

## Les nouveaux territoires logistiques franciliens : éloignement et spécialisation



Parc logistique Val Bréon/Communauté de communes du Val Bréon

**La géographie logistique francilienne prend la forme d'une périurbanisation particulière. Son évolution à l'échelle de l'Île-de-France et de ses départements limitrophes, entre 1985 et 2009, met en évidence une rupture majeure survenue à la fin des années 1990. Elle correspond à l'apparition de nouveaux territoires logistiques<sup>(1)</sup>.**

L'approche statistique et cartographique de la construction d'entrepôts permet de décrire les territoires précis des implantations logistiques, leurs caractéristiques spatiales, foncières, économiques et sociodémographiques. Elle met ainsi en évidence une rupture dans la géographie logistique de la région Île-de-France. Jusqu'à la fin des années 1990,

les établissements logistiques se sont majoritairement implantés dans des communes de banlieue, plutôt de première couronne, plutôt de première couronne, par ailleurs dynamiques en termes de logement et de commerce. À la fin des années 1990, les implantations logistiques, regroupées sous forme de zones logistiques, se sont concentrées dans un petit nombre de communes. Celles-ci sont de plus en plus périphériques,

généralement peu peuplées et spécialisées dans les seules activités logistiques.

### La périurbanisation logistique, entre dilution et concentration

La *Note rapide* n° 621 [Raimbault, Bahoken, 2013] décrivait le phénomène de périurbanisation logistique à l'œuvre au sein du Bassin parisien. Le même phénomène se retrouve à l'échelle de l'Île-de-France et de ses départements limitrophes. Entre 1985 et 2009, la plupart des entrepôts ont été construits soit dans des communes de banlieue (57 %), soit dans des communes périurbaines, au sens strict de l'Insee (30 %)<sup>(2)</sup>, c'est-à-dire dans les périphéries urbaines pour 87 % d'entre eux.

Si l'on analyse la répartition par départements, il apparaît que les entrepôts s'établissent en grande majorité dans les départements de grande couronne (45,1 %) et dans les départements limitrophes de l'Île-de-France (37,5 %), tandis que Paris et la petite couronne ne concentrent que 17,4 % de la surface d'entrepôtage<sup>(3)</sup>.

Au-delà de ces statistiques, la *Note rapide* n° 621 montre que la construction d'entrepôts se concentre dans certaines communes en particulier.

Pour explorer l'hypothèse d'une spécialisation logistique, nous avons caractérisé les communes franciliennes au regard des constructions qui s'y sont déroulées entre 1985 et 2009, à l'aide d'une classification ascendante hiérarchique (CAH) sur les cinq variables suivantes : construction d'entrepôts, de locaux commerciaux, de bureaux, de logements collectifs et individuels, de la base sit@del2.

Cette méthode, qui procède « (...) par regroupements successifs des

(1) Cette *Note rapide* constitue une synthèse partielle et une relecture de l'article : Raimbault Nicolas, Bahoken Françoise, « Quelles places pour les activités logistiques dans la métropole parisienne ? », *Territoire en mouvement*, n° 23-24, 2014, à paraître.

(2) Les communes de banlieue sont les communes, hors des villes-centres, situées dans un pôle urbain, défini par la continuité du bâti. Les communes périurbaines sont les communes hors des pôles urbains, dites « couronnes » d'un pôle urbain (plus de 40 % de leurs actifs travaillent dans ce pôle urbain).

(3) Source : base sit@del2 des constructions cumulées d'entrepôts entre 1985 et 2009.

unités élémentaires en fonction de leurs ressemblances par rapport à un ensemble de critères» [Sanders, 1989], nous a conduits à une partition territoriale en six classes (figure 1).

La typologie de construction met en évidence trois catégories principales de communes qui portent le développement logistique régional :

- une première catégorie rassemble les 5 789 communes qui construisent peu d'une manière générale, ou essentiellement des logements individuels (classes 1 et 5). Elle explique plus de 40 % des constructions logistiques. Contrairement à l'hypothèse de la concentration, le développement logistique prend ainsi la forme d'une dilution dans la périphérie pavillonnaire et au-delà ;
- la deuxième catégorie rassemble les classes 4 et 6, qui correspondent aux 110 communes au cœur du développement urbain et périurbain (forte construction de tous les types immobiliers). Elle représente 17 % des constructions logistiques. À ce titre, le développement logistique se dilue aussi dans le développement urbain et périurbain général ;
- enfin, la dernière catégorie rassemble les classes 2 et 3, qui

concentrent tout particulièrement le développement logistique. La classe 2 connaît un développement alliant commerces, logements individuels et immobilier logistique. La classe 3 est, quant à elle, spécialisée tout particulièrement dans l'accueil des activités logistiques. Ces deux classes regroupent 66 communes et plus de 42 % de la construction d'entrepôts.

Le développement logistique semble donc à la fois se diluer dans la croissance urbaine et périurbaine et se concentrer particulièrement en certaines communes, plus ou moins spécialisées.

### Une dynamique d'éloignement et de « plate-formisation »

L'analyse de la construction d'entrepôts selon deux périodes (1985-1997 et 1998-2009) met en évidence un renforcement de la périurbanisation logistique au cours du temps.

### Le desserrement croissant des entrepôts

Comme le montre le tableau ci-dessous, les développements les plus récents sont ceux qui sont le plus éloignés du centre de la métropole. La périurbanisation logistique, au sens du développement logistique des couronnes

et communes multipolarisées des grandes aires urbaines, est proportionnellement plus marquée dans la seconde période que dans la première. Elle est aussi plus affirmée que celle du logement.

Parallèlement à ce desserrement, l'approche diachronique montre que le développement logistique ne concerne qu'un nombre de plus en plus restreint de communes. En effet, entre 1985 et 1997, 19,5 % des communes avaient accueilli plus de 1 000 m<sup>2</sup> de construction, tandis qu'entre 1998 et 2009, cette proportion tombe à 11 %. Au cours de cette première période, 99 communes concentraient 50 % de la construction. Elles ne sont plus que 41 dans la seconde période.

Il apparaît ainsi que, dans un premier temps, le développement logistique était relativement dilué dans le développement urbain et périurbain général. Il restait donc peu ou prou circonscrit à l'agglomération urbaine. Ce développement s'est ensuite davantage réalisé au-delà du front urbain.

En ce sens, il s'autonomise de celui du développement urbain général et se concentre dans certains territoires : les nouveaux territoires logistiques de l'aire métropolitaine.

### La spécialisation en progression

La comparaison temporelle des profils de construction des communes, selon la typologie immobilière que nous avons exposée (figure 1), permet de montrer que le double mouvement de desserrement et de concentration correspond aussi à une spécialisation croissante de certaines communes dans le seul développement logistique (figures 2 et 3).

Entre 1985 et 1997 (figure 2), deux grandes catégories se dégagent : certaines communes accueillent conjointement un développement logistique modéré et un développement urbain (urbain dense/logistique : classe 6), ou bien un développement pavillonnaire et commercial (classes 1 et 5) ; d'autres accueillent des surfaces d'immobilier logistique plus importantes, mais à côté du logement individuel (classe 4). Ces 23 dernières communes ne représentent toutefois que 17 % du total de la construction d'entrepôts.

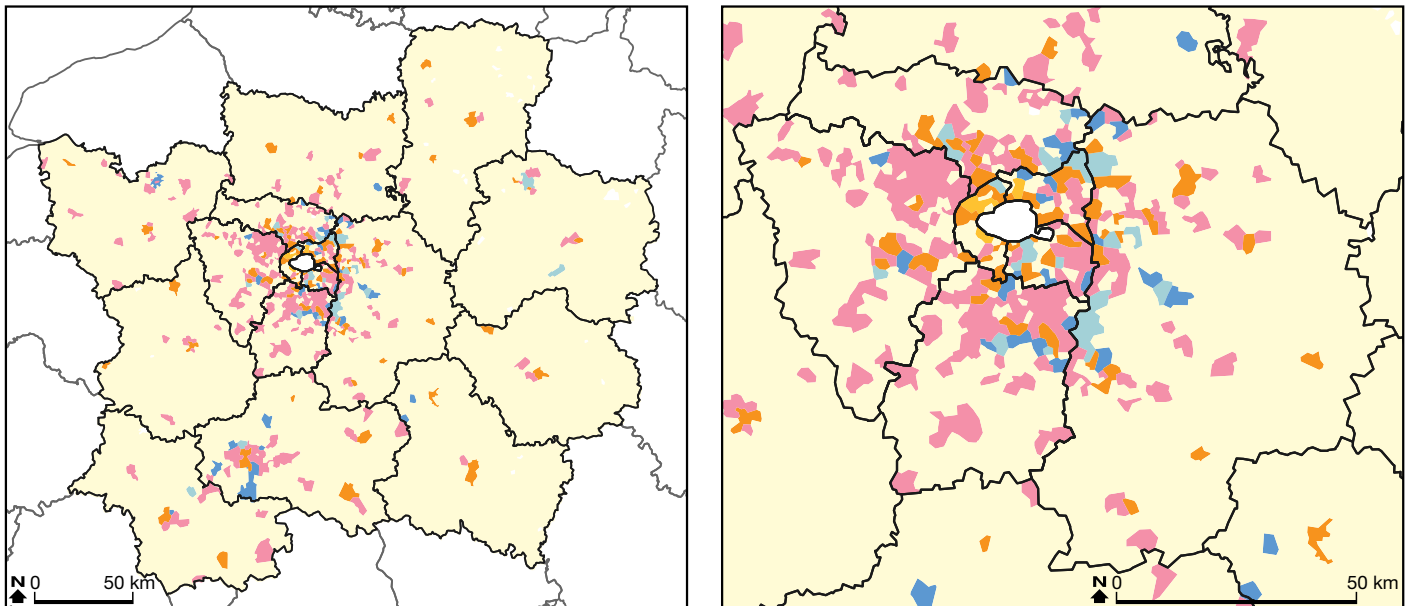
Dans la période plus récente, 1998-2009 (figure 3), un changement majeur se dessine : une catégorie de communes (classe 2) concentre fortement les constructions d'entrepôts et se spécialise dans ce type d'immobilier. Les 20 communes concernées concentrent près de 35 % de la construction totale de la période. Elles se situent majoritairement en grande couronne francilienne et aux portes de l'Île-de-France. De plus, dans cette période, il n'existe plus de communes alliant à la fois un développement logistique fort et un développement de même ampleur des autres types immobiliers, comme c'était le cas précédemment.

Cette perspective indique donc que depuis dix ans, le développement logistique s'inscrit davantage dans quelques communes plus spécialisées, alors qu'il s'intégrait auparavant au développement général des périphéries urbaines.

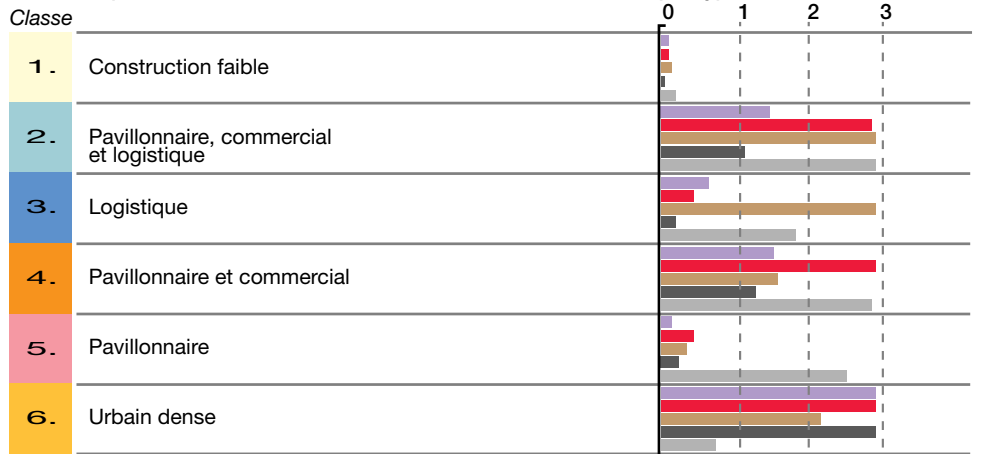
### Le desserrement croissant des entrepôts

Types de communes	Entrepôts 1985-1997	Entrepôts 1998-2009	Entrepôts Variation	Logements 1985-1997	Logements 1998-2009	Logements Variation
Commune centre d'un grand pôle urbain	7,19	4,02	- 78,86	12,91	13,49	4,32
Commune centre d'un grand pôle urbain	58,62	54,95	- 6,68	57,08	50,96	- 12,01
Couronne et commune multipolarisée des grandes aires urbaines	24,86	35,52	30,01	24,35	27,24	10,64
Moyen pôle	1,83	0,85	- 115,29	0,40	0,55	28,06
Couronne d'un moyen pôle	0,47	0,22	- 113,64	0,36	0,66	45,45
Petit pôle	2,53	1,29	- 96,12	1,16	1,40	17,08
Couronne d'un petit pôle	0,07	0,03	- 133,33	0,09	0,11	21,56
Autre commune multipolarisée	20	2,53	- 13,04	2,15	3,66	41,30
Commune isolée hors influence des pôles	1,56	0,57	- 173,68	0,81	1,16	29,90
Total	100	100		100	100	

Figure 1 : Dilution et concentration de la construction logistique entre 1985 et 2009



Typologie des communes selon leur profil de construction



Catégories de construction  
 bureaux  
 locaux commerciaux  
 entrepôts  
 logement collectif  
 logement individuel

Logistique et partition territoriale selon le type de développement immobilier entre 1985 et 2009

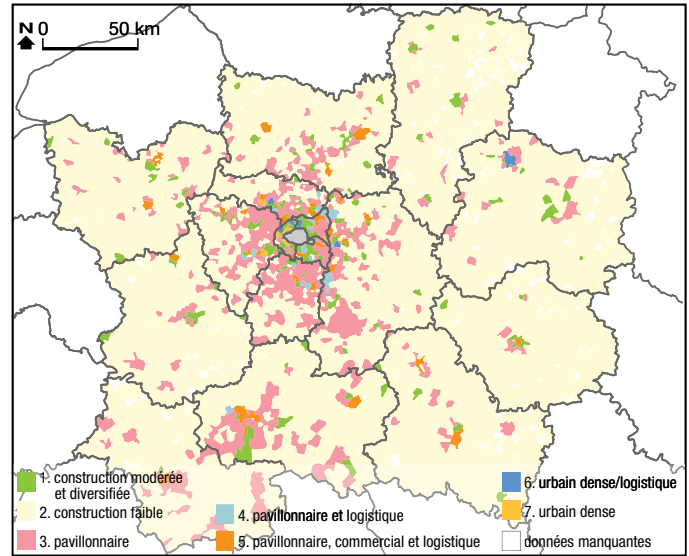
Typologie de communes selon leur profil de construction	Contribution de la classe à la construction d'entrepôts	Nombre de communes	Contribution moyenne par commune à la construction d'entrepôts
1. Construction faible	26,68	5 506	0,00
2. Pavillonnaire, commercial et logistique	25,57	27	0,95
3. Logistique	16,32	39	0,42
4. Pavillonnaire et commercial	15,48	103	0,15
5. Pavillonnaire	13,59	283	0,05
6. Bureaux et logements collectifs	1,42	7	0,20

Sources : SIT@DEL 2, SOeS, 2012 ; Insee, 2011, Fond de carte : Route500®, IGN, 2007. Françoise Bahoken, Nicolas Raimbault, Université Paris-Est, IFSTTAR, Splott 2012.

**Figure 2 : Logistique et partition territoriale selon le type de développement immobilier entre 1985 et 1997**

Typologie de communes selon leur profil de construction	Contribution de la construction d'entrepôts en %	Nombre de communes	Part moyenne de construction d'entrepôts en %
1. Construction modérée et diversifiée	26,07	161	0,16
2. Construction faible	17,33	4 962	0,00
3. Pavillonnaire	17,20	604	0,03
4. Pavillonnaire et logistique	16,90	23	0,74
5. Pavillonnaire, commercial et logistique	12,99	39	0,33
6. Urbain dense/logistique	7,42	6	1,24
7. Urbain dense/bureaux et logements collectifs	0,61	9	0,07

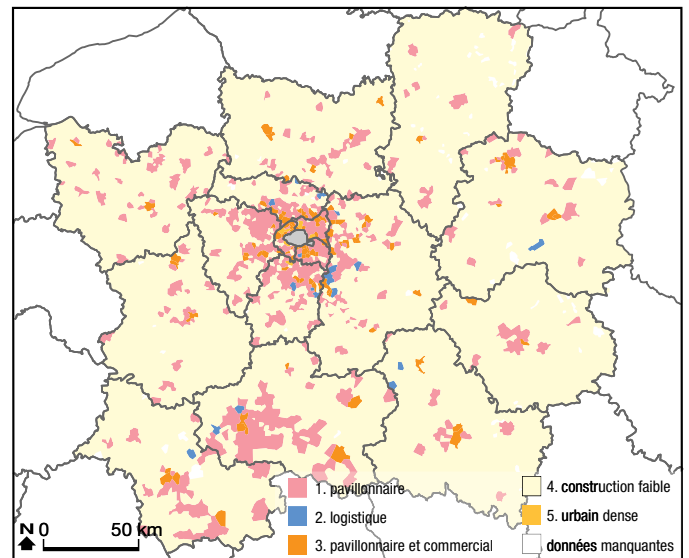
Sources : SIT@DEL 2, SOeS, 2012 ; Insee, 2011, Fond de carte : Route500®, IGN, 2007.



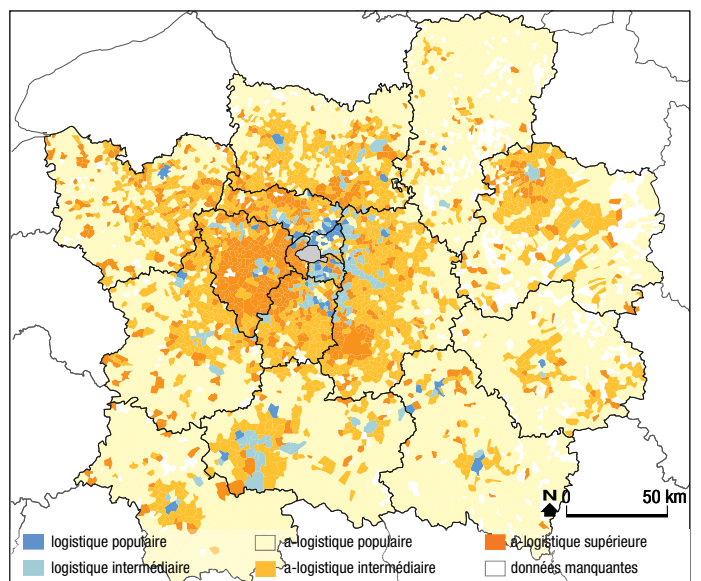
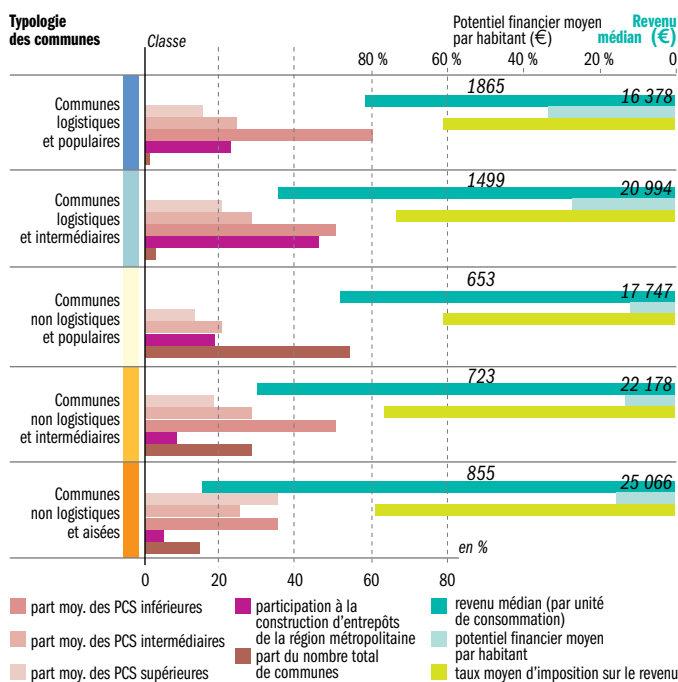
**Figure 3 : Logistique et partition territoriale selon le type de développement immobilier entre 1998 et 2009**

Typologie de communes selon leur profil de construction	Contribution de la construction d'entrepôts en %	Nombre de communes	Part moyenne de construction d'entrepôts en %
1. Pavillonnaire	39,91	557	0,07
2. Logistique	33,51	20	1,68
3. Pavillonnaire et commercial	17,90	104	0,17
4. Construction faible	10,67	5 225	0,00
5. Urbain dense/bureaux et logements collectifs	0,70	7	0,10

Sources : SIT@DEL 2, SOeS, 2012 ; Insee, 2011, Fond de carte : Route500®, IGN, 2007.



**Figure 4 : Logistique et profil social des communes**



socioprofessionnelles (PCS) employés et ouvriers (la moyenne des communes de la métropole est de 53 %). Leur revenu médian s'élève à 20 994 € annuels (la moyenne des communes de la métropole est de 20 100 €). Le potentiel financier par habitant de ces communes, c'est-à-dire la masse de recettes que la commune serait en mesure de mobiliser, si elle appliquait les taux moyens de fiscalité, rapportée au nombre d'habitants (plus le potentiel est élevé, plus les moyens budgétaires d'une commune peuvent être considérés comme élevés), est de 1 498 € (la moyenne des communes de la métropole est de 737 € par habitant).

**Lecture du diagramme :** Les communes de type « communes logistiques et intermédiaires » représentent 2,76 % des communes de la métropole parisienne et ont accueilli 46 % des constructions d'entrepôts depuis 1985. 50 % des habitants de ces communes relèvent des professions et catégories



### La « plate-formisation » logistique

Les deux trajectoires territoriales distinguées renvoient en fait à deux processus distincts de production des espaces logistiques. Chronologiquement, le premier type de développement logistique est le fruit de l'implantation d'établissements logistiques au sein de zones industrielles préexistantes. Le second, plus récent, repose sur l'aménagement de nouvelles zones d'activités dédiées à la logistique. Il entraîne le mouvement de « plate-formisation » logistique observé par d'autres auteurs [Samarcande, 2009 ; Savy, 2006], c'est-à-dire le regroupement des implantations logistiques au sein de certaines zones d'activités, qui sont donc, de fait ou intentionnellement, des zones logistiques. Par conséquent, les communes où sont aménagées ces zones logistiques tendent à se spécialiser dans ces seules activités.

Notre étude révèle donc que le premier processus de production des espaces logistiques s'inscrit davantage dans le développement urbain général que le second.

En effet, la différenciation entre ces deux modalités d'implantation logistique correspond à la dichotomie que nous avons mise en lumière dans la figure 1, entre une classe de communes (la classe 2) caractérisée par une construction importante à la fois de commerces, de logements individuels et d'entrepôts, et une autre classe de communes (la classe 3), spécialisée tout particulièrement dans l'accueil des activités logistiques. Comme le montre la figure 1, le premier processus se manifeste plutôt dans des espaces de banlieue, tandis que le second se déploie davantage dans le périurbain proprement dit.

Ces deux processus de production d'espaces logistiques ne correspondent cependant pas tout à fait aux mêmes fonctions logistiques *stricto sensu*. On retrouve plutôt dans les espaces industriels de la zone dense des

agences de messagerie, tandis que les implantations plus éloignées, installées dans des zones dédiées, renvoient davantage à des entrepôts de la grande distribution au sens large.

Pour autant, cette différenciation fonctionnelle de l'espace n'est pas stricte : des entrepôts de grande distribution s'installent également en zone dense, tandis qu'il existe un desserrement des agences de messagerie [Andriankaja, Dablanc, 2011]. Ce panorama statistique et cartographique révèle ainsi une mutation de la géographie logistique francilienne. Elle rend compte du passage progressif d'un processus de production des espaces logistiques à un autre, évolution correspondant à la notion de « plate-formisation ». Cette « plate-formisation » a pour conséquence l'apparition de communes spécialisées dans les seules activités logistiques en grande périphérie.

### Géographie logistique : signe d'une division sociale et fonctionnelle du territoire ?

La dynamique de concentration d'entrepôts dans certaines communes qui, de ce fait, hébergent des emplois ouvriers et des activités n'appartenant pas au tertiaire supérieur ou aux fonctions métropolitaines stratégiques, rend-elle compte d'une division sociale et fonctionnelle de la métropole ?



**Pantin (93) est l'exemple d'un processus d'implantation d'établissements logistiques dans la première couronne, au sein du tissu industriel historique.**

### Deux trajectoires socioterritoriales

La figure 4 indique qu'il n'y a pas de réponse univoque à cette question. Les communes logistiques sont hétérogènes. Il apparaît que les constructions d'entrepôts interviennent dans deux principaux types sociodémographiques de communes : un type « populaire » (sur-représentation des PCS ouvrier et employé) et un type « intermédiaire ».

Le premier type correspond à l'hypothèse de fragmentation sociofonctionnelle régionale et de la ségrégation sociospatiale qui en découle<sup>(4)</sup>. Le second type correspond à des communes qui profitent davantage de la croissance urbaine et surtout périurbaine. D'un point de vue spatial, les communes logistiques les moins favorisées sont plutôt localisées dans les périphéries proches ; les communes intermédiaires, plutôt dans les périphéries plus éloignées. Enfin, ce qui n'est pas surprenant, mais mérite d'être signalé, le développement logistique évite les communes les plus aisées.

### La géographie industrielle en héritage

Au final, la géographie logistique s'inscrit pour partie dans l'héritage de la géographie industrielle. La participation partielle du développement logistique à la fragmentation sociofonctionnelle doit ainsi être analysée comme la conséquence de cette inscription : un

effet du premier processus de production des espaces logistiques, celui qui repose sur des zones industrielles préexistantes. Corollaire paradoxal, la construction d'entrepôts a ainsi lieu dans les communes fiscalement plus riches que la moyenne francilienne, avec un potentiel fiscal par habitant entre deux et trois fois supérieur à la moyenne (figure 4). À l'instar des territoires productifs que Laurent Davezies a mis en lumière [2008], la construction d'entrepôts est donc avant tout le fait de communes (fiscalement) riches de pauvres (habitants). En effet, la construction d'entrepôts survient dans les territoires où les activités productives ont un poids communal plus important que dans la moyenne francilienne. De ce fait, la situation fiscale favorable de ces communes ne renvoie pas nécessairement à la seule présence d'activités logistiques, bien que celle-ci y participe.

La fragmentation sociofonctionnelle régionale, selon un modèle français qui lie présence d'activités productives et logistiques, populations défavorisées et ressources fiscales importantes, est très résilient. Il pourrait cependant souffrir de la réforme de la taxe professionnelle, que nos données ne prennent pas en compte. Parallèlement, le développement logistique, qui repose sur l'aménagement de nouvelles zones dédiées, c'est-à-dire le second processus de production des espaces logistiques, ne semble pas entraîner les territoires d'accueil dans un mouvement particulier de relégation. Ces territoires deviennent même plus riches fiscalement que la moyenne francilienne (figure 4). Cette affirmation demande cependant à être confirmée sur le temps long.

(4) Ces notions renvoient à une très riche littérature. P. Cary et S. Fol en ont récemment proposé une synthèse : CARY PAUL, FOL SYLVIE, Introduction, « Les métropoles face aux dynamiques de ségrégation et de fragmentation », *Géographie, économie, société*, Paris, éditions Lavoisier, octobre-décembre 2012, vol. 14, pp. 113-126.



DRIEA/Gobry

**La plate-forme logistique de Rungis compte 203 000 m<sup>2</sup>. Son implantation a suivi un mouvement de croissance périurbaine général, produisant également logements, bureaux, commerces, à proximité de l'aéroport et des grandes infrastructures routières.**

Ainsi un premier processus de production des espaces logistiques, qui s'inscrit dans l'héritage de la géographie des zones industrielles, se distingue d'un second reposant sur l'aménagement de nouvelles zones d'activités économiques. De cette façon, le développement logistique poursuit la fragmentation sociofonctionnelle dessinée lors de l'industrialisation de la région, tout en conduisant simultanément à l'émergence d'un nouveau front urbain aux avant-postes de la métropole.

Ces différentes observations montrent que la géographie logistique francilienne s'inscrit successivement dans deux types de territoires. Dans un premier temps, la majorité des implantations logistiques a eu lieu au sein des communes (anciennement) industrielles, principalement de la première couronne. La logistique était alors une activité économique du cœur de métropole. Dans un second temps, la dynamique d'aménagement de zones logistiques en grande périphérie a fait émerger de nouveaux territoires logistiques : des petites

communes périurbaines, voire rurales, peu ou prou spécialisées dans ces seules activités économiques. Cette dynamique a donc accru la fragmentation fonctionnelle de la métropole en enclanchant un processus de périurbanisation spécifique aux activités logistiques [Raimbault, Bahoken, 2013], certes sans approfondir la fragmentation sociale régionale. Or, la régulation de l'implantation des entrepôts, pourtant de plus en plus structurants dans l'approvisionnement matériel de l'Île-de-France, et en termes de localisation des emplois ouvriers, est laissée à des mécanismes locaux, à la fois politiques et immobiliers. Ce contexte laisse le champ libre à la structuration d'un marché immobilier logistique puissant, à la fois intégré (de l'aménagement à l'investissement et à la gestion) et international. En effet, en plus des effets centrifuges des coûts fonciers, la façon dont l'industrie immobilière logistique est structurée est en elle-même un puissant facteur de périurbanisation logistique. Cette dernière doit une partie de son pouvoir et de sa

légitimité à la configuration locale particulière propre au second processus de production d'espaces logistiques : celle des communes périphériques à faible capacité administrative et financière. Par rapport aux espaces plus centraux, ces dernières constituent des aires plus favorables au déploiement des logiques d'une industrie immobilière logistique intégrée et globalisée. Son produit phare est le parc logistique, c'est-à-dire une zone logistique intégrée, gardienne et fermée, composée de plusieurs entrepôts, et aménagée, développée et gérée dans le temps long par une seule et même firme. Un tel produit immobilier privatise les politiques locales d'aménagement de zones d'activités. En ce sens, l'activité des grandes firmes de l'immobilier logistique tend à déconnecter, à la fois spatialement et institutionnellement, la production des espaces logistiques du reste de la fabrique urbaine de l'Île-de-France [Raimbault, 2013].

**Nicolas Raimbault,  
Françoise Bahoken** ■

## Pour en savoir plus

- ANDRIANKAJA Dina, DABLANC Laetitia, « Desserrememnt logistique en Île-de-France : la fuite silencieuse en banlieue des terminaux de fret », *Flux*, n° 85-86, 2011, pp.72-88.
- DAVEZIES Laurent, *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*, Paris, Seuil, 2008.
- RAIMBAULT Nicolas, BAHOKEN Françoise, « Concentration et périurbanisation logistique dans le Bassin parisien », *Note rapide*, n° 621, avril 2013.
- RAIMBAULT Nicolas, « Les firmes de l'immobilier logistique – 2. Prologis : "Local partner to global trade" ». Une firme intégrée et globale dans l'immobilier logistique », portrait d'entreprise, *Flux*, n° 93-94, 2013, pp.91-103.
- RAIMBAULT Nicolas, « Les firmes de l'immobilier logistique », portrait d'entreprise, *Flux*, n° 92, 2013, pp.62-74.
- SAMARCANDE, *La logistique en France : indicateurs territoriaux*, Paris, ministère de l'Économie, 2009.
- SANDERS Lena, *L'analyse des données appliquée à la géographie*, Montpellier, G.I.P. Reclus, 1989.
- SAVY Michel, *Logistique et territoire*, Paris, La Documentation française, 2006.
- *Immobilier d'entrepôts en Île-de-France en 2010. Estimation au 1<sup>er</sup> janvier 2010*, DRIEA, 2013.
- *Les dynamiques de construction des entrepôts en Île-de-France (1980-2010). Fascicule 1 : Bassin parisien hors Île-de-France*, DRIEA, 2013.
- *Le renouvellement du parc d'entrepôts en Île-de-France*, DRIEA, 2013.

**Directrice de la publication :** Valérie Mancret-Taylor

**Auteurs :** Nicolas Raimbault, Françoise Bahoken, université Paris-Est, Ifsttar  
Sous la direction d'Élisabeth Gouvernal

**Rédactrice en chef :** Isabelle Barazza

**Maquette :** Vay Ollivier

**Cartographie :** Jean-Eudes Tilloy, avec Nicolas Raimbault et Françoise Bahoken, université Paris-Est, Ifsttar  
Sous la direction de Frédéric Theulé

**Diffusion par abonnement**

80 € par an (= 40 numéros) - 3 € le numéro

**Service diffusion-vente**

Tél. : 01 77 49 79 38

15, rue Falguière 75015 Paris

ISSN 1967 - 2144

ISSN ressource en ligne 2267-4071

[www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)

Ce travail est le fruit d'une thèse Cifre en cours, réalisée par Nicolas Raimbault, sous la direction d'Antoine Frémont (Ifsttar) et de Lydia Mykolenko (IAU îdF). Le dispositif Cifre (conventions industrielles de formation par la recherche) permet à un doctorant d'être embauché, le temps de sa thèse, par un organisme hors du monde de la recherche – ici, l'IAU îdF –, et donc d'inscrire sa thèse au sein d'un travail opérationnel.