



HAL
open science

La dualisation logistique

Adeline Heitz

► **To cite this version:**

| Adeline Heitz. La dualisation logistique. Urbanisme, 2019, 413, pp.42-45. hal-03130858

HAL Id: hal-03130858

<https://hal.science/hal-03130858v1>

Submitted on 3 Feb 2021

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.

La dualisation logistique

Adeline Heitz (2019) La dualisation logistique, Urbanisme n°413, p42-45

Les récentes évolutions économiques, financières et sociales, en lien avec les nouvelles pratiques de consommation (e-commerce, circuits courts, etc.), rendent visible la mobilité des marchandises et réinterrogent les systèmes d'approvisionnement des villes. Ces derniers reposent sur un ensemble d'entrepôts et de plateformes de distribution qui maillent les espaces urbains, depuis lesquels les livraisons à destination du consommateur final (habitant, activités économiques) sont réalisées.

Sous l'effet de l'augmentation de la demande de biens de consommation, le nombre d'entrepôts a augmenté dans les zones métropolitaines. Cette concentration dans les métropoles des activités logistiques et des bâtiments dédiés à ces activités s'est traduite à l'échelle locale par un mouvement de déconcentration des entrepôts dans les périphéries des villes. Cet étalement logistique désigne à la fois un mouvement de délocalisation des entrepôts autrefois situés en zone dense dans les marges de la métropole, et la croissance des nouvelles implantations d'entrepôts dans les espaces périurbains. Au cours des dix dernières années, l'étalement de la logistique a fait l'objet d'un volume croissant de recherches. L'évolution de la localisation des entrepôts entre les années 1980 et aujourd'hui contribue à l'étalement urbain et à l'urbanisation des franges métropolitaines. Entre 2000 et 2012, l'indice d'étalement logistique montre une évolution de + 5 km pour l'Ile-de-France et de + 4,1 km pour la Métropole du Grand Paris.

Par analogie à l'étalement urbain, l'étalement logistique repose sur l'utilisation croissante du transport routier pour livrer les marchandises aux consommateurs, approvisionner les entrepôts et commerces, et sur les innovations dans la *supply-chain* (gestion de la chaîne logistique) qui permettent d'optimiser le système transport-logistique. L'étalement urbain signifie l'artificialisation des sols et la consommation des terres agricoles. L'étalement logistique est également associé à la pollution visuelle et sonore. Les distances parcourues par les véhicules s'accroissent, contribuant à l'augmentation générale des émissions de CO₂. Malgré l'amélioration des performances environnementales du parc de véhicules, l'étalement logistique a un impact négatif sur la qualité de l'air.

UNE LOGISTIQUE PÉRIURBAINE DOMINANTE

Les zones périurbaines apparaissent comme la localisation privilégiée pour les entrepôts dans les zones métropolitaines. Selon les données du recensement régional des bâtiments

logistiques, ces espaces concentrent 75 % des bâtiments logistiques et 75,9 % des surfaces cumulées d'entreposage construites entre 2008 et 2017.

Plusieurs facteurs expliquent cette localisation périurbaine dominante. Le foncier y est davantage disponible et les prix sont moins élevés que dans les zones denses, ce qui permet l'implantation de plateformes de distribution et d'entrepôts plus grands. De plus, les entrepôts vont se localiser près des noeuds autoroutiers ou des grandes infrastructures de transport (aéroports ou ports). La proximité avec ces infrastructures garantit une bonne accessibilité aux zones urbaines et compense l'éloignement du centre. Les entrepôts sont construits par des promoteurs dont l'objectif est de proposer une offre immobilière répondant aux besoins évolutifs des opérateurs logistiques (flexibilité, mutabilité, automatisation, etc.) et aux exigences de rentabilité des actifs immobiliers. L'émergence d'un marché immobilier logistique et d'acteurs privés (P3 Logistic Parks, Logisor, Logistis, Prologis, Segro, Goodman), qui recherchent la rentabilité financière, a grandement facilité les implantations en périphérie. En raison du faible taux de productivité au m² de la logistique, et afin d'être rentables, les promoteurs immobiliers logistiques ont tendance à proposer des bâtiments plus grands (pouvant atteindre 100 000 m²). Avec l'extension de la taille des entrepôts, les besoins fonciers augmentent.

Dans les zones métropolitaines denses, la pression urbaine s'accroît et les entrepôts deviennent moins désirables que d'autres bâtiments (bureaux, commerces ou logements). Le rôle des politiques publiques est un autre facteur de localisation important. Ils élaborent des plans et des réglementations qui peuvent limiter la croissance des entrepôts sur leur territoire. Mais ils peuvent aussi accorder les permis de construire et créer des zones logistiques pour attirer ces activités dans leurs communes. Pour certaines communes périurbaines, la logistique devient une composante de leur stratégie économique.

UNE LOGISTIQUE URBAINEMINORITAIRE

L'introduction d'objectifs durables dans les documents d'urbanisme des années 2000 incite les pouvoirs publics à lutter contre l'étalement urbain en faveur de la « ville compacte ». La contradiction apparente entre ces objectifs et la contribution de la logistique à l'étalement urbain a incité les acteurs publics à établir une stratégie de localisation de ces activités, en proposant des options dans les zones denses (logistique urbaine) et la réorganisation des flux de marchandises en ville (« dernier kilomètre »). Un certain nombre de mesures permettent d'optimiser les flux de marchandises comme une réglementation du transport de marchandises sur la circulation, le stationnement, les caractéristiques des véhicules, la mutualisation des flux et le report modal. À travers une offre foncière, les pouvoirs publics locaux peuvent aussi favoriser de nouvelles solutions pour (re) localiser les activités logistiques en centre-ville. Aussi désignés « logistique urbaine », ces entrepôts urbains peuvent être des centres de distribution urbains (CDU) ou des hôtels logistiques.

Les centres de distribution urbains sont des entrepôts de petite taille (quelques centaines de m²), localisés à proximité de la zone desservie, qu'il s'agisse d'un centre-ville, d'une ville entière ou d'un site spécifique (centre commercial), à partir desquels des livraisons

consolidées sont effectuées. Depuis les CDU, il est possible d'effectuer des livraisons par véhicules électriques, vélos-cargo, ou à pied, ce qui permet de les intégrer dans des zones piétonnes. Les CDU sont principalement utilisés par les messagers et le secteur des colis, ce qui limite le nombre d'utilisateurs puisque tous les secteurs de la logistique ne sont pas concernés (industriels, BTP et déblais de chantiers, par exemple). De nombreuses expérimentations ont été recensées en Europe et en Asie. À Paris et en petite couronne, on compte environ onze CDU. Leur taille moyenne avoisine les 3 000 m², comme le CDU de Beaugrenelle, réalisé en 2013 par Sogaris (SEM) pour Chronopost. L'objectif est d'optimiser l'utilisation d'espaces délaissés dans la région parisienne (sous-sols, friches, terrains très pollués, proximité des berges fluviales ou des voies ferrées, zones où les nuisances sont trop importantes pour du logement ou des espaces publics, etc.). Cette logistique urbaine interstitielle s'intègre dans une stratégie de rationalisation du foncier, et de promotion de la mixité fonctionnelle. Avec ces CDU, la logistique devient un levier de développement urbain, y compris dans les zones denses.

Si la construction d'entrepôts urbains concrétise des objectifs de mixité fonctionnelle se posent les questions de la rentabilité de son modèle et de sa généralisation. Dans de nombreux cas, les pouvoirs publics accordent des subventions ou des terrains pour ces installations, ce qui remet en question la durabilité de cet investissement public. La densité limite le développement logistique aux grandes emprises foncières, ce qui suppose des innovations techniques et urbanistiques, et donc des surcoûts par rapport à des entrepôts périurbains standardisés. La logistique urbaine impose de passer d'une logistique horizontale à une logistique verticale, sur le modèle de ce qui se fait dans les villes asiatiques, avec des entrepôts urbains sur plusieurs niveaux équipés de rampes.

LOCALISATION DES ENTREPÔTS EN ILE-DE-FRANCE EN FONCTION DE LA DENSITÉ URBAINE

Les principaux promoteurs immobiliers logistiques de la région parisienne, tels que Prologis, Argan, JLL ou BNP Paribas, très présents dans les communes périurbaines, n'ont pas encore investi dans la logistique urbaine parisienne. En l'absence d'un marché autonome et d'une offre immobilière en matière de logistique urbaine, la Ville de Paris cherche à mettre en place un cadre réglementaire favorable. Pour encourager la création d'une offre immobilière, en pariant que la demande de certains opérateurs logistiques et transporteurs suivrait, la Ville de Paris soutient le développement de la logistique urbaine, notamment à travers Sogaris.

Les hôtels logistiques intègrent les activités logistiques dans des bâtiments où elles coexistent avec d'autres activités (logement, bureaux, commerces de détail). Il s'agit d'une application de la mixité fonctionnelle à l'échelle des bâtiments. En Ile-de-France, il existe un hôtel logistique et deux autres en projet dans la petite couronne. Le concept proposé par Sogaris a été mis en oeuvre avec Chapelle International, qui a ouvert ses portes en 2018 (*lire l'entretien avec Guillaume Aubert, p. 46*). Ces autres activités permettent de compenser le coût du foncier et de proposer une location des espaces logistiques à des prix intéressants pour les utilisateurs potentiels. Cette stratégie, basée sur la péréquation financière, permet la mise en place d'un dispositif logistique sur le centre-ville à un coût acceptable. Toutefois, cette opération

financière est complexe et limite le développement de ce modèle. Les projets mixtes impliquent des innovations et des adaptations des bâtiments, des méthodes de construction, des normes, qui entraînent des coûts supplémentaires.

Si les CDU et les hôtels logistiques gagnent en visibilité et incarnent la vitrine logistique de la métropole, ils ne constituent qu'une petite partie de l'immobilier logistique francilien. La zone dense de la région parisienne (Paris et les communes limitrophes) accueille moins de 5 % du marché immobilier logistique régional, soit 8 % des surfaces cumulées d'entrepôts construits entre 2008 et 2017 (environ 140 000 m²). Le développement de la logistique urbaine reste faible en proportion par rapport à la logistique périurbaine.

La logistique urbaine expérimente, mais cherche un modèle qui permettrait l'essor d'une offre immobilière urbaine. La pression urbaine et environnementale (qualité de l'air) incite très fortement les acteurs publics à prendre des mesures. La logistique urbaine fait partie des outils qui permettent à l'action locale d'optimiser le transport de marchandises en ville et la logistique. Les logisticiens et les transporteurs restent très attentifs à ces solutions et anticipent un durcissement réglementaire qui les forcerait à se replier sur ses entrepôts urbains et des modes de transports alternatifs. Face une demande potentiellement croissante pour la logistique urbaine, on pourrait voir une offre immobilière privée se développer rapidement en prenant appui sur les expérimentations menées aujourd'hui. C'est notamment le cas d'Amazon qui, en 2017, a ouvert un entrepôt boulevard Ney dans le 18^e arrondissement de Paris pour son service *Prime Now*, qui permet la livraison en une heure. Si le géant du e-commerce apparaît souvent comme une exception, on peut se poser la question de la généralisation de cette pratique à d'autres chargeurs à long terme.

LA DUALISATION LOGISTIQUE

La logistique périurbaine et la logistique urbaine ne couvrent pas l'ensemble des bâtiments logistiques existants. Environ 20 % des entrepôts correspondent au « ventre mou » de la logistique. Principalement situés en petite couronne francilienne, ces entrepôts qui constituent la « logistique intermédiaire » sont petits (moins de 7 000 m²), anciens, vétustes et ne répondent plus aux normes modernes. Certains opérateurs logistiques préfèrent louer de nouveaux entrepôts, plus modernes, en s'éloignant de quelques kilomètres pour le même prix. Un certain nombre de ces entrepôts sont occupés par des activités logistiques artisanales ou du commerce de gros et sont souvent localisés dans des zones d'activités économiques (ZAE), mal identifiées et mal connues des autorités publiques. Seuls 10 % des mètres carrés cumulés d'entreposage construits entre 2008 et 2017 en Ile-de-France l'ont été dans la zone dense de la petite couronne. Aujourd'hui, elle n'est pas attractive pour la logistique. Après avoir perdu la majeure partie de ses emplois ouvriers, la petite couronne voit un potentiel d'emplois peu qualifiés disparaître progressivement, interrogeant la possibilité de mettre en oeuvre à la fois la mixité sociale et fonctionnelle.

Dans un contexte de forte pression foncière, de renouvellement urbain et de besoin de construction de logements, les entrepôts de la logistique intermédiaire sont vulnérables. La petite couronne, ancienne banlieue industrielle en pleine mutation socio-économique, à proximité de Paris, est un espace intermédiaire stratégique, attractif pour de nouvelles

activités de services et de nouvelles populations qui appuient les stratégies de « montée en gamme » des services offerts dans ces communes. La rentabilité des activités tertiaires (bureaux, commerces) conduit les politiques publiques locales à encourager leur croissance plutôt que des activités productives comme la logistique.

En l'absence de politiques publiques fortes insistant sur la préservation du foncier pour des activités productives (industrielles ou logistiques), on assiste à une disparition progressive des entrepôts logistiques intermédiaires. Combiné à la rénovation urbaine, le déclin de cette logistique intermédiaire dans la zone dense contribue à une dualisation logistique, au profit d'un développement de la logistique urbaine et de la logistique périurbaine. La dualisation logistique correspond à l'existence de ces deux marchés immobiliers concomitants qui ne répondent pas à la même demande des opérateurs logistiques et dont l'essor rend la logistique intermédiaire obsolète. Ces entrepôts, qui ne sont pas tous vacants, constituent d'importantes réserves foncières déjà allouées à la logistique et qui pourraient faire l'objet d'une demande renouvelée de la part des chargeurs et des promoteurs. Dans une moindre mesure, les zones logistiques à proximité des infrastructures de transport nodales, notamment les ports, localisés dans la petite couronne, font déjà l'objet d'une reconquête pour répondre à de nouveaux enjeux logistiques (par exemple, le raccourcissement des délais de livraison). L'installation d'un entrepôt Amazon à Bonneuil en 2016 et de l'entrepôt à deux étages Paris Air2 à Gennevilliers, utilisé par Ikea et Leroy Merlin, montre l'intérêt du e-commerce et de la grande distribution pour des localisations à proximité de Paris et donc d'un nouvel usage de ces espaces logistiques en petite couronne.

L'ABSENCE D'UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE

Cette dualisation est renforcée par une gouvernance logistique propice aux logistiques périurbaine et urbaine, au détriment d'une logistique intermédiaire. Le SDRIF de 2013, document régional de planification, insiste sur la nécessité de préserver du foncier dans les zones denses pour le développement des activités logistiques, sans prendre en compte la logistique intermédiaire existante, jouant ainsi le jeu de la dualisation logistique. Bien que ce document couvre l'ensemble de la région, il ne mentionne pas la logistique périurbaine et se concentre sur la logistique urbaine ou les zones logistiques en relation avec les infrastructures de transport nodal.

Dans le cas de la logistique périurbaine, les politiques publiques locales favorisent une gouvernance logistique public-privé. Les acteurs privés envisagent le développement d'un entrepôt ou d'un parc logistique et négocient avec les communes les permis de construire et les terrains. Les parcs logistiques peuvent aussi être le résultat d'une opération lancée par les autorités locales ou nationales en faveur des activités logistiques. L'absence de gouvernance régionale ou métropolitaine a laissé le champ libre aux forces du marché et à la négociation entre les acteurs publics locaux et les promoteurs immobiliers.

La logistique urbaine repose davantage sur une gouvernance publique et sur la création d'une offre foncière ou immobilière par les acteurs publics locaux. En région parisienne, la logistique urbaine est principalement développée dans la ville de Paris. La municipalité a favorisé les

projets de logistique urbaine et les changements de planification pour intégrer progressivement la logistique dans la production urbaine. Dans le PLU de Paris, les zones dédiées aux « grands services urbains » (UGSU) ont ouvert la voie aux innovations logistiques urbaines ou aux projets immobiliers logistiques. Elles visaient en particulier les anciens chemins de fer ainsi que les berges de la Seine. L'objectif déclaré est de développer les activités logistiques, entre autres activités (gestion des déchets, installations médicales, etc.). En 2016, la Ville de Paris a créé une nouvelle catégorie de projets appelés Cinaspic (Constructions et installations nécessaires aux services publics ou aux intérêts collectifs). Dédié à la logistique urbaine, cet outil permet la mise en réserve des terrains pour des entrepôts urbains. Dans ces deux formes de gouvernance logistique, une action publique est obligatoire. Dans le cas de la logistique intermédiaire, on observe un manque d'implication des pouvoirs publics locaux, qui contribue à sa vulnérabilité et à son déclin.

Le primat de l'action publique locale et l'absence de gouvernance à l'échelle métropolitaine et régionale conduisent à cette dualisation logistique au profit d'une logistique urbaine et périurbaine. Celles-ci apparaissent de plus en plus comme complémentaires : la logistique urbaine ne peut se substituer à la logistique périurbaine. Ce secteur évolue vite, le marché immobilier peut s'adapter rapidement, mais la question de l'intégration des activités logistiques et *a fortiori* productives dans les espaces urbains denses constitue un des principaux défis à la pratique des urbanistes et dans la mise en place de la ville compacte, verte et durable.

RÉFÉRENCES

- K. Aljohani and R. G. Thompson, "Impacts of logistics sprawl on the urban environment and logistics: taxonomy and review of literature", *Journal of Transport Geography*, vol. 57, 2016, p. 255-263.
- J. Allen, G. Thorne, and M. Browne, *Practice Guide on Urban Freight*, Bestufs, Rijswijk, 2007.
- L. Dablanc and D. Rakotonarivo, "The impacts of logistic sprawl: how does the Location of parcel transport terminals affect the energy efficiency of goods' movements in Paris and what can we do about it?", *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, vol. 2, n° 3, 2010, p. 6087-6096.
- L. Dablanc et A. Frémont, *La métropole logistique. Le transport de marchandises et le territoire des grandes villes*, Armand Colin, Paris, 2015.
- J. Debie et A. Heitz, « La question logistique dans l'aménagement de l'Île-de-France : formulation d'un enjeu métropolitain versus absence de concrétisation dans les projets urbains ? », *Géographie, Économie, Société*, vol. 19, 2017/1, p. 55-73.
- D. Diziain, L. Dablanc, and C. Ripert, "How can we bring logistics back into cities? The case of Paris metropolitan area", *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, vol. 39, 2012, p. 267-281.
- A. Heitz, *La Métropole logistique : structure urbaine et enjeux d'aménagement. La dualisation des espaces logistiques métropolitains*, thèse de doctorat, université Paris-Est, 2017.
- A. Heitz, P. Launay, and A. Beziat, "Rethinking data collection on logistics facilities: new approach for measuring the location of warehouses and terminals in metropolitan areas", *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, n° 2609, 2017.
- E. Marcucci and R. Danielis, "The potential demand for a urban freight consolidation centre", *Transportation*, vol. 35, n° 2, 2008, p. 269-284.

B. Mérenne-Schoumaker, *La localisation des industries. Enjeux et dynamiques*, Presses universitaires de Rennes, 2011.

E. Taniguchi, R. G. Thompson, and T. Yamada, "Modelling city logistics", in E. Taniguchi and R. G. Thompson, and T. Yamada (eds.), *City Logistics*, 1st International Conference on City Logistics, Institute of Systems Science Research, Kyoto, 1999.