

Le Grand Paris Seine Ouest

Un territoire servi par la logistique : diagnostic territorial de la logistique urbaine

Mémoire de recherche de Master 2 réalisé par Vincent Escarfail, septembre 2021, sous la direction de de Matthieu Schorung (Chaire Logistics City)

Internet prend une part de plus en plus importante dans les habitudes de consommation. Depuis la crise de la Covid-19 la part des achats sur internet sur le total du commerce en France est passée de 10 % en 2019 à 13 % en 2020. Cette croissance a un effet significatif sur l'environnement urbain. On retrouve de plus en plus de véhicules de livraison de messagerie express dans les villes, alors que peu d'immobilier logistique est présent. Ces véhicules réalisent alors de grandes tournées, provenant d'entrepôts éloignés des centres urbains, ce qui entraîne de nombreuses externalités négatives pour les citoyens. En effet, il s'agit pour la plupart de véhicules diesel, évoluant dans des villes qui ne sont pas prévues pour accueillir autant de flux de marchandise. On retrouve alors des problèmes liés à l'optimisation des flux et du matériel roulant, mais aussi d'aménagements urbains inadaptés à ces derniers.

Ce mémoire s'inscrit dans la continuité du rapport d'atelier réalisé par les étudiants de l'Ecole d'Urbanisme de Paris et des Ponts et Chaussées sur le Grand Paris Seine Ouest¹. Cet établissement public territorial de la Métropole du Grand Paris ne possède que très peu d'immobilier logistique urbain. Ce manque d'infrastructures inquiète les élus des communes et de l'EPT, c'est pour cette raison qu'ils ont engagé le territoire dans une réflexion sur la logistique urbaine tout en l'inscrivant comme territoire d'expérimentation sur des projets logistiques innovants.

L'objectif de cette étude est de compléter les résultats et le diagnostic dressé par les étudiants de l'atelier universitaire tout en apportant une réflexion sur la question de la mutualisation des marchandises des messageries express. Nous avons alors réalisé ce mémoire en trois étapes distinctes :

Un diagnostic général du territoire a été réalisé à partir de bases de données et de bibliographie. Nous avons par exemple utilisé des bases de données de l'INSEE et de l'APUR, la base Sit@del2, pour récolter des données géographiques et socio-économiques et réaliser un travail cartographique. Grâce à ces données, nous avons dressé un état des lieux général du territoire qui fait apparaître trois grandes particularités.

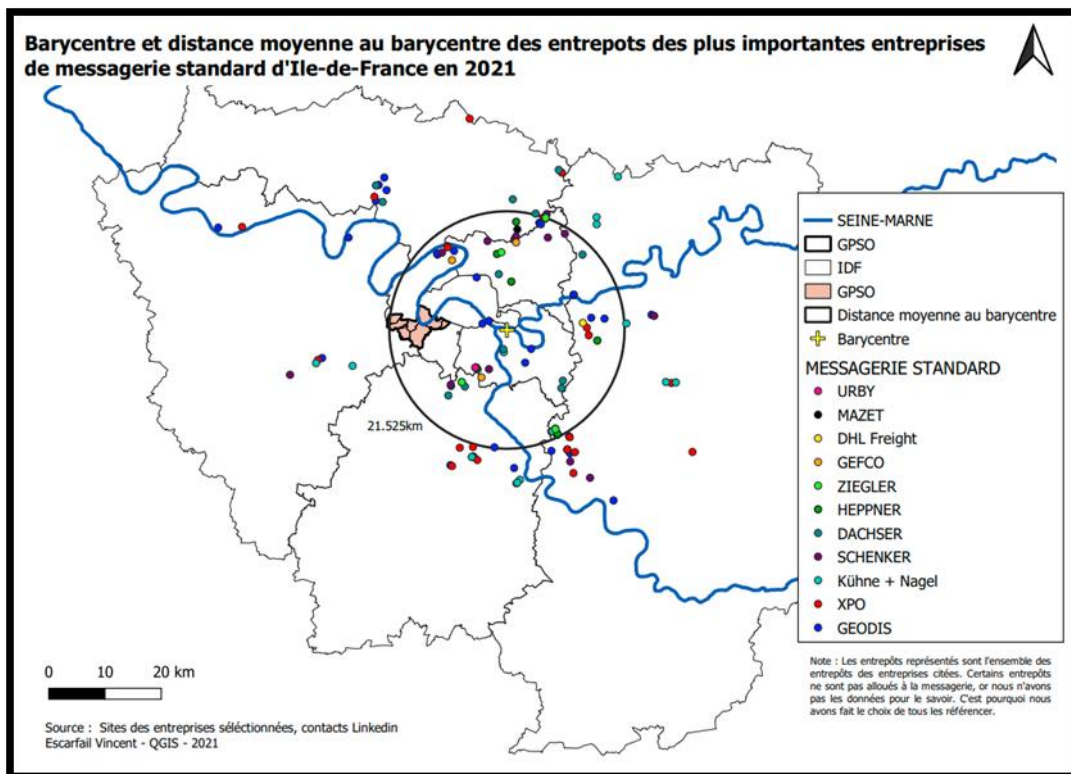
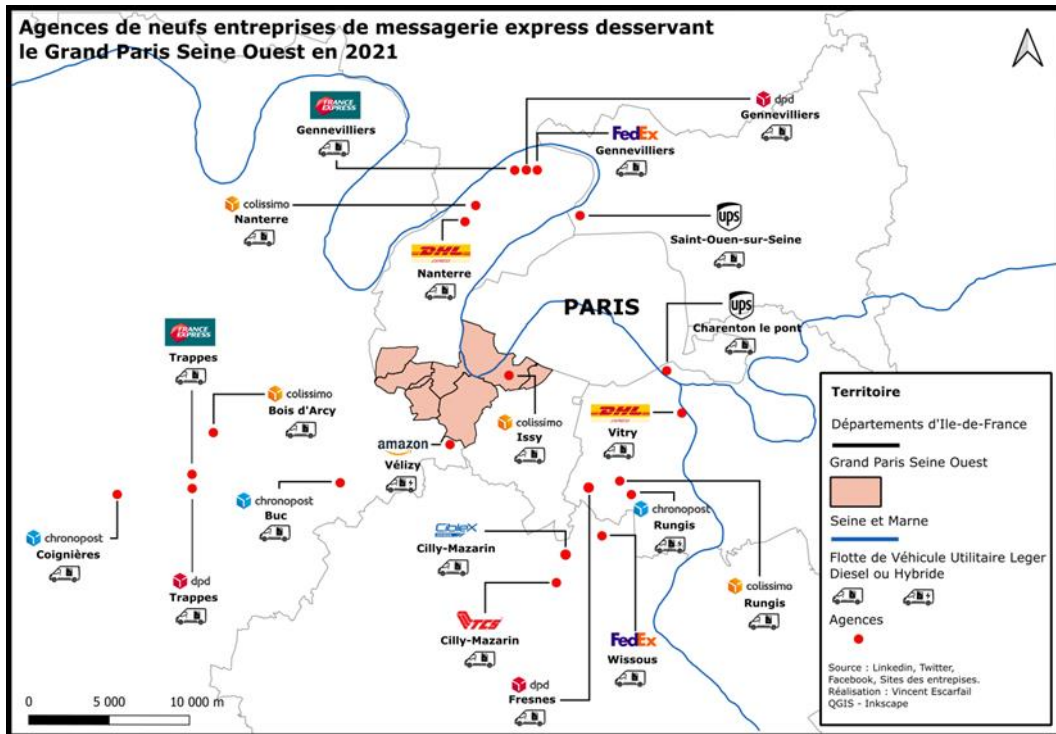
- D'après l'INSEE la population du GPSO fait partie de ceux achetant le plus de produits sur internet par an, le territoire possède peu d'espaces et de fonciers pour y installer de l'immobilier logistique, enfin il s'agit d'un territoire biface composé d'une partie dense, dynamique, accessible en transport et peuplée, et d'une partie dépendante de la voiture, constitué principalement de résidences pavillonnaires et de peu d'emplois.

¹ Atelier : *Diagnostic territorial de l'immobilier logistique du Grand Paris Seine Ouest et ses perspectives d'évolution* : CASANOVA Romain GARCÍA TRECEÑO Andrés ISHII Riho MONSHEIN Dominika ULLIAC Loïck ; 2021

- Un diagnostic porté sur la logistique du territoire à partir du mode d'occupation des sols, d'entretiens avec des acteurs de la logistique et des recherches sur la desserte du territoire par des entreprises de messageries express. Ce diagnostic nous a tout d'abord permis de comprendre que le GPSO est un territoire dépendant d'autres territoires en termes de logistique. Aucune infrastructure logistique n'est présente sur le territoire si ce n'est des petits entrepôts privés de moins de 10 000 m². Par ailleurs, après avoir sélectionné neuf entreprises de messagerie express, nous nous sommes rendu compte que leurs agences desservant le territoire s'en trouvent éloignées.
- Enfin nous avons réalisé un travail qualitatif porté sur plus d'une dizaine d'entretiens avec des acteurs publics et privés, liés au GPSO et à la logistique urbaine. Grâce aux relations de Mme Dablanc et au réseau LinkedIn nous avons pu réaliser ces entretiens de manière efficace pour en ressortir, à la fois des informations pertinentes sur le fonctionnement des entreprises de la logistique urbaine mais aussi les avis, les souhaits et la capacité des élus à réfléchir sur la problématique de la logistique.

Finalement le GPSO est un territoire qui investit dans la recherche d'innovations en termes de logistique urbaine. Les acteurs publics sont favorables à l'amélioration de l'organisation logistique du territoire, et portent un intérêt certain au sujet. La rédaction du nouveau plan local d'urbanisme intercommunal réalisé conjointement entre les élus des communes et l'EPT permet de régulariser et d'améliorer le statut de certains lieux désormais prévus pour la logistique comme des parcelles en friches, des places de stationnement ou des bâtiments vacants. Les entreprises privées réalisent des efforts sous la contrainte de législations de plus en plus strictes vis-à-vis de l'environnement, améliorant ainsi leur flotte et leur immobilier logistique.

Pourtant, au vu de la croissance du e-commerce, certains acteurs considèrent qu'une approche encore plus stricte est nécessaire. La mutualisation des marchandises sur le dernier kilomètre fait encore débat aujourd'hui et nécessite l'intervention d'acteurs plus importants. Pour eux, il semble nécessaire d'obliger les entreprises à mutualiser leurs marchandises à l'entrée des communes ou des EPT afin de réguler l'ensemble de la logistique du territoire.



Auteur : Vincent Escarfail