



HAL
open science

Quelles places pour les activités logistiques dans la métropole parisienne ?

Nicolas Raimbault, Françoise Bahoken

► **To cite this version:**

Nicolas Raimbault, Françoise Bahoken. Quelles places pour les activités logistiques dans la métropole parisienne ?. 2013. halshs-00945777

HAL Id: halshs-00945777

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00945777>

Preprint submitted on 12 Feb 2014

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

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

Quelles places pour les activités logistiques dans la métropole parisienne ?

Which places for logistics in the Paris metropolis?

Nicolas RAIMBAULT

Doctorant, Université Paris-Est, IFSTTAR, SPLOTT

14-20, boulevard Newton – Cité Descartes – Champs/Marne – 77447 MARNE-LA-VALLÉE
CEDEX 2

Nicolas.raimbault@ifsttar.fr

Françoise BAHOKEN

Ingénieure d'études de recherche et de formation, Université Paris-Est, IFSTTAR, SPLOTT

14-20, boulevard Newton – Cité Descartes – Champs/Marne – 77447 MARNE-LA-VALLÉE
CEDEX 2

[Françoise.bahoken@ifsttar.fr](mailto:Francoise.bahoken@ifsttar.fr)

A paraître dans la revue *Territoire en Mouvement* n°23-24 (2014) : « Villes et industries : crises, recompositions, et nouvelles dynamiques » :

Raimbault N., Bahoken F., 2014, « Quelles places pour les activités logistiques dans la métropole parisienne ? », *Territoire en Mouvement*, n°23-24: « Villes et industries : crises, recompositions, et nouvelles dynamiques », *sous presse*.

Résumé :

Les entrepôts logistiques comptent parmi les lieux-clés des systèmes productifs. Ils gèrent les nombreux flux matériels caractérisant l'économie « hyper-industrielle » (Veltz, 2000). Ils s'implantent en préférence dans les grandes métropoles, telles que celle de Paris. Au sein de cette région urbaine, quels sont les territoires précis de ces implantations ? Qu'est-ce que cette géographie indique quant aux ressorts de ces implantations entre dynamiques d'entreprises, projets urbains et processus de fragmentation métropolitaine ? Cet article cherche à dévoiler les systèmes territoriaux, entre régulations marchandes, politiques et sociales, permettant aux activités logistiques de trouver leur place dans la métropole.

Une approche statistique et cartographique de la construction des entrepôts montre que cette dernière dessine une périurbanisation singulière, ne suivant pas strictement un processus de fragmentation urbaine. A l'image de l'industrie, les implantations logistiques dessinent une géographie de « communes [fiscalement] riches de pauvres [habitants] ». Plusieurs trajectoires territoriales apparaissent depuis la dilution générale des entrepôts dans les aires urbaines à la concentration dans des communes au profil de « territoires servants » ou dans des communes semblant avoir mis en place une stratégie de développement économique autour de l'accueil de ces activités jusqu'à des territoires développés par diverses agences étatiques.

Ainsi les logiques de gouvernance locale au cœur de ces territoires logistiques semblent hésiter entre logiques de relégation et de domination (des acteurs privés et/ou sectoriels vis-à-vis des acteurs publics territoriaux) et projets volontaires locaux de développement logistique. Ressort finalement une certaine indifférence métropolitaine vis-à-vis de ces lieux gérant les flux matériels dont la régulation territoriale est laissée à des systèmes locaux, peu propices à une problématisation de cette question comme un enjeu politique, un problème public.

Mots clés : Entrepôt logistique, Périurbanisation, Commune, Trajectoires territoriales, Régulation

Abstract:

Warehouses and distribution centres are key-places for production systems. They are dedicated to the management of increasingly global and complex commodity chains which characterize “hyper-industrial” economies (Veltz, 2000). They are established in metropolitan regions predominantly, like Paris. In this urban region, what are the exact places of these logistics implantations? What information does this geography depict about the logics of these establishment processes: between firms’ choices, urban projects and metropolitan fragmentation dynamics? This paper aims to reveal the territorial systems, between market, political and social regulations, which enable logistics activities to get places in metropolises.

According to our statistical and cartographical approach, it appears that the building of warehouses entails to a peculiar suburbanization. It doesn’t strictly follow urban fragmentation processes. Like industrial places, logistics places are often “[fiscally] wealthy municipalities populated by poor [inhabitants].” Several territorial systems seem to be at work: global dilutions of warehouses in urban areas; local concentrations of warehouses in municipalities which could be described as “servant territories” or in municipalities which are implementing economic development strategies based on hosting logistics activities or in places developed by State agencies.

Thus, the local governance logics which explain these logistics places histories seem to balance between relegation and domination (of public territorial agents by logistics private or public agents) logics and voluntary and local projects of logistics developments. Eventually, there seems to be a certain metropolitan indifference vis-à-vis these places managing commodity flows. In this way the regulation of these activities is left to local mechanisms, scarcely propitious for the construction of this question as political stakes, public issues.

Key-words: Warehouse, Suburbanization, Municipality, Territorial trajectories, Regulation

1. INTRODUCTION

Depuis quelques décennies, les activités logistiques ont gagné en importance (Bowen, 2008) au sein des économies actuelles « post-fordistes » (Amin, 1994) et « hyper-industrielles » (Veltz, 2000). Leur développement est le fruit des mutations économiques très générales des systèmes de production et de distribution, en lien avec la globalisation, la division accrue du travail et l'externalisation de certaines tâches, mutations souvent réunies dans l'expression d'« accumulation flexible » (Scott et Storper, 1986), induisant de nombreux flux matériels. En fin de chaîne, le modèle économique de la grande distribution et du « e-commerce » repose sur un système logistique performant, généralement dédié, ayant souvent recours aux flux tendus. La logistique de distribution est quantitativement la plus importante. Elle se déploie en partie à l'échelle européenne. A charge aux réseaux logistiques d'organiser la gestion de ces multiples flux, ce qui revient en pratique à organiser le stockage et les manutentions de marchandises, voire des tâches plus complexes telles que le « *co-packing* », le « *co-manufacturing* » (Caman et al, 2009).

Dans la mesure où d'une part, les activités logistiques proposent des emplois de manutention assez proches de ceux de l'industrie et d'autre part, que les entrepôts se construisent majoritairement dans des espaces historiquement industriels, ces activités peuvent apparaître comme prenant la suite des activités industrielles proprement dites, voire s'y substituant. Les entrepôts sont parfois présentés, dans certains discours¹ sur l'Île-de-France, comme les « nouvelles usines » des espaces métropolitains. A titre d'exemple en France, le projet évoqué de transformation de l'usine automobile PSA d'Aulnay-sous-Bois en plateforme logistique² n'est peut-être pas anecdotique ; en Belgique, la stratégie de reconversion économique de la Wallonie repose sur l'accueil d'implantations logistiques en lieu et place d'activités industrielles disparues (Strale, 2009), l'emploi étant l'enjeu principal de ces stratégies économiques.

Notre propos n'est pas d'affirmer que les activités logistiques seront, au XXI^{ème} siècle, ce que l'industrie était au siècle précédent mais plutôt que, dans une certaine mesure, ces activités prennent place dans la vacance laissée par ces mutations industrielles. Le secteur de la logistique mérite donc d'être pris en compte dans l'analyse des activités économiques, productives et distributives, qui ont en charge l'approvisionnement de la société en biens matériels.

Ce développement économique a été rendu visible assez tardivement, en raison de la conjonction de deux processus qui correspondent, d'une part, à la structuration de ses activités, venant des entreprises de la production, de la distribution et du transport en un secteur reconnaissable et reconnu ; de l'autre à la construction d'un bâti caractéristique et manifeste. Entre 1985 et 2009, il s'est, en effet, construit en France autant de surfaces d'entrepôt que de surfaces de bureaux ou de surfaces de locaux commerciaux³. Ce développement se traduit par une urbanisation, voire une périurbanisation spécifiques (Bahoken et Raimbault, 2012). Le développement logistique peut dès lors s'appréhender comme une production spatiale. La vigueur du développement de cet

¹ Par exemple lors d'un entretien avec le directeur du développement économique de l'EPA Sénart, le 18/09/2011

² <http://www.europe1.fr/Economie/A-quoi-va-ressembler-l-avenir-de-PSA-1167847/> ; <http://tempsreel.nouvelobs.com/social/20120712.OBS7173/suppressions-d-emplois-a-psa-notre-boulot-c-est-notre-seule-riche.html>

³ 95 millions de m² SHON environ, d'après sit@del 2, une base de données sur les constructions de locaux d'activités et de logements élaborée à partir des demandes de permis de construire par le service statistique (SOeS) du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement.

immobilier, notamment sur l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille durant les années 1990 et 2000, contraste avec le tarissement des grands projets industriels français pendant la même période. Ce secteur a même pu donner l'impression de faire irruption dans la métropole (Cidell, 2009, Dablanc, Ross, 2012).

Pour étudier le développement logistique de la métropole parisienne, nous proposons de l'appréhender à l'échelle de l'Île-de-France et de ses départements limitrophes (fig. 1b). Ce périmètre prend en compte l'élargissement de l'aire urbaine parisienne (Insee, 2011) mais aussi le desserement des activités logistiques (C8, 2009). Il aurait été possible d'étendre ce périmètre à la Seine-Maritime mais cela introduirait des logiques portuaires qui nous conduiraient au-delà de l'ambition de cet article. Ainsi définie, la métropole parisienne concentre 27 % de la construction totale d'entrepôts en France, 26 % de la population française sur 13 % de la surface du territoire national.

Figure 1a. La métropole parisienne dans le système du fret européen

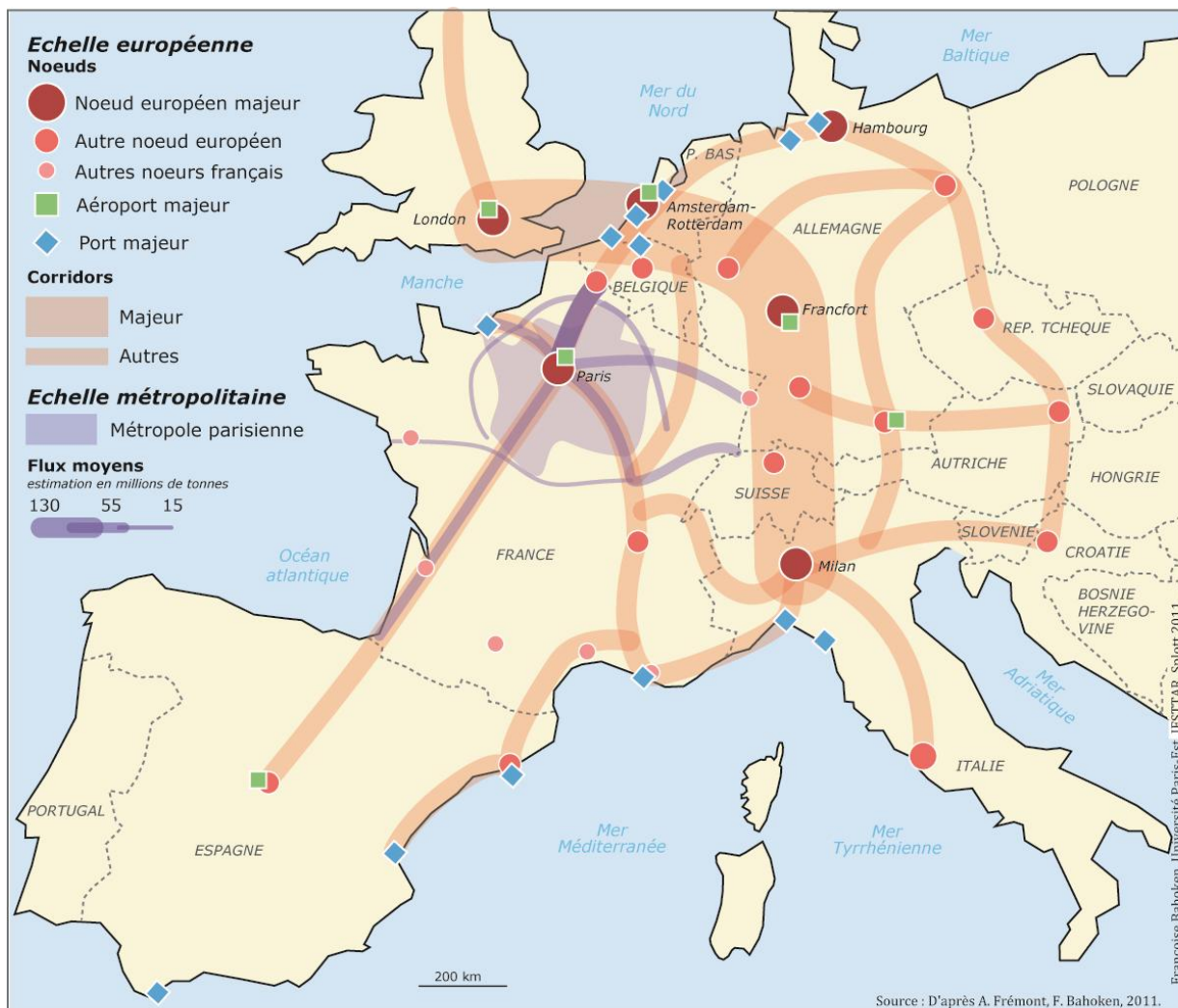
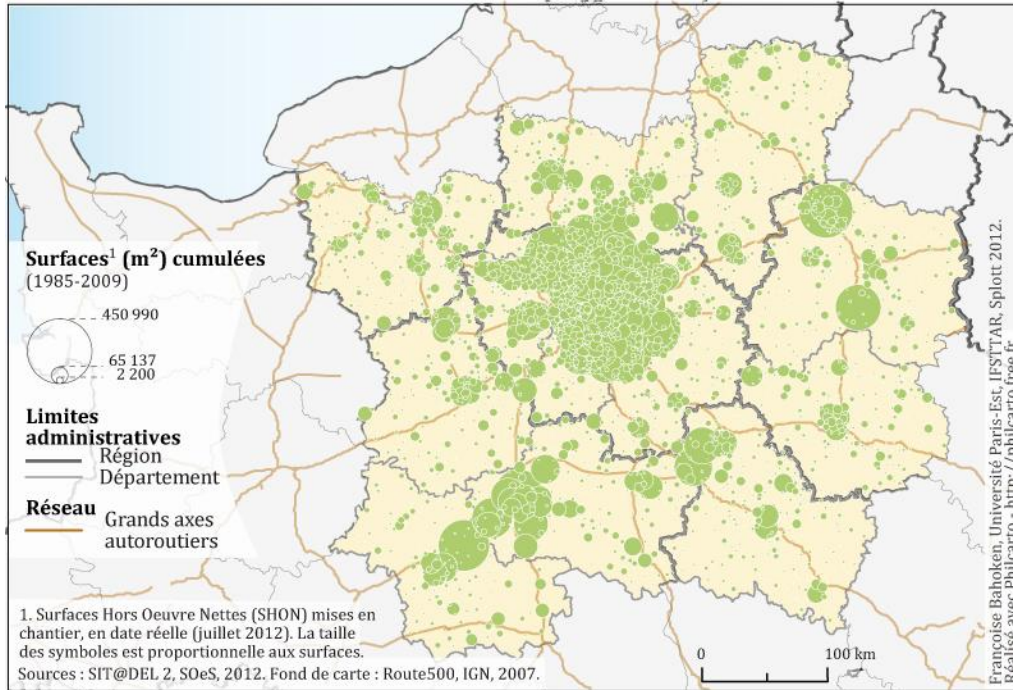


Figure 1b. La construction d'entrepôts et le réseau autoroutier dans la métropole parisienne



Le développement des activités logistiques a des répercussions importantes pour les territoires qui les accueillent. Il peut représenter des opportunités nouvelles de développement économique pour bien des communes, notamment celles qui sont confrontées à une certaine désindustrialisation, mais également être source de nouveaux problèmes territoriaux à résoudre, rendant ce type de développement indésirable dans certains territoires, en particulier dans les cœurs métropolitains. De plus, ce développement économique est dépendant d'un certain nombre d'actions publiques qui sont surtout locales. Il s'agit des politiques d'aménagement et d'investissement en infrastructures. La question est donc de savoir comment ces activités trouvent-elles leur place dans la métropole parisienne.

Nous interrogeons les formes de l'encastrement sociétal et territorial de ce développement économique (Polanyi, 1983), en prenant en compte ses différentes dimensions (Hess, 2004). Pour saisir ses différents degrés, nous avons recours à la notion de déconnexion proposée notamment par P. V. Hall et A. Clark (2010). Les auteurs ont montré, dans leurs recherches sur les relations villes-ports, que la déconnexion revêt trois formes : l'une spatiale, l'autre économique et la troisième institutionnelle. Le transfert de cette hypothèse au développement logistique nous conduit à la question suivante. La production, à la fois publique et privée, des espaces logistiques est-elle connectée ou déconnectée de la production urbaine et périurbaine générale, et cela d'un point de vue spatial, économique et institutionnel ?

Plus précisément, nos questionnements sont les suivants. Quelles sont les principales communes qui accueillent les implantations logistiques ? Quelles sont leurs caractéristiques spatiales, sociodémographiques et politiques ? Ces dernières sont-elles liées à différents types d'implantation logistique ? Notre objectif général est d'analyser les systèmes territoriaux soutenant la production d'espaces logistiques et permettant de ce fait le développement logistique.

Ces systèmes territoriaux sont à la fois sources et fruits de régulations territoriales tant marchandes, politiques que sociales (Le Galès, 1998).

Nous exposons de manière théorique, dans un premier temps, les mécanismes locaux qui soutiennent les implantations logistiques, c'est-à-dire les variables des régimes de production des espaces logistiques. Sur cette base, nous analysons ensuite de manière diachronique, la géographie des constructions d'entrepôts dans la métropole parisienne mettant à jour un processus de spécialisation et de concentration des implantations logistiques dans certaines communes et zones d'activités spécifiques. Ainsi différentes trajectoires et systèmes territoriaux d'accueil des activités logistiques apparaîtront-ils.

2. RÉGULATIONS ET REPRESENTATIONS D'UNE URBANISATION CONFLICTUELLE

2.1. Un développement économique encadré dans des régulations locales ?

La simple observation des périphéries urbaines françaises indique une participation de la construction d'entrepôts à « la ville franchisée » (Mangin, 2004), notamment autour des plus grandes métropoles. Ce développement économique doit donc être aussi analysé en tant qu'urbanisation.

En effet, le principal moment de régulation des activités logistiques a lieu lors de l'implantation d'un entrepôt. Les choix d'implantations logistiques découlent nécessairement d'une demande provenant des logisticiens ou des chargeurs (industrie et grande distribution) à l'aune de critères plus ou moins spécifiques (Mérenne-Schoumaker, 2007, Raimbault et al, 2013). Parallèlement, la construction et la propriété d'entrepôts forment un marché immobilier spécifique (aménageurs, promoteurs, investisseurs). Cependant, ces bâtiments ne peuvent être construits que sur des parcelles localisées dans des zones d'activités économiques. S'exerce alors sur la chaîne de l'immobilier logistique, et donc sur l'implantation logistique, un pouvoir local, public voire politique, non négligeable.

Les communes conçoivent et mettent en œuvre les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), autorisant l'usage de foncier pour l'implantation d'activités économiques. Les permis de construire sont délivrés par les maires. Les intercommunalités aménagent de plus en plus souvent les zones d'activités. Cependant, ces pouvoirs publics s'expriment plus ou moins, selon les cas, sur le processus d'implantation d'un entrepôt. Lorsque celui-ci nécessite l'aménagement d'une zone d'activités *ex-nihilo*, le pouvoir politique est incontournable. Son rôle est donc théoriquement très structurant. Inversement, lorsque le développement logistique s'inscrit dans le cadre de la mutation d'une zone industrielle existante vers l'accueil d'entreprises logistiques, le pouvoir politique est beaucoup moins déterminant, il peut se réduire à la seule signature du permis de construire. Le portage politique, les enjeux financiers et techniques diffèrent ainsi fortement entre ces deux processus.

Ces deux modalités d'implantation logistique peuvent être analysées comme deux régimes de production des espaces logistiques ayant des enjeux différents, non seulement en termes d'action publique, mais aussi en termes immobiliers. En effet, lorsque l'implantation logistique s'inscrit dans une zone d'activités existante, la question immobilière se limite à la construction d'un

nouveau bâtiment. Le rôle du promoteur immobilier est moins important : il répond à la demande logistique. Inversement, lorsqu'une zone doit être créée *ex-nihilo*, le promoteur-investisseur prend de l'importance. En effet, ces derniers sont de plus en plus nombreux à développer des parcs logistiques : des complexes fermés et gardiennés de plusieurs entrepôts directement embranchés sur une autoroute, généralement aménagés, bâtis, possédés et gérés par une même firme. Cette dernière devient un acteur central. Les utilisateurs d'entrepôts dépendent d'elle pour avoir accès à l'espace nécessaire à leur activité ; elle anticipe souvent leurs demandes en développant en amont de nouvelles surfaces ; elle devient aussi un acteur de la politique locale de développement économique et d'aménagement (Raimbault, 2013a, 2013b).

Il convient de noter qu'en outre, un projet logistique cristallise parfois des oppositions de la part des populations riveraines en raison d'un effet « NIMBY »⁴. Le maire peut choisir de s'opposer au projet logistique plutôt qu'à sa population. Cette perspective peut être une raison de refuser *a priori* tout projet logistique. A l'inverse, les implantations logistiques sont souvent perçues comme des solutions porteuses de développement économique, c'est-à-dire comme pourvoyeuses de recettes fiscales et d'emplois. La question de l'emploi est d'autant plus déterminante que le développement a lieu dans un territoire où le niveau des revenus est faible, le chômage élevé, tels que dans les territoires faisant face à des processus de désindustrialisation. Le tapis rouge récemment dressé par un certain nombre de communes du Nord-Pas-de-Calais pour accueillir un entrepôt de l'entreprise Amazon est à ce titre, riche d'enseignements. Les processus de régulation des implantations logistiques résultent ainsi de jeux entre différents pouvoirs publics et privés, selon des mécanismes à la fois publics ou politiques (politiques locales d'urbanisme et de développement économique), marchands ou entrepreneuriaux (logistiques et immobiliers) et parfois sociaux (acceptabilité) (Le Galès, 1998).

Or, il n'a pas de véritable politique d'aménagement en matière d'implantations logistiques au-delà de l'échelle intercommunale, en tout cas dans le périmètre de la métropole parisienne. Les plans logistiques régionaux ou départementaux existants ne sont jamais opposables. Ils proposent rarement une vision prospective qui pourrait orienter les communes dans leur politique d'implantation de zones d'activités, ils entérinent plutôt les développements réalisés dans le cadre d'un « plan bilan »⁵. Même le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est peu structurant car sa vocation n'est pas de définir l'usage précis des sols mais plutôt de distinguer les espaces urbanisables de ceux qui ne le sont pas. Enfin, la planification intercommunale elle-même relève généralement plus de la programmation de zones d'activités que d'une véritable politique d'aménagement. L'échelle de ces régulations est ainsi avant tout locale, voire même (inter)communale. Là, l'articulation entre l'offre et la demande d'espaces logistiques se réalise. On peut dès lors s'interroger sur les enjeux de cette articulation.

2.2.Représentations d'une urbanisation conflictuelle

Lorsqu'on interroge⁶ les différents acteurs impliqués dans le développement de l'immobilier

⁴« *Not In My Backyard* » (pas dans mon jardin) : acronyme consacré pour évoquer les oppositions de riverains à un projet d'aménagement.

⁵ C'est par exemple le cas de la partie logistique du PDU de la région Île-de-France (2012).

⁶ A l'occasion d'entretiens avec des directeurs d'entreprises logistiques, des directeurs logistiques d'entreprises de la grande distribution, des aménageurs et promoteurs en immobilier logistique, des aménageurs publics et des élus

logistique, ces derniers sont unanimes : l'entrepôt est « mal aimé ». Seuls les territoires déshérités, n'ayant d'autre alternative, les accepteraient. Ces derniers, en raison des difficultés économiques actuelles, sont cependant de plus en plus nombreux. La crise économique constituerait à ce titre une rupture. L'anathème des implantations logistiques perd cependant en vigueur à mesure que l'on s'éloigne du cœur métropolitain.

Un certain nombre d'éléments objectifs, cohérents avec la théorie économique territoriale, justifieraient ces représentations. L'intérêt local des implantations logistiques est souvent limité, malgré leur intérêt économique global. Tout d'abord, comme bien des activités productives, les activités logistiques ont un coût localement concentré, en termes de nuisances et d'image notamment, tandis qu'ils apportent des bénéfices économiques spatialement dispersés. Ainsi, par exemple, l'emploi profite-il généralement bien davantage à un large bassin qu'à la commune précise accueillant l'entrepôt. L'intérêt économique communal du développement logistique n'est donc pas automatique. Les activités logistiques souffrent des tensions constatées entre les activités productives et les intérêts résidentiels et récréatifs (Davezies, 2008). De plus, la précarité des implantations logistiques peut poser problème, notamment pour les élus. En effet le temps de l'implantation logistique est moins durable que celui de l'implantation industrielle⁷, son ancrage territorial est souvent moindre, notamment parce que ces implantations dépendent étroitement des organisations logistiques en perpétuelle mutation des entreprises concernées (Hesse, 2008 ; Raimbault et al., 2013). Elle fait peser un risque de friches pour les territoires. Pour ces acteurs politiques, elle donne l'impression d'une perte de maîtrise du territoire et d'un gâchis foncier.

Dans le contexte métropolitain, l'urbanisation logistique serait donc, en théorie, particulièrement conflictuelle. Cependant, ces activités trouvent tout de même une place dans les métropoles.

3. LA PERIURBANISATION LOGISTIQUE : DECONNEXION OU FRAGMENTATION ?

Une première analyse de la géographie des constructions d'entrepôts à l'échelle du Bassin parisien a permis de montrer que ces compromis pour l'accueil des entrepôts se traduisent par une périurbanisation logistique particulière, en tous les cas distincte des périurbanisations imprimées par les autres constructions immobilières (Bahoken et Raimbault, 2012).

3.1. Une périurbanisation logistique

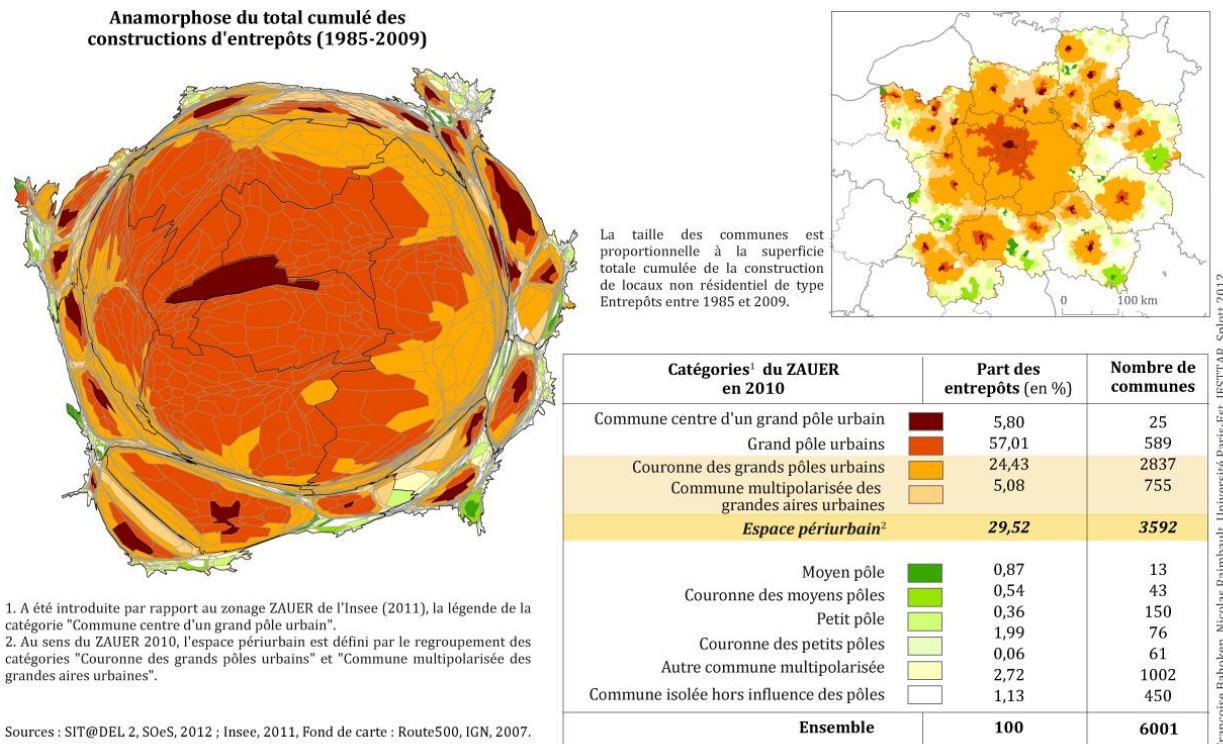
En permettant de saisir les espaces propres à la construction d'entrepôts, le procédé de représentation cartographique en anamorphose des constructions nous a permis de formuler des hypothèses explicatives des situations territoriales locales (Bahoken et Raimbault, 2012). L'anamorphose a été réalisée à partir la base de données sit@del2 des constructions commencées

locaux mais aussi à l'occasion de réunions publiques telles que celle des assises régionales du fret et de la logistique organisées par le conseil régional d'Île-de-France, le 29 juin 2011.

⁷ Il est difficile d'en apporter une preuve statistique. Il s'agit là d'un ressenti fort de la part des élus en Île-de-France. On peut cependant l'étayer par certains faits. D'après les entretiens réalisés, les groupes de la grande distribution estiment la durée de leurs implantations à 10 ans. La plupart des baux signés en matière d'entrepôts sont de 3 ou 6 ans. Les activités de messagerie s'avèrent cependant plus stables. Surtout, les zones logistiques gérées par un investisseur unique, telles que les plates-formes Garonor ou Sogaris pour les plus anciennes, et maintenant les parcs logistiques de Prologis, ont des durées de vie de plusieurs décennies.

cumulées entre 1985 et 2009 des surfaces d’entreposage. Elle met en avant les communes qui produisent (fig. 2), elles voient ainsi leur forme et leur taille augmenter proportionnellement à la valeur des constructions cumulées. A l’opposé, les communes qui produisent peu voire pas du tout voient leur taille réduite, leur forme se plisser au point de disparaître par endroits. Ainsi, sur la figure 2, ressortent nettement les communes périphériques des grandes agglomérations : 87 % du total des constructions a, en effet, eu lieu dans des communes de banlieue (57 %) et des communes périurbaines (30 %), c’est-à-dire dans les périphéries urbaines.

Figure 2 : Anamorphose des constructions d’entrepôts



Les plis de l’anamorphose (filaments grisés) représentent les communes ne connaissant pas de constructions d’entrepôts, soit parce qu’elles ne sont pas viables pour ce marché immobilier, soit parce qu’elles refusent cet immobilier. Par symétrie, l’anamorphose met donc en avant les espaces où ces tensions trouvent une résolution. Elle est avant tout marchande : les espaces concernés sont les aires de marché, d’un point de vue à la fois logistique et foncier, de l’immobilier logistique. Mais la régulation publique n’est est toujours présente (voir *supra*) Le procédé cartographique révèle donc les effets spatiaux des compromis territoriaux à l’œuvre pour l’accueil de l’immobilier logistique qui prennent la forme d’une périurbanisation spécifique.

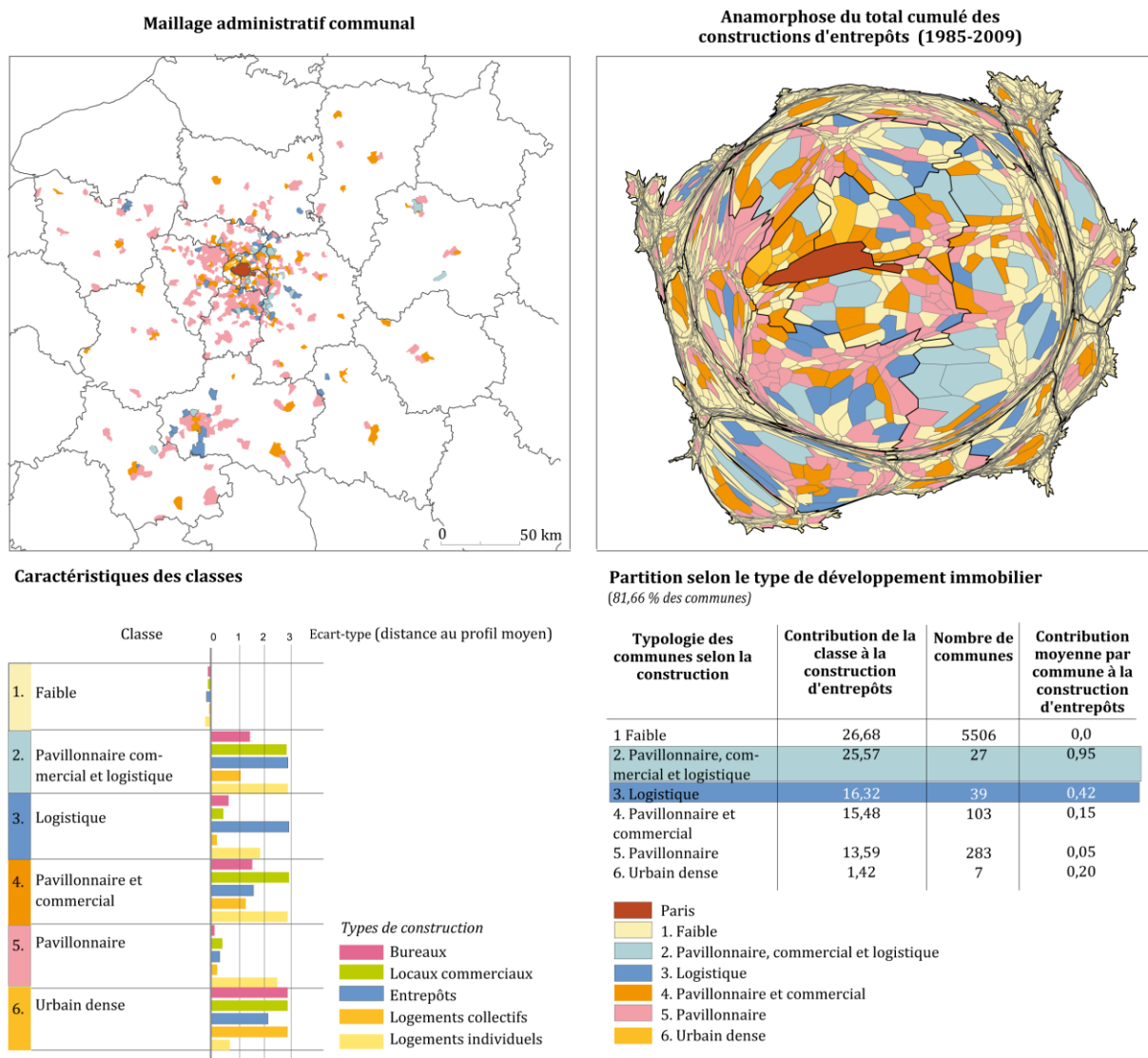
3.2. Entre dilution et concentration

Etant donné qu’il ne s’est construit plus de 1000 m² de surface d’entreposage, soit la taille d’un petit entrepôt, dans 23 % des communes de la métropole, la construction d’entrepôts est, à l’échelle de ces aires urbaines, particulièrement diluée dans un nombre important de communes tout en étant concentrée dans certaines communes particulières. Deux grandes structures

géographiques apparaissent : un gradient centre-périphérie d'une part, et une logique de contournement Est de l'agglomération parisienne d'autre part (fig. 2).

Pour explorer l'hypothèse d'une spécialisation logistique, nous avons caractérisé les communes au regard des constructions qui s'y sont déroulées entre 1985 et 2009, à l'aide d'une Classification Ascendante Hiérarchique (CAH) sur les cinq variables suivantes : construction d'entrepôts, de locaux commerciaux, de bureaux, de logements collectifs et individuels de la source sit@del2. La méthode, qui procède « [...] *par regroupements successifs des unités élémentaires en fonction de leurs ressemblances par rapport à un ensemble de critères* » (Sanders, 1989 : 176), a conduit à une partition territoriale en sept classes qui rendent compte de 82 % des différenciations des communes.

Figure 3 : Dilution et concentration entre 1985 et 2009



Sources : SIT@DEL 2, SOEs, 2012 ; Insee, 2011, Fond de carte : Route500, IGN, 2007.

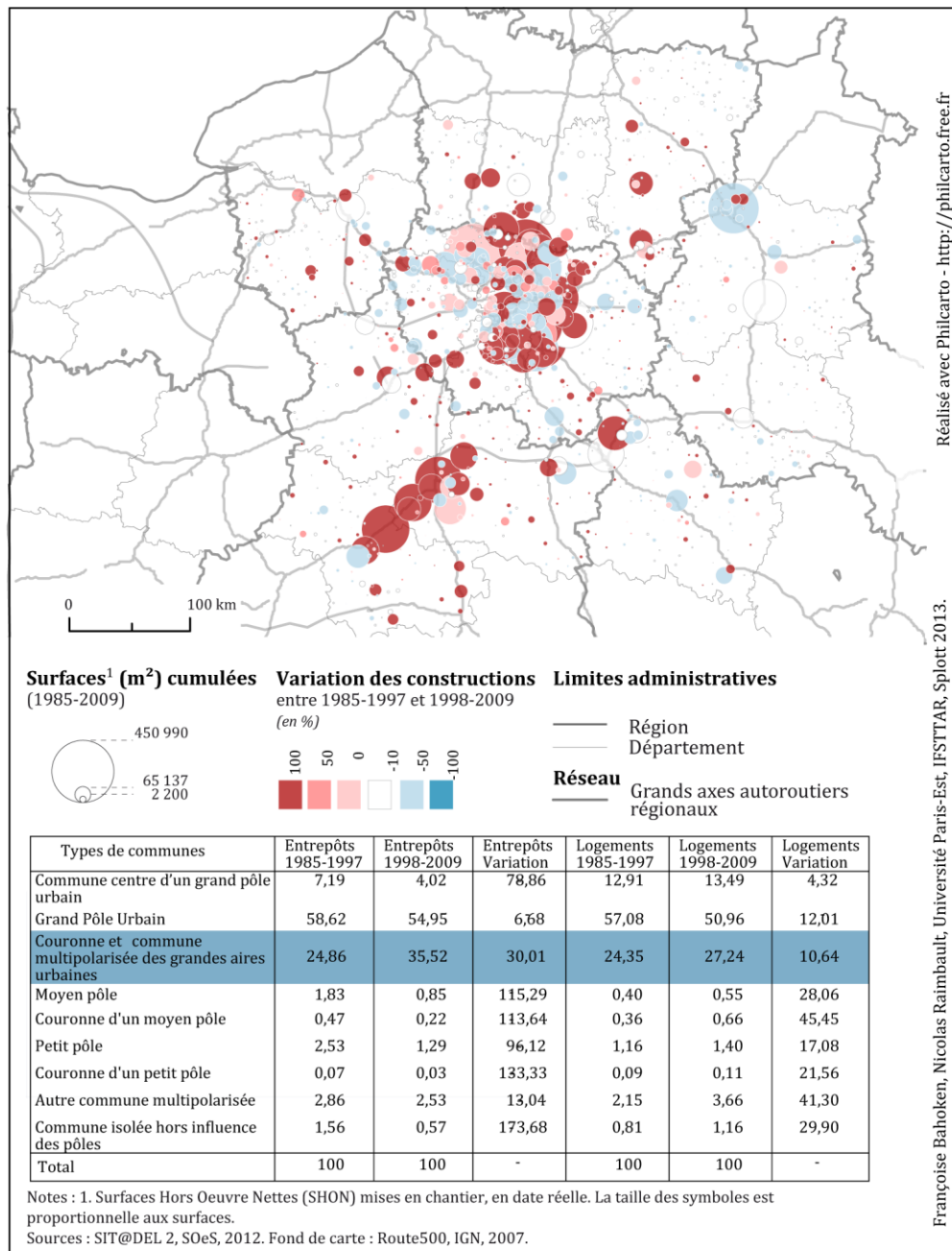
La typologie met en évidence trois catégories principales de communes qui portent le développement logistique de la métropole. La première catégorie rassemble les 5 789 communes qui construisent peu d'une manière générale, ou bien essentiellement des logements individuels (classes 1 et 5). Elle explique plus de 40 % des constructions logistiques. Contrairement à l'hypothèse de la concentration, le développement logistique prend ainsi la forme d'une dilution dans la périphérie pavillonnaire et au-delà. La deuxième catégorie rassemble les classes 4 et 6, qui correspondent aux 110 communes au cœur du développement urbain et périurbain (forte construction de tous les types immobiliers). Elle explique 15 % des constructions logistiques. À ce titre, le développement logistique se dilue aussi dans le développement urbain et périurbain général. Enfin, la troisième catégorie rassemble les classes 2 et 3, qui concentrent tout particulièrement le développement logistique. La classe 2 connaît un développement alliant commerces, logements individuels et immobilier logistique. La classe 3 est, quant à elle, spécialisée tout particulièrement dans l'accueil des activités logistiques. Ces deux classes regroupent 66 communes et 42 % de la construction d'entrepôts. Le développement logistique semble donc à la fois se diluer dans la croissance urbaine et périurbaine et se concentrer particulièrement en certains lieux plus ou moins spécialisés.

Cette construction d'entrepôts accompagne-t-elle le développement urbain général de la région ou bien est-elle le fait de communes pionnières, d'un front urbain particulier et différencié ? Une approche temporelle des dynamiques immobilières permet de mieux saisir la construction diachronique de ces profils communaux.

3.3. Une déconnexion croissante ?

Une approche diachronique, qui différencie deux périodes (1985-1997 et 1998-2009) met en évidence un renforcement de la périurbanisation logistique au cours du temps (fig. 4). Les développements les plus récents sont en effet ceux qui sont le plus éloignés du centre de la métropole.

Figure 4 : Vers une déconnexion du développement logistique ?

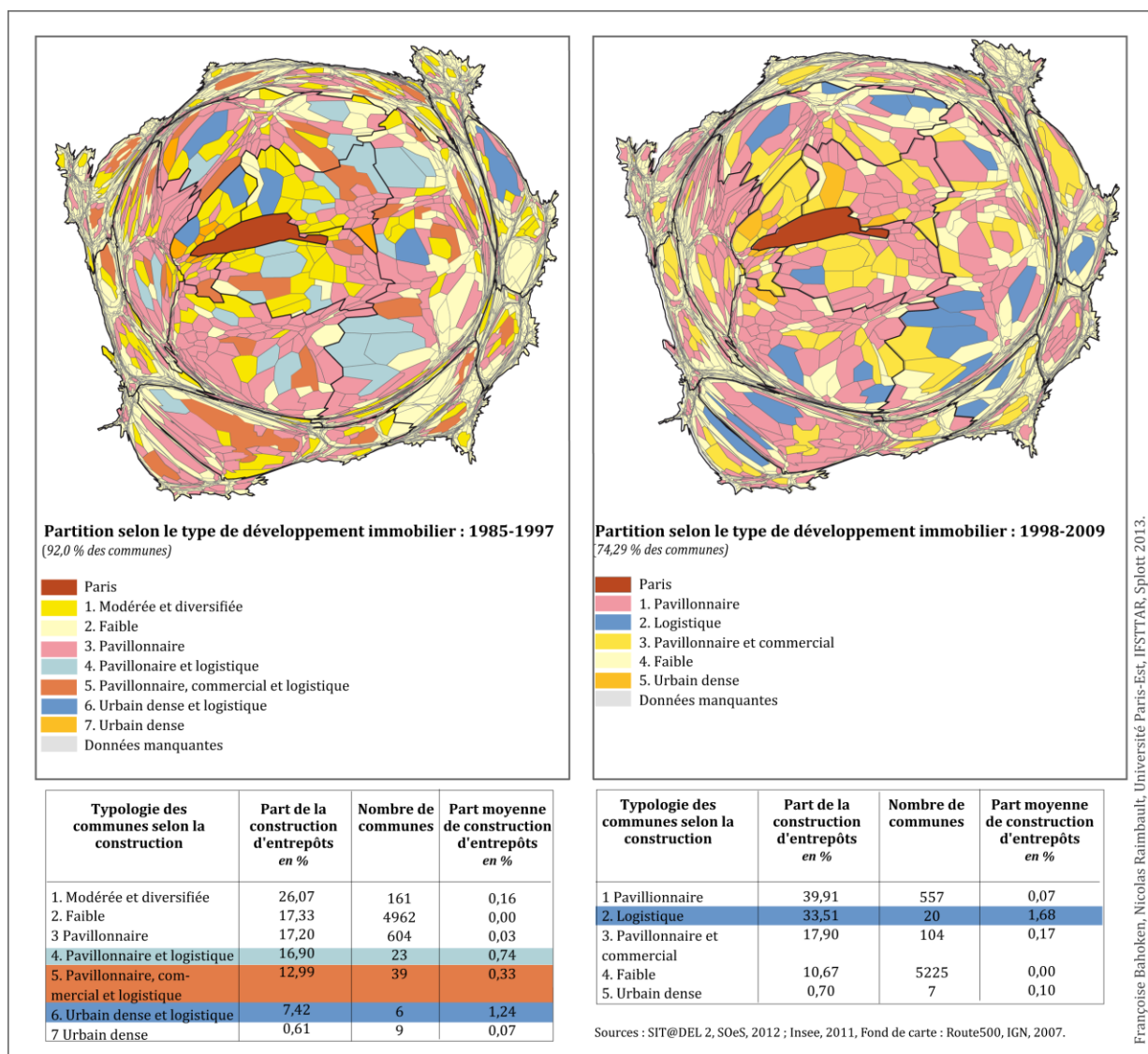


Parallèlement à ce desserrement, l'approche diachronique montre que le développement logistique ne semble concerner qu'un nombre de plus en plus restreint de communes. En effet, entre 1985 et 1997, 19,5 % des communes avaient accueilli plus de 1000 m² de construction tandis qu'entre 1998 et 2009, cette proportion tombe à 11 %. Au cours de la première période, 99 communes concentraient 50 % de la construction ; elles ne sont plus que 41 dans la seconde période. La comparaison du coefficient de Gini, qui mesure le degré d'inégalité des distributions des surfaces d'entrepôts communales, entre ces deux périodes confirme cette hypothèse. Il passe

de 0,92 pour la première période à 0,98 pour la seconde, ce qui correspond à un accroissement de l'inégale répartition de la construction d'entrepôts. Il apparaît ainsi que, dans un premier temps, le développement logistique était relativement dilué dans le développement urbain et périurbain général. Il restait peu ou prou circonscrit à l'agglomération urbaine. Ce développement s'est ensuite davantage réalisé au-delà du front urbain. Il s'autonomise de celui du développement urbain général et se concentre.

Ce mouvement de concentration du développement logistique dans quelques communes correspond-t-il à une spécialisation de ces communes dans le seul développement logistique ? Une approche diachronique de la typologie immobilière permet de différencier deux principaux profils spatiaux-temporels (fig. 5).

Figure 5 : dilution et concentration sur les périodes 1985-1997 et 1998-2009



Entre 1985 et 1997, la majorité des constructions d'entrepôts s'est diluée dans le développement urbain général de la métropole. Parallèlement, certaines communes en ont concentré une surface très importante. De grands profils se dégagent : certaines communes accueillent conjointement un développement logistique et un développement urbain (bureaux et logements collectifs : classe 6) ou bien un développement pavillonnaire et commercial (classes 1 et 5) ; d'autres se spécialisent plus particulièrement dans l'immobilier logistique, à côté du logement individuel (classe 4). Ces 23 dernières communes ne représentent toutefois que 17 % du total de la construction d'entrepôts.

Dans la période plus récente, un changement important se dessine : une catégorie de communes (classe 2) concentre fortement les constructions d'entrepôts et semble se spécialiser dans ce type d'immobilier. Les 20 communes concernées concentrent près de 35 % de la construction totale de la période. Elles se situent majoritairement en grande couronne francilienne et aux portes de l'Île-de-France. Enfin, dans cette période, il n'existe plus de communes alliant à la fois un développement logistique fort et un développement fort des autres types immobiliers, comme c'était le cas précédemment. Le mouvement de dilution de la construction d'entrepôts dans la croissance périurbaine (classes 1, 3 et 4) se poursuit parallèlement.

La perspective diachronique montre ainsi que depuis 10 ans, le développement logistique s'inscrit davantage dans quelques communes plus spécialisées, alors qu'il s'inscrivait auparavant dans le développement urbain général de la périphérie. C'est cette déconnexion entre le développement logistique et les autres développements immobiliers qui dessine ce front périurbain logistique particulier (Bahoken et Raimbault, 2012). Les deux trajectoires renvoient aux deux processus de production d'espaces logistiques distingués. Chronologiquement, le premier type de développement logistique est le fruit de l'implantation d'établissements logistiques au sein de zones industrielles préexistantes. Le second, plus récent, repose sur l'aménagement de zones d'activités dédiées aux activités logistiques. Il entraîne le mouvement de "plateformisation" logistique observé par d'autres auteurs (Savy, 2006 ; Samarcande, 2009). Le premier processus s'inscrit davantage dans le développement urbain général que le second. Il correspond plutôt à des espaces de banlieue, tandis que le second se manifeste dans le périurbain proprement dit. La différenciation entre ces deux modalités d'implantation logistique correspond à la dichotomie que nous avons mise en lumière dans la figure 3, entre une classe de communes (la classe 2) caractérisée par une construction importante à la fois de commerces, de logements individuels et d'entrepôts, et une autre classe de communes (la classe 3), qui est spécialisée tout particulièrement dans l'accueil des activités logistiques (tab. 1).

Ces deux systèmes de production spatiale ne correspondent cependant pas en règle générale aux mêmes fonctions logistiques *stricto sensu*. On retrouve principalement, dans les espaces industriels de la zone dense, des agences de messagerie tandis que les implantations plus éloignées, installées dans des zones dédiées, renvoient davantage à une logique de stockage ou tout du moins, à des entrepôts de la grande distribution au sens large (Raimbault et al., 2012). Pour autant, cette différenciation fonctionnelle de l'espace n'est pas stricte : des entrepôts de grande distribution s'installent également en zone dense, tandis qu'il y a un desserrement des agences de messagerie (Dablanc, Andrianakaja, 2011).

Tableau 1 : profils immobiliers et situation spatiale

Profil immobilier	Grand pôle	Couronne d'un grand pôle	Commune multipolarisée des grandes aires urbaines	Moyens et petits pôles	Autres communes rurales
1. Faible	5,2	49,4	13,5	4,8	19,1
2. Pavillonnaire et logistique	77,8	18,5	3,7	0	0
3. Logistique	64,1	30,8	2,6	0	2,6
4. Pavillonnaire et commercial	82,5	10,7	0	6,8	0
5. Pavillonnaire	65,7	28,6	1,8	3,9	0
6. Urbain dense	100	0	0	0	0

Source : sit@del2 ; Insee, 2011

Ce panorama statistique et cartographique révèle une mutation de la géographie logistique métropolitaine que l'on peut décrire comme une déconnexion spatiale. Elle rend compte du passage progressif d'un processus de production des espaces logistiques à un autre.

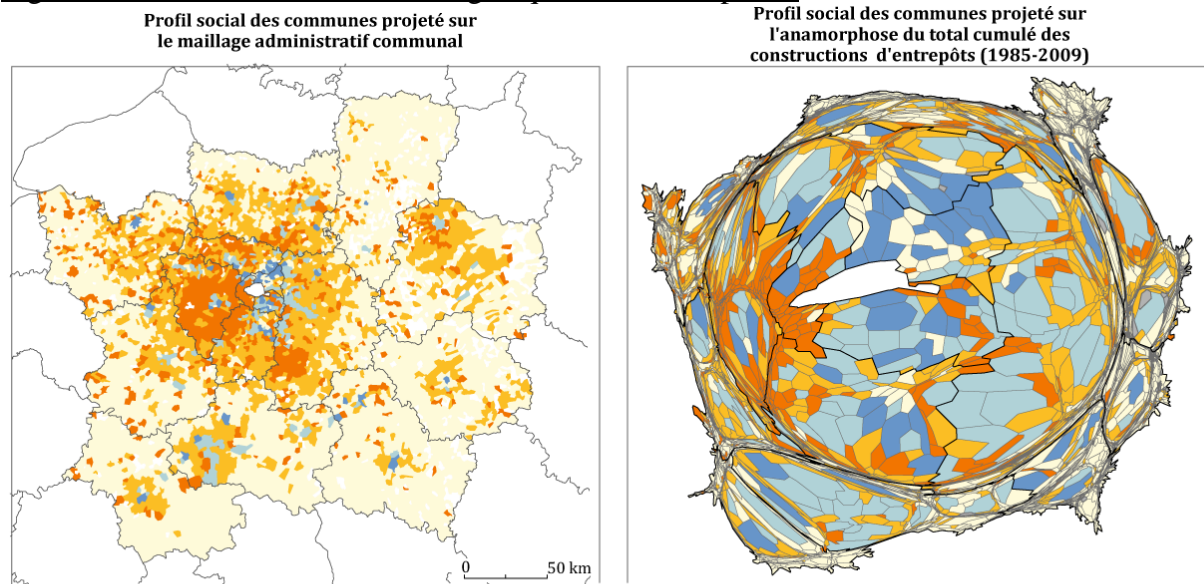
3.4. Des implantations logistiques prises dans un processus de fragmentation urbaine ?

La concentration d'entrepôts dans certaines communes, qui hébergent des activités n'appartenant pas au tertiaire supérieur et des emplois ouvriers, rend-elle compte d'une division sociale et fonctionnelle de la métropole ? S'agit-il d'une des dimensions de la fragmentation des espaces métropolitains, différenciant espaces d'excellence et espaces de relégation économique et sociale (Marcuse et Van Kenpem, 2000) ?

Pour répondre à ce questionnement, nous avons effectué une analyse des corrélations entre les surfaces d'entrepôts construites par commune et des indicateurs sociologiques et démographiques des mêmes communes à savoir, la croissance démographique, la part des différentes classes d'âge, le taux d'imposition, le salaire médian, les professions et catégories socio-professionnelles (Insee, 2007), le potentiel fiscal par habitant (DGF, 2010). Ces corrélations se sont révélées inexistantes : il n'y a pas d'homogénéité démographique et sociale des communes qui accueillent des activités logistiques.

La figure 6 illustre cette hétérogénéité des communes logistiques. Les constructions d'entrepôts interviennent dans deux principaux types sociodémographiques de communes : un type populaire (sur-représentation des PCS ouvrier et employé) et un type intermédiaire.

Figure 6 : Une structuration socio-logistique de la métropole ?



Caractéristiques des classes

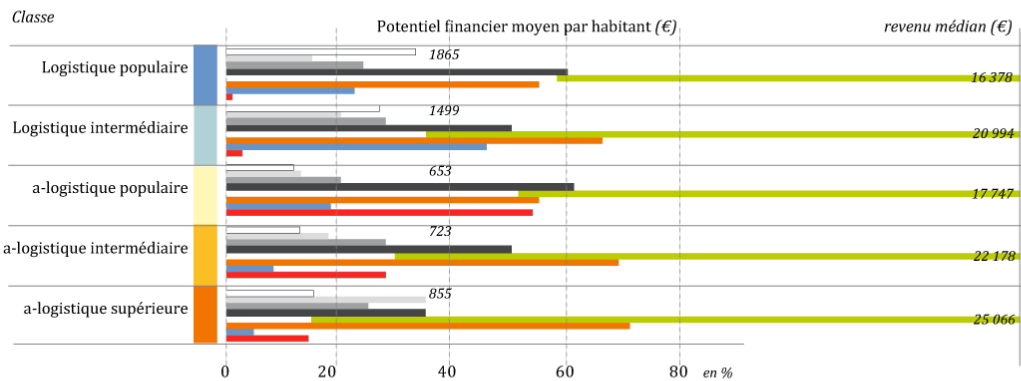
Variables

- Part du nombre total de communes
- Participation (en %) à la construction d'entrepôts de la métropole
- Taux moyen d'imposition sur le revenu
- Revenu médian (par unité de consommation)
- Part moyenne des PCS inférieures
- Part moyenne des PCS intermédiaires
- Part moyenne des PCS supérieures
- Potentiel financier moyen par habitant

Profil social des communes

(69,32% des communes)

- Logistique populaire
- Logistique intermédiaire
- a-logistique populaire
- a-logistique intermédiaire
- a-logistique supérieure
- Absence d'information



Lecture du diagramme :

Les 146 communes de type "logistique intermédiaire" représentent 2,76% des communes de la métropole parisienne. Composées pour moitié (50%) de CSP populaires, elles ont accueilli 46% des constructions d'entrepôts. Le potentiel fiscal est pourtant élevé à 1498 € pour un revenu médian de 20 994 € annuels.

Sources : SIT@DEL 2, SOeS, 2012 ; Insee, 2011, Fond de carte : Route500, IGN, 2007.

Françoise Bahoken, Nicolas Raimbault, Université Paris-Est, IPSTAR, Splott, 2012.

Le développement logistique suit donc deux trajectoires socio-territoriales. La première est celle de communes qui profitent de la croissance urbaine et surtout périurbaine. La seconde est celle de communes qui correspondent à l'hypothèse de fragmentation socio-fonctionnelle de la métropole⁸ et de la ségrégation socio-spatiale qui en découle⁹ dont P. Cary et S. Fol (2012) ont

⁸ Cette notion renvoie à une littérature importante, par exemple à Davis (1997) ; Scott & Soja (1998), Soja (2000) ; Dear (2000) ; Marcuse a Van Kenpem (2000) ; Graham & Marvin (2001) ; Macload (2011).

proposé une synthèse récemment. A l'échelle de l'Île-de-France, cette fragmentation est cependant plus marquée (Raimbault et Bahoken, 2012). Ces deux trajectoires semblent avoir une dimension spatiale, bien qu'elle ne soit pas nette. Les communes logistiques les moins favorisées correspondent plutôt aux périphéries proches ; les communes plus intermédiaires plutôt aux périphéries plus éloignées. Enfin, ce qui n'est pas surprenant mais mérite d'être signalé, le développement logistique évite les communes les plus aisées.

Corollaire paradoxal mais bien connu, la construction d'entrepôts a aussi lieu dans les communes fiscalement plus riches que la moyenne francilienne, avec un potentiel fiscal par habitant entre deux et trois fois supérieur à la moyenne (fig. 6). La construction d'entrepôts serait donc avant tout le fait de communes pouvant être qualifiés comme “[fiscalement] *riches de pauvres* [habitants]”¹⁰ ou intermédiaires, selon le modèle des communes industrielles. Elles se rapprocheraient des territoires productifs que L. Davezies a mis en lumière (2008).

Or, la construction d'entrepôts survient dans les territoires où les activités productives, définies comme la sphère non-présentielle¹¹, ont un poids communal plus important que dans la moyenne francilienne. De ce fait, la situation fiscale favorable de ces communes ne renvoie pas nécessairement à la seule présence d'activités logistiques, bien que celle-ci y participe.

En ce sens, la géographie logistique s'inscrit pour partie dans l'héritage de la géographie industrielle de la métropole parisienne. La participation partielle du développement logistique à la fragmentation socio-fonctionnelle, enclenchée par l'industrialisation, doit ainsi être analysée comme la conséquence de cette inscription. Il s'agit là d'une conséquence du premier processus d'implantation logistique, celui qui repose sur des zones industrielles préexistantes, soit le premier régime de production d'espace logistique mis en évidence précédemment. Cette fragmentation socio-fonctionnelle de la métropole, selon un modèle français qui lie présence d'activités productives et logistiques, populations défavorisées et ressources fiscales importantes, est très résilient. Il pourrait cependant souffrir de la réforme de la taxe professionnelle que nos données ne prennent pas en compte. Parallèlement, le développement logistique, qui repose sur l'aménagement de nouvelles zones logistiques, ne semble pas entraîner les territoires d'accueil dans des processus particuliers de relégation. Cette affirmation demande cependant à être confirmée sur le temps long.

Cependant, le recouvrement entre profils sociologiques et systèmes de production d'espaces logistiques n'est pas strict. La diversité territoriale est grande, les histoires diverses. Il convient de mieux saisir les systèmes territoriaux qui portent les processus d'implantation logistique.

⁹ Sur la ségrégation socio-spatiale, on peut notamment citer Roncayolo (1972) ; Brun & Rhein (1994) ; Preteceille (2006) ; Saint-Julien & Le Goix (2007) et Lapeyronnie (2008).

¹⁰ Propos tenus par le maire de Compans (77) à l'occasion d'un entretien.

¹¹ D'après l'Insee : “[...] *il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère*”. [URL] <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/sphere.htm>

4. QUELS SYSTEMES TERRITORIAUX POUR L'ACCUEIL DES ACTIVITES LOGISTIQUES ?

4.1.Des ressorts marchands, sociaux et politiques

Les mécanismes semblent d'abord marchands. Le fait que la plupart des échangeurs autoroutiers, qui rendent bien des communes attractives du point de vue logistique, ont donné lieu à la construction d'entrepôts est en une illustration. Ce mécanisme économique trouve souvent un écho dans la sphère politique. Pour leur développement économique, entendu comme l'implantation d'entreprises, bien des communes n'ont souvent que peu de choix en dehors de la logistique. Or l'attractivité auprès des entreprises est une préoccupation très courante. Elle résulterait d'un « biais systémique » des politiques locales en faveur des intérêts marchands en économie capitaliste (Stone, 1989).

Les ressorts sociaux ne sont pas neutres dans la mesure où la construction d'entrepôts suit pour partie la fragmentation de la métropole. L'apparition d'un projet logistique cristallise parfois des oppositions de la part des populations riveraines, c'est l'effet NIMBY précité. Celui-ci suppose des ressources matérielles et symboliques davantage possédées par les classes aisées (Dear, 1992). Les communes aisées sont aussi bien souvent, tout simplement, trop onéreuses pour les développements logistiques. Inversement, la composition sociale de la population n'est pas sans effet sur les politiques municipales menées. Une commune dans une situation sociale difficile a un impératif que les communes plus aisées n'ont pas, à savoir celui de ne pas faire reposer sa base fiscale sur les seuls ménages ; elle est donc contrainte d'attirer des entreprises. Elle aura aussi plus d'urgence à développer une politique redistributive qui nécessite des recettes importantes, et par conséquent une base fiscale conséquente. La question de l'emploi y est en outre bien plus cruciale : le contexte de chômage actuel est ainsi un facteur favorable à l'acceptabilité logistique. Cet enjeu est bien moindre dans une commune aisée ainsi que dans une commune rurale peu peuplée.

Si les trois sphères, marchande (logistique et foncière-immobilière), sociale et politique interagissent dans des histoires locales dont la dimension logistique n'est souvent qu'un aspect, le politique (local) est souvent la pierre angulaire de ces histoires. Comment l'approcher ? S'il est difficile de le saisir quantitativement, on observe toutefois une forte hétérogénéité des couleurs politiques des communes qui supportent le développement logistique (tab. 2).

Tableau 2 : Couleur politique du développement logistique

Couleur politique des communes en 2008	Sans étiquette connue	PCF	EEL V	PS	DVG	Centre	DVD	UMP
Participation à la construction totale d'entrepôts (en %)	6,45	13,31	0,39	26,68	9,16	2,42	23,69	18,34
Part des communes du Bassin parisien (en %)	14,35	1,47	0,28	5,62	13,85	2,55	54,59	9,00
Part des "communes logistiques" (%)	-	18,18	-	31,82	6,06	6,06	21,21	16,67

Source : MGT-IDEES-Ministère de l'Intérieur, Mises en forme par Céline Colange, UMR IDEES¹² ; sit@del2

Nous avons montré que l'action publique est plus déterminante lorsque le processus d'implantation logistique nécessite l'aménagement de nouvelles zones d'activités que lorsqu'il repose sur des zones industrielles existantes. Par ailleurs, la localisation et la taille de la commune peuvent aussi avoir des conséquences en termes d'action publique. Une commune peu peuplée et n'appartenant pas à une intercommunalité développée – c'est le cas de bien des communes périphériques – n'aura pas les capacités administratives, financières et opérationnelles (Muller et Surel, 1998) de peser face à des promoteurs spécialisés dans l'immobilier logistique qui sont de plus en plus nombreux à se présenter comme aménageurs, c'est-à-dire capables de conduire la totalité de la chaîne immobilière. En d'autres termes, la densité politique de l'espace est inégale, elle dépend notamment de la situation et de la taille de la commune.

Finalement, l'analyse cartographique permet de mettre en lumière des trajectoires de développement territorial dans lesquels ces mécanismes politiques, marchands et sociaux s'inscrivent. Une trajectoire territoriale peut être définie comme la contextualisation spatiale et diachronique d'un processus à l'œuvre dans un territoire sous l'action de différents acteurs renvoyant à différentes échelles (Debie et al., 2012). Elle se rapproche à la fois de l'idée de "dépendance au sentier" (Pierson, 1993) et de celle d'encastrement. Quelques variables géographiques semblent particulièrement structurer ces trajectoires. Il s'agit de la localisation et de la population des communes, de la préexistence d'une zone industrielle aux implantations logistiques ou de la nécessité d'aménager une nouvelle zone d'activités pour elles, du contexte social du territoire.

Quatre principales trajectoires apparaissent. Elles sont le résultat d'une analyse qui articule des approches quantitatives et qualitatives. Ces dernières émanent d'un travail de terrain réalisé dans plusieurs territoires où sont implantées de nombreuses activités logistiques. C'est pourquoi certaines hypothèses qui portent sur l'existence de mécanismes correspondant aux systèmes territoriaux recherchés peuvent être avancées à partir de l'analyse de ces trajectoires. Ces dernières ne sont pas totalement exclusives, certaines histoires peuvent renvoyer à plusieurs d'entre elles. Les deux premières trajectoires sont largement encadrées dans le développement urbain et périurbain général ; les deux dernières sont plus indépendantes et spécifiques, l'une

¹² Les données antérieures à 2008 sont difficilement accessibles.

reposant sur l'Etat aménageur et gestionnaire d'infrastructure et l'autre sur les entreprises de l'immobilier logistique.

4.2. Deux trajectoires territoriales encadrées : dilution et « territoires servants »

Une partie du développement logistique trouve sa place dans le développement urbain et périurbain général, d'une part via un mécanisme de dilution et d'autre part via l'héritage des zones industrielles.

4.2.1. Dilution

La première trajectoire identifiée est celle de la dilution qui explique plus de la moitié de la construction d'entrepôts. On peut postuler que, dans leur majorité, ces constructions ne sont pas conflictuelles, elles sont peu ou prou invisibles et indolores pour nombre d'habitants de ces communes. L'un des compromis territoriaux, peut-être le plus structurant, est particulièrement spatial : il s'agit de la dispersion des entrepôts dans les communes jugées économiquement viables par ce marché immobilier spécifique. Elle pourrait être un instrument de l'acceptabilité du développement logistique. Deux versions différentes de cette trajectoire s'observent : la première est urbaine et la seconde périurbaine. Dans le premier cas, le développement logistique accompagne la construction de bureaux, de commerce et de logements collectifs de la première couronne parisienne, notamment. Dans le second cas, quelques entrepôts s'insèrent entre les lotissements pavillonnaires et les zones commerciales.

Les autres trajectoires territoriales s'articulent, au contraire, autour d'un nombre assez restreint de communes qui concentrent une surface importante d'entrepôts. S'agit-il de processus localement subis ou bien est-ce le résultat de véritables projets locaux autour de l'accueil de la logistique ?

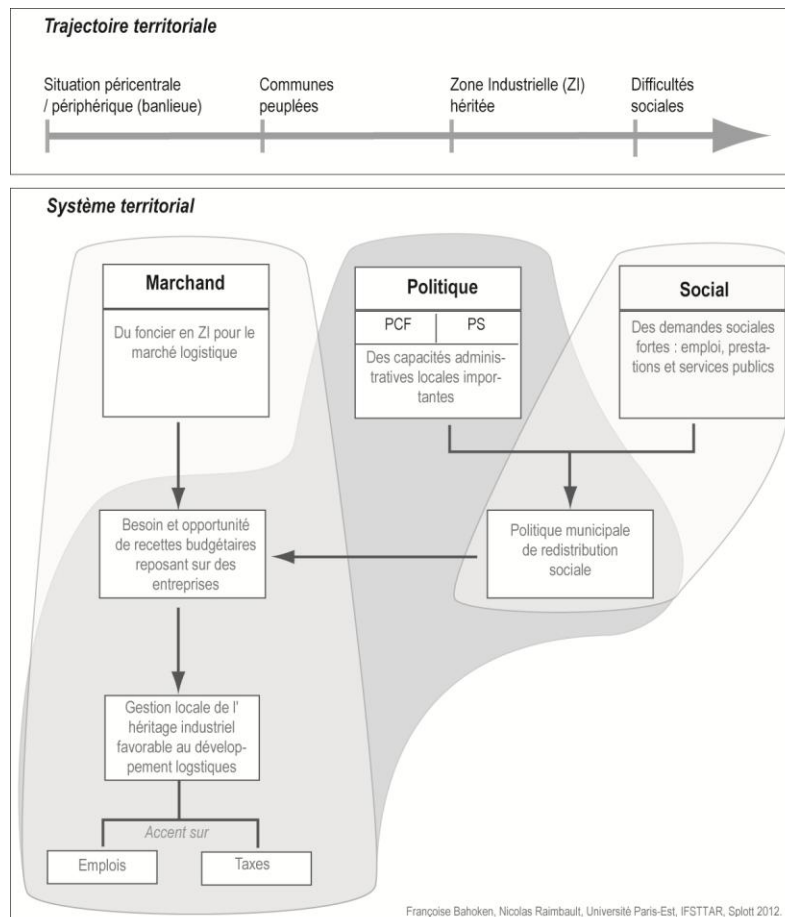
4.2.2. La logistique en héritage : des "territoires servants" logistiques ?

La seconde trajectoire (environ 15 % de la construction d'entrepôts) correspond aux communes ayant hérité de zones industrielles, mutant et accueillant petit à petit des activités logistiques. Ces territoires sont devenus *naturellement* logistiques par cet héritage qui dessine un « sentier de dépendance ». Il s'agit historiquement des premiers territoires logistiques. Leur développement pourrait certainement s'analyser comme celui de « territoires servants » selon l'expression consacrée parmi les acteurs franciliens, notamment les élus de banlieue, pour qualifier les communes de banlieues pressées d'accueillir les activités nécessaires à « Paris » mais indésirables *intra-muros* dans un contexte d'indifférence entre la capitale et sa périphérie (Desjardins, 2010). Parmi ces activités figurent les activités industrielles. Ces dernières sont peu à peu rassemblées dans des zones industrielles aménagées principalement dans la banlieue nord et est. En s'inscrivant dans ces mêmes zones industrielles, le développement logistique ne crée donc pas véritablement de nouveaux territoires servants mais prolonge cet héritage.

Ces communes sont socialement moins aisées que la moyenne métropolitaine mais également que la moyenne des communes qui concentrent les implantations logistiques. Ces communes sont enfin principalement localisées en première couronne parisienne. Il s'agit des communes de la fragmentation socio-fonctionnelle industrielle précédemment identifiée et qui se déploie sur le temps long.

Nous pouvons donc faire l’hypothèse du système territorial suivant : le développement logistique est le fait d’un marché logistique rendu possible par une action publique héritée, souvent d’Etat représenté par les zones industrielles. L’action publique locale n’est pas structurante, elle consiste en la gestion de l’héritage industriel plus qu’en une véritable stratégie locale de développement économique par la logistique. Ce développement est accepté en ce qu’il apporte taxes et emplois au service de projets locaux de redistribution locale. En 2008, les municipalités de ces communes sont presque exclusivement de gauche et pour moitié communistes. Il s’ensuit une relative dépendance budgétaire de ces communes aux entreprises logistiques dans un contexte social souvent difficile. Ici, le développement logistique s’inscrit dans la géographie industrielle héritée.

Figure 7 : “Territoires servants” logistiques



4.3. Deux trajectoires territoriales en cours de déconnexion ? Etat développeur logistique et projets immobiliers

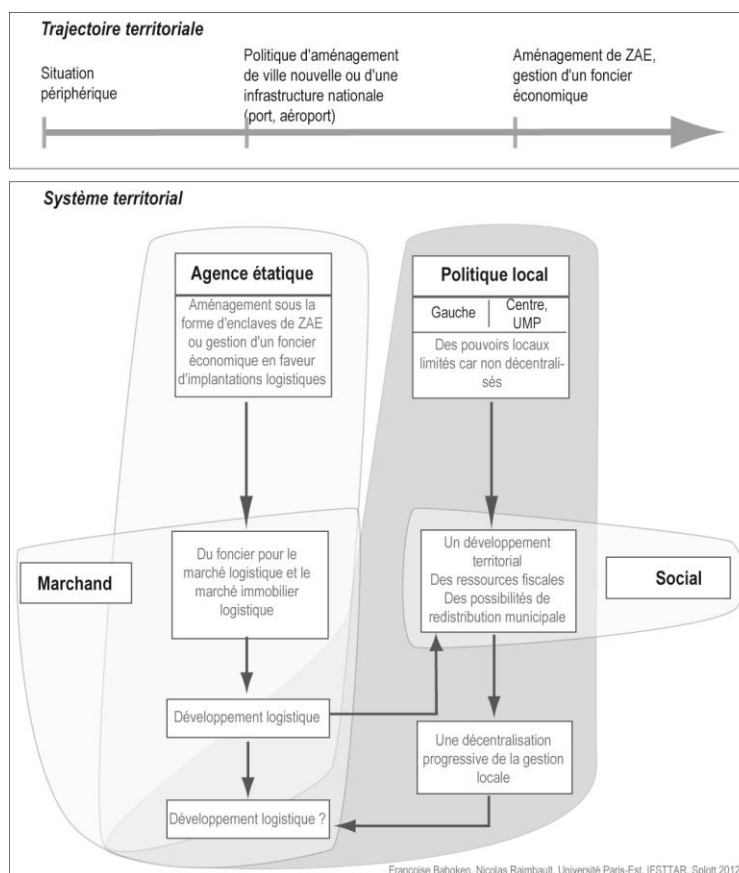
Le régime de production d’espaces logistiques spécialisés est principalement le fait de deux trajectoires : l’une impulsée par l’Etat développeur et l’autre correspondant à des projets territoriaux publics ou privés.

4.3.1. L’Etat développeur logistique

Une trajectoire (environ 15 % de la construction d'entrepôts) est spécifique aux communes dont le développement économique est ou a été mené par des agences ou des entreprises d'Etat : Villes Nouvelles (Etablissements publics d'aménagement), communes portuaires (*Ports de Paris*), aéroportuaires (*Aéroport de Paris*, ADP). Le développement logistique n'a pas été choisi localement, il fait partie, directement ou indirectement, de la stratégie de développement de l'établissement public local. Sénart, cette ville nouvelle qui regroupe à elle seule 5 % de la construction totale d'entrepôts, en est l'exemple emblématique. L'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) de Sénart orchestre son développement en partenariat avec un réseau de promoteurs et d'investisseurs privés. De la même façon, le développement logistique de Gennevilliers est le fait de Ports de Paris, autorité portuaire gestionnaire d'un patrimoine d'un million de m² d'entrepôts ; celui de Roissy en France et de Tremblay est le fait d'Aéroports de Paris (ADP), gérant une zone aéroportuaire concentrant près de 500 000 m² d'entrepôts.

Dans la mesure où elles ont largement été planifiées par l'Etat, une analyse de ces communes en termes de « territoires servants » pourrait être pertinente. Cependant, ces territoires ne font pas partie des plus défavorisés. Surtout, ce système territorial n'est pas le fait d'acteurs territoriaux locaux mais plutôt d'acteurs qui transcendent le territoire et appréhendent sa gestion de manière extraterritoriale, sous la forme d'un système "hors sol" qui fonctionne en échange d'importantes retombées fiscales. Cette trajectoire est un vecteur de la plateformisation logistique. Une reterritorialisation plus ou moins lente est cependant à l'œuvre avec la décentralisation progressive de cet urbanisme.

Figure 8 : Territoires logistiques développés par l'Etat



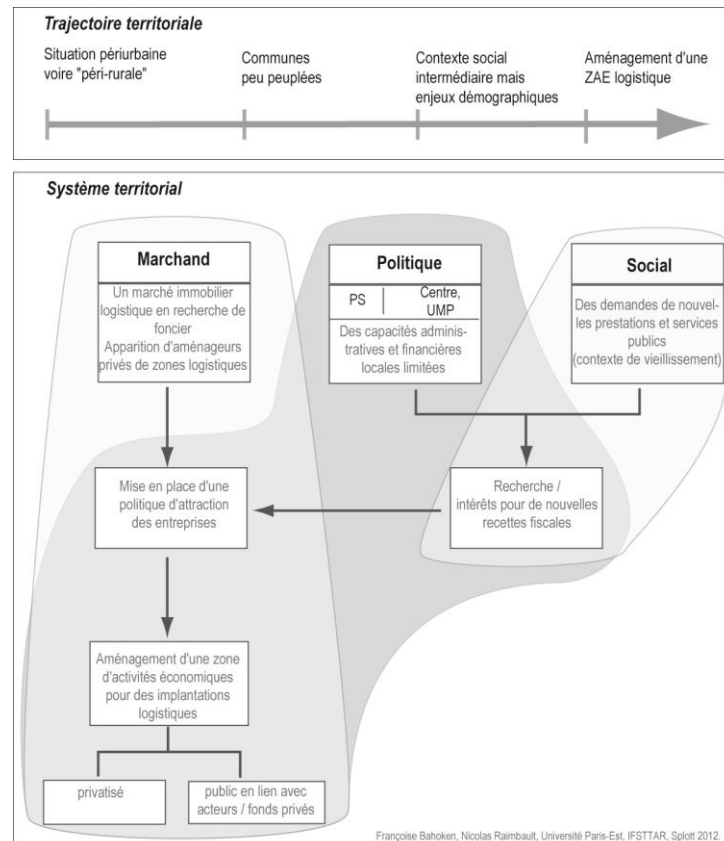
4.3.2. *Le développement logistique comme projet territorial public ou privatisé*

La dernière trajectoire (environ 15 % de la construction d'entrepôts) correspond aux implantations logistiques ayant nécessité l'aménagement de zones d'activités dédiées, que l'on peut nommer plates-formes ou parcs logistiques selon le vocable du monde de l'immobilier logistique, sans le concours de l'Etat. En droit, le développement d'une zone d'activités est une politique communale ou intercommunale décentralisée. Leur développement logistique découle donc, théoriquement du moins, de politiques locales. Cependant, ces communes sont petites, elles présentent moins de 5000 habitants en moyenne avec un spectre allant de 300 à 18 000. Elles sont de plus souvent localisées en grande périphérie, hors des intercommunalités puissantes. Ces petites, voire très petites communes, possèdent rarement toutes les ressources administratives, opérationnelles et financières pour conduire ces projets d'aménagement d'envergure que sont les zones logistiques. Or en cas de défaut de capacités publiques, des promoteurs-investisseurs spécialisés dans l'immobilier logistique offrent aux collectivités un service allant de la planification et de l'aménagement jusqu'à la gestion des zones logistiques et d'activités en passant par la promotion immobilière (Raimbault, 2013b). Qu'est-ce que peut vouloir dire la volonté locale d'aménager et accueillir une zone logistique lorsque ces firmes sont parfois présentes dès la réflexion sur la vocation de la zone d'activités, lors des révisions des plans locaux d'urbanisme, de la phase d'opération en elle-même, de la commercialisation et encore de la gestion de la zone ? De ce point de vue, les logiques des marchés immobiliers s'imposeraient pour une part à l'action publique locale, non pas absente, mais loin d'être omnipotente. Le poids des logiques immobilières concerne aussi les Villes Nouvelles et même, de plus en plus, les enceintes portuaire et aéroportuaire. Les frontières entre les deux dernières trajectoires présentées sont donc poreuses.

Mais cette logique de domination ne signifie pas qu'il n'y ait jamais de projet territorial autour du développement logistique. Un tel projet nécessite *a minima* une modification du PLU de la commune considérée, il peut avoir des répercussions sur la planification intercommunale. En ce sens, un tel projet doit être porté politiquement. La modification d'un PLU est un moment important dans la vie publique d'une commune, souvent l'objet de controverses, et parfois de batailles juridiques. Elle nécessite la rédaction d'un projet de territoire et donc la définition d'un intérêt général local autour du développement logistique. Ces municipalités sont plus souvent de droite que de gauche.

Deux systèmes territoriaux peuvent ici être distingués. L'un, rare, correspond à des projets publics de zones logistiques. Il s'agit de politiques de développement économique ayant valeur de projet territorial, c'est-à-dire ayant une fonction politique proche du « projet urbain » décrit par G. Pinson (2009). L'autre, plus fréquent, correspond à une privatisation de l'aménagement des zones d'activités. Ces processus participent de la « platformisation » logistique. Cette trajectoire hésite entre processus de domination par l'industrie immobilière et projet, et profit, territorial.

Figure 9 : Projets logistiques territoriaux/immobiliers



En raison de l'importance croissante de ces deux dernières trajectoires, l'industrie immobilière devient incontournable au sein du système de production des espaces logistiques. Grâce à leur expertise, leurs capacités financières et leurs relations, le pouvoir de ces acteurs s'accroît à mesure que le développement s'éloigne du cœur métropolitain et des institutions publiques urbaines. L'éloignement leur donne l'opportunité et la légitimité de privatiser en partie cette production spatiale. La déconnexion géographique doit donc être reliée à un relatif dés-encastrement des systèmes de production des espaces logistiques des principales instances de régulation urbaine. Or, l'avènement d'une industrie immobilière logistique puissante rend compte d'une dernière déconnexion. La production des espaces logistiques est de plus en plus indépendante de la production des services logistiques en tant que tels (Raimbault, 2013a). Ces trois dimensions de la déconnexion font ainsi système.

Conclusion

Le développement logistique présente la particularité de dépendre de la mise en place d'un certain nombre de politiques publiques locales, notamment d'aménagement et de gestion des zones d'activités. Se pose alors la question de son encastrement dans les dynamiques territoriales et les politiques locales. Ce dernier est pour partie déterminé par les formes de l'implantation logistique. Un premier processus s'inscrit dans l'héritage de la géographie des zones industrielles, un second enclenche l'aménagement de nouvelles zones d'activités économiques. Le développement logistique poursuit la fragmentation socio-fonctionnelle dessinée lors de

l'industrialisation de la région, sans véritablement en dessiner une nouvelle. Il conduit simultanément, peu à peu, à l'émergence d'un nouveau front économique aux avant-postes de la métropole. Ces deux processus reposent sur quatre grandes trajectoires territoriales : celle de dilution, celle de l'héritage industriel, celle du développement logistique d'Etat et celle du développement logistique comme projet immobilier et/ou territorial. La régulation de ces lieux, pourtant de plus en plus structurants dans l'approvisionnement matériel de la métropole, est laissée à ces systèmes locaux. Dans un contexte d'indifférence métropolitaine à leur égard, ils jouissent d'une certaine invisibilité. Ce mode de régulation est peu propice à une problématisation de cette question comme un enjeu politique, un problème public, et encore moins comme un enjeu métropolitain. Il laisse le champ libre à la structuration d'un marché immobilier logistique puissant, à la fois intégré (de l'aménagement à l'investissement et à la gestion) et international (Raimbault, 2013a, 2013b).

En effet, parallèlement aux coûts fonciers, la façon dont l'industrie immobilière logistique est structurée est un puissant facteur de périurbanisation logistique. Cette dernière doit une partie de son pouvoir et de sa légitimité à la configuration locale particulière de la production d'espaces logistiques en France, celle des communes périphériques à faible capacité administrative et financière. Par rapport aux espaces plus centraux, ces dernières correspondent à des espaces plus favorables au déploiement des logiques d'une industrie immobilière logistique intégrée et globalisée. Ainsi, la déconnexion entre les systèmes de production des espaces logistiques et les systèmes de production des services logistiques cristallise-t-elle des régimes de production des espaces logistiques, tels que celui des parcs logistiques, peu ou prou privatisés et déconnectés de l'économie de la production urbaine. Ces régimes sont par conséquent un vecteur de la déconnexion spatiale.

Derrière les trajectoires mises en évidence, émergent plusieurs systèmes territoriaux. Cependant, l'ambition de les singulariser nécessite d'étudier finement les processus d'implantation de cet immobilier dans les communes, depuis le lancement de zones d'activités au fonctionnement quotidien de l'entrepôt en passant par sa construction. Il s'agit d'analyser les acteurs en jeu, leurs relations et leurs représentations, les logiques institutionnelles, les processus pratiques d'aménagement, d'investissement, d'utilisation de l'immobilier, c'est-à-dire leurs histoires communes articulées à l'occasion d'un projet logistique (Raimbault, 2013c).

Remerciements

Les résultats présentés ici ont été réalisés dans le cadre du projet PLEIADE (2011/2012) sur les *Plates-formes Logistiques Ecologiques Intégrées dans une Agglomération Durable*, financé par le PREDIT, Groupe Opérationnel n°4 « Logistique et transport de marchandises ». Les auteurs remercient les porteurs du projet.

Bibliographie

- AMIN, A. (ed.), 1994, *Post-Fordism. A Reader*, Oxford: Blackwell, 437 p.
- BAHOKEN, F et RAIMBAULT, N, 2012, La périurbanisation singulière de l'immobilier logistique du Bassin parisien, *M@ppemonde*, n°106, 2-2012.
- BOWEN, J, T, 2008, Moving places: the geography of warehousing in the US, *Journal of Transport Geography*, 16, pp 379–387.
- BRUN J., RHEIN, C. (dir.), 1994, *La ségrégation dans la ville*, Paris : l'Harmattan, 219 p.
- CAMMAN, C, LIVOLSI, L, ROUSAT, C, *Lexipro, le lexique des termes de la logistique*. Rueil-Malmaison : Wolters Kluwer, coll. « Logistiques magazine », juin, 50 p.
- CARY P., FOL S., 2012, Introduction, *Les métropoles face aux dynamiques de ségrégation et de fragmentation, Géographie, économie, société*, 2012/12, vol.14, p 113-126.
- CIDELL J., 2009, Concentration and decentralization: The new geography of freight distribution in US metropolitan areas. *Journal of Transport Geography*, vol. 18, no 3, p. 363-371.
- CONFERENCE DES HUIT REGIONS DU BASSIN PARISIEN (C8), 2009, *Perspectives Bassin parisien*, Paris : IAU Ile-de-France, 28 p.
- DABLANC, L., ANDRIANKAJA, D., 2011, Desserrement logistique en Île-de-France : la fuite silencieuse en banlieue des terminaux de fret, *Flux*, n° 85/86, p. 72-88
- DABLANC, L., ROSS, C., 2012, Atlanta: A Mega Logistics Center in the Piedmont Atlantic Megaregion (PAM)" *Journal of Transport Geography*, 24, pp. 432-442.
- DAVEZIES, L, 2008, *La République et ses territoires, la circulation invisible des richesses*, Paris : La République des Idées, Seuil, 112 p.
- DAVIS M., 1997, *City of Quartz - Los Angeles Capitale du Futur*, Paris : La Découverte, 391 p
- DEAR, M, 1992, Understanding and overcoming the NIMBY syndrome, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 58, Issue 3, pp 288-300.
- DEAR, M, 2000, *The Postmodern Urban Condition*, Oxford: Blackwell, 352 p.
- DEBRIE, J, LAVAUD-LETILLEUL, V, PAROLA, F, 2013, Shaping port governance: the territorial trajectories of reform, *Journal of Transport Geography, special issue maritime transport*, 27, pp. 56-65.
- DESJARDINS X., 2010, La bataille du Grand Paris, *L'information géographique*, 2010/4 Vol. 74, pp 29-46.
- GRAHAM S., MARVIN S., 2001, *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Oxford: Blackwell, 512 p.
- HALL P.V., CLARK, A, 2011, "Maritime Ports and the Politics of Reconnection", in Desfor G., Laidley J., Strevens Q., Schubert D. (dir.), 2011, *Transforming Urban Waterfront. Flow and Fixity*. Londres : Routledge, p.17-34.
- HESS, M, 2004, Spatial relationships? Towards a reconceptualization of embeddedness, *Progress in Human Geography*, 28(2), pp 165-186.
- HESSE, M., 2008, *The City as a Terminal*. Aldershot: Ashgate, 207 p.
- LAPEYRONNIE, D., 2008, *Ghetto urbain*, Paris, Robert Laffont, 624 p.
- LE GALES, P, 1998, régulation, gouvernance et territoire, *Les métamorphoses de la régulation politique*, JOBERT, B, COMMAILLE, J (dir.), LGDJ, Paris, pp 203-240.
- INSEE, 2011, *Zonages d'études. Méthode d'actualisation du nouveau zonage en aires urbaines 2010*, rapport méthodologique, 13 p.
- MACLOAD G., 2011, Urban Politics Reconsidered: Growth Machine to Post-democratic City ?, *Urban Studies*, 48(12), pp 2629-2660.

- MANGIN, D, 2004, *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris : Editions de La Vilette, 432 p.
- MARCUSE, P, VAN KENPEM, R, 2000, *Globalizing cities, a new spatial order?*, Oxford: Blackwell, 275 p.
- MERENNE-SCHOUMAKER, B, 2007, *La localisation des grandes zones de logistique*, Liège : Bulletin de la Société géographique de Liège, 49, p. 31-40.
- MULLER, P, SUREL, Y, 1998, *L'analyse des politiques publiques*, Paris : Montchrestien, 153 p.
- PIERSON, P, 1993, When Effects Becomes Cause. Policy Feedback and Political Change, *World Politics*, 45 (4), pp 595-628.
- PINSON, G, 2009, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris : Presses de Sciences Po, 420 p.
- POLANYI, K, 1983 [1944], *La Grande Transformation*, Gallimard, 467 p.
- PETRECEILLE E., 2006, La ségrégation contre la cohésion sociale. La métropole parisienne, LAGRANGE H. (dir.), *L'Épreuve des inégalités*, Paris, Presses Universitaires de France, p. 195-246.
- RAIMBAULT N., ANDRIANKAJA D., PAFFONI E., 2012, Understanding the Diversity of Logistics Facilities in the Paris Region, *Procedia – Social and Behaviour Sciences The Seventh International Conference on City Logistics*, Edited by E. Tanguchi and R. G. Thompson, Elsevier, vol. 39, p. 543–555.
- RAIMBAULT, N, BAHOKEN, F, 2012, Quelles places pour l'économie des biens matériels dans les espaces métropolitains ? L'exemple des territoires logistiques du Bassin parisien, *colloque ASRDLF 2012*, Belfort, France, 9-10-11 juillet 2012 [[En ligne](#)].
- RAIMBAULT, N, DOUET, M, FREMONT, A, 2013, Les implantations logistiques entre réseau et territoire, *L'Espace Géographique*, 2013/1, tome 42, p. 32-43.
- RAIMBAULT, N., 2013a, Les firmes de l'immobilier logistique - 1, portrait d'entreprise, *Flux*, 92, p. 62-74.
- RAIMBAULT, N., 2013b, Les firmes de l'immobilier logistique – 2. Prologis : “Local partner to global trade”. Une firme intégrée et globale dans l'immobilier logistique, portrait d'entreprise, *Flux*, 93/94, à paraître.
- RAIMBAULT, N., 2013c, Passer par la fenêtre périurbaine quand la porte urbaine est fermée : des régimes (péri)urbains pour le développement logistique des métropoles européennes ?, *12^{ème} Congrès de l'Association Française de Science Politique*, Section Thématique 19 : Penser les régimes urbains, Paris, 9-11 juillet 2013. [[En ligne](#)]
- RONCAYOLO M., 1972, La division sociale de l'espace urbain : méthodes et procédés d'analyse, *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, pp 395-396.
- SAINT-JULIEN T., LE GOIX R., 2007, *La Métropole Parisienne. Centralités, Inégalités. Proximités*, Paris : Belin, 333 p.
- SAMARCANDE, 2009, *La logistique en France : indicateurs territoriaux*, Paris : Ministère de l'économie, 125 p.
- SANDERS, L, 1989, *l'analyse des données appliquée à la géographie*, Montpellier : GIP-RECLUS, 268 p.
- SAVY, M, *Logistique et Territoire*, Paris : La documentation française, 2006, 64 p.
- SCOTT, A, STORPER, M (éds.), 1986, *Production, Work, Territory. The geographical Anatomy of Industrial Capitalism*, London : Allen and Unwin, 344 p.
- SCOTT, A. J., SOJA, E.W (dir.), 1998, *The City. Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*, Berkeley, University of California Press, 493 p.

SOJA, E.W., 2000, *Post-Metropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford: Blackwell, 462 p.

STRALE M., 2009, La mise en place d'une politique wallonne de promotion des activités logistiques ; quels enjeux pour le territoire régional ?, *Territoire(s) Wallon(s)*, n°3, pp.191-202

STONE, C, 1989, *Regime Politics: Governing Atlanta, 1946-1988*, Lawrence, KS: University Press of Kansas, 305 p.

VELTZ, P, 2000, *Le nouveau monde industriel*, Paris : Gallimard, 271 p.