargeur qui en est aussi propriétaire, ici MRC, une entreprise de construction. Il se distingue également par un manque d'entretien, un stockage à même le sol et la faiblesse des accès (entrée unique, pas de quais). Il est directement menacé par la ZAC des Docks de l'Ourcq.

Cependant, nous pouvons voir la pérennisation de la logistique internalisée à travers l'exemple de Macocco Vitrages à Bagnole. En effet, l'entrepôt de stockage attenant à cette entreprise a été rénové récemment, signe de confiance dans le maintien de l'activité.

Cette dynamique immobilière est à la fois la plus ancienne et la plus représentée sur notre terrain. Bien que pérenne, ce parc immobilier est menacé du fait d'un manque d'entretien, de l'âge avancé du bâti, du déclin des activités productives sur le territoire et d'une accessibilité limitée dans un tissu urbain dense.

Cependant, nous avons pu voir que les entrepôts associés à une activité de production sont en meilleure position. Quand l'entreprise à laquelle ils sont associés se maintient, c'est par exemple le cas d'un artisanat de niche avec des productions uniques, cela assure ensuite une activité logistique interne pérenne. Les petits entrepôts se maintiennent sur Est Ensemble, du fait d'un ancrage de l'activité sur le territoire, du peu de concurrence sur le secteur de la logistique industrielle et d'un foncier adapté uniquement à ce genre d'activité. Les PME qui pratiquent cette logistique internalisée n'ont donc globalement aucun intérêt à externaliser cette activité, car situées à proximité immédiate de Paris intra-muros, soit une localisation idéale pour la livraison de leurs clients.

Dynamique 2 : Une logistique externalisée de transition en cours de redynamisation

Nous avons également vu sur le terrain des sites avec une logistique externalisée avec des entreprises qui confient leur activité logistique à des prestataires. En effet, certains sites servent les besoins de grandes firmes qui externalisent leur logistique. Ces acteurs, bien que peu représentés, voient leur parc immobilier logistique se moderniser. Cette modernisation traduit le potentiel que certaines firmes et prestataires projettent sur ces entrepôts pour servir de lieu de transition entre les entrepôts périurbains et les lieux de distribution urbaine, avec une activité de stockage de courte durée, voire de cross-dock (stockage de moins de 24 heures).

L'arrivée de ces nouveaux acteurs et la modernisation de certains entrepôts traduisent une redynamisation du parc immobilier logistique sur le territoire d'Est Ensemble. C'est une dynamique qui peine à trouver sa place et semble encore se trouver dans une phase d'expérimentation.

Figure 18 - Dynamique 2 : Logistique externalisée, des entrepôts en transition en redynamisation



Réalisation : V. CARRAUD, Janvier 2020

Nous avons pu identifier trois cas de figure distincts symptomatiques de cette situation. La distinction réside dans la source des investissements dont bénéficient les entrepôts. Le premier cas de figure, c'est celui d'un investissement réalisé par le logisticien qui bénéficie d'une garantie de pérennité de son activité, car il travaille pour le compte d'une grande entreprise. Le deuxième, c'est celui d'une modernisation des entrepôts réalisée par le transporteur, qui contrairement aux petites PME de la première dynamique, est un prestataire de plus grande envergure, présent à l'échelle nationale. Enfin, le troisième cas de figure, c'est celui d'un investissement fait par une grande firme internationale qui investit dans la rénovation de site existant.

• La dynamique de logistique externalisée à travers des exemples de notre terrain

Premier exemple : Transports Prevost, Bondy

Le groupe Prévost est un logisticien, présent essentiellement en Île-de-France et prestataire pour le compte de Leroy Merlin. Son site de Bondy est en cours de reconstruction. Le groupe Prévost continuera à travailler avec ce même chargeur. L'entrepôt servira d'étape de transition entre deux sites logistiques, celui de Seine-et-Marne (Collégien et Réau) et le magasin de Paris Daumesnil. Ainsi, il pourra capitaliser sur la localisation idéale de ce site à proximité d'une sortie de l'autoroute A3. Leroy Merlin a une garantie pour la pérennité de l'activité de ce logisticien, ce qui lui a permis d'entreprendre



Photographie : A. BARO, octobre 2019

Transport Prévost, Bondy

- Prestataire logistique de Leroy Merlin
- État vétuste, pas de rénovation depuis sa construction (années 1970). Reconstruction prévue courant 2020.
- Investissement grâce à une garantie de pérennité donné par le client
- Une étape de transition de la marchandise entre les sites logistiques de Grande Couronne et la destination finale

Deuxième exemple : Heppner, Noisy-Le-Sec

Heppner est une entreprise de transport qui s'est développée à l'échelle internationale. Sur notre territoire, elle possède un entrepôt à Noisy-Le-Sec, utilisé pour du stockage de courte durée dont du cross-docking (stockage de moins de 24 heures). Le site est en bon état. Il a bénéficié d'un plan de relance du parc initié en 2015 par le groupe Heppner, avec 20 millions d'euros investis dans dix chantiers stratégiques. Cependant, son activité logistique est compromise du fait d'un accès de plus en plus difficile pour les camions, les voiries alentour étant réaménagées de façon à laisser de moins de place au trafic routier. Heppner a cependant annoncé à la ville de Noisy-le-Sec que le site restera pour l'instant actif, et prévoit d'y développer des bâtiments administratifs.



Heppner, Noisy-Le-Sec

- Activité: camionnage, stockage (dont cross-docking)
- État: entretenu, bénéficie d'un plan d'investissement
- Pérennité de l'activité : menacée, car difficulté grandissante d'accès pour les camions.

« Sur Noisy, on a une activité logistique qui vivote, on se demande si on pourra la garder là »⁵⁴

Troisième exemple : Pantin Logistique

Le site de Pantin Logistique se distingue sur Est Ensemble, par sa grande taille, avec 155 000 m² de surface et ses cellules sur deux niveaux. D'après plusieurs personnes rencontrées sur le terrain (employés du site, directeur de Veolog); il appartient au groupe CBRE, un groupe multinational de conseil en immobilier d'entreprise et investisseur. Il possède, mais ne gère pas ce site, qui est donc loué à des prestataires qui gèrent son exploitation. Ce type d'investisseur est rare à Est Ensemble. Il a pu s'implanter dans le territoire en bénéficiant de la rénovation d'un grand site déjà existant, Pantin Citrail.

Photographie : S. APAU, novembre 2019



Pantin Logistique

Une taille importante pour le territoire

Une présence de l'investisseur CBRE dans le capital selon nos interlocuteurs

Rénovation en 2006

Photographie : C. MARION, Octobre 2019

Ces sites sont donc des lieux d'expérimentation d'une logistique de transition, entre de grandes zones logistiques en grande couronne et les lieux de distribution dans le cœur de la métropole. Nous avons ici, à faire à de grandes enseignes, qui ont saisi le potentiel de ces entrepôts dans le cadre d'une réorganisation de leurs flux de marchandises et d'un parc immobilier qui tend à se moderniser. Nous avons néanmoins pu voir que la situation géographique jouait un rôle important dans la vitalité des entrepôts. Nous avons ainsi des sites idéalement placés pour occuper une place de transition dans la supply chain de chargeurs, et d'autres qui, malgré les qualités matérielles de leurs infrastructures, sont menacés du fait d'une localisation défavorable à une activité logistique.

Dynamique 3 : Le développement d'un parc logistique moderne compromis dans un contexte de forte pression foncière

Figure 20 - Dynamique 3 : Le développement d'un parc logistique moderne compromis dans un contexte de forte pression foncière



Réalisation : V. CARRAUD, Janvier 2020

De grandes firmes internationales de logistique s'installent le plus souvent en grande couronne, où le foncier est disponible et abordable. Ces acteurs récemment arrivés sur le marché immobilier de la logistique, dans les années 2000, cumulent parfois plusieurs métiers (à la fois investisseurs, aménageurs, promoteurs, etc.). Aujourd'hui, les entrepôts sont en Europe, les biens d'immobilier commercial les plus recherchés, ce qui explique l'intérêt croissant des investisseurs financiers, qui sont sur ce marché principalement pour un retour sur investissement.

L'offre foncière présente sur Est Ensemble n'est pas adaptée au modèle économique de ces investisseurs. En effet, ils sont spécialisés dans la réalisation de grandes plateformes périurbaines et ont des difficultés à s'insérer sur le marché immobilier de la petite couronne. On trouve principalement des petites surfaces, ce qui rend les économies d'échelles induites par le développement d'un grand site impossible. L'opération ne sera bien souvent pas rentable et cette dynamique de financiarisation de la logistique est ainsi difficile à mettre en œuvre sur le territoire d'Est Ensemble. La petite couronne est difficilement compétitive sur ce modèle économique, face aux territoires périurbains, elle disposera de toujours moins de fonciers et d'une accessibilité plus contrainte. L'alternative envisageable pour attirer ces investisseurs serait néanmoins de se démarquer sur des espaces plus petits, et intervenants comme une dernière étape de transition dans la supply chain.

Sur Est Ensemble, une dynamique immobilière à trois vitesses :

1. Une logistique internalisée par des PME, qui est surreprésentée, mais qui reste globalement menacée.
2. Des sites au service des besoins de « grosses firmes » qui externalisent leur logistique. Pour elles, ces lieux disposent d'un potentiel de transition entre les entrepôts périurbains et les lieux de distributions en cœur d'agglomération.
3. Une logistique financiarisée, avec de grandes plateformes logistiques, qui ne trouve pas sa place dans ce contexte de forte pression foncière. Ce parc immobilier ne correspond pas au modèle économique de ces acteurs privés.

B/ Rentabilité foncière et immobilière : Une localisation convoitée dans un contexte de forte pression foncière

Nous avons identifié des dynamiques immobilières à Est Ensemble, qu'il faut maintenant remettre dans le contexte d'un marché foncier en mutation et du récent développement d'un marché de l'immobilier logistique.

1/ Un marché foncier difficile à pénétrer pour les investisseurs

Le marché des entrepôts transformé au cours des années 2000 en une branche à part de l'activité immobilière. Celle-ci est dominée par de grandes sociétés internationales spécialisées dans l'immobilier logistique et exerçant souvent plusieurs métiers à la fois, ceux d'investisseurs et de développeurs. L'arrivée de ces grandes firmes sur le marché de la logistique vient complexifier le jeu d'acteurs.

Cette mutation de la logistique, avec l'arrivée des phénomènes d'externalisation et de financiarisation, a un impact sur le territoire. Cela a conduit à un desserrement logistique, du fait d'un parc de Petite Couronne en partie obsolète qui peine à s'inscrire dans les logiques des nouveaux acteurs. Un paradoxe apparaît alors : les groupes d'immobilier logistique désirent investir près de Paris, dans la zone dense, mais se retrouvent confrontés à une offre foncière ne correspondant pas à leur modèle économique à un modèle économique qui repose tout entier sur des entrepôts de grande taille.

L'exemple de Prologis est intéressant à ce sujet. Cette firme n'est pas présente sur Est Ensemble, car elle suit la tendance des investisseurs, et préfère la grande couronne où « la densité institutionnelle [...] est plus molle » que dans la zone dense de la Métropole du Grand Paris, et le foncier plus disponible. Ces investisseurs peuvent ainsi avoir une grande autonomie dans l'aménagement de ce qui devient de véritables parcs logistiques. Avant la récente émergence de ces acteurs, dans les années 2000, les promoteurs logistiques se limitent à des opérations simples, par parcelle et au sein de zone d'activités existantes.

Cependant, les promoteurs logistiques souhaiteraient être présents en petite couronne, notamment du fait de sa localisation et dans une volonté de se rapprocher des zones urbaines denses. Notre interlocuteur à Prologis a évoqué le potentiel de la zone des Vignes, sur Pantin-Bobigny, où il serait intéressant de mener un projet de grande envergure. Le problème est que cette zone est occupée par un ensemble de petits propriétaires qui ne veulent pas partir et « lâcher la poule aux œufs d'or », pour ainsi faire monter les enchères, sachant que leur bien prendra de la valeur avec le temps.

Au sein d'Est Ensemble, nous avons pu constater une différenciation entre les secteurs. Les activités logistiques qui se maintiennent sont situées le long de grands axes de transports - notamment routiers, mais sur un modèle d'entrepôts de grandes surfaces monofonctionnelles difficilement intégrable au reste de la ville. En revanche, dans le tissu urbain, de plus petits entrepôts sont menacés, car dépassés par les évolutions du marché de la logistique et des différentes normes. Le renouvellement urbain, avec le réaménagement des voiries et la construction de logements et bureaux, est également une menace.

2/ La rentabilité foncière

De plus, les petits espaces disponibles en petite couronne ne correspondent pas au modèle économique des promoteurs et investisseurs. Lors de notre entretien chez Prologis, ils nous ont par exemple expliqué qu'ils ne souhaitent pas saupoudrer leurs investissements sur des petites surfaces et préféraient les plus grosses structures.

Cela peut s'expliquer en partie par un manque de rentabilité. Le président de Virtuo, Grégory Blouin, nous a expliqué en entretien la difficulté de s'implanter en petite couronne pour les promoteurs logistiques. En effet, l'acquisition foncière y est également rendue compliquée par la présence de nombreux petits propriétaires. Et dans le cas où les investisseurs parviendraient à acquérir des terrains, l'opération engendre des coûts importants de démolition, dépollution et reconstruction.

Et bien que les promoteurs que nous avons rencontrés s'intéressent à la logistique urbaine qui leur permettra de se rapprocher de leur clientèle et d'aller vers l'objectif de zéro artificialisation de terres agricoles, in fine le ratio taille de l'entrepôt - rentabilité est défavorable, pour le cas d'Est Ensemble.

- De petits sites, peu en adéquation avec le modèle économique des promoteurs et investisseurs
- Une rentabilité faible en petite couronne, avec un prix de vente et de location deux fois plus élevé qu'en grande couronne

«Beaucoup de confrères qui veulent faire un projet dans cette zone se plantent»

Grégory Blouin, PDG de Virtuo Industrial Property

Le maintien de la logistique ne pourra donc se faire qu'à certaines conditions. Tout d'abord, il faut que les nouveaux entrepôts soient compatibles avec la vision territoriale des élus locaux, c'est-à-dire avec celle d'une ville dense et attirante de nouveaux habitants. S'ils se réintéressent à la petite couronne, les investisseurs pourraient contribuer à ce retour, à condition de développer des modèles innovants qui relèveraient plutôt d'une logique de transition et mieux insérée dans la ville, qui seraient alors plus acceptés par les décideurs publics.

Mais cela passera également par l'action publique dans l'aménagement et par un apport financier des collectivités pour permettre des innovations dans la logistique.

III

L'action publique à l'égard de la logistique

Rappel de l'hypothèse 3 : Une mise en débat public de la logistique qui a du mal à se concrétiser.

Si la logistique a longtemps été un sujet ignoré par les acteurs publics, il suscite de plus en plus l'intérêt des communes et des établissements publics territoriaux. Cependant, l'action publique sur la logistique semble avoir des difficultés à se concrétiser. Nous analyserons dans une première partie le degré d'intégration de la question logistique dans la pratique des collectivités territoriales, puis nous verrons dans une seconde partie comment les pouvoirs publics cherchent à réguler un secteur dominé par les logiques de marché. Enfin, dans une dernière partie nous appréhenderons les différentes logiques des acteurs publics et privés et tenterons d'apporter des éléments de réponse aux problèmes soulevés.

A/ Degré d'intégration du secteur logistique dans les politiques territoriales

Dans le contexte de renouvellement urbain du Grand Paris et de forte pression foncière, les communes et les intercommunalités privilégient des activités foncières plus rémunératrices sur leurs territoires, comme les logements ou les bureaux. De quelle manière est alors intégrée la question logistique dans les actions de ces collectivités territoriales ?

Nous avons eu l'opportunité de mener des entretiens avec plusieurs acteurs d'Est Ensemble : principalement des élus communaux chargés de projets urbains, mais également des membres de l'EPT Est Ensemble qui nous ont apporté un regard plus avisé sur notre sujet. Ces rencontres nous ont permis de connaître les principaux projets urbains en cours, la vision territoriale d'Est Ensemble et la place que les élus réservent au secteur de la logistique dans ces projets.

1. La vision territoriale d'Est Ensemble

L'Établissement Public Territorial Est Ensemble souhaite développer l'attractivité de son territoire et investit pour cela dans de nombreux projets d'aménagement. La plaine de l'Ourcq connaît une des dynamiques de projet d'aménagement et de renouvellement urbain les plus fortes de la métropole. Le projet d'aménagement du canal de l'Ourcq, La Plaine de l'Ourcq initié en 2007, s'inscrit dans la création du Grand Paris et résulte de l'association d'Est Ensemble avec les aménageurs Semip et Séquano Aménagement, l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) et 6 architectes urbanistes. Il s'étend sur 5 communes : Pantin, Romainville, Noisy-le-Sec, Bobigny et Bondy.

La Plaine de l'Ourcq, un lieu d'engagement de la "Fabrique du Grand Paris"



Source graphique : Atelier Parisien d'Urbanisme et Est Ensemble

Cette carte montre la localisation des projets de ZAC (en jaune), situés autour de la Plaine de l'Ourcq. Des logements et des activités de services vont y être implantés. La ZAC du Port de Pantin par exemple accueillera 20 500 m² de bureaux au sein des anciens magasins généraux, 600 logements dont 30% de logements sociaux et 4 700 m² de commerces et d'activités économiques en pied d'immeubles. De même pour la ZAC de l'Horloge à Romainville dont le programme prévoit plus de 1000 logements, 120 000 m² de bureaux, 40 000 m² d'activités et 29 000 m² de commerces. Les ZAC de la Plaine de l'Ourcq s'inscrivent également dans des projets de développement durable comme la ZAC du quartier durable à Noisy-le-Sec, la ZAC Rive de l'Ourcq à Bondy qui sera un port requalifié pour la logistique et la ZAC Eco-cité à Bobigny.

La vision territoriale d'Est Ensemble est donc orientée vers le développement économique et social et se traduit par de nombreuses actions afin de répondre aux besoins de la population. Mais comment sont prises en compte les activités logistiques présentes sur le territoire ?

2. Une récente prise en compte de la logistique

La logistique est une activité historiquement présente sur le territoire Est Ensemble du fait de son passé industriel, mais elle génère aujourd'hui des nuisances sonores et des émissions de gaz à effet de serre qui constituent de réels enjeux au sein des villes. Ainsi, la logistique suscite depuis 2018 un intérêt pour l'établissement Public Territorial Est Ensemble qui apparaît à travers différents documents d'urbanisme.

A l'échelle intercommunale, ces documents concernent le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de 2019, intégrant le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) qui sera définitivement adopté en 2020. Le PLUi rassemble plusieurs documents : un rapport de présentation, avec un diagnostic, le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement durable), les Orientations d'Aménagement et de Programmation et un règlement et son plan de zonage

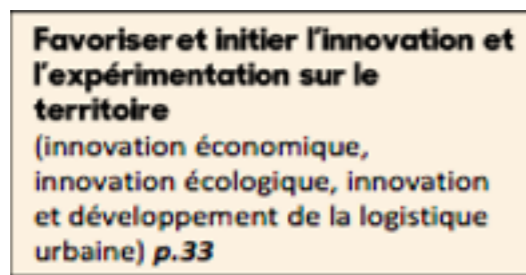
Le PLUi est un document réglementaire qui fixe les droits du sol sur lequel est fondée l'instruction des autorisations d'urbanisme. Les principaux objectifs du PLUi d'Est Ensemble concernent le développement métropolitain à travers l'aménagement et la multifonctionnalité de la ville entre les habitats et les activités pour assurer l'accès aux emplois et aux services. Il s'agit également de lutter contre les fractures présentes dans la ville, qu'elles soient physiques, sociales ou économiques. Enfin, le PLUi s'inscrit dans un urbanisme vecteur de la transition énergétique et favorable à la santé.

Le PADD est un document de planification qui met en avant les grandes orientations d'un projet communal pour les années à venir en matière d'urbanisme et d'aménagement ainsi que les options stratégiques retenues. Il souhaite répondre aux besoins des PLU communaux en mutualisant les moyens et les compétences. Néanmoins, le PADD n'assure pas l'obtention de résultats, car sa valeur est uniquement intentionnelle. Le règlement du PLU doit être cohérent avec le PADD qui ne peut être trop figé ni se révéler inadapté sur le long terme. L'une des orientations du PADD d'Est Ensemble est de « Favoriser et initier l'innovation et l'expérimentation sur le territoire ». Les objectifs du territoire à propos de l'innovation et du développement de la logistique urbaine sont les suivants :

- Encourager les nouveaux modes de consommation (lieux de livraison, conciergerie, commerces mobiles...)
- Développer des infrastructures logistiques innovantes appuyées sur le canal et les infrastructures ferrées et de transports collectifs et organiser le transport de marchandises (question du dernier kilomètre notamment) et la logistique de proximité, en favorisant les modes de livraison alternatifs, dans un objectif de respect de l'environnement (réduction des pollutions (particules et gaz à effet de serre) et des nuisances sonores notamment.

Les orientations du présent PADD peuvent donc être confortées et déclinées à travers le volet réglementaire du PLUi.

Figure . Extrait du PADD d'Est Ensemble



A l'échelle communale, les PLU des communes de Bondy, Montreuil, Bobigny et Pantin mentionnent également la logistique, ce qui n'est pas le cas pour ceux de Noisy-le-Sec, du Pré-Saint-Gervais, des Lilas et de Bagnolet. Dans le PADD de Bondy, l'accent est mis sur le développement d'une armature logistique à travers le transport de fret et le canal de l'Ourcq, ce dernier représentant une opportunité

économique en termes de transport de matériaux ou encore de déchets par exemple⁵⁵. Le PADD de Montreuil quant à lui cherche à favoriser et développer les activités en mettant en place un pôle de redistribution logistique dont le fonctionnement est adapté à une ville dense.⁵⁶ Le PLU de Bobigny insiste également sur le développement du fret fluvial à travers le canal de l'Ourcq et sur l'utilisation de petits véhicules électriques et l'organisation d'aires de stationnement de livraison pour développer la logistique urbaine.⁵⁷ Enfin, le PLU de Pantin définit une politique des livraisons en ville et incite les entreprises à prévoir des espaces adaptés aux livraisons. Il souhaite également qu'une réponse soit apportée aux besoins des activités de fret et logistique en accompagnant la mutation des grandes entreprises et la relocalisation de certaines entreprises et activités dans la commune.⁵⁸

Cette prise en compte de la logistique par l'Établissement Public Territorial s'observe aussi à travers la signature de conventions de partenariat. En effet, en mars 2019, Est Ensemble a signé une convention avec la foncière Sogaris dans le but d'améliorer la logistique urbaine sur le territoire à travers la préservation de l'environnement et le développement du e-commerce. Cette charte est le résultat d'une longue réflexion menée depuis 2018 autour des enjeux de la logistique urbaine. Elle s'est développée sur deux grands axes : les transports de marchandises et l'immobilier logistique.

Ainsi, Johan Amardji, chargé de mission aménagement économique chez Est-Ensemble, a évoqué dès le début de notre entretien, la nécessité d'intégrer la logistique aux projets du territoire :

« La logistique, il ne faut pas l'ignorer. Effectivement, il faut l'intégrer aux projets de territoire. Nous on veut aussi la développer sur notre territoire, à condition qu'elle puisse permettre la rupture de charge, réguler le e-commerce »⁵⁹

La Métropole du Grand Paris porte également un intérêt pour la logistique depuis qu'elle a adopté le 28 juin 2018 un Pacte pour une logistique métropolitaine, en collaboration avec les instituts d'urbanisme APUR et IAU. Celui-ci fixe les grandes orientations dans ce domaine :

- Optimiser les flux et les livraisons ;
- Favoriser la transition des flottes vers des véhicules à faibles émissions et silencieux
- Valoriser l'intégration des fonctions logistiques dans l'urbanisme et les projets d'aménagement ;
- Le consomm'acteur, un maillon facilitateur de la chaîne logistique.

Ce pacte constitue un accord rassemblant 79 signataires, dont plusieurs acteurs de la logistique, privés et publics. Les communes de Drancy, Les Lilas et Romainville se sont engagées à réaliser une expérimentation de l'harmonisation des règles de circulation, de stationnement et d'arrêt des transports de marchandises.⁶⁰

55 Site Ville de Bondy "Projet d'aménagement et de développement durable de Bondy", 2018, p.34.

56 Montreuil.fr. La révision du PLU de Montreuil 2016-2018. "Projet d'aménagement et de développement durable", 2018, p 26.

57 Site Ville de Bobigny "Rapport de présentation du PLU de Bobigny", 2016, p.255

58 Site Ville de Pantin "PLU de Pantin-6ème modification", février 2019, p.13

59 Entretien réalisé au siège d'Est Ensemble le 22 novembre 2019

60 Métropole du Grand Paris. "Logistique Métropolitaine : Préparer la logistique du futur." , [Consulté le 15 décembre 2019].

Nous pouvons donc voir que la logistique apparaît peu à peu dans les documents d'urbanisme et est intégrée aux projets du territoire. Cependant, cet intérêt pour la logistique s'inscrit uniquement dans une vision environnementale qui favorise l'innovation. Le PADD expose la volonté de développer des formes innovantes au sein de la logistique pour mieux intégrer ce secteur à la ville, répondre à la mixité fonctionnelle et réduire les différentes nuisances dont elle est sujette. Mais ces objectifs-là apparaissent-ils concrètement au sein des projets urbains ?

B/ À la recherche d'une gouvernance urbaine de la logistique ?

La logistique étant désormais mentionnée au sein des documents d'urbanisme d'Est Ensemble semble tendre vers une régulation par les acteurs publics. Que veulent ces acteurs publics et quels sont les moyens utilisés pour réguler la logistique à Est Ensemble ?

1. Vers une régulation publique de la logistique

Si la prise en compte de la logistique par les collectivités, est réelle, comment se traduit-elle concrètement sur le territoire d'Est Ensemble ? L'EPT veut conserver une partie de l'activité logistique, mais pose certaines limites sur sa présence sur le territoire.

Ainsi, l'EPT est réticent à l'accueil de nouvelles grandes structures telles que Pantin Logistique, exigeant des surfaces importantes. En effet, le modèle périurbain des grands entrepôts n'est plus envisageable sur ce territoire, non seulement par manque de place, mais aussi par manque de création d'emploi par rapport à la surface utilisée. L'industrie ne représente que 5,2 % des emplois publics et privés sur l'ensemble des secteurs d'activité d'Est Ensemble, et les transports et l'entreposage représentent 6,5 %.⁶¹ De plus, la tertiarisation forte de l'économie locale sur le territoire entraîne une demande croissante en emploi public dans l'administration et en emploi privé dans les domaines de l'action sociale ou des services de proximité, des secteurs peu concernés par les activités logistiques.

Même si les orientations politiques tendent vers la mixité fonctionnelle, Clémence Châtré, chargée des projets d'Urbanisme et de la Coordination de l'Instruction à Noisy-le-Sec, souligne qu'il existe une ambition des politiques publiques de conserver les zones qui sont déjà à vocation économique :

« Malgré les orientations de développement économique d'Est Ensemble, nous n'avons pas l'intention d'étendre ni de réduire ces zones à vocation économique, mais de les conserver pour de futurs projets »⁶²

Cette prise en compte de la logistique localisée dans les poches, se retrouve aussi dans d'autres entretiens avec des acteurs du public. Charlotte Desmares, chargée de projet urbain à la mairie de Bobigny, identifie volontiers la Zone industrielle des Vignes comme un lieu important de la logistique sur le territoire d'Est-Ensemble, car il concentre de nombreuses entreprises et de nombreux emplois. C. Desmares parle de 734 entreprises et de plus de 7700 emplois. Elle fait également état du mauvais entretien des entrepôts et des routes, que nous avons également constaté. La volonté de l'intercommunalité de sanctuariser les poches logistiques que nous avons identifiées nous a été confirmée dans un entretien avec Johan Amnardji⁶³ et Antoine Soulier-Thomazeau⁶⁴.

61 Est Ensemble "Schéma de Développement économique Est Ensemble", juin 2016, p.9.

62 Entretien Clémence Châtré, chargée des projets d'Urbanisme et de la Coordination de l'Instruction à Noisy-le-Sec

63 Johan Amnardji, Chargé de mission aménagement économique chez Est Ensemble

64 Antoine Soulier-Thomazeau, Chef de projet, Grand Projet Canal et Plaine de l'Ourcq

Finalement, le constat est celui d'un domaine public qui souhaite prendre en compte le secteur de la logistique, mais qui y favorise uniquement l'innovation et tente de limiter sa présence à des périmètres restreints. De quels moyens dispose-t-il alors pour mettre en place cette régulation.

2. Quels sont les moyens de régulation de la logistique par les acteurs publics ?

L'EPT souhaite réguler les activités logistiques en les réduisant à des périmètres restreints qui apparaissent au sein du plan de zonage du PLU. Nous avons fait le constat d'une forte concentration d'entrepôts dans deux poches logistiques. Cette importance de la logistique dans certains espaces est représentée dans le PLUI d'Est Ensemble.



Carte schématique du volet « L'héritage, la résilience et la transition écologique comme moteurs d'une évolution maîtrisée » du PADD d'Est Ensemble, 2019



Carte schématique du volet « Vers une ville renaturée et de qualité pour tous » du PADD d'Est-Ensemble, 2019



Dans ces deux cartes, issues du projet de PADD d'Est-Ensemble, il est possible de constater que les poches logistiques identifiées sont aussi des zones où il est nécessaire de préserver une activité économique dense et de favoriser l'innovation logistique. Cette sanctuarisation semble devoir passer par une forme de limitation de la construction de logements dans les zones denses de la logistique, afin d'éviter un départ des entreprises.

« À travers le PLUI d'Est-Ensemble, le territoire souhaite sanctuariser un certain nombre de zones d'activités pour ne pas commencer la construction de logements ou de site urbains mixtes (bureaux), permettant ainsi de garder des poches de logistique »

Johan Ammardji, Chargé de mission aménagement économique chez Est-Ensemble,
Entretien Nov. 2019

Il existe d'autres moyens de régulation indirects de la logistique comme la reconfiguration de certaines routes nationales pour accueillir les Jeux Olympiques d'été 2024 à Paris. Elles resteront à 2x2 voies, mais posséderont à la place des glissières centrales, des stationnements de chaque côté, ainsi que des pistes cyclables. Il ne s'agira donc plus d'autoroutes urbaines, car les bretelles seront difficilement praticables. Ces contraintes sur la circulation routière risquent d'avoir un impact direct sur la logistique à court terme. Le PADD de Pantin prévoit également de mettre en place un nouveau plan de circulation fondé sur une hiérarchisation des voies, en distinguant les grands axes de transit à requalifier (RN2, RN3, RD 115, RD 20), et les voies secondaires, en prévoyant des aménagements adaptés pour les voies de desserte industrielles.

« On est encore très attractifs parce qu'on a de grands axes qui traversent le territoire par exemple la RN2, la RN3, mais ces deux voies-là vont être très fortement reconfigurées d'ici les JO. » Antoine Soulier-Thomazeau.

Il existe également de nouvelles normes environnementales en lien avec la logistique : les politiques d'aménagement de la Métropole du Grand Paris ont instauré des zones à faibles émissions (ZFE) suite à la promulgation de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (Loi TECV)⁶⁵. L'État, quant à lui, fixe des normes concernant les exploitations industrielles susceptibles de créer des risques ou de provoquer des nuisances à travers les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Ces nouvelles réglementations incitent les entreprises à s'adapter, notamment en utilisant des véhicules propres au sein des ZFE, mais sont aussi susceptibles de pénaliser les acteurs économiques et les artisans. Face au besoin de reconvertir leur flotte, ils peuvent être incités par des aides des collectivités :

« À Pantin par exemple ils ont adhéré à la ZFE et pour les véhicules particuliers ils ont décidé que la commune donnerait une aide pour achat de véhicules électriques. »⁶⁶

Ainsi, les acteurs publics aux échelles intercommunales et communales souhaitent conserver les zones d'activités existantes en les limitant à des périmètres restreints qui apparaissent au sein du plan de zonage. La reconfiguration des routes et les normes ZFE fixées par l'État sont aussi des moyens de régulation indirecte des activités logistiques. Finalement, tous ces moyens de régulation de la logistique par l'action publique ne sont pas toujours favorables aux entreprises, notamment aux PME dont les fonds sont bien souvent insuffisants pour s'adapter à ces nouvelles contraintes.

⁶⁵ Cerema "Zones à Faible Émission (ZFE) : de quoi parle-t-on exactement ?", 2019.

⁶⁶ Entretien réalisé au siège d'Est Ensemble avec Johan Ammardji (Chargé de mission aménagement économique chez Est Ensemble, logistique urbaine, en relations avec la société Sogaris à travers une charte partenariale) et Antoine Soulier-Thomazeau (Chef de projet, Grand Projet Canal et Plaine de l'Ourcq et l'ensemble des projets de ZAC), le 22 novembre 2019.

C/ Des logiques de fonctionnement divergentes entre les acteurs publics et les acteurs privés de la logistique

Il existe une multitude d'acteurs publics et d'acteurs privés au sein de la logistique qui ne partagent pas les mêmes logiques de fonctionnement. Quels sont les intérêts de chaque acteur et les tensions entre ces intérêts?

1. Un désalignement des intérêts

Nous avons distingué trois catégories d'acteurs distinctes autour du parc immobilier logistique de ce territoire. D'une part, les utilisateurs du parc immobilier, de l'autre les collectivités, à l'échelle intercommunale et communale. Et enfin, les firmes internationales participant à la financiarisation de la logistique, à l'instar de CBRE.

La première difficulté pour appréhender ce secteur de la logistique, c'est le manque de consensus sur la définition même de la logistique et des connaissances sur le sujet qui sont inégalement partagées.

« Il y a une complexité administrative à tous les niveaux, 400 maires en Île-de-France, une mauvaise échelle, des normes (pompiers, environnement, urbanisme, trafic), et une méconnaissance complète de notre activité, mais qui change un petit peu du côté des fonctionnaires des EPT, mais pas du tout du côté des maires. »⁶⁷

De plus, ces trois catégories d'acteurs possèdent des logiques de fonctionnement divergentes. Les utilisateurs, qui sont principalement les PME, ont un modèle économique viable qui repose sur une échelle locale. Le territoire et son bâti correspondant à leurs besoins, les PME ont une activité pérenne à Est Ensemble et n'envisagent donc pas de partir. Les collectivités quant à elle souhaitent garder les PME sur leur territoire, car ces entreprises correspondent au profil socioprofessionnel recherché et les zones d'activité comme la Zone de Vignes sont créatrices d'emplois. Cependant, il y a une volonté de la part des collectivités de moderniser le secteur de la logistique afin d'avoir une meilleure image et de répondre aux ambitions de la transition écologique.

Enfin, les firmes internationales sont porteuses d'un modèle de logistique moderne à une plus grande échelle. En effet elles se positionnent à l'international et s'inscrivent au sein de la mondialisation de la logistique. Leur modèle économique repose sur de grandes opérations financières à plusieurs millions d'euros. Ainsi, elles exercent une pression foncière sur les territoires, qui laisse présager un bouleversement du parc immobilier. Ces trois catégories d'acteurs sont donc sur un désalignement de leurs intérêts, ce qui complexifie les conditions de maintien et d'implantation de l'activité logistique.

2. Quelle serait une politique publique efficace pour la logistique?

Il semble donc difficile de réguler un secteur tel que la logistique resté pendant longtemps autonome et qui possède une grande complexité administrative. Ainsi, pour que les politiques publiques sur la logistique soient efficaces, il faudrait que les communes et les intercommunalités aient un accès aux connaissances de tous les enjeux qui existent autour de ce secteur. Cela peut passer par deux biais différents, la formation et la collaboration .

⁶⁷ Entretien avec Yannis Benbouali, Transactions Manager chez Prologis, du 18 décembre 2019.

Les élus de l'EPT et ceux des communes ainsi que leurs employés devraient avoir accès à des formations et des réunions d'information sur la logistique, comme l'atelier de travail dédié à la question de l'intégration de la fonction logistique aux opérations d'aménagement organisé par Est Ensemble le 9 décembre 2019. De plus, une meilleure collaboration entre les acteurs de la logistique à travers des conventions de partenariat pourrait permettre de multiplier les ponts entre les acteurs publics et les acteurs privés de la logistique. Par exemple l'association AFILOG, qui rassemble tous les métiers de la supply chain et de l'immobilier logistique ainsi que des représentants des territoires, est un créateur de liens entre les décideurs politiques et les acteurs économiques. De même, des promoteurs et des aménageurs pourraient dialoguer et négocier directement avec les maires c'est déjà le cas de Prologis. Les collectivités pourraient également faire appel à des consultants spécialisés en logistique pour participer à la réalisation des projets d'aménagement.

Par ailleurs, le développement d'outils et de compétences est nécessaire pour créer une réflexion sur la logistique en amont des projets urbains et lui accorder une place réelle au sein de ces projets. À l'heure actuelle, Antoine Soulier-Thomazeau, Chef de projet, Grand projet Canal et Plaine de l'Ourcq et l'ensemble des ZAC, reconnaît qu'il existe un manque d'outils et de compétences pour comprendre l'ensemble des tensions, des conflits et des enjeux présents dans ce secteur :

« Contrairement à des agglomérations de province qui peuvent avoir des zones d'activités aménagées par les agglomérations, là on est sur des zones qui sont complètement privées, Est Ensemble n'est pas engagé pour refaire de la voirie, tous les terrains sont privés, donc en gros il faut essayer de se créer un observatoire des mouvements d'entreprise, des achats-reventes, et pour l'instant nous n'avons pas du tout cet outil. »

Ainsi, la logistique, mise en débat public, a encore du mal à se concrétiser sur le territoire d'Est Ensemble. Cela est dû au fait qu'elle représente un secteur qui est pris en compte depuis peu de temps par l'EPT et, car elle possède une complexité administrative qui rend l'action publique difficile à appréhender. Cependant, nous avons relevé une réelle volonté de l'intégrer davantage aux projets urbains du territoire et les résultats de ces nouvelles actions vont être de plus en plus visibles dans les prochaines années.

CONCLUSION

Afin d'avoir une vision d'ensemble synthétique des facteurs favorables ou défavorables, à la recomposition de la logistique intermédiaire à Est Ensemble, nous avons réalisé une analyse SWOT.

ANALYSE DE L'ENVIRONNEMENT EXTERNE

OPPORTUNITÉS

- Prise en considération grandissante par les politiques d'aménagement.
- Une demande croissante, avec le développement du e-commerce.
- Une innovation au service de la logistique urbaine de plus en plus importante.
- Le développement d'un modèle de logistique plus intégrée au tissu urbain, avec une réduction des nuisances, comme c'est le cas à Paris.

MENACES

- La nouvelle réglementation environnementale impacte les modèles logistiques actuels.
- Le Grand Paris et la stratégie de densification, causent une forte concurrence sur le foncier.
- Des flux qui se complexifient avec le e-commerce et de nouveaux enjeux environnementaux et de délais de livraison, pour les acteurs de la logistique.
- Une image négative de la logistique.

ANALYSE DE L'ENVIRONNEMENT INTERNE

FORCES

- Localisation stratégique proche de Paris.
- Volonté de développer l'attractivité d'Est Ensemble et d'y maintenir une part de logistique.
- Prise de connaissance grandissante des enjeux de la logistique par les collectivités.
- Signature d'une convention avec Sogaris qui démontre un intérêt pour l'implantation d'une logistique innovante.

FAIBLESSES

- Un réseau routier en partie attractif aujourd'hui, mais voué à changer. Stratégie de contraindre la circulation dans les 5 ans à venir.
- Une priorité faite à la création de logements, bureaux et équipements publics, dans un contexte de forte pression foncière.
- Un parc immobilier logistique vieillissant et ne répondant pas aux besoins d'une logistique plus actuelle.

En revenant sur notre problématique initiale et au vu des résultats de notre diagnostic, nous sommes à présent plus en mesure d'appréhender les différentes dynamiques autour de ce parc immobilier logistique en tension.

Dans un premier temps, nos observations de terrain nous ont permis d'apporter des éléments de réponse à la première hypothèse formulée.

S'il est vrai que le parc immobilier logistique d'Est Ensemble est peu attractif et inadapté aux besoins d'une logistique plus moderne (entrepôts de grande taille, cross dock ...), il est en revanche adapté à l'activité logistique internalisée de stockage des PME majoritairement présentes sur Est Ensemble. En témoigne notamment, le faible taux de vacance du parc logistique. L'activité des PME est la plus pérenne et la plus ancrée sur le territoire. Ces entrepôts de petite taille, anciens et donc accessibles financièrement, correspondent parfaitement à leurs besoins de stockage individuel et leur permettent l'exploitation d'une activité rentable à petite échelle.

Le parc logistique d'Est Ensemble est l'héritage d'une époque industrielle révolue, on y observe surtout des entrepôts, de petites tailles et anciens, occupés par ces PME qui gèrent leur part logistique en interne. Il y a un décalage entre nos observations sur ce territoire et l'évolution de la logistique moderne dont témoigne la littérature scientifique. Cette logistique moderne s'organise autour d'entreprises qui fonctionnent en flux tendus et qui externalisent leur part logistique en faisant sous-traiter cette activité par des prestataires spécialisés, situés dans les grands entrepôts de la grande couronne. Nous avons également observé peu d'entrepôts dont l'activité est liée au e-commerce (messengerie express...), ce qui renforce encore ce décalage avec les pratiques actuelles de la logistique.

Le contexte est donc celui d'un parc immobilier logistique peu attractif pour les acteurs d'une logistique plus actuelle, mais d'une localisation très convoitée, aux portes de Paris. En revanche, Est Ensemble connaît une forte pression foncière et le marché immobilier est très concurrentiel. Nous avons identifié trois grandes dynamiques, dans ce contexte.

La dynamique trois, celle du développement d'un nouveau parc immobilier compromis est finalement rapidement écartable, ne trouvant pas sa place sur ce territoire de petite couronne. Le marché foncier est saturé à Est Ensemble, ce territoire n'est pas en capacité d'accueillir de nouveaux grands sites, portés par de grandes firmes internationales qui veulent se rapprocher de Paris, mais qui ne trouvent de la place qu'en grande couronne. Le modèle économique de ces firmes repose sur de très grandes opérations. Tant qu'ils sont encore capables de s'étendre sur la grande couronne, avec une possibilité d'acheminement rapide de marchandises, jusqu'au centre de Paris, ils n'ont pas vraiment besoin de s'installer en petite couronne. S'ils envisagent finalement de le faire, c'est plus en prévoyance des futures lois environnementales et des reconfigurations routières qui les obligeront à trouver des espaces plus urbains, pour un relais des marchandises avec une flotte plus propre.

Sur les rares espaces finalement disponibles, ils font face à un double problème : celui de la rentabilité (opérations de déconstruction, dépollution, reconstruction trop chères) d'une part, et un problème d'interlocuteurs démultipliés pour l'achat, d'autre part.

« Quiconque désirerait s'implanter sur le territoire devrait d'une part remodeler les entrepôts présents et d'autre part s'adresser à de multiples petits propriétaires s'il veut racheter les terrains »⁶⁸

Finalement, la question même de la pertinence de l'implantation de plateformes logistiques dans cette petite couronne se pose. Au-delà, du double problème évoqué, quel est l'avenir de ce genre de grandes structures, si le territoire ne possède plus d'infrastructures routières suffisantes pour assurer leur desserte par poids lourds ?

La dynamique une, celle de ces PME qui pratiquent une logistique internalisée sur un parc immobilier vieillissant et de petite et moyenne taille, est ensuite celle qu'on retrouve majoritairement sur Est Ensemble. Ces entreprises sont bien ancrées sur le territoire et s'avèrent assez pérennes, car leur parc immobilier ne correspondant qu'à leurs besoins, n'est pas concurrencé. En revanche, les nouvelles réglementations environnementales et les projets d'aménagement incitent les entreprises à s'adapter. Et les entreprises les plus bouleversées par ces changements sont ces PME qui n'ont pas forcément les fonds pour se réajuster à ces nouvelles contraintes.

En revanche, leur présence sur le territoire a un réel impact positif dans le tissu économique et les collectivités ne veulent pas voir ces PME disparaître. C'est donc un argument qui est susceptible de peser dans le maintien de ces activités à Est Ensemble.

Enfin, et c'est peut-être la dynamique qui, dans le cadre de notre commande, nous intéresse le plus, on trouve une forme externalisée de logistique, plus moderne et en phase de redynamisation. Des firmes plus importantes veulent investir dans la petite couronne pour être au plus proches de leurs clients. Ces acteurs quand ils parviennent à s'inscrire dans le territoire sont porteurs d'une redynamisation du secteur, en investissant pour rénover le parc immobilier existant.

Ces investissements peuvent survenir dans trois cas de figure, ce que nous avons illustré sur Est Ensemble. On a d'une part, l'exemple de l'entrepôt Prevost à Bondy, qui travaille pour le compte de Leroy Merlin, et dont l'investissement est rendu possible justement, car l'entrepôt travaille pour le compte d'un grand client. On a ensuite l'exemple d'Heppner, où l'investissement dans l'entrepôt s'explique par un investissement plus globalisé à l'ensemble du parc logistique de ce grand prestataire logistique, présent sur des territoires à plus grande échelle. Finalement, l'exemple de Pantin Logistique et CBRE est un peu l'exception sur ce territoire, l'investissement provient cette fois-ci d'une grande firme internationale qui rénove un grand entrepôt existant.

Cette modernisation traduit le potentiel que certaines firmes et prestataires projettent sur ces entrepôts, pour servir de lieu de transition entre les entrepôts périurbains et les lieux de distribution urbaine, avec une activité de stockage de courte durée, voire de cross-dock (stockage de moins de 24 heures). Certains de nos interlocuteurs ont néanmoins exprimé leurs craintes de voir disparaître cette logistique au vu des projets d'aménagement futurs et de la reconfiguration des routes.

Ceci nous pousse justement à considérer le rôle des collectivités à l'égard de cette logistique, et les leviers dont elle dispose pour sa régulation. Malgré intérêt récent et croissant pour la logistique de la part du domaine public, l'action publique a encore du mal à se concrétiser. Si Est Ensemble mène effectivement une réflexion sur la logistique depuis 2018, c'est surtout d'un point de vue environnemental pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et ne l'envisage que sur le plan de l'innovation. Concrètement, sur le terrain, elles restreignent finalement, la présence de celle-ci à des périmètres d'activité limités, dans les fameuses poches logistiques. Le plan de zonage du règlement du PLU, est donc un levier des collectivités pour la régulation de la logistique et les entrepôts qui se situent en dehors des poches sont les plus vulnérables.

Cette difficulté est en partie liée à la mauvaise image dont souffre la logistique. Les territoires préfèrent généralement voir s'installer cette activité sur les territoires voisins. Les collectivités déplorent, à ce jour, un manque de compétences et d'outils pour réguler au mieux ce secteur. Si l'on devait finalement résumer la situation, c'est celle d'un domaine public qui souhaite prendre en compte le secteur de la logistique, mais qui favorise uniquement l'innovation et tente de limiter sa présence à des périmètres restreints.

Notre préconisation, aux vues des résultats extraits de ce diagnostic, serait d'encourager cette dynamique de redynamisation du parc logistique déjà présent sur la petite couronne, en faisant de la logistique un réel projet urbain, pour une meilleure intégration de celle-ci dans un tissu urbain dense. C'est justement le domaine d'expertise de la Sogaris, qui grâce à la charte signée avec Est Ensemble, sera en mesure d'appréhender ces nouveaux dé

ANNEXES

Annexe 1. Grille d'observation de terrain

Atelier SOGARIS – Feuille de terrain n° _____ Date : _____ Equipe : _____

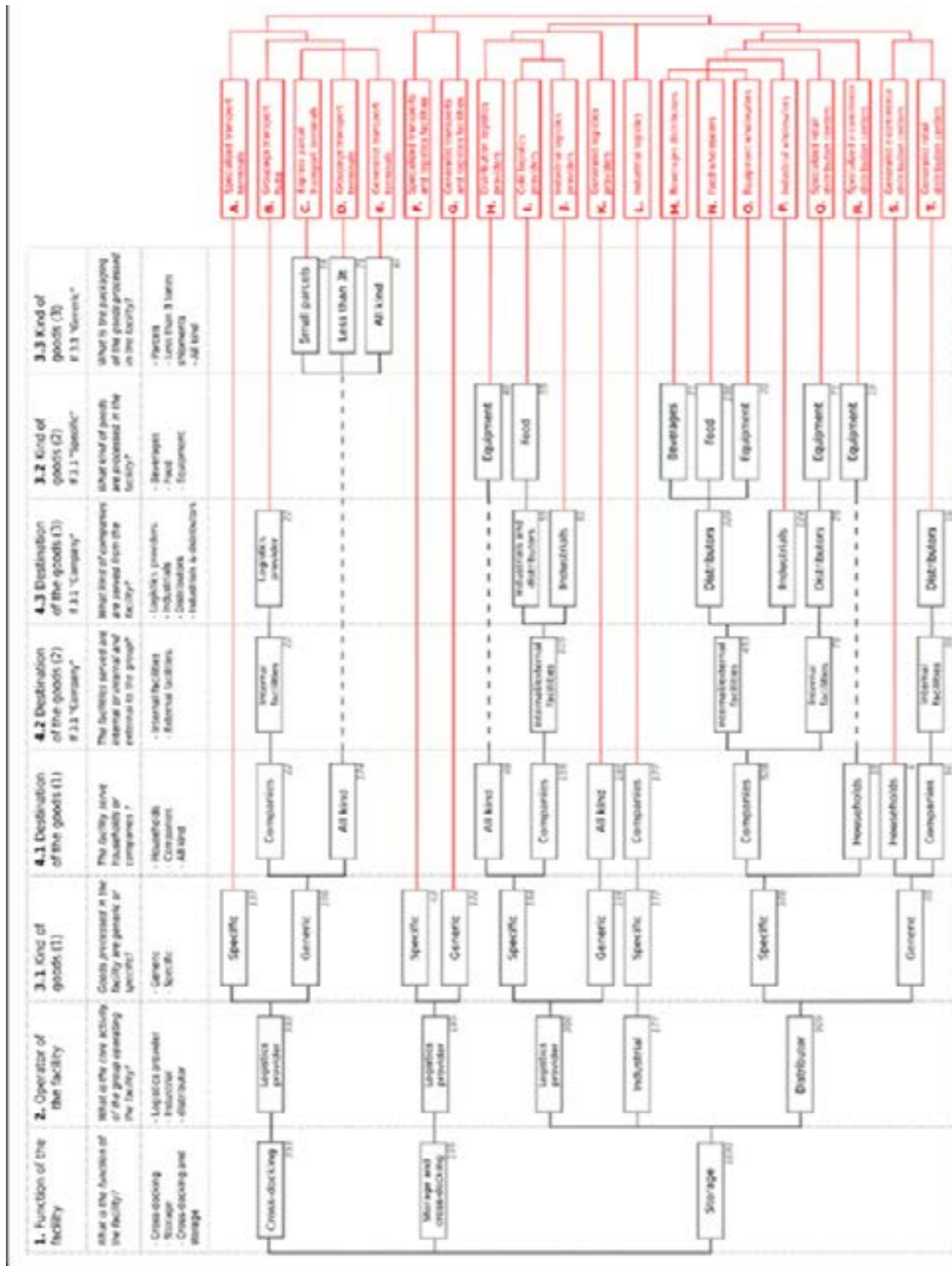
Adresse : _____

Description:				
Caractéristiques Spatiales Arête transport (Route, Aéroport, Rail, Fluvial)				
Caractéristiques physiques - Taille (petit, moyen, grand) - Longueur x largeur x hauteur - Emprise au sol – Espace extérieur - Aire de manœuvre poids lourd - Niveau de niveau - Moderne / Vétuste / Obsolescence / Réglementé aux normes ?				
Caractéristiques de l'activité - En activité ? - Privé / Public ? - Nom de la société ? - Cross Docking / Messagerie / Hotel Log. Activité d'express / Production / Commerces - Mode de transport dispo sur la zone (camion, bateau, train...) - nom du propriétaire - gestionnaire - Nbre d'employés sur le site ? Nbre de camions ?				
Configuration de l'espace Double façade entrée / sortie Système de stockage automatisé ou automatisé Nbre de cellules ? Nbre de quais ? Portes à quais ? Mobilier logistique: Manuelle (chariot élévateur / Transpalette) Automatisée (transstockeurs / chariot sans conducteur)				
Observation Globale	Les opportunités	Les menaces	Les points forts	Les points faibles

Annexe 2. Sélection des activités (code NAF) présentes dans la base de données Est Ensemble.

Code NAF	Libellés des catégories NAF
45.31Z	Commerce de gros d'équipements automobiles
46.11Z	Intermédiaires du commerce en matières premières agricoles, animaux vivants, matières premières textiles et produits semi-finis
46.17B	Intermédiaires du commerce en denrées, boissons et tabac
46.18Z	Intermédiaires spécialisés dans le commerce d'autres produits spécifiques
46.19B	Intermédiaires du commerce en produits divers
46.24Z	Commerce de gros de cuirs et peaux
46.31Z	Commerce de gros de fruits et légumes
46.32A	Commerce de gros de viandes de boucherie
46.34Z	Commerce de gros de boissons
46.35Z	Commerce de gros de produits à base de tabac
46.36Z	Commerce de gros de sucre, chocolat et confiserie
46.37Z	Commerce de gros de café, thé, cacao et épices
46.38A	Commerce de gros d'autres produits alimentaires, y compris poissons, crustacés et mollusques
46.39B	Commerce de gros non spécialisé de denrées, boissons et tabac
46.41Z	Commerce de gros de textiles
46.42Z	Commerce de gros d'habillement et de chaussures
46.43Z	Commerce de gros d'appareils électroménagers
46.45Z	Commerce de gros de parfumerie et de produits de beauté
46.47Z	Commerce de gros de meubles, de tapis et d'appareils d'éclairage
46.49Z	Commerce de gros d'autres biens domestiques
46.51Z	Commerce de gros d'ordinateurs, d'équipements informatiques périphériques et de logiciels
46.52Z	Commerce de gros de composants et d'équipements électroniques et de télécommunication
46.62Z	Commerce de gros de machines-outils
46.63Z	Commerce de gros de machines pour l'extraction, la construction et le génie civil
46.65Z	Commerce de gros de mobilier de bureau
46.66Z	Commerce de gros d'autres machines et équipements
46.72Z	Commerce de gros de minerais et métaux
46.73A	Commerce de gros de bois, de matériaux de construction et d'appareils sanitaires
46.74B	Commerce de gros de quincaillerie et fournitures pour plomberie et chauffage
46.75Z	Commerce de gros de produits chimiques
46.76Z	Commerce de gros d'autres produits intermédiaires
46.90Z	Commerce de gros non spécialisé
49.41A	Transports routiers de fret interurbains
49.41B	Transports routiers de fret de proximité
52.10A	Entreposage et stockage frigorifique
52.10B	Entreposage et stockage non frigorifique
77.32Z	Location et location-bail de machines et équipements pour la construction
77.33Z	Location et location-bail de machines de bureau et de matériel informatique
77.39Z	Location et location-bail d'autres machines, équipements et biens matériels n.c.a.

Annexe 3. Classification d'activité logistique élaborée par Heitz, Launay et Beziat (2017).



BIBLIOGRAPHIE

- AGENCE FRANÇAISE POUR LES INVESTISSEMENTS INTERNATIONAUX. La logistique en France : une force en progrès. Publié en octobre 2008. [Consulté le 30 novembre 2019].
- APUR. Atlas des grandes fonctions métropolitaines-synthèse. Volet 1 : logistique, déchets, eau, assainissement et énergie, 2017. p.12.
- CEREMA. Zones à faible Émission (ZFE) : de quoi parle t'on exactement ? Publié le 08 août 2019. [Consulté le 20 décembre 2019]
- COMMISSARIAT GENERAL AU DEVELOPPEMENT DURABLE. L'activité des entrepôts et des plateformes logistiques en 2016 : une automatisation encore émergente, mis à jour en mars 2019. [Consulté le 15 novembre 2019].
- DAM, Muriel et ROPITAL, Corinne. La logistique fonction vitale, 2018 p.28.
- EST ENSEMBLE, Schéma de développement économique d'Est Ensemble, Juin 2016, p. 9, INSEE 2011 [Consulté le 12 novembre 2019].
- EST ENSEMBLE. ZAC du Port à Pantin, Dossier de réalisation modificatif, 2015 p. 19.
- EST ENSEMBLE GRAND PARIS. Compétences : Qu'est ce qu'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI). [Consulté le 18 octobre 2019].
- EST ENSEMBLE GRAND PARIS : Le territoire. [Consulté le 22 décembre 2019].
- EST ENSEMBLE GRAND PARIS. Rapport de présentation : Plan local d'urbanisme Intercommunal d'Est Ensemble arrêté le 28 mai 2019, 2019 p.36. [Consulté le 06 novembre 2019].
- EST ENSEMBLE GRAND PARIS. Schéma de développement économique d'Est Ensemble. Juin 2016, p.152. [Consulté le 19 décembre 2019].
- FAQ LOGISTIQUE. Glossaire logistique. [Consulté le 05 décembre 2019].
- FRANCE CADASTRE. Cadastre du département Seine Saint Denis. [Consulté le 28 décembre 2019].
- GALOIN, Alain. Le chemin de fer à Paris. In : Histoire par l'image [Consulté le 28 novembre 2019].
- HEITZ, Adeline. La métropole logistique : structures et enjeux de l'aménagement, la dualisation des espaces logistiques métropolitains, 2017.
- HEITZ, Adeline et DABLANC, Laetitia. La mobilité des marchandises dans la ville durable. Enquête auprès de 20 villes françaises sur leur réglementations marchandises. Etude pour la Confédération française du commerce de gros et international (CGI), mars 2019.
- HEITZ, Adeline, et DEBRIE, Jean. La question logistique dans l'aménagement de l'Île de France : formulation d'un enjeu métropolitain versus absence de concrétisation dans les projets urbains ?, 2017.
- INSTITUT PARIS REGION. Les bassins d'emploi. Septembre 2019.

- INSTITUT DE LA RECHERCHE DE LA FSU. La logistique une fonction économique essentielle, un objet politique nouveau. [Consulté le 04 décembre 2019].
- MASSON, Sophie, et PETIOT, Romain. Logistique et territoire : multiplicité des interactions et forces de régulation. In : Géographie économie, société. 2013, vol 15, n°4- art.385-412.
- LARROQUE, Dominique et JIGAUDON, Gérard. Industrialisation et équipements urbains à Paris. 1830-1914. In: Les Annales de la recherche urbaine, N°8, 1980. pp. 49-86, p. 52-53.
- LAUBARD, Bruno et LISSORGUES, Gérard. La logistique urbaine, fonction vitale pour la métropole parisienne, 2010.
- LAUGIER, Robert. L'étalement urbain en France, 2012. 21 p.
- LEGIFRANCE. Loi Solidarité Renouvellement Urbain, décembre 2000, Loi Grenelle II, 12 juillet 2010. [Consulté le 28 décembre 2019].
- MONTREUIL.FR. La révision du PLU 2016-2018. Projet d'aménagement et de développement durable, 2018. 26 p. [Consulté le 06 décembre 2019].
- MÉTROPOLE DU GRAND PARIS. Logistique Métropolitaine : Préparer la logistique du futur. [Consulté le 15 décembre 2019].
- NIZA, Fassi. Marché et secteur immobilier. In : Rachatducredit. [Consulté le 08 novembre 2019].
- PARIS EST : Habitat et logement. Mise à jour 2017. [Consulté le 15 décembre 2019].
- RAIMBAULT, Nicolas. Ancrer le capital dans les flux logistiques : la financiarisation de l'immobilier logistique. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, février, 2016, p.131-154.
- RAIMBAULT, Nicolas. L'émergence d'une industrie immobilière logistique, 2016 in Dablanc,L., Frémont,A. (dir.),La métropole logistique, Paris, Armand Colin, p. 253-269.
- RAIMBAULT, Nicolas. Une firme intégrée et globale dans l'immobilier logistique. Flux. 2013, n°93-94, p 91 à 103. [Consulté le 20 novembre 2019].
- RODRIGUE, Jean Paul. Le paysage mondial de la logistique urbaine. Dossier livrer les urbains, Urbanisme. 2019, n°413.
- SANLAVILLE, Bruno. Et si tout le monde faisait fausse route sur la livraison du dernier kilomètre ! Business Stratégie Conseil, novembre 2017. [Consulté le 25 novembre 2019].
- SAVY, Michel. Conférence nationale sur la logistique, rapport du comité scientifique, stratégies logistiques. 2015, n°180. [Consulté le 10 décembre 2019].
- SERVICE DE L'OBSERVATOIRE DÉPARTEMENTAL. Seine-Saint-Denis, Portrait de territoire Est Ensemble.15 p.
- SHEFFI, Yossi. Logistics Clusters: Delivering Value and Driving Growth : The MIT Press, 2012, 368 p.
- SOCIETE.COM. Entreprises et entrepôts recensés. [Consulté le 28 novembre 2019]
- STRALE, Mathieu. La localisation des entreprises logistiques et le positionnement des régions urbaines nord-ouest européennes. Belgeo. Revue belge de géographie, 30 septembre 2010, n°1-2, p 119 à 134.
- TOUATI, Anastasia. Refaire la ville sur la ville : controverses et formes de la densification résidentielle. Mise à jour octobre 2015. [Consulté le 22 novembre 2019].
- VANDERCAMMEM, Marc, JOSPIN-PERNET, Nelly , La distribution. De Boeck Université, 2004.
- VILLE DE BOBIGNY. Le rapport de présentation du PLU de Bobigny, 2016. 225 p.
- VILLE DE BONDY Projet d'aménagement et de développement durable de Bondy, 2018. 34 p.
- VILLE DE PANTIN Plan local d'urbanisme de Pantin- 6ème modification, 2019. 13 p.