

Master 1 « Urbanisme et Aménagement »

Mémoire de 1^{ère} année

La réimplantation des activités logistiques en ville

Réflexion à partir du territoire d'expérimentation de La Chapelle

Étudiante : Julia Jaïs

Directeur de mémoire : Félix Adisson

2019/2020

Résumé du mémoire

Aujourd'hui, le parc immobilier de la logistique en zone dense oscille entre son maintien, sa reconversion vers d'autres fonctions urbaines et sa réimplantation. La cohabitation de ces dynamiques met en lumière la contradiction qu'il existe entre la volonté publique d'un retour en ville de la logistique et la poursuite d'un desserrement logistique. Ce mémoire propose une étude de ces dynamiques selon les questions suivantes : Comment la volonté publique de réimplanter des activités logistiques dans des espaces urbains (péri-) centraux se traduit-elle dans l'espace ? Quel rôle y joue l'expérimentation et dans quelles mesures intervient-elle ? Ce mémoire qui s'appuie sur des études scientifiques, des articles de presse, des entretiens et sur l'étude de documents d'urbanisme, dévoile une dépendance aux aides publiques pour l'émergence de nouveaux projets de logistique urbaine.

Mots clés

Logistique urbaine
Collectivités locales
Immobilier logistique
Expérimentations
Gouvernance

La logistique urbaine se définit comme « toute prestation de service contribuant à gérer efficacement les mouvements de marchandises en ville et à apporter des réponses innovantes à la demande (des entreprises et des particuliers) dans le respect de conditions environnementales et sociales de bon niveau » (Dablanc et al, 2017). Dernièrement, avec l'ascension du e-commerce, la logistique a évolué, avec une intensification et une complexification des livraisons (Sanlaville, 2017). Au croisement de nécessités environnementales et de besoins économiques, la logistique urbaine s'impose dans les années 2000, comme un nouveau dispositif permettant d'optimiser les flux de marchandises en ville, en repensant le transport et la distribution. Cette logistique se traduit par des innovations organisationnelles, environnementales et également immobilières. En effet, en quelques années, un nouveau marché d'entrepôts urbains s'est développé en zone dense, pour former un réseau avec l'armature logistique déjà existante, des zones périurbaines (Sebbane, 2019).

Depuis les années 1980, le foncier étant plus disponible et abordable en grande couronne et les autorités publiques plus souples, on assiste à un desserrement de cette activité (Dablanc, 2019). Ce desserrement provoque un étalement urbain, une augmentation des flux routiers et donc de la pollution. L'impact environnemental de cette activité et son desserrement en contradiction avec la lutte contre l'étalement urbain, poussent les autorités publiques à établir une stratégie de réimplantation de ces activités en ville. La forte pression foncière qui pèse sur les zones urbaines denses et la concurrence accrue sur le foncier urbain qui en découle, façonnent toutefois cette dynamique. Longtemps mise de côté par la puissance publique, avec un fonctionnement très sectorisé et faiblement gouverné par les autorités locales, la logistique urbaine bénéficie aujourd'hui d'un intérêt nouveau de la part des collectivités.

Cependant le rythme d'implantations de logistique innovante en zone dense est lent et peut fortement différer d'une ville à l'autre (Dablanc, 2019). Dans le cas de Paris, les autorités locales se saisissent de la question logistique et impulsent des actions sur le territoire pour améliorer les conditions de son implantation et réduire les impacts négatifs qu'elle génère (pollution, bruit).

Des expérimentations, se mettent alors en place et aboutissent à de nouvelles formes de production des espaces logistiques qui nous renseignent plus largement sur la recherche d'une nouvelle gouvernance de la logistique urbaine. L'objet de ce mémoire est de comprendre comment la volonté publique de réimplanter des activités logistiques dans des espaces urbains denses se traduit dans l'espace ? Et quel rôle l'expérimentation y joue ?

Démarche générale

Au cours des dernières années, le sujet de la logistique urbaine a éveillé de façon croissante l'intérêt scientifique et cela s'est traduit par une augmentation des parutions sur ce thème. S'il n'est pas exhaustif, ce travail se propose de contextualiser ces études sur le territoire de la Chapelle, dont la logistique est un des marqueurs identitaires forts. Aujourd'hui, le quartier de la Chapelle se développe à travers le maintien d'une partie des activités logistiques et la reconversion de son riche patrimoine industriel vers d'autres fonctions. Ces dynamiques entre réimplantation, maintien et reconversion du parc immobilier logistique de La Chapelle, en font un territoire pertinent pour appréhender la contradiction entre la stratégie publique de réimplantation en ville de la logistique et la poursuite du desserrement logistique. Ce travail a pour but de faire l'analyse organisationnelle et politique des mutations des implantations logistiques à l'échelle du quartier de la Chapelle.

Pour répondre aux questions soulevées, une première partie présente le cadre historique du développement des implantations de la logistique et examine les enjeux territoriaux, en étudiant le quartier de la Chapelle et son bâti logistique. Dans une seconde grande partie, une réflexion est menée sur le rôle des autorités publiques dans ces dynamiques d'implantation. Après avoir introduit la notion d'expérimentation logistique, elle souligne le rôle fondamental que l'action publique peut y jouer. Ces expérimentations et les multiples ressources juridiques, financières, foncières et professionnelles que mobilise la Ville de Paris pour implanter des activités logistiques sur son territoire, soulèvent ensuite la question de la gouvernance de cette logistique urbaine.

Principaux résultats

Depuis une vingtaine d'années, la réimplantation de la logistique en ville s'opère progressivement sous la forme d'expérimentations qui sont le fait des pouvoirs publics et plus précisément de la Ville de Paris, cette logistique innovante est qualifiée de logistique urbaine. Dans le milieu urbain, des montages d'opérations publics-privés permettent ainsi de développer une nouvelle offre d'immobilier logistique, apte à s'insérer dans le milieu urbain dense de la capitale. Cette réimplantation de la logistique dans Paris est cependant complexe et conditionnée par des impératifs d'aménagement urbain qui vont au delà de logiques sectorielles, l'intégrant dans une réflexion systémique de la ville. Aussi, si des réimplantations expérimentales s'opèrent sur des surfaces généralement modérées elles n'empêchent pas pour autant, l'éviction des autres activités logistiques. Ces dernières s'étaient implantées entre les années 1960 et 1980, à l'instar des halles Hébert, de CAP 18 ou encore des entrepôts de l'entreprise Tafanel, qui a vu la parcelle de son terrain réduite de moitié au profit de l'aménagement du parc des jardins d'Eole. En fin de compte, le desserrement logistique se poursuit et le modèle d'une logistique peu régulée en zone périurbaine reste très largement dominant. Les facteurs sociétaux et fonctionnels à l'origine de l'éviction des plateformes logistiques du centre de Paris sont toujours à l'oeuvre. Les logiques écologiques et économiques qui ont motivé la réimplantation de la logistique en ville n'ont pas encore suffi à opérer un inversement des tendances. Le développement de la logistique urbaine et la récente dynamique de réimplantation expérimentale sont donc à relativiser au regard de cette domination d'une logistique périurbaine.

Les autorités locales, notamment la Ville de Paris, sont les principales habilitées à décider de l'intégration de ces activités logistiques dans la planification. Aujourd'hui, cette question est bien présente dans la planification et cela se traduit par la mise en place de projets expérimentaux. Toutefois, ces expérimentations ont des limites. Leurs modèles économiques ne sont pas encore stables et généralisables, et elles sont souvent dépendantes de l'action publique sur le plan du financement et de la régulation. Cette dépendance se traduit par une implication croissante de la Ville

de Paris et d'acteurs comme la SEM Sogaris. Les acteurs privés de la logistique périurbaine sont très peu présents dans Paris, continuant à opérer depuis la proche zone périurbaine grâce à une bonne accessibilité routière au centre. Si la Ville de Paris décide toutefois de limiter l'accessibilité et la circulation des camions en ville, les solutions qu'elle a mise en place pourraient alors être optimisées, à l'instar du report modal sur le réseau ferré de l'hôtel logistique Chapelle International. Cette évolution peut s'envisager sur du plus long terme, la restriction du trafic des camions étant complexe à instaurer et les tentatives faites en ce sens ayant jusqu'à présent rencontré une forte opposition. D'ici là, les projets expérimentaux continuent d'éprouver des difficultés à se stabiliser et à dépasser le stade de l'expérimentation. Au travers de la création de ce parc immobilier logistique urbain, la Ville de Paris, en s'appuyant sur un acteur comme Sogaris, tente ainsi d'infléchir la localisation des implantations logistiques. Ces innovations, en matière de planification de la logistique, mènent à l'instauration d'une nouvelle gouvernance, où la Ville de Paris occupe un rôle majeur, en partenariat avec le secteur professionnel de la logistique. Ainsi, si des solutions sont recherchées au travers d'expérimentations d'immobilier et d'alternatives de moyens d'acheminement des marchandises, le côté expérimental va au delà et s'applique également à la gouvernance de cette logistique urbaine.

Finalement, les récentes dynamiques de réimplantation logistique, rendues possible par l'action publique viennent renforcer la dualisation du marché immobilier logistique. D'un côté, un dispositif important de moyens financiers et réglementaires par la Ville de Paris, a permis le développement d'une nouvelle offre immobilière en ville et a donné forme à une nouvelle gouvernance de la logistique urbaine. Mais, de l'autre côté, les dynamiques de desserrement se poursuivent et la logistique périurbaine, qui reste aujourd'hui dominante, semble exclue de ce nouveau mouvement local. La dissociation entre la logistique urbaine et la logistique périurbaine se renforce alors et le manque d'une coordination plus structurée à l'échelle de la région pourrait altérer le développement futur de la logistique urbaine.

Bibliographie

- Dablanc, L. (2019) Les interventions encore timides des villes européennes. Revue Urbanisme « Livrer les urbains », n°413. p.38
- Dablanc, L., Savy, M., Veltz, P., Culoz, A., Vincent, M. (2017) Des marchandises dans la ville, un enjeu social, environnemental et économique majeur. Rapport Terra Nova. 113p.
- Heitz, A. (2017) La Métropole Logistique : structures et enjeux d'aménagement. La dualisation des espaces logistiques métropolitains. Thèse de doctorat, Université de Paris Est.
- Sanlaville, B. (2017) « Et si tout le monde faisait fausse route sur la livraison du dernier kilomètre ! » *Business Stratégie Conseil*, novembre 2017.
- Sebanne, J. (2019) La logistique urbaine est devenue centrale. Edito, Welcome to Logistics City, Livre Blanc de la nouvelle logistique urbaine. n°0 - 2019

La réimplantation des activités logistiques en ville

Réflexion à partir du territoire d'expérimentation de La Chapelle

Étudiante : Julia Jaïs

Directeur de mémoire : Félix Adisson

2019/2020

Master 1 « Urbanisme et Aménagement »