



**HAL**  
open science

# D'un problème d'action publique à la structuration d'un champ de recherche ... et vice-versa : l'exemple de l'introduction de la question logistique dans l'aménagement urbain

Jean Debie

## ► To cite this version:

Jean Debie. D'un problème d'action publique à la structuration d'un champ de recherche ... et vice-versa : l'exemple de l'introduction de la question logistique dans l'aménagement urbain. *Métropoles*, 2018, 23, 10.4000/metropoles.6601 . hal-02061425

**HAL Id: hal-02061425**

**<https://hal.science/hal-02061425>**

Submitted on 18 Mar 2019

**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.

**D'un problème d'action publique à la structuration d'un champ de recherche ... et *vice-versa* : l'exemple de l'introduction de la question logistique dans l'aménagement urbain**

Jean Debrie

Professeur des Universités

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne - UMR Géographie-cité

13 rue du Four / 75006 Paris (jean.debrie@univ-paris1.fr)

**Résumé**

L'interaction entre production de connaissances et pratiques professionnelles est une des caractéristiques du champ thématique de l'aménagement et de l'urbanisme. Ce champ se dessine dans une fertilisation croisée entre des savoirs académiques principalement disciplinaires en France et des pratiques professionnelles hétérogènes. L'objectif de ce texte est d'illustrer cette articulation entre recherche et action pour apporter des éléments de réflexion sur la pratique de recherche « en aménagement et en urbanisme ». Cette illustration portera sur la mise à l'agenda politique et scientifique de la question de la logistique et du transport de marchandises dans l'aménagement urbain français. Deux objectifs sont visés. Le premier est de retracer la production de ce champ thématique en clarifiant l'émergence de cette question urbaine d'action publique et le traitement par des chercheurs de disciplines diverses de cette question logistique. Le deuxième objectif est de préciser, à partir d'un programme de recherche, les modalités et les enjeux pratiques et théoriques de cette production.

Mots clés : action publique, recherche, urbanisme logistique, enjeux urbains

**Abstract**

The interaction between scientific knowledge and professional knowledge is one of the characteristics of academic approaches relative to planning and urbanism. The objective of this paper is to illustrate this link between academic knowledge and public policy. This illustration will address the issue of urban logistics in the French urban planning policies. Two objectives are aimed in this paper. The first is to clarify the introduction of urban logistics in the interests of public policy and public research in France. The second is to demonstrate, with the example of a specific program, practical and theoretical contributions of this research.

Key words : Public policy, academic research, urban logistics

## **D'un problème d'action publique à la structuration d'un champ de recherche ... et *vice-versa* : l'exemple de l'introduction de la question logistique dans l'aménagement urbain**

### ***Introduction. Pratiques de recherche et action collective : la spécificité d'un champ thématique***

L'articulation de la « connaissance d'un objet avec des pratiques opérationnelles », pour reprendre les termes de l'appel à communication d'un récent colloque <sup>1</sup> caractérise le champ de l'aménagement et de l'urbanisme. Ce constat d'une interaction entre production de savoirs scientifiques et exigence de connaissances et d'amélioration des pratiques professionnelles est déjà bien posé (Scherrer, 2012). Les instances d'évaluation structurant ce champ académique de l'aménagement de l'espace et de l'urbanisme (section 24 du Conseil National des Universités (CNU), Association pour la Promotion de l'Enseignement et de la Recherche en Aménagement et Urbanisme (APERAU)) valident cette position. Revendiquant une conception de la recherche « proche de l'action collective et attentive aux attentes des praticiens » (APERAU) ou signalant la nécessité d'une « réflexion sur l'action et (ou) vers l'action » et « une approche théorique et critique d'une part, concrète ou opérationnelle d'autre part » (CNU 24), l'aménagement et l'urbanisme se dessineraient ainsi dans une « fertilisation croisée » (Frémont A, 2000) entre des savoirs académiques principalement disciplinaires en France et des pratiques professionnelles hétérogènes. Ce champ se développe alors largement en lien avec des commandes de recherche ou des recherches actions pour reprendre un terme un peu daté posant alors la question des termes de cette relation entre les pratiques académiques et les pratiques de l'action collective territoriale. Cette position situe les chercheurs concernés dans le débat académique traitant du rapport entre les sciences sociales et la société (Caillé, 2010). Elle implique souvent d'accepter une fertilisation

---

<sup>1</sup> Ce texte développe une position présentée en janvier 2016 dans le cadre d'un colloque consacré aux cadres théoriques de l'aménagement et de l'urbanisme (14 et 15 janvier 2016, Paris)

contestée par des approches de nature plus académique et impose un « travail de traduction entre savoirs scientifiques et savoirs de l'action » (Bourdin, 2015). Un des enjeux de la recherche en aménagement et urbanisme tient alors dans cette « capacité collective à capitaliser une connaissance généralisable » (Scherrer, 2012) à partir de demandes variées et localisées dans des contextes territoriaux distincts.

Le propos de ce texte est d'illustrer les modalités de cette relation entre recherche et action pour apporter quelques éléments de réflexion à ce débat sur la pratique de recherche « en aménagement et en urbanisme ». Cette illustration portera sur la double mise à l'agenda politique et scientifique de la question de la logistique et du transport de marchandises dans l'aménagement urbain français. Il s'agit là d'un « micro-exemple » de part le faible nombre de chercheurs impliqués et la prise en compte certes croissante mais encore secondaire de cette question logistique par les acteurs de l'action territoriale. Mais il nous semble que cette mise à l'agenda est un témoignage intéressant de ces entrées de recherche, (disciplinaire et a-disciplinaire) de leurs articulations (interdisciplinaires) et de leur rapport à l'action publique produisant progressivement un « sous-champ » de l'aménagement et de l'urbanisme reconnu et validé par les instances le délimitant (CNU). Cette mise à l'agenda produit progressivement un corpus scientifique nouveau participant de la réflexion métropolitaine (Dablanc et Frémont, 2015 ; Heitz, 2017).

Deux objectifs sont ainsi visés dans ce texte. Le premier est de retracer, de façon non exhaustive et à partir de quelques exemples, la production de ce champ thématique en clarifiant l'émergence de cette question urbaine d'action publique et le traitement par des chercheurs d'origines disciplinaires diverses de cette question en France. Le deuxième objectif est de discuter, à partir d'un programme de recherche précis mobilisant des équipes académiques de disciplines différentes, des gestionnaires d'infrastructures et des agences

d'urbanisme, de ce lien entre action publique et recherche en signalant les modalités et les termes de cette co-production.

Du point de vue méthodologique, le premier objectif (la logistique entre agenda politique et structuration d'un champ de recherche, partie 1) repose sur la mobilisation de différents textes académiques (thèses et HDR en particulier) complétée d'un recensement des programmes de recherche menés dans le cadre des deux principaux laboratoires (LAET, SPLOTT) impliqués dans la mise en place d'une offre de recherche nouvelle sur la logistique urbaine en lien avec différents acteurs de l'action publique. Une attention particulière sur la structuration de cette offre de recherche (programmes, financeurs, partenaires) a été portée. Le deuxième objectif (recherche en pratique, l'exemple d'un projet ANR, partie 2) est basé sur une analyse d'un programme ANR Ville durable intitulé FLUIDE mené de février 2010 à juillet 2013 impliquant des équipes de recherche et d'études, des gestionnaires d'infrastructures et des agences d'urbanisme sur cette question de la métropole fluviale et de la contribution potentielle du fleuve à la logistique urbaine (Strasbourg, Lyon, Lille, Paris). Cette analyse repose sur la mobilisation de 4 matériaux distincts : l'accord de consortium, les devis des partenaires non académiques au programme indiquant leurs contributions au projet, l'analyse du contenu des 4 programmes des séminaires menés dans les villes étudiées, et l'analyse des livrables (productions scientifiques, colloque, rapport final, ouvrage de synthèse). Du point de vue de l'objectivité de la lecture de ce champ thématique spécifique, il importe de préciser que l'auteur de ce texte a été doublement impliqué dans son objet d'étude, en tant que chargé de recherche à l'IFSTTAR au moment de la création de l'Unité de Recherche SPLOTT et en tant que participant au pilotage du programme FLUIDE. Cette implication autorise la mobilisation des matériaux indiqués précédemment. Elle impose néanmoins un traitement strictement analytique de ces mêmes matériaux, traitement dont l'objectif n'est pas d'évaluer

ce champ thématique (et notamment l'apport de la recherche aux pratiques de l'action) mais de mettre à jour la structuration de ce champ (entre recherche et commandes de cette action) pour en discuter l'articulation avec la pratique académique de l'aménagement et de l'urbanisme. La question de la performance de ces recherches nouvelles (quel impact sur les pratiques professionnelles ?) reste ici à évaluer. Quelques pistes en conclusion peuvent néanmoins être signalées (une question de recherche en aménagement et urbanisme... performative ?)

## **1. L'introduction de la question logistique dans l'aménagement urbain : entre agenda politique et structuration d'un champ de recherche : l'exemple français**

### *1.1 Le besoin d'éclairages sur un secteur longtemps impensé de l'action publique : un agenda de recherche*

Cette rapide analyse de l'émergence de la logistique dans un double agenda de politiques publiques et de recherche ne vise pas à l'exhaustivité mais a pour but autour de l'exemple des deux principaux laboratoires de recherche français impliqués sur la question d'en illustrer l'articulation. Cette émergence est récente. La logistique et le transport de marchandises ont longtemps été un impensé urbain tant dans le domaine de l'action publique (où cette question était traitée principalement à l'échelle interurbaine et à tout dire sous le prisme des infrastructures routières nécessaires au transport de marchandises longue distance) que dans la recherche. Elle s'introduit progressivement dans l'agenda politique à partir des années 1980 parallèlement à la prise en compte des problèmes engendrés par le transport routier en ville (congestion, émission, consommation foncière) et se retrouve amplifiée à partir de la loi SRU (2000) et la construction de réflexions transversales sur la mobilité urbaine dans les documents de planification. Cette prise en compte par les différents échelons de l'action publique urbaine (Région, Département, Intercommunalité, Communes) est croissante

impliquant des négociations nouvelles entre les collectivités territoriales, les gestionnaires d'infrastructure et les prestataires de services et d'immobiliers logistiques (Raimbault, 2014). Ces négociations portent sur la régulation d'une activité aux externalités négatives nombreuses tant du point de vue des flux (congestion/émission) que de la localisation des entrepôts qui participe de l'étalement urbain (Andriakaja-Rakotonarivo, 2013). Aux différents échelons de l'action publique, la logistique devient un des éléments de l'objectif général de mixité des fonctions urbaines et de réflexion sur la compacité métropolitaine (Debrie & Heitz, 2017). Elle devient progressivement une question politique croissante basée sur des « manières de voir et d'agir » sur la mobilité quotidienne (Gallez, 2015). Cette appropriation politique est le corolaire de la perception progressive des impacts sociaux et économiques de la logistique dans les espaces urbains. Les récents débats parisiens sur les nouveaux services Amazone (programme de livraison Prime Now en moins d'une heure) en témoignent. Il n'est pas dans nos propos de revenir sur cette prise en compte croissante mise à jour dans des travaux récents (Dablanc & Frémont, 2015 ; Raimbaud, 2014) mais plutôt d'en signaler une conséquence : le besoin d'éclairages sur un secteur longtemps impensé de l'action publique et donc l'appel à la production de connaissances sur cette question de la logistique et du transport de marchandises interpellant des chercheurs d'origines disciplinaires diverses (économie, science de gestion, géographie, aménagement, management...).

### *1.2 Une structuration du champ de recherche entre commandes et projets*

La réponse à cette interpellation s'est largement structurée en France autour de deux laboratoires : le Laboratoire d'Economie des Transports (LET- Lyon<sup>2</sup>) et l'Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail (SPLOTT) de l'IFSTTAR

---

<sup>2</sup> Le Laboratoire d'Economie des Transports (LET) a été récemment renommé Laboratoire Aménagement Economie des Transports (LAET) pour rendre compte des deux disciplines principales présentes dans ce laboratoire spécialisé sur les questions de transport, mobilités et territoires (<http://www.laet.science/Presentation-du-LET>)

(Champ sur Marne). Sans décrire la totalité des programmes de recherche développés et des chercheurs impliqués, il importe ici surtout d'en spécifier la relation avec le milieu institutionnel.

Les travaux du Laboratoire d'Economie des Transports sur la question sont notamment liés à la production d'enquêtes dès les années 1990 (Enquête Nationale Marchandise en Ville) menées à Bordeaux (1994-1995), Dijon et Marseille (1996-1997) à l'initiative du Ministère des Transports et de l'ADEME impliquant les collectivités. Ces enquêtes, complétées à partir de 2010 par une collecte nouvelle de données sur l'Île de France et Bordeaux dans le cadre du PREDIT IV<sup>3</sup> ont ainsi « renseigné » cette question des marchandises en ville pour les collectivités autour notamment d'un modèle d'évaluation construit par les chercheurs de ce laboratoire (FRETURB) largement utilisé aujourd'hui par les collectivités, modèle associé à des exercices de simulation de politiques publiques en termes d'approvisionnement urbain. Alain Bonnafous et Laetitia Dablanc dans un texte récent (2016) rappelle ce « pacte initial » entre enquêtes et modèle et son importance dans l'évaluation et la simulation du transport de marchandises en ville dont les flux ont longtemps été identifiés dans les modèles par un simple coefficient multiplicateur des déplacements automobiles. La carte proposée dans ce texte témoigne d'une mobilisation importante du modèle utilisé aujourd'hui dans une cinquantaine de collectivités françaises.

De nombreux programmes de recherche ont alors été développés au LET sur la question de la mutualisation et de l'optimisation de la distribution urbaine des marchandises en ville, de la simulation de cette logistique dans son environnement économique et spatial et d'aide à la décision pour des schémas logistiques durables. Pour plus de détails, nous renvoyons le

---

<sup>3</sup> Le PREDIT (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres) est un outil interministériel de coordination des financements de la recherche sur les questions de transport. Autour d'appels d'offres sur des thématiques prioritaires, le PREDIT a coordonné les financements de l'action publique. Les questions de logistique et transport de marchandises ont été une partie importante de ce programme dans le cadre d'un groupe (groupe opérationnel 4) dédié à la question.

lecteur à l'article de Danièle Patier et Jean Louis Routhier, acteurs de ces recherches portant sur ces méthodes d'enquêtes et leur rôle de diagnostic dans les politiques urbaines (2009, Cahiers Scientifiques du Transport) ou encore au site du Laboratoire Aménagement, Economie, Transports (<http://www.laet.science>) permettant d'apprécier la variété des programmes de recherche menés, les chercheurs impliqués dans ces programmes, les réseaux internationaux associés et la diversité des partenaires. Ces programmes attestent d'une clarification, centrée autour de la discipline économie mais ouverte à d'autres champs disciplinaires, de cette question de la logistique urbaine (acteurs, réglementations, flux, évolutions, prospective) développée en partenariat avec les collectivités territoriales et soutenue par les milieux institutionnels (ADEME, Ministère). Et il importe d'ajouter que ces compétences de recherche sur la logistique urbaine irriguent les formations en transport (Licences 3 professionnelles, Masters Professionnels et Master Recherche) proposées conjointement par l'Université Lyon 2 et l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat, tutelles avec le CNRS de ce même laboratoire.

Les travaux de l'Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation du Transport, Travail (SPLOTT) créée en 2005 à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité<sup>4</sup> révèlent également ce lien entre attentes praticiennes et programmes de recherche. Les différents programmes sur les marchandises en ville menés notamment sous la direction de Laetitia Dablanc dans cette unité repose sur la mobilisation d'une équipe pluridisciplinaire de recherche en lien avec les milieux institutionnels (Ministère des Transports, ADEME, Agences d'urbanisme, Communes...) aux échelles nationale et internationale. La participation par exemple de cette unité au programme SUGAR (*Sustainable Urban Goods Logistics*

---

<sup>4</sup> L'INRETS a fusionné avec le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées pour créer l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences du Transport, de l'Aménagement et des Réseaux). La création de l'Unité Splott en 2005, unité pilotée alors par Elisabeth Gouvernal est un bon exemple de ce lien entre la structuration de la recherche et les demandes de l'action publique, dans ce cas précis une attente ministérielle (Transports) alors très « demandeuse » d'une équipe de recherche structurée sur ces questions de transport de marchandises et de logistique.

*Achieved by Regional and local policy*) réunissant des collectivités régionales et locales dans le cadre d'un programme européen INTERREG ou encore celle au projet *Metrofreight* associant dans un consortium de recherche soutenu par la fondation Volvo l'IFSTTAR, l'Université Southern California, le Korean Transport Institute, le University Transportation Research Center à New York et les partenaires locaux de ces instituts et universités (dont la Ville de Paris, la Région Ile de France, l'IAU et l'APUR pour la partie francilienne) attestent de cette rencontre de la recherche avec les acteurs de l'action publique. Au niveau national, le soutien du PREDIT, de l'ADEME ou des directions du Ministère des Transports, permet également le développement de programmes nombreux (projet PLEIADE (plates-formes logistiques écologiques intégrées dans une agglomération durable), projet Mega Region...).

Plus que la description précise de ces programmes<sup>5</sup>, il importe de relever d'une part l'importance de la relation entre recherche et acteurs de l'action collective (programmation des projets) et d'autre part la contribution de ces programmes au financement et au développement de travaux de thèses de doctorat relevant pleinement du champ thématique de l'urbanisme et de l'aménagement. La clarification de cette question de la logistique urbaine est ainsi également liée à cette production doctorale importante ces dernières années. Ces travaux ont permis d'éclairer des questions variées, celle de l'étalement urbain logistique et de son impact sur les émissions de CO2 (Andriakaja-Rakotonarivo, 2013) ; celle des politiques publiques et de la gouvernance de la métropole logistique (Raimbault, 2014) ; celle de la logistique urbaine fluviale (Paffoni, 2013 ; Pugnât, 2015) ou encore celles de la modélisation de ce transport de marchandise en ville et des problèmes de congestion associés (Beziat A, 2017), de l'urbanisme logistique dans les grandes métropoles et de ses enjeux de politiques publiques (Heitz A, 2017), de l'évolution des réseaux de messagerie (Launay P, thèse en

---

<sup>5</sup> Pour une présentation des travaux de l'Unité SPLOTT sur la logistique urbaine : <http://www.ifsttar.fr/ressources-en-ligne/espace-science-et-societe/territoires/dossiers-thematiques/quelle-logistique-urbaine-dans-le-futur/fret-de-marchandises-en-ville/>

cours) ou dans une perspective plus économique du rôle des zones d'activité logistique dans le développement territorial (Bounie N, thèse en cours). Ces travaux de recherche offrent ainsi un éclairage pluridisciplinaire sur une question de logistique répondant à l'agenda des actions publiques. Ils contribuent également, par la participation des chercheurs impliqués, à la production d'une offre pédagogique (Master) conjointe à l'Université Paris Est et l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

Ce rapide état des lieux est bien sûr partiel et ne rend pas pleinement compte de la variété des travaux menés dans ces deux laboratoires et des recherches développées de façon plus disséminée dans d'autres laboratoires en France. Il permet néanmoins de préciser d'une part ce rapport entre la commande et l'agenda de recherche et d'autre part une pratique de recherche qui se prolonge elle-même dans un agenda pédagogique essentiel à la diffusion des connaissances. Il permet également de signaler cette hybridation progressive de la demande sociale et des financements de la recherche.

## ***2. Recherche en pratique, la production d'une réflexion transversale sur la métropole fluviale (l'exemple du programme FLUIDE)***

### *2.1 Termes et modalités d'une collaboration entre chercheurs, gestionnaires d'infrastructures, et agences d'urbanisme*

L'exemple d'un programme précis (ANR FLUIDE) piloté par l'Unité de recherche SPLOTT peut permettre d'approfondir cette réflexion sur la collaboration recherche/action et la variété des éclairages proposés. Ce programme (au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises. Etude comparée Paris, Lyon, Lille, Strasbourg et comparaisons internationales) a été développé entre 2009 et 2013 dans le cadre des financements ANR ville durable. Initié et coordonné par Antoine Frémont (2009-2011), puis par Antoine Beyer et Jean

Debrie (2011-2013), il avait pour objet un examen de cette relation ville-port-fleuve dans une triple perspective géographique, économique et sociologique. Cette réflexion transversale sur la métropole fluviale propose un exemple d'une approche de recherche sur un agenda de politiques publiques. Cet agenda impliquait alors un positionnement spécifique, largement discuté par les chercheurs sur les termes de cette demande et sa nécessaire problématisation : ne pas « militer » ou produire un plaidoyer pro-fluvial présent dans les agendas politiques (dans un contexte de Grenelle de l'Environnement ou de mise à jour du SDRIF validant ces objectifs de report modal et d'utilisation fluviale) mais proposer un examen critique réfléchi de la relation ville-fleuve et des filières de la distribution urbaine. La mobilisation d'appareils disciplinaires distincts (économie des coûts de transaction, sociologie du travail, ergonomie, analyse spatiale, géographie...) au départ du projet répondait alors à cet objectif de production de repères réfléchis et non militants sur la contribution potentielle du fleuve aux objectifs de l'action publique, objectifs eux-mêmes construits autour du référentiel de la durabilité urbaine.

Ce programme a associé pendant 4 ans des laboratoires académiques (SPLOTT, UMR Géographie-Cités, Centre d'Economie de la Sorbonne, Laboratoire Art-Dev, Centre Interuniversitaire d'Etude de la Mobilité), les agences d'urbanisme des 4 villes analysées (ADEUS, IAU, Lille Métropole, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise), trois autorités portuaires (Ports de Paris, Port Autonome de Strasbourg, Port de Lille), l'équipe de recherche FRET du CETE de l'Ouest et le bureau d'étude Interfaces Transports. Plus que les résultats, disponibles en ligne (<http://fluide.ifsttar.fr>) et dans un ouvrage collectif (Beyer & Debrie, 2014), il nous semble ici important de clarifier les modalités de cette co-production entre chercheurs et acteurs de l'action publique territoriale.

L'accord de consortium signé en 2011 témoigne des contributions de ces différents partenaires fixées en début de projet. Il repose sur une structuration en 4 axes (trafics actuels et potentiels pour le transport combiné, organisation des chaînes de transport, insertion urbaine des ports fluviaux, comparaison internationale). Ces axes sont déclinés en 13 tâches qui permettent de fixer les contributions de chaque partenaire (portage de la tâche / participation à la tâche). La lecture des marchés passés entre l'IFSTTAR et ces partenaires atteste de cette contribution importante des agences d'urbanisme et des autorités portuaires (participation aux réunions plénières du projet, organisation des séminaires dans les villes concernées, fourniture des données, enquêtes quantitatives, apports d'expertise et mise à disposition des études pour alimenter les axes du projet, production de notes stratégiques). Une attention plus particulière sur ces contrats de sous-traitance (procédure de marché) associant l'IFSTTAR (porteur du projet) avec les agences d'urbanisme de Lille, Lyon, Strasbourg et d'Ile de France et avec les ports de Lille et Strasbourg précise les termes de ce partenariat, légers du point de vue financier et importants du point de vue de l'investissement de ces partenaires<sup>6</sup>. La contribution par exemple du Port Autonome de Strasbourg et de l'Agence d'Urbanisme à Strasbourg (PAS & ADEUS) en charge de livrables relatifs à la production d'une enquête sur le fonctionnement logistique et le rayonnement des plateformes dans l'agglomération strasbourgeoise (enquête Conteneurs) en atteste tout comme la contribution de l'IAU Ile de France mettant à disposition une expertise méthodologique sur ces enquêtes et des résultats liés à deux observations déjà réalisées sur des terminaux franciliens en 2007 et 2009. La participation du port de Lille (statistiques, participation au groupe de travail, clarification d'une expérimentation sur un Centre de Distribution Urbaine) et des agences d'urbanisme de Lyon et Lille (mise en place d'un groupe de travail, mise à

---

<sup>6</sup> Les devis associés à ces contrats de sous-traitance attestent d'un intérêt clairement non financier des partenaires (la somme minimale pour apparaître comme partenaire étant accordée aux quatre agences d'urbanisme et aux ports de Strasbourg et de Lille). Ces devis traduisent donc une collaboration de recherche et non une prestation autour d'une problématique nouvelle de l'action publique.

disposition des études existantes, note de synthèse) signale également cet investissement important dans le projet des partenaires non académiques.

Au-delà de cette dimension contractuelle, ce sont aussi les contenus des 3 séminaires menés à Strasbourg (21-22 janvier 2010), à Lyon (14-15 février 2011) et à Lille (17-18 janvier 2012) qui attestent de cette collaboration entre les partenaires signalés précédemment et les chercheurs, collaboration ouverte à d'autres acteurs impliqués dans cette questions fluviale (milieu consulaire, Voies Navigables de France, Conseils Régionaux). Cette collaboration porte sur l'analyse de l'équation ville-fleuve-port et sur les enjeux méthodologiques (enquêtes, dispositif d'observations). Chaque séminaire a ainsi été l'occasion d'un regard croisé entre les acteurs de l'action publique urbaine (présentation de la place du fleuve dans les politiques métropolitaines), des gestionnaires d'infrastructures (visite et explication des systèmes portuaires, présentation d'expérimentation ou de projets à venir dans les ports) et des chercheurs (analyse spatiale, analyse de filières, analyse du jeu d'acteurs). Le contenu du colloque final (non académique) réalisé le 24 janvier 2013 (<http://fluide.ifsttar.fr/colloque.php>) en témoigne également.

## 2.2 Recherche en urbanisme et en aménagement : Une approche de recherche transversale de la métropole fluviale

L'analyse exhaustive des livrables<sup>7</sup> de ce programme permet ensuite de signaler les résultats autorisés par ces collaborations. Ils portent sur la contribution éventuelle des ports fluviaux aux objectifs de durabilité urbaine et sont de deux ordres : des éclairages sur les aspects économiques et sociologiques des chaînes intermodales fluviales d'une part et une réflexion

---

<sup>7</sup> Les livrables sont composés classiquement de productions académiques (publications, communications), d'un ouvrage de synthèse et d'un atlas des métropoles fluviales. Ils sont également complétés de 40 notes rapides (les 4 pages de FLUIDE) disponibles en ligne offrant une synthèse des travaux menés.

transversale sur les termes de la relation ville-fleuve dans le jeu métropolitain d'autre part. Sur le premier aspect, de nombreux résultats, développés dans le cadre du partenariat avec les agences d'urbanisme et les autorités portuaires, ont été obtenus : sur la structure économique du transport fluvial de marchandises (professions, réglementations, caractéristiques du marché), sur la sociologie d'une profession (la batellerie), sur les caractéristiques des chaînes de transport combiné (organisation des chaînes, fonctions et organisation des terminaux), sur la logistique urbaine (flux et localisation des plateformes) et sur les fonctions urbaines du port fluvial permettant d'évaluer leurs contributions actuelles et à venir aux objectifs de mobilité durable (matériaux de construction, marchandises manufacturés, déchets domestiques et industriels). Sur le deuxième aspect, ces travaux ont permis une réflexion transversale sur le système portuaire métropolitain à l'échelle urbaine (contexte de pression foncière se traduisant par une reconversion d'une partie des domaines portuaires vers des usages urbains et un développement des activités urbano-comptables) et à l'échelle régionale (régionalisation et hiérarchisation d'un système portuaire multisites). La collaboration avec les autorités portuaires a également autorisé des travaux sur l'évolution des pratiques des gestionnaires d'infrastructures et sur les modalités de leurs relations avec les acteurs de l'action publique locale, permettant de participer à cet agenda de recherche en aménagement et urbanisme lié à cette appréhension du rôle des grands gestionnaires d'infrastructures (portuaires, aéroportuaires, ferroviaires) dans la production urbaine.

Cette contribution importante des partenaires non académiques à la recherche ne se retrouve par contre pas dans la participation à la production des textes propres à ce champ académique (colloques, articles dans revue à comité de lecture). A ce titre, ce projet réellement collaboratif dans la production de connaissances nouvelles n'a donc pas autorisé la mise en place d'une pratique renouvelée de publications associant champ académique et champ professionnel, champs caractérisés par des registres et des impératifs d'écritures différents. Il

reste que la production de notes de synthèse sur le rôle et la vocation des terminaux à conteneurs (IAU), sur la géographie et les enjeux portuaires d'une région transfrontalière (PAS et ADEUS), sur la place du port dans les défis d'une métropole fluviale (Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise) ou encore sur la contribution des ports à la réduction des émissions (Ports de Paris) sont des éléments importants de cette production propre au projet.

Les différents résultats permettent alors de valider, il nous semble, la traduction d'une relation recherche-action. La relation entre chercheurs et acteurs de l'action publique urbaine (collectivités et gestionnaires d'infrastructures dans cette recherche) structurée par un échéancier de tâches fixé dans l'accord de consortium produit des éclairages permettant une appréhension des différents termes (économiques, sociologiques, spatiaux donc) de cette relation ville-fleuve. Elle participe de cette production de connaissances nécessaires pour éclairer les objectifs (fluviaux) fixés dans les documents de planification (SDRIF, SCOT notamment) et dans les chartes partenariales signées entre les gestionnaires d'infrastructure et les collectivités territoriales. La recherche n'est certes pas le seul canal de production de connaissances et des bureaux d'études participent à cette mise à jour des termes de la ville fluviale mais elle y apporte des connaissances thématiques puis transversales mobilisant les outils et les concepts de ses cadres disciplinaires. Les différents livrables en témoignent. La production d'un atlas des métropoles fluviales et d'une approche monographique des 4 métropoles étudiées, l'étude des fonctions logistiques et des trafics fluviaux dans les aires métropolitaines, la clarification de l'organisation des chaînes de transport fluvial (acteurs, contrat), la sociologie des travailleurs du fleuve, l'analyse du jeu d'acteurs de cette relation ville-port, complétés de comparatifs internationaux offrent au final une lecture (disponible en libre accès, traduite sous forme de « 4 pages ») apte à participer aux réflexions sur la réévaluation de la place du port dans l'espace métropolitain.

*Figure 1 : Une approche de recherche transversale de la métropole fluviale*

Cette relation entre chercheurs et acteurs de l'action publique urbaine est circulaire et alimente également les agendas théoriques. La liste des livrables des travaux de l'ANR FLUIDE témoigne de ce double aspect (éclairages thématiques, réflexion théorique) et des types de publications associées. Des publications de nature purement académique (économie, sociologie, géographie, ergonomie) mobilisent ces matériaux pour participer aux travaux disciplinaires des chercheurs impliqués. On notera d'ailleurs que le volet académique des productions associées au programme FLUIDE (articles dans revue à comité de lecture, communications dans colloques scientifiques) reste très majoritairement de nature disciplinaire (économie des coûts de transaction, sociologie du travail, géographie urbaine, urbanisme) traduisant ainsi une forme de décalage entre la tonalité collective du programme de recherche (pluridisciplinaire et relation chercheurs – action publique) et sa traduction dans les pratiques de valorisation scientifique encore largement internes au champ académique et structurées sur des bases (revues, conférences...) disciplinaires réduisant d'une part les possibilités de production scientifique associant l'action et la recherche et d'autre part la création de nouvelles boîtes de dialogue entre disciplines. Ce caractère collectif du travail entrepris a autorisé néanmoins quelques croisements disciplinaires et la production de travaux au final originaux. Exemple parmi d'autres, la réflexion proposée et publiée conjointement (2013) par Charlotte Paul (sociologie du travail) et Nicolas Raimbault (aménagement-urbanisme) sur le rapport à l'urbain particulier des bateliers de la Seine (la flurbanité pour reprendre le terme des auteurs) autorise une lecture nouvelle des modes d'habiter et des marginalités d'une catégorie professionnelle particulière. Quelques travaux sur la localisation des plates formes logistique et sur l'analyse des filières (croisement d'approches géographique, économique, sectorielle) témoignent également de ce dépassement

des cadres disciplinaires, dépassement au final limité dans les productions scientifiques associées au programme.

*Conclusion : une question de recherche en aménagement et urbanisme... performative ?*

*Trois éléments de réflexion*

Que retenir de ce rapide examen de l'introduction de la question de la logistique urbaine dans le double agenda des politiques publiques et de la recherche en France et des modalités de cette relation entre recherche et action ? Il nous semble possible à partir de cette analyse factuelle de signaler trois éléments de réflexion relatifs au débat sur le rapport entre commande et recherche, sur l'identité du champ de l'aménagement et de l'urbanisme, et sur le caractère éventuellement performatif de ces recherches.

*Le rapport commande / recherche, élément de structuration du champ*

Le premier élément, objectif de cet article, tient dans cette illustration d'un rapport entre commandes et recherches structurant non seulement les activités de ce champ thématique (financement des programmes, collaboration recherche-action) mais également l'organisation de la recherche sur ce champ (organisation des équipes, agenda doctoral). L'examen d'un projet spécifique (FLUIDE) permet ensuite de signaler la double dimension de ces pratiques de recherche basée sur la livraison d'éclairages variés sur cette thématique de la logistique urbaine d'une part et d'enrichissement des réflexions théoriques sur l'organisation urbaine (la géographie de la relation ville-port, la localisation des activités) et sur l'organisation des filières de distribution associées (transport, filières économique). Cette collaboration entre chercheurs et action publique locale dans le caractère collectif des éclairages proposés sur les termes de la logistique urbaine n'interdit pas la mobilisation des grilles de lectures théoriques (l'appareillage des chercheurs). La mobilisation de ces cadres théoriques, qui définit la

pratique de recherche (son savoir faire), rencontre ces attentes de l'action publique. La logistique urbaine en est un bon exemple attestant du double apport d'une pratique de recherche, de support à la construction d'une connaissance sectorielle à destination de (et construite avec) l'action publique d'une part et d'émergence de réflexions transversales aptes à renouveler les agendas théoriques des chercheurs. Pour reprendre les termes d'un texte récent sur la proximité acteur-chercheur (Citron & Maulat, 2014), cette relation autorise le recueil de données inédites et une observation du concret utile à l'analyse malgré les biais implicites (orientation de l'objet et des terrains) provoqués par cette proximité.

### *Des recherches « en » aménagement et urbanisme ?*

Sur ces approches académiques et la composition des disciplines convoquées dans ces recherches, se pose néanmoins la question du rapport entre discipline et champ thématique : en quoi les travaux cités dans ce texte relèvent bien du champ de l'aménagement et de l'urbanisme ? Une première forme de réponse, partiellement tautologique mais valable il nous semble, pourrait être apportée : relève de ce champ ce qui est reconnu par les instances délimitant ce champ. Et une grande partie des chercheurs cités dans ce texte sont effectivement reconnus par la section aménagement et urbanisme (ne serait-ce qu'en terme de qualification des doctorant(e)s et des chercheur(e)s HDR associé(e)s au champ) même si certaines entrées disciplinaires restent affichées clairement (économie, géographie notamment). Une deuxième forme de réponse peut également être développée. Cette question de la logistique urbaine implique la mobilisation d'un corpus (théories/méthodes) disciplinaire (économie, géographie, sociologie...), interdisciplinaire (la collaboration entre ces disciplines) et a-disciplinaire (l'entrée sectorielle du transport et de la logistique), corpus développé par des chercheurs pour poser des repères nouveaux en réponse aux attentes des acteurs de l'action territoriale sur un secteur logistique aux impacts jusqu'ici peu évalués sur le fonctionnement et la forme de l'espace urbain. Cette relation entre problème d'action

publique et structuration d'un champ de recherche mobilisant un jeu disciplinaire hétérogène pour répondre à une problématique spatiale renvoie bien aux principaux items définissant ce champ thématique de l'aménagement et de l'urbanisme. Sans l'avoir pleinement développée dans ce texte, il nous paraissait également important d'introduire la question pédagogique dans cette réflexion (offre de Master, mémoires). Qu'il nous soit ici permis d'y revenir. Dans le débat sur la participation des chercheurs aux préoccupations de l'action publique, il importe de rappeler que leurs pratiques pédagogiques sont aussi une modalité (la principale pour un enseignant-chercheur) de cette participation. Là encore, la question de la logistique urbaine est un bon exemple de cette participation. La diffusion de ces connaissances en logistique urbaine dans les différentes maquettes des formations universitaires par les chercheurs impliqués dans ce champ en atteste.

### *Des recherches performatives ?*

Reste au final une question épineuse : celle du caractère performatif de ces recherches à savoir leur impact ou pas sur l'évolution des pratiques mêmes de l'action publique. Malgré la réelle collaboration observée dans un programme particulier attestant de l'intérêt de ces partenariats à prolonger<sup>8</sup>, il n'est pas dans notre propos de survaloriser ce type d'exercice de recherche et son influence sur l'action publique et les modalités de la planification urbaine. Il nous semble néanmoins que la double émergence de la logistique urbaine dans le champ scientifique et politique participe d'une réponse au constat formulé récemment par Jean-Marc Offner<sup>9</sup> sur la contribution limitée des milieux académiques au nécessaire renouvellement des

---

<sup>8</sup> La préface de l'ouvrage issu des travaux du programme FLUIDE (« les métropoles fluviales ») signée par Catherine Trautmann alors député européenne et vice présidente de la communauté urbaine de Strasbourg en charge du développement économique nous paraît un témoignage important : « Etudier objectivement ces interfaces sous des angles multiples (...), tel est l'objet du projet de recherche Fluide piloté par l'IFSTTAR, et associant, fait unique à ma connaissance, le monde des chercheurs, celui des agences d'urbanisme, et celui des ports. C'est, je l'espère, le début d'une longue coopération, tant il est primordial de poursuivre ce type de travaux partenariaux portant sur les ports intérieurs, domaine à tort trop peu connu et champ de recherche trop rarement étudié » (in Beyer & Debrie, pp-5-6, 2014).

<sup>9</sup> « Il faudra bien qu'un jour les collectivités territoriales reprennent le flambeau de la réflexion méthodologique,

réflexions méthodologiques (des collectivités territoriales). Les travaux cités dans cet article participent de ce « jeu des coopérations avec les milieux professionnels » apte à renouveler les regards (et les lunettes) des actions publiques. C'est d'ailleurs probablement dans le volet quantitatif de ces recherches que cette contribution est la plus visible. Du modèle FRETURB aux partenariats entre l'IFSTTAR (SPLOTT) et l'APUR autour de la création d'une base de données (RRBL-IF) par les chercheurs (Heitz, 2017<sup>10</sup>), les exemples sont nombreux de cette contribution de la recherche au renouvellement des lunettes d'observation. La clarification qualitative de cette question de la logistique urbaine, dans la mise à jour des enjeux territoriaux posés par cette activité, contribue également à la mise à l'agenda forte de cette question logistique. Certes, le hiatus actuel noté par quelques chercheurs entre cette mise à l'agenda réelle (aux différents échelons de l'action publique) et « l'étonnante inertie des politiques locales » sur la question en comparaison de l'imagination et des innovations en cours dans les villes sur le transport de personnes (Bonnafous & Dablanc, 2016) n'est guère contestable. Ce décalage entre agenda de l'action publique et traduction concrète en termes de programmation urbaine (Debie & Heitz, 2017) invite à évaluer les différentes expérimentations en cours – encore limitées - dans différents contextes urbains. Il implique une poursuite, il nous semble, des dispositifs d'observation et de collaboration entre chercheurs et action publique locale dans la formalisation progressive de la question d'un enjeu logistique urbain.

---

en grande partie désertée par les services de l'État, avec l'aide des milieux académiques qui voudront bien, enfin, jouer le jeu des coopérations avec les milieux professionnels », Offner JM, 2016, *Urbanisme*, n°400, p 40.

<sup>10</sup> Cette base de données originale est le résultat d'un travail collaboratif entre Adeline Heitz, Adrien Beziat et Pierre Launay dans le cadre de leurs travaux de thèse menés à l'IFSTTAR (SPLOTT). Basée sur une méthode de recensement des bâtiments logistiques dans les métropoles et une méthode de segmentation des établissements logistiques occupant ces bâtiments selon leurs types d'activités logistiques, elle a été appliquée pour construire un recensement régional des bâtiments logistiques pour la région Île-de-France (RRBL-IF) et une typologie des établissements logistiques occupés par ces bâtiments. Elle est aujourd'hui utilisée dans les travaux de l'Atelier Parisien d'Urbanisme dans le cadre de ses réflexions sur un schéma d'orientation de la logistique (Heitz, 2017).

## **Bibliographie**

Andriakaja-Rakotonarivo, D. (2013), *Le desserrement logistique : quelle responsabilité dans l'augmentation des émissions de CO2 des activités de messagerie ?*, Thèse de doctorat, Université Paris Est, 220 p.

Barone, S. (2008), *Le train des Régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, Thèse de Doctorat en Sciences Politiques, Université Montpellier 1, Faculté de droit, 774 p.

Beyer, A., Debrie, J. (2014), *Les métropoles fluviales : concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable*, Editions de l'œil d'or, 317 p.

Bonafous A., Dablanc L. (2016) « Marchandises en ville et logistique urbaine : de l'ignorance à l'action » in *Transports*, n°500, pp. 20-24.

Bourdin, A. (2015), « L'enjeu de la théorie » *Riurba*, 2015-n°1, URL : <http://riurba.net/Revue/lenjeu-de-la-theorie/>

Caillé, A. (2010), *La démission des clercs : la crise des sciences sociales et l'oubli des politiques*, La découverte, 300 p.

Citron P., Maulat J. (2014) « Contre les acteurs, tout contre. Négocier son terrain en observation et tirer parti de l'impératif de valorisation », Atelier des doctorants du réseau thématique « sociologie de l'urbain et des territoires », Biennale de sociologie urbaine, Lille, 16 décembre 2014.

Dablanc, L. Frémont, A. (2015), *La métropole logistique : le transport de marchandises et le territoires des grandes villes*, Armand Colin, 315 p.

Dablanc, L. (2012), *L'urbanisme de la logistique*, Habilitation à Diriger des Recherches, Université Paris Est, Mémoire Original, 215 p.

Debrie, J., Heitz A. (2017), « La question logistique dans l'aménagement de l'Ile de France : formulation d'un enjeu métropolitain versus absence de concrétisation dans les projets urbains ? » in *Géographie, Economie, Société*, 19-2017, pp. 55-73.

Frémont, A. (2000), « L'aménagement du territoire et les disciplines universitaires », *revue Territoires 2020*, n°1, juin 2000.

Gallez, C. (2015), *La mobilité quotidienne en politique : des manières de voir et d'agir*, Habilitation à Diriger des Recherches, Mémoire Original, Université Paris Est, 261 p.

Heitz A. (2017) *La métropole logistique : structure métropolitaine et enjeux d'aménagement*, Thèse de doctorat, Université Paris Est, 422 p.

Offner, JM. (2016), « Les pilotes peu visibles de l'action publique urbaine » *Urbanisme*, n° 400, pp. 40-41.

Paffoni, Elsa. (2013), *Renouveau du fluvial et dynamiques métropolitaines. Le cas des ports fluviaux franciliens (1980-2010)*, Thèse de doctorat, Université Paris Est, 319 p.

Patier, D., Routhier, JL. (2009), « Une méthode d'enquête du transport de marchandise en ville pour un diagnostic des politiques urbaines », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°55, pp 11-38.

Paul, C., Raimbault, N. (2013), "Habiter le fleuve : la « flurbanité » des bateliers du bassin de la Seine.", *EspacesTemps.net*, <http://www.espacestemp.net/articles/habiter-le-fleuve/>.

Raimbault, N. (2014), *Gouverner le développement logistique de la métropole : périurbanisation, planification et compétition métropolitaines*, Thèse de Doctorat, Université Paris Est, 520 p.

Scherrer, F. (2012), « Le contrepoint des études urbaines et de l'urbanisme : ou comment se détacher de l'évidence de leur utilité sociale », *revue Tracés*, Hors Série. A quoi servent les sciences humaines ?

Vanier, M. (2007), « Politistes et géographes à l'épreuve de l'épreuve », *Les politiques publiques à l'épreuve de l'action locale* (Faure A., Negrier E. Dir), pp 269-273.

Figure 1 : Une approche de recherche transversale de la métropole fluviale

