

**"La logistique parisienne face à
des problèmes publics : enquêter
sur les dark stores et les
restrictions de circulation à
Paris"**

Pierre-Henri Besnard

1. Introduction du travail de thèse
2. Cadre théorique : la sociologie des problèmes publics
3. Hypothèses et méthodologie
4. Paris contre les dark stores



1. Introduction du travail de thèse

Présentation

Démarrage le 16 octobre 2023

- Contrat doctoral ENPC
- École doctorale VTT
Laboratoire Ville Mobilité Transport
- Chaire Logistics City
- Sociologie (politique)
- Urbanisme et aménagement

Codirection de thèse

- **Laetitia Dablanc**

UGE, LVMT

Urbaniste spécialisée dans les questions de
logistique urbaine

- **Gilles Jeannot**

ENPC, LATTs

Sociologue spécialiste de l'action publique et de
l'économie numérique

Point de départ de la réflexion : des « opérations coups de poing » de la ville de Paris

Le dernier kilomètre de la livraison (dernier maillon de la chaîne de livraison d'un entrepôt jusqu'au destinataire final) serait menacé et bousculé dans son fonctionnement.

« Il voudrait transformer tous les quartiers de Paris en zone à trafic limité » (Le Parisien, le 27 novembre 2024)

« Dark stores : ces entrepôts fantômes qui pourrissent la vie des Parisiens », (Télérama, le 14 juin 2022)

Point de départ de la réflexion : des « opérations coups de poing » de la ville de Paris

1. Les dark stores du quick-commerce

Apparition et disparition fulgurantes d'un nouveau segment du e-commerce entre 2019 (pandémie) et 2023 : le quick-commerce

Mise en avant de plusieurs problèmes par les acteurs publics

Réactions vives suscitées par l'apparition du quick commerce : presse, communications politiques

Investigation : objet surinvesti politiquement alors que numériquement très faible

2. Les restrictions de circulations à Paris (ZTL /ZFE)

Expérimentation d'une restriction de la circulation de transit dès 11/2024

Promotion par coalition de la gauche afin d'améliorer le partage de l'espace public.

Source de critiques chez les transporteurs (faible acceptabilité sociale, manque concertation)

Interdiction des véhicules Crit'Air 3 dès janvier 2025

Investigation : des actes de volontarisme en matière de restriction de la mobilité à Paris dans un contexte de désengagement des ZFE

Contexte

Le paradigme du dernier kilomètre de la livraison :

- Souvent présent en cœur de ville (par exemple à Paris)
- Le « dernier kilomètre » est devenu un leitmotiv du langage de l'action publique, sacralisation de la proximité (cf programme d'Anne Hidalgo autour de la ville du quart d'heure)
- S'organise une intendance dite « logistique urbaine » (fortes contradictions : verdissement mais accroissement du e-commerce)
- Régulation s'impose par les collectivités pour réguler le droit de circulation : ZFE, ZTL, livraisons en horaires décalées etc.

Des effets d'aubaine pour ...

Capitalisme de plateforme

Utilisation du dernier kilomètre par le **travail ubérisé** de la livraison instantanée (promotion de la proximité 'à vélo' et de la ville du quart d'heure).

Mobilités durables

« cyclo-logistique » des vélos-cargo des start-ups et des coopératives : des passionné.e.s de vélo en emploi mais risque d'ubérisation sur le L-T ?

Enjeux

- ✓ Dernier kilomètre comme **catégorie de l'action publique**, il entre dans le débat public
 - ✓ Participerait d'un nouvel **horizon transformateur** le modèle de « Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité » (mandature A. Hidalgo)
 - ✓ Ambitions politiques **se heurtent à la promiscuité** avec le développement de nouveaux avatars du **capitalisme des plateformes de livraison**

2. Cadre théorique : sociologie des problèmes publics

La sociologie des problèmes publics

Problème public (Neveu, 2022) : constituer un fait social en problème promu objet de débats, peut-être de politiques publique

Autrement dit : pourquoi l'association entre 'livraison en ligne ultra rapide' et 'entrepôts urbains' ou encore celle entre 'circulation en centre-ville' et 'mobilité logistique' pose-t-elle publiquement un problème ?

La sociologie des problèmes publics

Étude des forces sociales en action et de leurs « écologies » (Cefaï, 2016) : les environnements dans lesquels naissent et évoluent des problèmes, leurs antécédents, les valeurs qui les sous-tendent



Comprendre comment
un fait social se
transforme en
« problème public »



Sortir d'un prisme centré sur
les acteurs publics



Analyser les rapports de force
(propriété d'un problème,
comprendre ce qui fait ou non
problème)

La sociologie des problèmes publics

Bernardin, S. (2022). *Croisades privées et problèmes publics : L'héritage sociologique de Joseph Gusfield*. Presses universitaires de Rennes.

Cefaï, D. (1996). *La construction des problèmes publics. Définitions de situations dans des arènes publiques*.
<https://doi.org/10.3406/reso.1996.3684>

Cohen, S. (2011). *Folk devils and moral panics : The creation of the Mods and Rockers*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203828250>

Neveu, É. (2022). *Sociologie politique des problèmes publics: Vol. 2e éd.* (p. 7-20). Armand Colin.

Des littératures spécialisées

Économie numérique et capitalisme des plateformes

La ville productive (l'économie ordinaire des métropoles)

Les travailleurs de la logistique urbaine et la gig-economy

Nouvelles et anciennes formes de commercialité en ville

Le capitalisme des plateformes, un terrain propice aux problèmes publics

Reposent sur les technologies de l'information, les données et internet (Srnicek)

Une diffusion internationale de l'économie des plateformes numérique depuis les années 2010 :

- ✓ La livraison (cadre dans lequel s'insère ma thèse), les micromobilités, la circulation, le logement

Elles exercent leurs activités et puisent de la valeur à l'échelle locale :

- ✓ Logements disponibles, espaces commerciaux vacants, partage de données locales, pistes cyclables existantes etc.

Bousculent des routines :

- ✓ Inquiétude des commerces (dark stores) et des hôtels (Airbnb), dangers sur la route (inadaptation des pistes cyclables), routes nouvellement empruntés (exemple de Waze, Antoine Courmont)

À la croisée d'enjeux

- ✓ Transformation de l'espace : vacance, report de mobilité, concurrence commerciale ...
- ✓ Modèle du travail
- ✓ Données
- ✓ Extraction de la valeur
- ✓ Régulation par les pouvoirs publics nationaux et locaux (internationalisation et ultra-localisme du problème)

3. Hypothèses et méthodologie

Hypothèse 1 : D'un enjeu d'optimisation, le dernier kilomètre devient un problème public

- Les opérateurs de la logistique conçoivent traditionnellement le dernier kilomètre comme un maillon d'optimisation et de compétitivité : son verdissement est aujourd'hui exploité comme effet d'aubaine.
- Paris utilise le dernier kilomètre de la livraison pour se positionner comme municipalité progressiste
- Les discours participent d'une montée en généralité d'un conflit de valeur personnalisé entre entreprises du quick-commerce et municipalité (figure du méchant : capitalisme de plateforme)

Hypothèse 2 : Paris associe éléments de discours et éléments d'action pour construire sa figure de ville laboratoire

- Les gestes de domestication du dernier kilomètre de la livraison (de la proximité) relèvent d'un « symbolisme séculier » (Cefaï, 2021) : répondre au trouble face à l'économie numérique et au positionnement ambigu de l'État)
 - Dans sa croisade, Paris utilise ses compétences juridiques et sa coalition d'adjoints pour définir ses partenaires et ses adversaires (État, région, arrondissements de droite).
- Les entreprises de la logistique affirment également leur capacité transformatrice : volonté disruptive ou « coalitions de croissance durable » (Halpern, 2020). Elles participent au cadrage de ces problèmes.

Méthodologie

Matériaux :

- Entretiens semi-directifs
- Analyse de la presse et des réseaux sociaux.
- Analyses de sources publiques
- Participation aux événements de la Ville de Paris
- Éclairages : Londres ou Berlin ?

Qu'est-ce qui fait terrain dans la thèse ?

1. Actions menées par la ville de Paris, opérateurs de la logistique, travailleurs, riverains, associations, syndicats.
2. Extension de l'enquête auprès des partenaires et contestataires de la municipalité

4. Les dark stores dans la ville lumière : les batailles locales contre les acteurs de l'économie numérique de la livraison

Des acteurs à la volonté disruptive : « se substituer à la grande distribution »



1. Proposent de **salarier une partie des livreurs** (« les chevaliers blancs de l'ubérisation », enquêté)

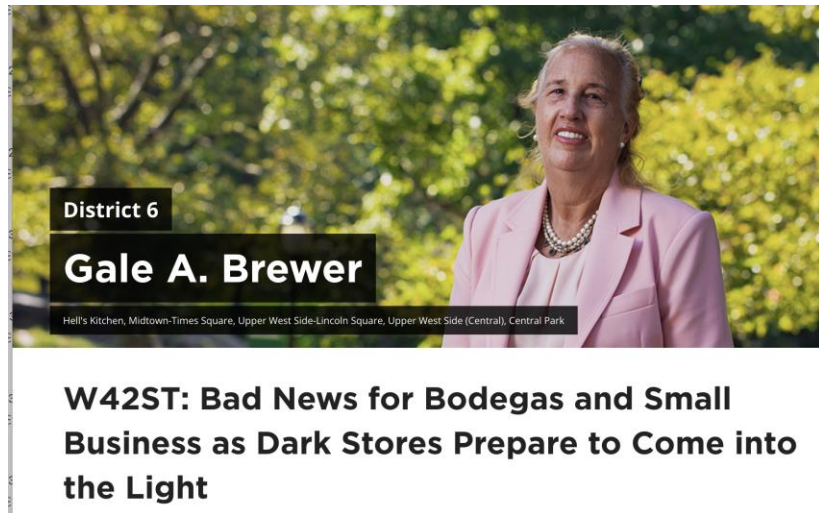


2. Nécessitent **de petits entrepôts (nommés dark stores par leurs détracteurs)**

Une médiatisation progressive du phénomène

La présence de petits entrepôts dans l'espace public en cœur de ville engendre :

- Nuisances **sonores** (flux des livreurs) diurnes et nocturnes
- Désagréments **esthétiques** (vitrines opaques, lieux fermés)
- **Des flous juridiques** : pas de recours à une déclaration préalable (PLU)



À New-York, le quick-commerce menace le travail des petites épiceries de proximité « bodegas »

Les dark stores, figure repoussoir des centres urbains

Problématisation du phénomène par les villes oscille entre :

1. **L'enjeu technique** : non-conformité de l'implantation des dark stores
2. **Le conflit de valeurs** : levées de fond massives menacent l'intérêt commun, modèle traditionnel du commerce de proximité en danger ; « économie de la flemme »

VS **récit des entreprises de quick-commerce** (ville du quart d'heure, recours au salariat, actions pour lutter contre le gaspillage).



ACTUALITÉ
**Comment signaler
un « dark store »
non autorisé**

Mise à jour le 24/03/2022

La construction d'une panique morale

Panique morale (Cohen, 1972) : **crainte** disproportionnée souvent nourrie par des **entrepreneurs de morale** devant des **folk devil** (ou boucs-émissaires : étiquetage par le nom dark store)

- **Exacerbée par les médias**
- **Point de départ à la flambée médiatique, été 2022** : les élus locaux craignent une reconnaissance facilitée des dark stores en tant que commerces par un décret du gouvernement
- Faciliter la régulation proposée par les grandes villes

La ville de Paris vent debout contre le quick-commerce

- **Le droit de l'urbanisme comme outil d'éviction** : requalifier les dark stores en tant qu'entrepôts
- **Paris entrepreneur de la régulation** derrière le PLU (levier de régulation malgré désaccords idéologiques).
- **Premier échec de la ville devant le tribunal administratif MAIS victoire de la ville de Paris devant le Conseil d'État en mars 2023** :

La ville de Paris vent debout contre le quick-commerce

■ Premiers résultats sur l'objet d'étude dark stores :

- Paris a agi contre les dark stores dans un contexte où elle souhaitait affirmer un rôle régulateur (plus facile que pour Airbnb notamment)
- Paris a pris possession du problème pour le traiter : convergence dans les médias, chez les élus des collectivités, appui de ministres
- Position ambiguë : construire une alternative, notamment pour les livreurs de plateforme, au travail ubérisé (malgré travail illégal dans certains dark stores)
- Des conséquences de ces modifications dans le droit de l'urbanisme (ELU VS entrepôts)