





# ATELIER LOGISTIQUE URBAINE

Diagnostic territorial de l'immobilier logistique du Grand Paris Seine Ouest et ses perspectives d'évolution

- Rapport final -

# Dans le cadre du cours LES LIEUX ET MODES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Sous l'encadrement de Laetitia DABLANC

**En collaboration avec SOGARIS** 

2020 - 2021

## Réalisé par :

**CASANOVA Romain** GARCÍA TRECEÑO Andrés ISHII Riho **MONSHTEIN** Dominika **ULLIAC Loïck** 

Date de remise : 09/06/2021

### REMERCIEMENTS

En quelques lignes, nous souhaitions remercier chaleureusement toutes celles et ceux qui ont contribué par leurs conseils et leur présence à l'élaboration du dit rapport de cet atelier.

Aussi, nous remercions Laetitia DABLANC qui a encadré cet atelier tout au long du semestre et qui a, grâce à son accompagnement, permis de structurer notre travail et notre cahier des charges. Ses conseils à travers les séances d'ateliers mais également des retours par mails ont été capitaux dans l'élaboration de ce rapport et de la présentation qui lui a précédé.

Nous remercions l'ensemble de l'équipe pédagogique : Corinne BLANQUART, Adeline HEITZ, Patrick NIERAT et Antoine ROBICHET pour la qualité de leurs cours et qui ont su nous accompagner pendant les jours d'atelier.

Nous remercions également tous les acteurs externes qui ont bien accepté de répondre favorablement à nos sollicitations : Alexis GASTAUER du Grand Paris Seine Ouest ; Lydia MIKOLENKO de l'Institut Paris Région ; Pauline CHAZAL et Charles SUDOL de l'Atelier parisien d'urbanisme. Malgré le contexte inédit, leur disponibilité a permis d'étendre notre réflexion, et d'apporter un regard neuf sur de nombreux sujets.

Nous remercions Vincent ESCARFAIL avec qui nous avons pu échanger sur ce sujet, jusqu'à parfois tard le soir.

Enfin, nous remercions Sogaris et notamment Juliette BERTHON, Célie PILLARD et Sonia SAMADI pour leur gentillesse, leur expertise, ainsi que les précieux conseils promulgués lors de nos réunions.

Ce rapport n'aurait pas pu voir le jour sans votre collaboration et votre soutien, ainsi au nom du groupe d'atelier : Merci infiniment !

# **Table des matières**

REMERCIEMENTS	2
INTRODUCTION	5
I. Approche méthodologique de l'étude et analyse socio-démographique du	
territoire du GPSO	8
A) Approche méthodologique	8
1. Compréhension du sujet et état de l'art de la logistique	8
2. Visites et entretiens : la découverte d'un territoire et des acteurs qui façonnent so	•
et son avenir	
Synthèse méthodologique : phasage de l'atelier	
B) Diagnostic territorial du GPSO	
Contextualisation et localisation du territoire	
2. Un territoire particulier : les principales caractéristiques du territoire	
C) Principales données sociodémographiques	
1. Population	
2. Emploi/revenus	
3. Synthèse : tableau récapitulatif	
II. Diagnostic immobilier logistique du GPSO : quels espaces pour quelles dynam	-
A) L'immobilier logistique du GPSO : un constat à deux niveaux de lecture	
1. Diagnostic de la surface des entrepôts (Sit@del2) : Où sont les entrepôts ?	
2. L'offre réelle d'immobilier logistique du territoire et de sa périphérie	
3. Une offre d'immobilier logistique de plus en plus répandu : le point de livraison	18
B) Le e-commerce contributeur de l'immobilier logistique : situation nationale et locale	: 20
1. Le e-commerce en France : concurrence déloyale pour les commerces traditionne	
nouvelles opportunités immobilières	
2. Le e-commerce au sein de la MGP et du GPSO : poids et mise en perspective	
C) La volonté publique et politique: une approche règlementaire et idéologique déterm pour l'immobilier logistique	
Offre politique des communes du GPSO et contexte décisionnel	
2. Visions des élus et des citoyens sur la LU	
L'intégration de la logistique dans un cadre règlementaire : PLU et PLUI	25
III. Un territoire d'avenir : perspectives d'évolutions et nouvelles opportunités lo	gistiques
26	
A) La logistique urbaine dans le monde : la contrainte source d'innovations et de mutua 26	alisation
Le cas des Etats-Unis : le choix de la localisation	26

2.	Le cas de la Chine : les smart lockers comme mobilier logistique innovant	. 27
3.	Le cas du Japon : Robotique et construction en hauteur	. 28
B)	Un territoire d'avenir logistique : contexte et opportunités	. 29
1.	L'innovation organisationnelle plutôt qu'immobilière : source de réflexion	. 29
2.	Les parkings : de formidables réserves foncières pour la logistique urbaine	. 30
3.	Les concessions automobiles : des espaces stratégiques	. 32
4.	Les places de stationnement : enjeu d'avenir ?	. 33
C)	Perspectives d'évolution : nouveaux axes et nouvelles mobilités	. 35
1.	Logistique fluviale : principe, expérimentation et opportunités	. 36
2.	La logistique fluviale : une opportunité qui coule de source	. 37
3.	Une politique de mobilité durable	. 39
4.	Une typologie avec un nouveau niveau de lecture	. 40
CONC	LUSION	. 41
BILIBO	OGRAPHIE	42
ANNE	XES	. 44

## **INTRODUCTION**

Pendant très longtemps, la logistique a été une fonction de l'ombre. Cachée des villes et repoussée toujours plus loin en périphérie, cette activité connaît depuis la crise sanitaire du Covid 19, un **engouement encore plus fort** qu'il ne l'était de la part de nombreux acteurs. Si bien, que la logistique et même la logistique urbaine font aujourd'hui l'objet de plus en plus d'appels à projets, d'études, d'articles, et commencent à apparaître dans les discours, ambitions et cadres réglementaires des décisionnaires. Dès lors, l'Etablissement Public Territorial du Grand Paris Seine Ouest [abrégé GPSO tout au long de l'étude] serait-il, à l'instar d'autres territoires, en marche pour embrasser le lot de **nouvelles opportunités** associées à la logistique sur son territoire? Quelles spécificités et quels enjeux pour ce territoire? A travers l'action de la multitude d'acteurs officiant sur ce territoire, c'est à ces questions que nous allons tenter de répondre.

#### Compréhension de la mission

Le sujet, tel qu'il a été délivré, consiste à la proposition d'un diagnostic territorial de l'immobilier logistique du GPSO et ses perspectives d'évolutions. Pour cela, plusieurs tâches ont été proposés à notre groupement :

- > La définition et la présentation du territoire du GPSO à travers ses principaux éléments démographiques et économiques ;
- > L'inventaire des établissements logistiques du territoire à travers les différentes bases de données existantes ;
- > L'analyse du territoire logistique à partir des données recueillies
- > La réalisation d'une typologie des espaces logistiques
- > Des propositions pour Sogaris de l'immobilier logistique du futur

Pour leur réalisation, la prise en compte du contexte dans lequel évolue cette commande a été nécessaire pour comprendre et appréhender l'ensemble des enjeux qu'une telle mission mobilisait. En effet, le XXIe siècle est marqué par une prise de conscience globale des limites de notre monde, ses espaces et ses ressources. Ainsi, la lutte contre l'étalement urbain a été et est encore le fer de lance des politiques d'aménagement du territoire, du moins dans leur discours. Construire un immobilier logistique en rase campagne ou en plein centre urbain n'a pas les mêmes conséquences, que ce soit en termes économique, règlementaire, environnemental... Ainsi, là où dans un cas la possibilité de s'étendre horizontalement mais également verticalement est simple, dans l'autre, toute volonté d'implantation et d'extension relève d'un véritable parcours du combattant. Pour autant, lorsque à première vue l'espace urbanisé déjà densifié à son maximum et que sa population et besoins associés tendent à augmenter, comment faire pour y répondre ? Comment faire lorsque le modèle de consommation traditionnel, alors dominant, tend chaque année à perdre des parts de marché au profit du commerce en ligne. La réponse se trouve à travers le déploiement d'une logistique urbaine innovante par son immobilier, innovante par son organisation, innovante par son modèle. Dès lors, ce sont sur ces différents points que nous avons décidé de pousser notre réflexion et de construire le dit document.

#### Rappel des définitions

Avant d'aborder le cœur du sujet, il est nécessaire de définir en amont les termes principaux qui le composent. Tout d'abord, il est important de partir d'une définition de la logistique acceptée et reconnue par le plus grand nombre. Ainsi, la **logistique** est définie par Michel SAVY – professeur émérite à l'Université Gustave-Eiffel – de la manière suivante : il s'agit d'un « ensemble de services couvrant tout ou partie de la gamme des opérations logistiques (au sens initial du terme : transport, manutention, etc.) à un client désireux d'externaliser (sous-traiter) ces opérations périphériques à sa propre activité principale (son métier de base, ou core business) sur laquelle il veut concentrer ses investissements et ses compétences »¹. Pour autant, il est important de dissocier logistique et logistique urbaine.

À partir de la thèse de Virginie CHIRON-AUGEREAU en 2009, la **logistique urbaine** peut être considérée comme une « *optimisation* des opérations liées au transport de marchandises en ville, nécessitant l'introduction de nouveaux métiers de la logistique et qui aide à l'amélioration du fonctionnement des centres urbains »². La logistique urbaine correspond donc à « un segment particulier de la logistique dédié aux espaces urbains qui cherchent à optimiser les flux de marchandises et la croissance des activités logistiques au sein des agglomérations de façon à réduire les nuisances générées par ces activités, tout en leur assurant une place dans la ville »³. En outre, Laetitia DABLANC confirme l'existence d'une différence entre la logistique urbaine et le transport de marchandises en ville qu'elle définissais en 2006 comme « *le transport de biens effectué par ou pour des professionnels dans l'espace urbain* ».

Selon Nicolas RAIMBAULT, l'**immobilier logistique** peut être appréhendée comme, « *une branche récente de l'immobilier d'entreprise qui répond à d'importants besoins* »<sup>4</sup>, autrement dit tout immobilier répondant à des besoins logistique.

Par ailleurs, il est important de relever les différences, aussi fines existent-elles, entre un entrepôt et un local d'activité. En effet, si un entrepôt peut-être considéré comme un local d'activité, l'inverse n'est pas forcément le cas. Ainsi, selon la définition retenue par le ministère des Transports, un entrepôt est « un lieu fermé de concentration et/ou d'éclatement des marchandises, avec ou sans stockage ». Cette définition concerne les bâtiments où sont stockées les marchandises pour un temps plus ou moins long, ainsi que des types de terminaux logistiques très diversifiés qui peuvent être « les quais de messagerie ou les plates-formes de cross-docking, qui voient passer des marchandises d'un quai d'arrivée à un quai de départ sans temps de stockage, les centres de distribution de la grande distribution et les centres de traitement des commandes du ecommerce (fulfillment centers), etc » (Dablanc, 2015). Un local d'activité correspond quant-à-lui à « un bâtiment (ou une partie d'un bâtiment) consacré à l'exercice d'une activité artisanale, commerciale ou une production réduite industrielle » selon BNP Paribas Real Estate. Dès lors, toute la difficulté de l'étude a été la manière d'appréhender les chiffres des bâtiments logistiques obtenus à travers le prisme de ces deux définitions.

=

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Michel SAVY, La logistique en France : Etats des lieux et pistes de progrès, 2015

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Virginie CHIRON-AUGEREAU, Du transport de marchandises en ville à la logistique urbaine, quels rôles puor un opérateur de transports publics urbains ?, 2009

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Adeline HEITZ, La Métropole Logistique : Structure métropolitaine et enjeux d'aménagement, la dualisation des espaces logistiques métropolitains, 2017

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Nicolas RAIMBAULT, Ancrer le capital dans les flux logistiques : la financiarisation de l'immobilier logistique, 2016

#### Présentation du groupe

Dans l'optique d'établir l'étude la plus complète possible, notre groupement s'est dirigé vers ce sujet parce que c'est celui qui nous tenait le plus à cœur, mais également parce que les spécialisations de chacun et chacune d'entre nous permettaient de balayer un front de compétences larges et de permettre une entrée simplifiée dans l'ensemble des sphères de l'objet d'étude. Par ailleurs, l'origine diverse de chacun d'entre nous a été un réel atout car a permis d'échanger sur les différences de perception qu'il pouvait y avoir d'un pays à l'autre, voire d'un continent à l'autre. Aussi, notre groupement [figure 1] se compose de :

- > CASANOVA Romain : Etudiant en M2 Transport et Mobilité à l'Ecole d'Urbanisme de Paris et en partenariat avec l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, il est passionné des sujets d'innovations et de mobilité en logistique urbaine. Il s'est spécialisé dans leurs différentes expérimentations en France et en Europe.
- > GARCÍA TRECEÑO Andrés: Etudiant en Master d'ingénierie civil en double diplôme entre l'École des Ponts des Chaussées et l'Université Polytechnique de Madrid, Andrés a déjà réalisé à travers son cursus quatre années de génie civil généraliste avec une formation en structures, géotechnique, transport et urbanisme.
- > **ISHII Riho**: Etudiante en 2ème année dans la formation d'ingénieur en filière transport et en double diplôme à l'école des Ponts, Riho est originaire du **Japon**. Elle s'intéresse notamment à la logistique urbaine et l'innovation sur la livraison de dernier kilomètre.
- > MONSTHEIN Dominika: Etudiante en Master 2 Transport et Développement durable, parcours de logistique et transport de fret, organisé en partenariat avec l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, l'Ecole Nationale des Mines de Paris et l'Ecole Polytechnique. Forte de quatre années de logistique internationale à l'Université des Transports de la Russie, elle s'est orientée à développer un projet professionnel dans le domaine des transports et de la logistique urbaine qui représentent aujourd'hui l'un des défis majeurs auxquels les villes doivent faire face.
- > **ULLIAC Loïck**: Etudiant en Master 2 Transport et Mobilité à l'Ecole d'Urbanisme de Paris et en partenariat avec l'ENPC, il s'intéresse essentiellement à la logistique urbaine et à ses modèles économiques en matière d'immobilier.



Figure 1 : Groupe d'atelier du GPSO

#### Déroulé de l'étude

Dès lors, nous aborderons notre mission à travers le découpage suivant. Il s'agira dans un premier temps de présenter la méthodologie utilisée par le groupement pour la réalisation de l'étude ainsi que de réaliser un état des lieux du territoire afin de définir quel type de territoire il s'agit, notamment en traitant les principales données socio-démographiques existantes. Une fois cela établi, il s'agira de présenter un diagnostic de l'immobilier logistique au sein du GPSO et les facteurs explicatifs de l'état actuel des choses. Enfin, à partir des éléments identifiés et définis précédemment, nous présenterons les perspectives d'évolutions de l'immobilier logistique au sein du territoire, tout en apportant des propositions concrètes de sites ayant un réel potentiel d'implantation d'activité logistique. Par ailleurs, à partir de l'entièreté de l'étude, un apport des typologies d'immobilier logistique existantes vous sera également présenté.

# I. Approche méthodologique de l'étude et analyse sociodémographique du territoire du GPSO

Pour réaliser un diagnostic immobilier d'un territoire, d'autant logistique, encore faut-il connaître et comprendre ce territoire. Le comprendre, par son activité, sa population, les flux qui l'animent ou encore ces spécificités et caractéristiques. Le connaître, par sa localisation, sa visite, son articulation. Aussi, l'enjeu de cette partie est d'établir un diagnostic non pas immobilier mais territorial du GPSO et de présenter comment notre travail s'est construit au fil des derniers mois.

## A) Approche méthodologique

La construction de ce dossier s'est structurée autour des plusieurs phases, chacune associée à un objectif différent. D'abord, de la récolte de données afin de comprendre et contextualiser l'objet de recherche, puis à la rencontre des acteurs sachants, politiques et professionnels de l'aménagement du territoire de la région francilienne jusqu'à la synthétisation finale des éléments récoltés.

#### 1. Compréhension du sujet et état de l'art de la logistique

Comme écrit préalablement, la **première étape** de notre travail de recherche a été de réaliser un état de l'art de l'immobilier logistique et plus généralement de la logistique urbaine en milieu dense. Ainsi, nous avons décidé de séparer cette étape en **4 grandes missions** [figure 2]. La première mission a d'abord été d'effectuer des recherches bibliographiques sur les principales définitions se rattachant à notre sujet, à savoir la logistique, la logistique urbaine, l'immobilier logistique, le local d'activité... et analyser les structures, organismes et individus qui les donnaient. Parallèlement à cela, une prospective a été lancée sur l'ensemble des articles scientifiques, rapports, études et autres retranscriptions d'entretiens avec des experts du territoire. Également, des recherches dans la presse spécialisée et non spécialisée des dernières années ont été menées afin de prendre la température de la popularité des grands thèmes de notre sujet (logistique urbaine, logistique

fluviale, mobilité, innovation immobilière... Enfin, il fallu а localiser caractériser et notre territoire, donnant lieu au premier travail cartographique de l'atelier. Pendant cette étape, établissions, en plus de la réunion hebdomadaire du mercredi, une autre grande réunion d'atelier en général le Week-end ou le mardi soir, ainsi que d'autres petits temps d'échanges en fonction

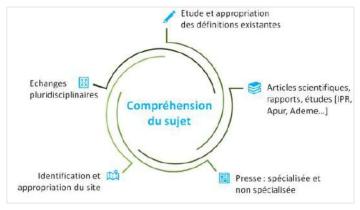


Figure 2 : Méthodologie employée pour comprendre et définir les enjeux du sujet d'étude

des disponibilités de chacun et chacune d'entre nous.

 Visites et entretiens : la découverte d'un territoire et des acteurs qui façonnent son présent et son avenir

Faisant face à un contexte général de crise sanitaire, les conditions de réalisation de cet atelier n'ont pas toujours été aisée, notamment pour cette étape. En effet, les difficultés de déplacement et de rencontre avec les différents acteurs que nous souhaitions interrogés ont compliqué cette étape. Force d'adaptation, la grande majorité de ce que nous avions prévu a pu être réalisé dans les temps imparti. Ainsi, **deux visites de terrain physiques** réunissant le groupe ont pu être réalisées [figure 3]. A cela, et pour compléter les limites d'une sortie terrain à tracé unique, s'est ajouté plusieurs **visites virtuelles** à l'aide de l'outil Google Street Map –2021; permettant de s'aliéner d'une situation de déplacements restreints, à une liberté presque infinie de découvrir le territoire. Les lieux difficiles d'accès en termes d'accessibilité ou de temps ont dès lors pu être « visités ».

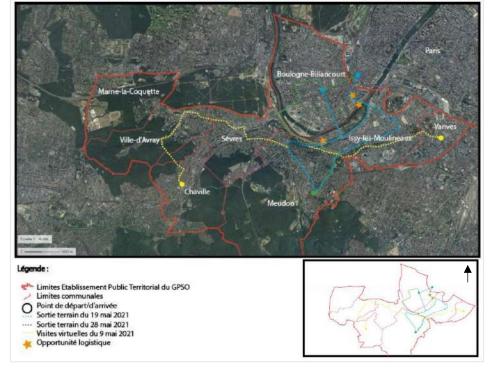


Figure 3 : Cartographie des visites de terrain physiques et virtuelles (échantillon) effectuées

En parallèle, plusieurs entretiens et rendez-vous ont été montés et réalisés avec des acteurs phares de l'aménagement du territoire et de la logistique en Ile-de-France, ainsi qu'avec des responsables du GPSO. Ainsi, un écosystème de nos entretiens a pu être réalisé participant à la réflexion globale.

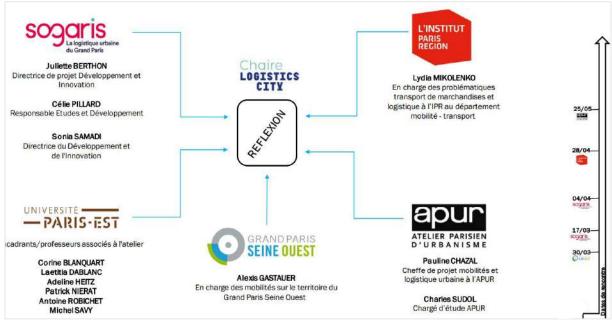


Figure 4 : Ecosystème d'acteurs rencontrés

Par ailleurs, un entretien avec Frédéric DELAVAL, directeur général délégué du réseau d'Urby est prévu mais n'a pas pu être fixé à temps pour le rendu de cet atelier. Il sera néanmoins effectué courant du mois de juin.

#### 3. Synthèse méthodologique : phasage de l'atelier

Afin de représenter la structuration de l'atelier, une frise chronologique [figure 5] retraçant les grandes étapes et « moments forts » a permis de mettre en exergue le pourcentage de temps accordé à chaque phase et ainsi de séquencer la commande.

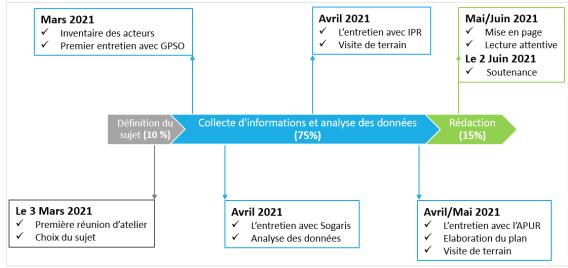


Figure 5 : Phasage et investissement temporel de l'atelier GPSO

# B) Diagnostic territorial du GPSO

Avant de nous intéresser plus spécifiquement à la logistique du territoire et à son potentiel de développement, il est nécessaire d'effectuer un diagnostic territorial du GPSO. Il a d'abord fallu effectuer une localisation et contextualisation géographique précise du territoire par rapport à la ville de Paris, mais également par rapport aux autres établissements publics territoriaux de la métropole du Grand Paris. Ensuite, nous nous sommes intéressés aux principales caractéristiques du territoire concernant le mode d'occupation des sols. L'un des principaux objectifs est d'identifier les points communs et les différences entre les huit communes qui composent ce territoire.

#### 1. Contextualisation et localisation du territoire

Le Grand Paris Seine Ouest est un territoire du Grand Paris situé dans le département des Hauts-de-Seine. Plus précisément, il s'agit de l'un des onze établissements publics territoriaux (EPT), créés le 1er janvier 2016 dans le cadre de la métropole du Grand Paris (MGP). Cet EPT [figure 6] succède à la communauté d'agglomération du même nom qui avait vu le jour en 2010. Il regroupe 8 villes de l'ouest parisien : Boulogne-Billancourt, Chaville, Issy-les-Moulineaux, Marnes-la-Coquette, Meudon, Sèvres, Vanves et Ville-d'Avray.

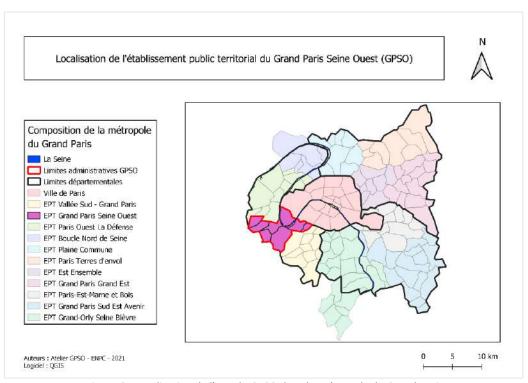


Figure 6 : Localisation de l'EPT du GPSO dans la Métropole du Grand Paris

L'EPT du GPSO est situé à la lisière du 15e et du 16e arrondissement de Paris [figure 7]. Il est bordé par deux établissements publics territoriaux : Paris Ouest La Défense, au Nord-Ouest, et Vallée Sud-Grand Paris, au Sud-Est. Avec une population estimée à **315 000 habitants**<sup>5</sup>, le GPSO est l'établissement public territorial le moins peuplé de la métropole du Grand Paris, derrière celui du Grand Paris Sud et Avenir et ses 306 000 habitants.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> INSEE, Dossier complet, 2021

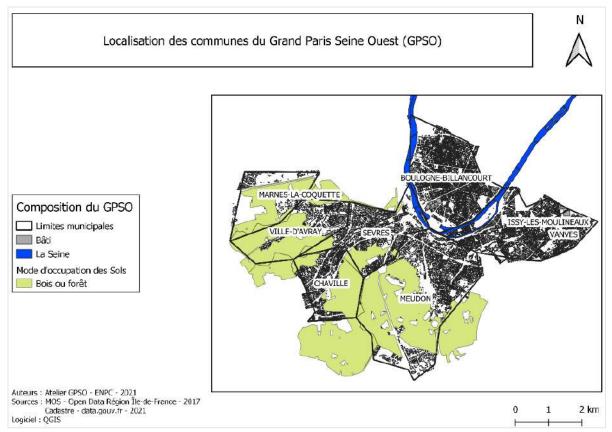


Figure 7: Localisation des communes du GPSO et occupation des sols

Les communes les plus peuplées du territoire, Boulogne-Billancourt (120 000 habitants) et Issy-les-Moulineaux (68 000 habitants)<sup>6</sup>, sont situées au Nord, en bordure de Seine [figure7]. Ces deux communes concentrent à elles seules près de **60% de la population totale** du GPSO. Cela s'exprime par une forte concentration du bâti au Nord et à l'Est du territoire. On constate par ailleurs que d'un point de vue géographique, les espaces verts sont situés au Sud et à l'Ouest du territoire. Un grand nombre de ces espaces verts étant protégés, cela tend à relativiser la superficie disponible pour l'implantation d'activités logistiques. Cette cartographie permet de mettre en exergue le caractère particulier de ce territoire qui, malgré une faible superficie, réussit à concentrer ville dense, petit village et paysage de forêt.

#### 2. Un territoire particulier : les principales caractéristiques du territoire

Si l'on se réfère aux chiffres de l'année 2020, le territoire représente un bassin de plus de 315 000 habitants. Cela signifie que près d'un habitant sur cinq des Hauts-de-Seine habite au sein du GPSO. Avec plus de **32 km² de superficie**, dont **près de 40% d'espaces verts** et de forêts, le territoire tend à être considéré comme « le **poumon vert** » de l'Ouest parisien dense. Par ailleurs, il dispose également d'une forte attractivité économique avec plus de 23 000 entreprises et commerces, dont 70% de petites et moyennes entreprises (PME) et de petites et moyennes industries (PMI). Près de 190 000 emplois, parmi lesquels environ 40% sont liés au secteur numérique, reposent sur ces industries et ces commerces.

-

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> INSEE, Dossier complet, 2021

Egalement, le territoire possède un maillage de transports en commun assez dense puisqu'il comporte 29 gares et stations de métro, RER et SNCF. A cette densité de transports en commun déjà importante, il faut également ajouter l'arrivée de la ligne 15 qui traversera Vanves, Issy et Boulogne-Billancourt. Cette offre devrait notamment agir sur les mobilités de ce territoire, au grand combien historiquement automobile. En effet, la place de l'automobile est très présente dans le territoire, il suffit de s'y rendre pour constater que cette dernière est partout. A travers son urbanisme et les dimensionnement de ces réseaux viaires, mais également par ses bâtiments et son offre commerciale.

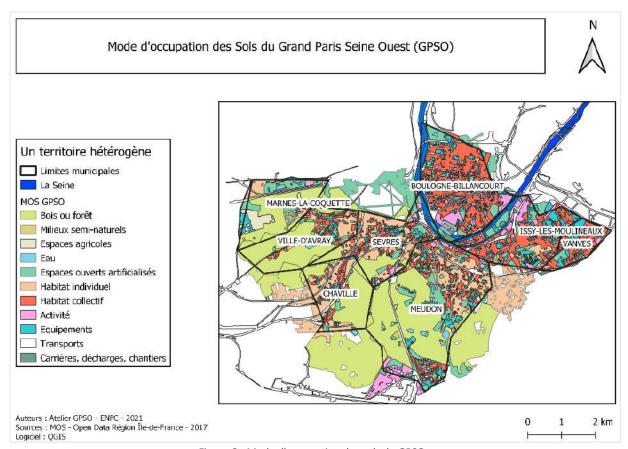


Figure 8 : Mode d'occupation des sols du GPSO

Les données de la Région Ile-de-France de 2017, disponibles et en libre accès ont permis de montrer les caractéristiques des différentes communes du GPSO, notamment à travers l'occupation de leurs sols [figure 8]. Contrairement à la Figure 6 qui disposait d'une localisation géographique du bâti, cette carte permet de constater que les habitats collectifs sont principalement localisés au sein des communes limitrophes arrondissements parisiens Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves. À l'inverse, les habitats individuels sont localisés au Sud de ces trois communes, à proximité des espaces verts. Il peut dès lors être constaté par l'intermédiaire de cette carte, une certaine hétérogénéité au niveau de la composition des communes du GPSO. Par ailleurs, il peut également être remarqué la référence aux trames vertes et bleues à travers la charte graphique utilisée par le GPSO, ayant notamment recours au vert clair et au bleu clair [figure 4].

# C) Principales données sociodémographiques

Afin de confirmer cette hétérogénéité apparente au niveau géographique entre les différentes communes du GPSO, nous nous sommes intéressés à des données chiffrées issues des dossiers complets de l'INSEE datant de 2021. L'objectif est de déterminer quelles sont les communes les plus attractives et les plus dynamiques du territoire en vue d'une implantation logistique.

#### 1. Population

La répartition de la population au sein du territoire est très disparate en fonction des communes. En effet, comme nous l'avons indiqué précédemment, Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux représentent environ 60% de la population totale du territoire. Par conséquent, elles concentrent également les potentiels offres et demandes en matière de consommation, et donc de nécessité en termes de logistique urbaine. Par ailleurs, nous pouvons observer qu'à l'exception de Meudon, les communes les plus peuplées du territoire sont également les plus jeunes au niveau de la tranche d'âge la plus représentée (30-44 ans). Bien qu'elle représente une cible moins propice à l'utilisation du e-commerce que celle des 15-29 ans, celle-ci dispose généralement d'emploi plus stables et mieux rémunérés. De fait, le pouvoir d'achat de cette tranche d'âge est plus conséquent.

#### 2. Emploi/revenus

Parmi les catégories socio-professionnelles des individus habitants les communes ciblées, il peut être constaté que la catégorie « Cadres et professions intellectuelles supérieurs » est la plus représentée dans chacune des communes à l'exception de Marnes-la-Coquette où l'on constate une absence de données. Ce constat permet de mettre en exergue la richesse du territoire et son haut niveau d'activité à forte valeur ajoutée. A cela, s'ajoute le fait que le taux d'actifs chez les 15-64 ans s'élève aux alentours de 80% pour la quasi-totalité des communes (Marnes-la-Coquette faisant une nouvelle fois office d'exception en raison de son nombre de personnes retraités) contre 71,7% pour la moyenne nationale en 2020

(INSEE). Soit près de 10 points de plus que la moyenne nationale. Il s'agit donc d'un territoire très dynamique. En atteste d'ailleurs la forte présence d'immobilier de bureaux s'élevant dans les communes périphériques de Paris [figure 9].

Par ailleurs, à l'échelle nationale, le revenu médian moyen disponible par unité de consommation (en euros) s'élevait en 2017 à 21 120 € par an. Les huit communes du territoire se situent bien au-delà de cette moyenne, avec pour minimum Meudon et son revenu médian de 29 120 € et pour maximum Marne-la-Coquette et son revenu médian de 41 110 €. Cela permet de mettre en exergue le fort pouvoir d'achat et la puissance de feu économique des habitants de ces 8 communes.



Figure 9 : Immeubles de bureaux à Boulogne Billancourt

#### 3. Synthèse: tableau récapitulatif

Pour synthétiser, le territoire du GPSO peut être lu à travers ce tableau [figure 10] qui reprend les principales données socio-démographiques.

	Population (nbr hab)	Tranche d'âge la plus représentée	CSP la plus représentée chez les plus de 15 ans	Taux d'actifs 15-64 ans	Médiane du revenu disponible par UC (€)
Boulogne- Billancourt	120 071	30 à 44 ans (soit 23,7%)	Cadres et professions intellectuelles supérieures (soit 32,1%)	81,2%	33 590
Issy-les- Moulineaux	68 451	30 à 44 ans (soit 25%)	Cadres et professions intellectuelles supérieures (soit 32,6%)	81,0%	31 820
Meudon	45 352	45 à 59 ans (soit 20,9%)	Cadres et professions intellectuelles supérieures (soit 23,5%)	78,2%	29 120
Vanves	27 729	30 à 44 ans (soit 21,1%)	Cadres et professions intellectuelles supérieures (soit 27,4%)	77,9%	29 140
Sèvres	23 507	30 à 44 ans (soit 20,9%)	Cadres et professions intellectuelles supérieures (soit 27,9%)	79,3%	32 420
Chaville	20 520	30 à 44 ans (soit 21,7%)	Cadres et professions intellectuelles supérieures (soit 28,6%)	80,6%	30 890
Ville d'Avray	11 453	45 à 59 ans (soit 23,9%)	Cadres et professions intellectuelles supérieures (soit 29,1%)	77,9%	36 350
Marne-la- Coquette	1 810	45 à 59 ans (soit 22,4%)	Non renseigné	70,3%	41 110

Figure 10 : Tableau récapitulatif des principales données socio-démographiques du GPSO – Données 2021

# II. Diagnostic immobilier logistique du GPSO : quels espaces pour quelles dynamiques

### A) L'immobilier logistique du GPSO: un constat à deux niveaux de lecture

La première étape d'un diagnostic immobilier s'effectue à travers le recensement des différentes formes immobilières existantes ou en projet. Ainsi, l'objectif est ici de se plier à un travail de recensement et de prospective.

#### Diagnostic de la surface des entrepôts (Sit@del2) : Où sont les entrepôts ?

Le tableau ci-après [figure 11] indique la surface autorisée en m² d'entrepôts par commune et par année. Ces données ont été extraites de la base de données Sit@del2 du Ministère de la Transition Écologique. Les années indiquées sont les seules disponibles sur la plateforme. Par conséquent, cette analyse se limite aux dix dernières années. Ainsi, les communes du GPSO ne disposent pas d'une réelle politique d'urbanisme de grande envergure en matière de développement logistique. En effet, cela se traduirait dès lors par des chiffres évocateurs. Pourtant, sur les années 2011, 2014, et plus récemment 2018, aucun mètre carré de surface d'entrepôt ne semble avoir été autorisé sur le territoire. De plus, les surfaces autorisées semblent très ponctuelles, que cela concerne les années ou communes.

Sit@del2 - Surface de locaux autorisé	s par type et par commune (2010-2019	9) - données a	rrêtées à fin n	bvembre 2020						
MEEM/CGDD/SOeS	, , ,									
données	Surface autorisée en m² d'entrepôts									
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Zone Géo.										
ÎLE-DE-FRANCE	471700	610534	1122176	402485	606437	600617	539647	1213242	739404	909607
TOTAL FRANCE ENTIÈRE	4176118	4428772	5767234	4437364	4478085	4858620	5811550	6172520	6799085	8471266
92 - Boulogne-Billancourt	0	0	0	1050	0	0	0	0	0	99
92 - Chaville	9	0	0	0	0	2	56	0	0	759
92 - Issy-les-Moulineaux	0	0	152	0	0	0	12	170	0	(
92 - Marnes-la-Coquette	0	0	0	0	0	0	. •	0	0	-
92 - Meudon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18638
92 - Sèvres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
92 - Vanves	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
92 - Ville-d'Avray	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(

Figure 11 : Données extraites de la base Sit@del2 - novembre 2020

Seule incongruité des données extraites, ces 18 638 m² autorisés à Meudon en 2019. Un résultat qui sort des tendances observées pour l'EPT. Après vérification auprès du service urbanisme de la mairie de Meudon, il semblerait que ce chiffrage soit issu **d'une erreur** dans la rentrée de données. Il s'agit en réalité d'un hôtel d'activité appartenant à Bouygues. Il comporte des bureaux, des restaurants, ou encore un salon de coiffure. Le service urbanisme de la mairie de Meudon nous a donc indiqué que les contributeurs de Sit@del2 se « seraient trompés lors du référencement » [Annexes\_retranscription GPSO]. En plus de cela, la cartographie de localisation des entrepôts [figure 12] issue de l'Atlas des Grands Fonctions Métropolitaines publiée par l'Apur allait dans ce sens<sup>7</sup> où le GPSO en était dénué.

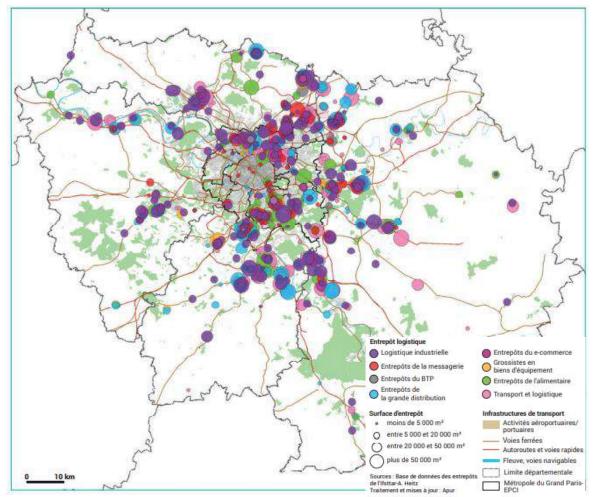


Figure 12 : cartographie de localisation des entrepôts issue de l'Atlas des Grands Fonctions Métropolitaines – Apur, 2017

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Apur, *Atlas des Grandes Fonctions Métropolitaines* – Logistique, 2017

La consultation de l'Apur a confirmé les doutes en places « peut-être qu'il n'y a pas vraiment d'entrepôts qui ont été déclarés en tant qu'entrepôt » et présenter de nouveaux arguments « c'est très difficile d'avoir les infos sur ces sites parce que ça reste un secteur concurrentiel » [Annexes\_retranscription Apur]. Il ressort également des entretiens menés que les ELU (espaces logistiques urbains) ne sont pas considérés comme des entrepôts, tant au sens général qu'au sens strict [cf définitions]. Il faut donc voir plus large que le simple entrepôt. Fort de ces nouveaux éléments, la réalisation du diagnostic ne pourrait s'arrêter là.

#### 2. L'offre réelle d'immobilier logistique du territoire et de sa périphérie

En effet, l'absence de grandes surfaces dédiées à la logistique, telles que des entrepôts ou des centres de distribution dans les différentes bases de données consultées, ne signifie pas pour autant que ces lieux n'existent pas ainsi qu'une absence totale d'immobilier logistique urbain au sein du GPSO.

#### Le Carrefour des Bruyères de Sogaris

Ce site, en activité depuis fin 2020, est un **entrepôt urbain** avec une structure en béton d'une hauteur libre comprise entre 3.3 et 3.6m. Sa charge au sol de 2T/m² et son accès gros porteurs avec ses 2 portes de plain pieds en font un parfait site logistique [figure 13 et 14]. Il est aujourd'hui le réceptacle d'une logistique de destinée à des flux alimentaires pour une chaîne de boulangerie

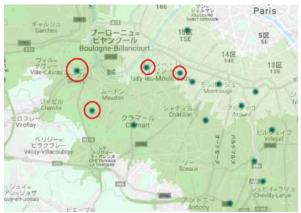


Figure 14 : Façade de l'entrepôt de Sèvres de Sogaris

Figure 13 : Intérieur de l'actif immobilier de Sèvres

#### La nuance entre entrepôt et local d'activité

Si l'on s'attarde sur des sites de locations entre particuliers ou professionnels et ceux des leaders du marché, le constat d'absence d'immobilier logistique au sein du territoire s'effondre. En effet, si l'on prend par exemple le *Coldwell Banker Richard Ellis*, plus connu sous l'abréviation CBRE, et qui est une grande entreprise américaine spécialisé dans l'investissement immobilier et la location de surfaces, des **locaux d'activité** sont disponibles à la location au sein du territoire [figure 15]. Ainsi, ces espaces sont disponibles à Meudon, Issyles-Moulineaux, Sèvres et Vanves. De tels espaces, à l'instar de celui de Meudon [figure 16], peuvent tout à faire répondre à une activité logistique, que ce soit en terme de surface ou de hauteur. Par ailleurs, il existe d'autres formes d'immobilier logistique, plus restreinte, non plus à l'échelle du bâtiment entier mais plutôt à une portion.



par CBRE - 2021

Figure 15 : Carte des locaux d'activité disponible à la location Figure 16 : Local d'activité disponible à la location à Meudon – avril 2021

#### Une offre périphérique?

Cette offre relative d'immobilier logistique pourrait également s'expliquer par une offre logistique dans les communes limitrophes. En effet, on peut par exemple citer le projet EDA qui est un immeuble bas carbone qui contribue positivement au territoire [Annexes]. Il se situe à Paris quai d'Issy et sert actuellement de stockage de matériaux d'entreprises de BTP. On peut citer également des entreprises BTP qui sont à la frontière entre Paris et le GPSO et qui se servent de l'axe Seine pour développer leur activité et leur modèle [Annexes] à l'instar de Point P, ou encore Raboni. Le territoire GPSO ne souhaite pas être un territoire servant Paris, dans les faits, d'un point de vue logistique c'est un territoire servi comme concourt à en attester la cartographie qu'avait réalisée l'Atelier Parisien d'urbanisme [figure 12].

#### 3. Une offre d'immobilier logistique de plus en plus répandu : le point de livraison

Dans les zones urbaines où l'usage résidentiel prédomine sur le reste, et où une grande partie de l'activité économique est concentrée dans les services et sans implantation industrielle significative, il peut exister des formes d'immobilier logistique avec lesquelles le public a un plus grand contact. Il existe de fait, d'autres formes d'immobilier logistique, plus restreintes, non plus à l'échelle du bâtiment entier mais plutôt à une portion.

#### Le ChronoCity de Boulogne-Billancourt

Le ChronoCity, c'est le « nouveau » concept de la filiale du groupe la Poste, Chronopost. Cet espace logistique qui a pour cœur de métier la messagerie est un espace ouvert public qui permet notamment « l'envoi et la réception de colis, des services à valeur ajoutée et la mise à disposition du matériel nécessaire à l'envoi ou au retour de colis »8. En l'occurrence, Boulogne-Billancourt [figure 12] avec Levallois-Perret ont été en 2019 les premiers sites d'implantation de ce nouveau concept. Cela permet de conforter encore plus le fait que le GPSO possède une part d'immobilier logistique contrairement à ce qu'indiquait la base Sit@del2 et l'Atlas de l'Apur (même si sa méthodologie reprend en partie cette base de données).

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> La Poste, Chronopost : livraison 100% propre et lancement de Chrono City à Paris, 2019

L'absence de grandes surfaces dédiées à la logistique, telles que des entrepôts ou des centres de distribution dans les différentes bases de données consultées, ne signifie pour autant pas que ces lieux n'existent pas ainsi qu'une absence totale d'immobilier logistique urbain au sein

du GPSO. Dans les zones urbaines où l'usage résidentiel prédomine sur le reste, et où une grande partie de l'activité économique est concentrée dans les services et sans implantation industrielle significative, il peut exister des formes d'immobilier logistique avec lesquelles le public a un plus grand contact. Pour autant, ces différents espaces logistiques n'ont pas du tout la même fonction.



Figure 17: Chrono City de Boulogne-Billancourt - 2021

#### Le point de livraison

Le **point de livraison**, parfois appelé point relais colis ou point de retrait, est un lieu physique où les produits achetés en ligne sont livrés par les services postaux ou de messagerie et retirés par les clients individuels. Ces points relais sont généralement au sein d'entreprises locales qui fournit ce service aux consommateurs finals ainsi qu'aux entreprises logistiques afin de dégager des fonds supplémentaires à son activité principale. GPSO est une zone urbaine très riche en points de collecte de colis, et la grande majorité d'entre eux répondent au concept traditionnel de point relais situé dans un commerce de proximité. Cependant, malgré l'existence d'un important réseau de points de collecte de colis, les zones entourant ces points ne présentent pas de facilités pour le développement des activités logistiques de ces entreprises.

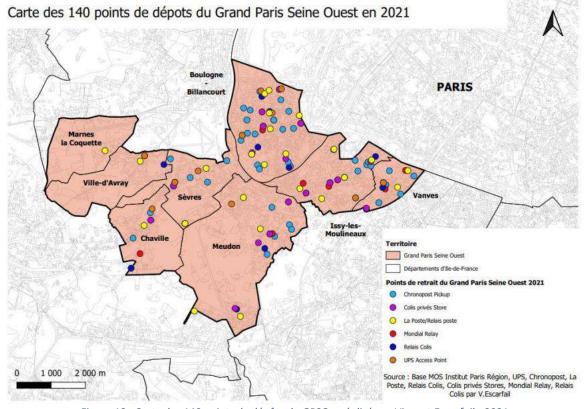


Figure 18 : Carte des 140 points de dépôts du GPSO – réalisé par Vincent Escarfail - 2021

Outre les différents bureaux de poste, il existe de nombreux points relais situés dans des magasins aussi divers que des papeteries, des magasins de bricolage, des ateliers de réparation automobile, des boulangeries, des coiffeurs, des épiceries, des magasins de jeux vidéo, des supermarchés, des kiosques, des boucheries, etc. La carte ci-dessus [figure 18] permet de montrer l'emplacement des points relais de quelques-unes des plus importantes sociétés de distribution en France (Relais Colis, Mondial Relay, DPD, Chronopost et Colissimo par La Poste).

B) Le e-commerce contributeur de l'immobilier logistique : situation nationale et locale

Le e-commerce regroupe l'ensemble des transactions commerciales s'opérant à distance par voie numérique ou digitale. Classé en trois catégories : B to C, B to B et C to C avec B pour Business et C pour Consumer, il peut aujourd'hui être pratiqué par des sites spécialisés à l'instar d'Amazon ou d'enseignes physiques comme le groupe Carrefour.

1. Le e-commerce en France : concurrence déloyale pour les commerces traditionnels et nouvelles opportunités immobilières

Au cours des dernières années, l'intérêt du e-commerce a augmenté de manière croissante. Selon la **Fevad**, entre 2018 et 2019, c'est une hausse de 11,6% du CA du ecommerce qui a été enregistrée soit plus de 100 milliards d'euros. En 2020, la croissance de la vente des produits du e-commerce a bondi de 32%<sup>10</sup> (en excluant les services). La France est ainsi aujourd'hui le 2<sup>e</sup> marché européen de e-commerce. Si aujourd'hui tous les secteurs sont touchés par une augmentation des parts de marché du e-commerce, cela se fait au détriment des commerces physiques. La crise sanitaire du Covid a fait accélérer cette tendance en 2020, notamment lors des périodes de confinement. Alors que les commerces fermaient, les sites de e-commerce eux n'avaient aucunes restrictions. Petit à petit, de nombreux espaces ont commencés à fermer, et ce malgré les aides du gouvernement – c'est une mauvaise nouvelle supplémentaire pour les commerces [...] On estime que 150 000 à 200 000 commerces vont devoir fermer »11 -. Tous ces espaces qui vont fermer sont autant d'espaces qui à termes pourront accueillir une activité logistique de type point relais, dark store... même si cela ne concernera qu'une partie infime d'entre eux.

Dans les faits, un site internet peut recevoir autant de clients que le peuvent ses serveurs, soit pour les plus gros des millions en même temps. Contrairement aux commerces physiques qui sont limités par leur surface au sol. Parmi les secteurs les plus touchés, on peut citer par exemple l'édition ou la photographie qui ont connu une baisse significative du nombre de leurs emplacements physiques. En regardant le top 10 des e-commerçants, où l'on retrouve notamment Amazon, Le Bon Coin, Cdiscount ou encore Ebay, en France au deuxième semestre de l'année 2020 on peut constater que le B2C est majoritaire dans la pratique même si le C2C trouve tout de même un fort attrait de la part des consommateurs.

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Théo Renou, Les chiffres du e-commerce en France pour 2020 et 2021, 2020

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Observatory of e-commerce mobilities, B2C, 2021

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> AFP, Confinement généralisé: quels sont les commerces essentiels qui resteront ouverts en journée, 2021

#### 2. Le e-commerce au sein de la MGP et du GPSO : poids et mise en perspective

Même si cela n'est pas toujours vrai (entrepôts Amazon), les entrepôts destinés uniquement au e-commerce sont en général plus petits que les entrepôts dits d'entreposage ou de *Cross Docking*. Si l'on se réfère au tableau ci-dessous [figure 19], on peut constater que malgré la surreprésentation de la notion de e-commerce dans les médias et dans les revues, cette dernière ne représente qu'un poids très faible dans la nombre d'entrepôts et de surface total au sein du GPSO. En effet, le e-commerce ne représente que 1% du nombre d'entrepôts et de la surface totale d'entrepôts dans la Métropole. Ce sont essentiellement les entrepôts destinés à l'entreposage qui représentent le plus d'entrepôts (64%) et de surface (66%). Toutefois, il s'agit ici de chiffres concernant le territoire métropolitain or, comme le e-commerce est beaucoup plus récent que les autres activités citées, leur stockage est davantage installé en grande couronne.

Les fonctions	Le nombre des entrepôts	La surface totale des entrepôts
Entreposage	499 (64%)	2 869 588 m² (66%)
Cross Docking	187 (24%)	975 251 m² (22%)
Mixte (Entreposage et Cross	97 (12%)	495 763 m <sup>2</sup> (11%)
Docking)		
E-commerce	7 (1%)	97 450 m <sup>2</sup> (1%)

Figure 19: Les fonctions des entrepôts dans la MGP - Apur

Par ailleurs, par soucis d'offre client, les entrepôts du e-commerce sont davantage situés à proximité de zones denses et leur surface atteint rarement les 20 000 m². Cela leur permet

d'être flexible et de pouvoir s'implanter dans les sites à niveaux de prix foncier plus élevés. Néanmoins, si la carte de l'Apur [figure 20] représentant les entrepôts du e-commerce dans la MGP permet de révéler l'absence d'entrepôts dans le GPSO, cela n'est pas tout à fait exacte puisque la base de données utilisée pour sa réalisation n'est aujourd'hui plus à jour (2017)



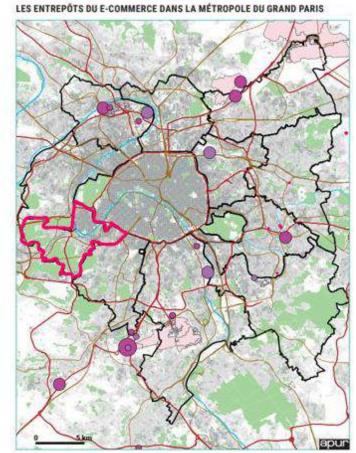


Figure 20 : Les entrepôts du e-commerce dans la MP - Apur

D'après l'analyse de l'Apur "Le e-commerce dans la Métropole du Grand Paris - Impacts de la vente en ligne sur le commerce de rue et nouvelle organisation de la logistique" de Dominique ALBA et de Patricia PELLOUX parue en 2020, les deux tiers de la population peuvent accéder à un point relais à moins de 300m dans la métropole du Grand Paris. En revanche, en grande couronne (hors Paris), la moyenne n'est plus que de 50%. Notre territoire a le pourcentage le plus élevé de la petite couronne parisienne, soit : 69%. En comparant les chiffres sur la densité de points relais pour 100 000 habitants et celle des opérateurs pour 100 000 habitants, on constate que les chiffres pour le territoire du GPSO sont inférieures à la moyenne en petite couronne. Ces deux tableaux [figure 21] montrent donc que le GPSO dispose d'un réseau de points relais plus intense et efficace que les autres zones de la grande couronne.

#### PART DE LA POPULATION À MOINS DE 300 M D'UN POINT RELAIS

Établissements publics territoriaux	Taux de couverture de la population
T1 – Ville de Paris	90 %
T2 – Vallée Sud Grand Paris	48 %
T3 – Grand Paris Seine Ouest	69 %
T4 – Paris Ouest La Défense	54 %
T5 – Boucle Nord de Seine	62 %
T6 - Plaine Commune	55 %
T7 - Paris Terres d'Envol	29 %
T8 - Est Ensemble	57 %
T9 - Grand Paris - Grand Est	40 %
T10 - Paris-Est-Marne et Bois	57 %
T11 - Grand Paris Sud Est Avenir	39 %
T12 - Grand-Orly Seine Bièvre	47 %
Ensemble (hors Paris)	51 %
Ensemble	63 %

#### LA DENSITÉ D'OPÉRATEURS DE POINTS RELAIS VARIE DE 1 À PRÈS DE 2 DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

Établissements publics territoriaux	Nombre de points relais	Nombre d'opérateurs	Densité de points relais pour 100 000 hab.	Densité d'opérateurs pour 100 000 hab.
T1 - Ville de Paris	1 536	1 823	70	83
T10 - Paris-Est-Marne et Bois	318	391	62	77
T6 - Plaine Commune	214	299	49	68
T12 - Grand-Orly Seine Bièvre	378	448	54	64
T5 - Boucle Nord de Seine	236	273	54	62
T8 - Est Ensemble	211	258	50	61
T3 - Grand Paris Seine Ouest	149	187	47	59
T11 - Grand Paris Sud Est Avenir	163	183	52	58
T9 - Grand Paris - Grand Est	194	226	49	57
T4 - Paris Ouest La Défense	252	304	45	54
T2 – Vallée Sud Grand Paris	184	218	46	54
T7 - Paris Terres d'Envol	151	175	41	48
Ensemble (hors Paris)	2 450	2 962	50	61
Ensemble	3 986	4 785	56	68

Sources: Boxtal.com, UPS. com, février 2020, Insee - Traitement

Sources: Boxtal.com, UPS. com, février 2020, Insee - Traitement Apur

Figure 21 : Tableaux récapitulatifs des densité de de points relais et d'opérateurs dans la MGP

# C) La volonté publique et politique : une approche règlementaire et idéologique déterminante pour l'immobilier logistique

Au-delà des freins bien connus issus de l'opposition des habitants et des élus à la mutation de leur espace de vie, cette partie vise à comprendre l'offre politique du GPSO et les différentes visions négatives que certains peuvent allouer à logistique, notamment urbaine.

#### 1. Offre politique des communes du GPSO et contexte décisionnel

Comme préalablement rappelé, le territoire du GPSO est constitué de 8 communes. Au sein de cet espace restreint, ces **communes arborent pourtant des caractéristiques très distinctes**, si bien que le territoire comporte à la fois un milieu urbain dense avec, situé à quelques kilomètres, une forêt protégée et même des champs. Malgré ce paysage que certains pourront juger dichotomique, l'offre politique de l'EPT est quant à elle assez similaire [figure 22]. Non seulement similaire, mais pour certaines communes à l'instar de Boulogne-Billancourt ou encore Issy-les-Moulineaux, la même force politique est en place depuis plusieurs décennies.

COMMUNE	Mandature précédente	Mandature actuelle	Hégémonie de la droite
Boulogne-Billancourt	UMP	UMP - LR	1971 – en cours
Issy-les-Moulineaux	Centre	UDI	1980 – en cours
Meudon	UDI	UDI	1999 – en cours
Vanves	Centre	UDI	2001 – en cours
Sèvres	UMP	DVD	1983 – en cours
Chaville	LR	DVD	2008 – en cours
Ville d'Avray	UDI	SE	1995 - 2017
Marne-la-Coquette	DVD	UMP - LR	1983 – en cours

Figure 22 : Partis politique dominant dans les communes du GPSO - 2021

Si ce tableau permet de montrer que le GPSO est un territoire de se situant plutôt à droite dans l'échiquier politique, ce qui n'est pas étonnant au vu de l'héritage historique de l'ouest parisien, il permet surtout de mettre en exergue les décennies de non-renouvellement politique. En effet, pour la plupart de ces communes, les maires sont restés longtemps au pouvoir soit l'équivalent de plusieurs mandatures comme André Santini le maire d'Issy-les-Moulineaux qui est en place depuis 1980. Territoire historiquement plus aisé que l'est parisien, ce non-renouvellement permet de montrer que les citoyens vivent majoritairement bien ces mandatures. En effet, le changement ou plutôt la volonté de changement proviennent d'un ras-le bol, d'une volonté de faire autrement, d'une autre vision ; dans la même mesure où **l'innovation naît de la contrainte**.

Pour autant, si le cadre démocratique a laissé perdurer cette hégémonie politique aussi longtemps, cela ne veut pas forcément dire que ces choix sont à terme, bons pour la commune. Si le GPSO est aujourd'hui innovant sur de nombreux sujets, on peut émettre l'hypothèse que la vision négative vécu et perçu par le citoyens aurait conforter les décideurs à ne pas s'emparer du sujet de la logistique. Ainsi, ces mêmes décideurs (peu importe leur couleur politique) et notamment leur non-renouvellement auraient eu tendance à entraîner un immobilisme politique, où certains débats n'auraient pas eu lieu. De fait, si l'on associe l'histoire du territoire peu enclin au développement de la logistique — « des entreprises de logistique qui vont ne pas implanter leurs entrepôts ici puisque ce sont des tissus qui sont peu industriels historiquement et du coup il n'y a pas de surfaces facilement utilisables en logistique » [Annexes, retranscription Apur] - à cette stagnation politico-idéologique, on peut obtenir un élément explicatif de la situation actuelle d'immobilier logistique du GPSO.

#### 2. Visions des élus et des citoyens sur la LU

Si l'offre d'immobilier logistique au sein du GPSO n'est pas nulle comme cela a été démontré précédemment, cette dernière reste tout de même très faible et n'existe que depuis quelques années. Comme éléments explicatifs à cette situation, il ressort en premier lieu le **contexte territorial historique** du GPSO qui en fait un territoire peu enclin au développement d'une logistique urbaine facilité :

- > Peu d'emprises foncières disponibles en comparaison à des territoires anciennement industrialisés (l'est parisien)
- > Un espace très largement préservé (40% de forêts)
- > L'absence d'un axe structurant comme l'A1 par exemple
- > L'axe Seine qui représente à la fois une opportunité mais également une contrainte

En plus de cela, les différents entretiens menés se sont accordés à dénoncer un manque d'ingénierie notoire de l'ensemble des collectivités. La présence systématique d'un agent spécialisé des questions logistiques en leur sein est assez rare : « parfois une seule personne s'occupe de la logistique pour tout un EPT » [retranscription\_Apur, 2021].

#### La vision des administrateurs

Beaucoup de maires ont une **vision politique** arrêté sur la logistique et la logistique urbaine — si tant est qu'ils sachent ce que cela veut dire —. C'est notamment compliqué de s'y attaquer pour les élus car ils ne savent pas par quel bout prendre cela. D'autant qu'il y a beaucoup d'acteurs et ce n'est pas évident de les mettre autour d'une table car ils ont des intérêts convergents. L'IPR confirme d'ailleurs cette tendance où pour Lydia Mikolenko « Les élus [...] ne veulent pas trop de bâtiment logistique ou en tout cas ne veulent pas les camions » [Annexes\_retranscription IPR]. Elle cite également un maire « nous on est un territoire résidentiel ou tertiaire donc on ne veut pas d'entrepôts et on n'est pas concerné par ces sujets là ; c'est une erreur ». Une erreur car cela doit être l'affaire de tous. Chacun à des besoins et d'autant plus aujourd'hui où les exigences de chacun sont de plus en plus exacerbées par la numérisation et digitalisation de la société.

Un autre point a retenu notre attention, celui des travaux en cours sur le territoire. En effet, de **nombreux travaux d'opérations mixtes** [bureaux, commerce, logement...] sont en cours sur les territoires de Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux notamment. De ce qui ressort des échanges avec Sogaris, c'est que la construction de bureaux peut dans certains cas représenter une ancienne vision politique qui consiste à croire qu'implanter de l'activité de bureaux est forcément bon pour le territoire et que cela va apporter de l'emploi, de l'activité. Ce qui n'est pas forcément vrai. D'ailleurs, durant les différentes visites de terrain, il a pu être constaté la très grande multitude de surfaces de bureaux à louer [figures 23 à 25] de parfois plusieurs milliers de m² à la fois. Aussi, pourquoi ne pas intégrer d'autres fonctions comme la LU ? Le débat et la pédagogie avec les élus sont également la clé de développement d'un



Figure 23 : Photographie d'un chantier Boulogne-Billancourt - 2021



Figure 24 : Photographie d'une présentation de projet de chantier usage bureaux - 2021



Figure 25 : Local d'activité à louer CBRE — Boulogne-Billancourt 2021