



HAL
open science

La production des zones logistiques

Nicolas Raimbault

► **To cite this version:**

Nicolas Raimbault. La production des zones logistiques. Cécile Cuny. On n'est pas des robots. Ouvrières et ouvriers de la logistique, Créaphis, pp.41-49, 2020. hal-02880396

HAL Id: hal-02880396

<https://hal.science/hal-02880396>

Submitted on 2 Jan 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Raimbault N. (2020), « La production des zones logistiques », Cuny C. (ed.), *On n'est pas des robots. Ouvrières et ouvriers de la logistique*, Crâne, Creaphis, pp. 41-49.

<http://www.editions-creaphis.com/fr/catalogue/view/1241/on-n-est-pas-des-robots/?of=0>

Nicolas Raimbault

La production des zones logistiques

S'étirant généralement le long des autoroutes et des rocade, souvent décriées pour leurs pollutions sonores, visuelles et environnementales, les zones logistiques font partie du paysage ordinaire des périphéries urbaines. Parfois mise en scène depuis les axes routiers, parfois cachée depuis les zones d'habitation voisines par des talus paysagés, elles sont souvent dépeintes comme des lieux monotones et interchangeable. Lorsqu'on y entre et les parcourt, elles se présentent comme une juxtaposition de vastes parallépipèdes recouverts de bardages métalliques et de tôle ondulée, bien espacés les uns des autres, entourés d'aires de manœuvre et de stationnement pour les poids lourds ainsi que de parkings pour le personnel et les visiteurs. Les zones sont parcourues de larges voies de circulation, ponctuées par des ronds-points. L'architecture des entrepôts est souvent standardisée et les aménagements sont d'abord fonctionnels, dédiés à la manutention et à la circulation des marchandises. Cet agencement comprend des espaces verts placés le long des voies et entre les entrepôts. Les passants et les rencontres sont rares. La monotonie du paysage peut être rompue par des parcelles encore libres, à la végétation plus ou moins abondante. Espaces en ce sens très aménagés, les zones logistiques sont le résultat des décisions d'acteurs publics et privés.

Leur développement est en effet l'œuvre d'acteurs concrets : élus et techniciens locaux et régionaux, directions stratégiques et logistiques des groupes de la grande distribution ou des entreprises de transport et logistique mais aussi promoteurs immobiliers et gestionnaires d'actifs immobiliers internationaux au service des investisseurs financiers. Les stratégies de ces acteurs, les négociations qu'ils mènent, et les cadres juridiques et institutionnels dans lesquels ces tractations prennent place, produisent des différences socio-spatiales réelles une fois que l'on sait où porter le regard.

La façon dont les zones logistiques sont aménagées, développées et gérées est ainsi l'objet de nombreux arbitrages marchands et politiques à l'échelle locale et métropolitaine, qui ne se résument pas aux questions d'optimisation des services logistiques ou aux enjeux environnementaux de réduction des émissions de gaz à effets de serre ou de l'artificialisation des sols due à la construction de nouveaux entrepôts. Elle a également des implications cruciales au sujet du cadre de travail, des trajets quotidiens et des conditions de vie des ouvrières et ouvriers de la logistique. En effet, les politiques d'aménagement et les stratégies immobilières déterminent largement la localisation des zones logistiques, plus ou moins proches des espaces de résidence de cette population, comme la qualité des espaces publics et les services (transport en commun, alimentation, lieux de sociabilité) qui y sont disponibles.

Ce chapitre compare les modalités de production des zones logistiques au sein des aires urbaines de Paris, de Francfort et de Kassel. L'analyse articule l'étude des stratégies et discours métropolitains mis en œuvre dans les trois agglomérations avec celle des politiques locales d'aménagement de zones logistiques. Pour ce dernier aspect, plusieurs études de cas de zones logistiques ont été conduites au sein des trois aires urbaines et ont fait l'objet d'une première publication en anglais¹.

1. Clément Barbier, Cécile Cuny, Nicolas Raimbault, « The production of logistics places in France and Germany: a comparison between Paris, Frankfurt-am-Main and Kassel », *Work Organisation Labour & Globalisation*, vol. 13, N° 1, 2019, p. 30-46.

La comparaison met évidence les dynamiques conjointes de politisation et de dépolitisation² de la production des espaces logistiques, déterminées par des logiques, à la fois globales, régionales et locales, telles que la privatisation de la fabrique urbaine, la mobilisation de ressources financières, techniques et politiques par les collectivités locales ou encore les contestations de riverains et de riverains que ces projets d'implantation suscitent. Cette approche comparative montre ainsi, en creux, certaines raisons de la faible politisation des enjeux propres aux ouvrières et ouvriers au sein des zones logistiques.

Les métropoles en quête d'une « logistique stratégique »

Paris, Francfort et Kassel connaissent toutes les trois un développement logistique conséquent depuis plusieurs décennies. Dans les trois villes, des discours et des politiques publiques ont émergé à l'échelle métropolitaine et politisent certaines dimensions du développement logistique. Ils soulignent l'importance des activités logistiques pour la compétitivité économique des métropoles et justifient ainsi l'accent mis sur la promotion des innovations logistiques.

Les discours sur la logistique comme enjeu de compétitivité économique

Au sein des métropoles, certains espaces et activités logistiques sont identifiés comme relevant d'un « intérêt stratégique » au sens où ils contribueraient à la compétitivité économique de l'ensemble de leur agglomération.

En Ile-de-France, les stratégies de l'État et de la Région se concentrent sur les infrastructures portuaires et aéroportuaires dans le but de renforcer le rôle de Paris comme « hub » pour les flux internationaux. Cette stratégie prend notamment la forme du Groupement d'intérêt économique (GIE) « Haropa-Ports de Paris Seine Normandie » qui consiste à renforcer les connexions infrastructurelles (aménagement d'un nouveau port fluvial à Achères dans les Yvelines) et institutionnelles entre les ports maritimes du Havre et de Rouen et les ports fluviaux de l'Ile-de-France. Cependant, cette politique métropolitaine de développement économique ignore la majorité des activités logistiques, et donc des zones où elles sont implantées. Aucun discours métropolitain ne porte sur la zone logistique de Bussy-Saint-Georges à Marne-la-Vallée.

À Francfort, les activités logistiques sont aussi présentées comme essentielles à la compétitivité internationale de la métropole du *Land* de Hesse mais, à la différence de la métropole parisienne, elles sont directement reliées à la stratégie de développement industriel de l'agglomération. L'enjeu est alors de trouver une solution à la concurrence qui oppose industrie et logistique pour l'occupation des sols disponibles devenus rares au sein de l'aire urbaine. Des formats d'entrepôts plus compacts sont aujourd'hui privilégiés afin d'optimiser la consommation foncière des activités logistiques.

À Kassel, l'agence de développement économique appréhende le développement économique de la ville comme une conséquence de sa spécialisation historique vers l'industrie automobile. Dans ce contexte, les autorités publiques de Kassel gèrent le manque de foncier pour les activités logistiques en orientant les projets d'implantation de grands entrepôts vers des territoires plus ruraux, comme c'est le cas de Bad Hersfeld situé dans l'est du *Land* de Hesse.

La montée en gamme symbolique d'une « logistique stratégique »

2. Nous définissons la politisation comme le processus d'identification d'un enjeu en tant que problème public nécessitant une réponse des instances officielles en charge du gouvernement des territoires et des populations. La politisation recouvre donc des processus de requalification des activités sociales les plus diverses, conduisant à les faire entrer en politique : Jacques Lagroye (dir.), *La politisation*, Belin, coll. « Socio-histoires », 2003.

Au-delà des discours sur le caractère « stratégique » de certains pôles logistiques, une partie des activités et des zones où elles se concentrent sont la cible de politiques visant à promouvoir leur image à travers la mise en exergue de diverses « innovations », en l'occurrence avec la création d'institutions de recherche et développement, et l'instauration de labels environnementaux qui participent de la valorisation d'une logistique prétendument « technologique, écologique et à haute valeur ajoutée ».

Plusieurs institutions de soutien à l'innovation sont à l'œuvre au sein des trois aires urbaines. Elles mettent l'accent sur les innovations technologiques, souvent en lien avec l'idée que les activités logistiques à plus haute valeur ajoutée génèreraient davantage d'emplois qualifiés tels que des ingénieures et des ingénieurs ou encore des chercheuses et des chercheurs en robotique ou en solutions logistiques, alors même que 80% du personnel salarié de ce secteur sont ouvrières et ouvriers. On retrouve ainsi à Francfort la « House of Logistics and Mobility », qui associe des partenaires académiques, privés et publics autour de la question de la promotion de l'innovation. Pour l'Ile-de-France, l'État, soutenu par les autorités régionales et locales, a identifié plusieurs pôles d'excellence couvrant les secteurs économiques considérés comme « stratégiques ». L'un de ces pôles, situé dans la ville nouvelle de Sénart qui concentre de très nombreuses zones logistiques, est dédié aux activités logistiques et il repose notamment sur un « club de l'innovation logistique » qui réunit régulièrement les entreprises du secteur et des chercheuses et chercheurs spécialisés sur ce domaine de recherche et développement.

Une autre entreprise de montée en gamme symbolique est portée par les acteurs locaux en charge de l'aménagement de zones logistiques. En réponse aux mobilisations écologiques locales mais aussi aux protestations de riveraines et riverains contre les nuisances sonores, visuelles et olfactives générées par le stockage et le transport de marchandises, certains gouvernements locaux mettent en scène leur soutien aux activités logistiques « (plus) écologiques ». Les organisations professionnelles et les acteurs de l'immobilier présentent depuis les années 1990 de nombreux systèmes d'indicateurs, de labels et de certifications décernés aux entrepôts les plus « écologiques », moins consommateurs d'énergie et moins polluants. Parallèlement, certains gouvernements locaux contribuent à la construction de terminaux multimodaux, permettant aux marchandises de passer vers les modes ferroviaires ou fluviaux, afin de réduire les flux routiers. Ils doivent également faire face à divers mouvements écologiques locaux soucieux du sort des zones humides et de la protection de la biodiversité lors de l'aménagement de nouvelles zones logistiques.

En érigeant le développement logistique en problème public, ces différents discours, institutions et stratégies mises en œuvre au sein des trois aires urbaines contribue à produire une hiérarchie symbolique entre ces activités logistiques. À l'opposé des activités labellisées « intelligentes, écologiques et à haute valeur ajoutée », on retrouve les entrepôts logistiques classiques par lesquels transitent les marchandises standard qui apparaissent alors comme « sales, bruyants et polluants », ainsi que l'exprime un responsable de la politique de développement économique de l'agglomération francfortoise. La stratégie de la région Ile-de-France opère une distinction claire entre, d'une part, une logistique « d'intérêt stratégique » liée aux flux (aéro)portuaires internationaux et à « l'innovation logistique » du pôle d'excellence de Sénart et, d'autre part, une logistique « non-stratégique ». Les politiques régionales renvoient de fait une grande partie des activités logistiques de la région dans cette seconde catégorie. Lorsqu'ils ne sont pas ouvertement stigmatisés par les autorités publiques, les activités et les espaces logistiques des trois aires urbaines ne sont, pour leur grande majorité, pas concernés par les discours des instances métropolitaines sur la compétitivité et l'attractivité territoriales.

La production des zones logistiques : politisations partielles et privatisation silencieuse

Les logiques d'implantation de la majorité des activités logistiques et l'aménagement effectif des zones où elles se concentrent ne sont pas directement l'objet de politiques métropolitaines. Elles sont encadrées par les politiques communales ou intercommunales d'aménagement de zones d'activités économiques. Face aux collectivités locales, les principaux acteurs de la production des zones logistiques sont les gestionnaires d'actifs et les promoteurs immobiliers spécialisés sur ce secteur.

Les études de cas réalisées montrent que les firmes de l'immobilier logistique acquièrent un rôle prépondérant, conduisant à privatiser et à standardiser la production de ces espaces. Elles soulignent également que les contextes institutionnels et historiques locaux sont dans certains cas favorables à la politisation de certains aspects de l'aménagement des zones logistiques.

Façonnés par ces dynamiques, les modes de production des espaces logistiques déterminent en partie la géographie des lieux de travail pour les ouvrières et les ouvriers de la logistique, les services présents au sein des zones logistiques et leur (dé)connexion avec les lieux de vie des travailleuses et des travailleurs de chaque entrepôt.

La transformation silencieuse des zones industrielles en zones logistiques

Des années 1970 aux années 1990, les implantations logistiques ont majoritairement lieu au sein de zones industrielles préexistantes, transformant progressivement et silencieusement ces dernières en zones logistiques. Durant cette période, les entreprises du secteur logistique sont à la recherche de foncier pour construire les entrepôts nécessaires à l'expansion de leurs réseaux de distribution. Ils trouvent alors des parcelles adaptées à leurs demandes au sein des zones industrielles où les entrepôts peuvent s'installer sur les emplacements restés libres ou remplacer les usines en cessation d'activité.

La production des espaces logistiques de cette génération ne requiert pas de négociations spécifiques avec les élus locaux ni de montage immobilier ou d'opération d'aménagement complexes. Le foncier, généralement libéré et réhabilité par un opérateur public, est alors disponible pour tout type d'implantation d'entreprises, industrielle ou logistique. Dans ce cas, le rôle des autorités municipales se limite à la signature des permis de construire autorisant ainsi les implantations.

La transformation des zones industrielles en espaces logistiques est donc particulièrement discrète dans la mesure où elle ne suscite pas de discussion publique ou de négociations explicites entre les acteurs publics et privés impliqués.

Dans la région parisienne, la banlieue industrielle et populaire, souvent qualifiée de « banlieue rouge » en raison du poids politique historique du Parti Communiste Français, est devenue le principal territoire du développement logistique de cette première période. L'accueil de nombreuses implantations logistiques s'y inscrit dans la continuité des logiques industrielles antérieures. Reposant essentiellement sur des postes d'exécution, les activités logistiques peuvent dès lors puiser dans un bassin de main-d'œuvre rassemblant de nombreux demandeurs et demandeurs d'emploi ayant pour certains occupé des postes d'ouvrières ou d'ouvriers, parfois qualifiés, au sein d'entreprises industrielles. Les entrées fiscales permises par les activités logistiques permettent également à ces municipalités de poursuivre diverses politiques de redistribution.

Le développement logistique de Dietzenbach, commune de près de 35 000 habitants située au sein de la région métropolitaine de Francfort, suit un processus semblable. À partir de 1973, le *Land* de Hesse planifie dans cette commune une zone industrielle ainsi que la construction de nombreux logements afin de répondre à la forte hausse de la population de l'agglomération francfortoise. Le *Land* confie alors aux autorités municipales un outil d'aménagement public qui leur permet d'exproprier les propriétaires fonciers. La commune peut ainsi facilement proposer aux investisseurs publics et privés des surfaces importantes pour leurs projets immobiliers. Cette procédure permet également l'aménagement de la zone industrielle au sein de laquelle deux grands groupes de distribution allemands ont construit de grands entrepôts. Pendant les années 1990, la municipalité

décide d'interdire les implantations logistiques au sein de cette zone industrielle en réponse aux critiques de groupes écologiques et d'associations de riverains qui pointent les pollutions causées par les entrepôts. Des promoteurs immobiliers logistiques parviennent toutefois, à partir de 2000, à construire des entrepôts sur des terrains libérés à l'issue du déclin de certaines activités industrielles. En raison de règlements d'urbanisme restrictifs et plus largement des décisions politiques visant à limiter les développements logistiques, ces projets restent modestes avec des parcelles de moins d'un hectare. On voit ainsi avec ce cas allemand que les modalités de production des espaces logistiques dépendent des institutions et des histoires locales comme des mouvements sociaux qui parviennent à refaire de ces questions d'aménagement un objet de controverses. La production des espaces logistiques au sein d'espaces historiquement dédiés aux activités industrielles n'aboutit donc pas à un mode de production de l'espace spécifique, se distinguant de l'aménagement des zones industrielles. Dans la région parisienne, le développement logistique s'inscrit dans la continuité des politiques municipales de la « banlieue rouge » sans pour autant faire de ces transformations spatiales un objet de débat et un enjeu officiel des politiques locales. Dans l'agglomération francfortoise, les autorités régionales planifient de vastes zones industrielles qui sont rapidement attractives pour les implantations logistiques même si leur développement est limité par les oppositions des mouvements écologistes.

L'émergence de politiques locales de développement de zones logistiques

La forte demande en espaces logistiques durant les années 1990 conduit à l'émergence d'un deuxième mode de production des espaces logistiques. De nombreuses collectivités locales profitent de ce contexte pour porter l'aménagement de nouvelles zones d'activités économiques dédiées aux activités logistiques.

Dans la région parisienne, cette stratégie de développement est notamment celle des villes nouvelles, tout particulièrement celles d'Evry, de Marne-la-Vallée et, surtout, de Sénart³. Elles sont le fruit de l'action d'établissements publics d'aménagement (EPA), sous tutelle de l'État qui sont, par conséquent, relativement indépendants des communes et de la vie politique locale. À partir des années 1990, les EPA estiment que, dans un contexte de fort déclin de l'industrie manufacturière en Ile-de-France, les activités logistiques représentent une opportunité pour attirer des entreprises sur le territoire qu'ils développent.

Le cas de la ville nouvelle de Sénart est à ce titre particulièrement emblématique. L'EPA Sénart planifie l'aménagement de plusieurs zones logistiques à proximité des nœuds autoroutiers de la ville nouvelle en tissant des liens particulièrement forts avec plusieurs promoteurs immobiliers logistiques nationaux auxquels il délègue la construction des entrepôts mis ensuite en location. Sénart devient ainsi l'un des principaux pôles logistiques de la région avec aujourd'hui plus de 7 000 emplois logistiques (20 % des emplois locaux) et deux millions de mètres carrés d'entrepôts. Si cette politique de développement logistique local est l'œuvre d'un acteur public, les questions de conditions de travail, de logement et de transport collectif pour les ouvrières et ouvriers de la logistique ne sont pour autant pas plus prises en compte par les autorités publiques locales. L'objectif de l'EPA est d'augmenter le nombre d'emplois locaux à la hauteur de la croissance de la population de la ville nouvelle et elle bénéficie en ce sens du soutien des communes cherchant à augmenter leurs recettes fiscales. Au commencement des années 2000, une mobilisation de riveraines et riverains perturbe cependant l'aménagement de la dernière zone logistique planifiée par l'EPA. Réau, la commune concernée, parvient, grâce à cette contestation, à obtenir la modification du projet dans le sens d'une zone logistique plus verte avec une série de mesures compensatoires financées par l'EPA, comme des voies de desserte locale et des pistes cyclables.

³ Comprenant dans un premier temps la commune de Melun, la ville nouvelle est d'abord nommée « Melun-Sénart ». En 1997, l'opération est retréinte à la partie nord de ce premier périmètre et exclue Melun. La ville nouvelle prend alors le nom de Sénart.

L'aménagement d'une zone logistique équipée d'un terminal ferroviaire à conteneurs dans le sud-est de la ville de Kassel rend compte d'une politique de développement économique analogue. Cet équipement public planifié et financé par la commune dans les années 1990 est subventionné par l'État fédéral bien que sa rentabilité soit alors très incertaine. Le développement de la zone logistique de 85 hectares autour du terminal est réalisé par un promoteur immobilier international. L'absence d'une planification régionale contraignante ainsi que le relatif désintérêt pour les activités logistiques banales de la part des autorités métropolitaines en quête de « compétitivité internationale » laissent les gouvernements locaux prendre en charge l'aménagement de zones logistiques et la construction de terminaux à conteneurs, identifiés comme des opportunités de développement économique local. Ces politiques sont partiellement remises en cause par des associations de riverains qui politisent la production des espaces logistiques en dénonçant notamment leurs effets sur la qualité de vie.

Périurbanisation logistique, financiarisation et privatisation

À partir des années 1990, les chargeurs et prestataires logistiques optent pour des solutions immobilières flexibles. Ils cherchent donc à louer les entrepôts dont ils ont besoin plutôt qu'à les bâtir et à les posséder directement. En lien avec le mouvement de fond de financiarisation de l'immobilier d'entreprise⁴, ce contexte contribue à l'émergence d'un marché immobilier dédié aux actifs logistiques et aboutit à un troisième mode de production des espaces logistiques. Le marché de l'immobilier logistique est dominé par de grandes firmes internationales spécialisées, exerçant à la fois les métiers de promoteur, de gestionnaire de fonds d'investissement immobilier⁵ et d'aménageur. Les leaders, Prologis, Global Logistic Properties, Goodman et Segro, sont respectivement des sociétés américaine, singapourienne, australienne et anglaise. Leur logique économique repose sur un produit immobilier spécifique : le parc logistique privé⁶. Plutôt que de construire et mettre en location des entrepôts répartis dans différentes zones d'activités, les leaders de ce marché préfèrent développer et gérer des zones logistiques de plusieurs entrepôts, totalement privées et closes, dont ils sont les seuls responsables à la fois en termes de développement (en tant qu'aménageur-promoteur) et de gestion (en tant que gestionnaire de fonds). Ce produit suppose donc que l'entreprise immobilière intègre la totalité de la chaîne de l'immobilier : la construction des bâtiments mais aussi l'aménagement de la zone et sa gestion quotidienne, en lieu et place des communes ou intercommunalités qui aménagent et commercialisent traditionnellement le foncier des zones d'activités économiques et gèrent ensuite les espaces collectifs de ces zones (la voirie notamment). Cette stratégie réduit ainsi leur dépendance à l'action publique locale dont le rôle consiste alors à simplement délivrer les autorisations d'urbanisme. Dans certains cas, les gestionnaires de parcs logistiques vont jusqu'à proposer des services de cantine, de crèches et de transport collectif pour les salariées et salariés de leurs locataires. Ce produit immobilier conduit à privatiser la production et la gestion des zones logistiques. Puisque ces zones sont privées, une partie de l'action publique locale en matière d'aménagement – la conception, l'entretien de la zone logistique et de ses espaces publics, et même son accès – relèvent exclusivement de la responsabilité du gestionnaire immobilier. De plus, ces grandes firmes de l'immobilier acquièrent un poids considérable dans le développement économique local dans la

4. Ludovic Halbert, Katia Attuyer, "Introduction: The financialisation of urban production: Conditions, mediations and transformations", *Urban Studies*, n°53 (7), 2016, p. 1347–1361.

5. Les fonds d'investissement immobilier sont des véhicules d'investissement au sein desquels plusieurs investisseurs s'associent, en apportant chacun une part du capital, afin d'acquérir un portefeuille d'immeubles et d'en tirer un revenu à la fois par la mise en location et par la revente (arbitrage). Ces fonds sont gérés par des entreprises tierces dont l'activité consiste à sélectionner les actifs à acquérir et à revendre : les gestionnaires de fonds, dit aussi gestionnaires d'actifs.

6. Nicolas Raimbault, « Ancrer le capital dans les flux logistiques : la financiarisation de l'immobilier logistique », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n°1/2016, p. 131-154.

mesure où elles choisissent librement les entreprises locataires du parc. Ces décisions déterminent largement la spécialisation économique des communes où ces opérations immobilières sont menées. Dans le même temps, la réalisation de ces zones requiert le soutien des collectivités locales concernées, qui délivrent les autorisations d'urbanisme et adaptent les documents de planification au projet de parc logistique. La multiplication des parcs logistiques privés suppose donc que ces collectivités locales acceptent la privatisation qui l'accompagne. Les études de cas réalisés en Île-de-France et dans l'aire métropolitaine de Francfort mettent en évidence deux principaux mécanismes politiques expliquant l'acceptation locale de cette privatisation de l'aménagement du territoire. Tout d'abord, certaines collectivités situées en grande périphérie ne disposent pas des capacités techniques et politiques qui leur permettraient de piloter l'aménagement de nouvelles zones logistiques. Ces instances (inter)communales se tournent donc vers des acteurs privés pour mettre en œuvre leur agenda de développement local par l'immobilier logistique. C'est par exemple le cas du parc logistique du Val-Bréon, 200 ha développés dans la communauté de communes du même nom située à 50 km de Paris. Cette collectivité de 15 000 habitants décide à la fin des années 1990 d'accueillir une zone logistique afin de se constituer une base fiscale économique. Or, elle ne possède alors pas les ressources financières, techniques et administratives pour mener ce projet à bien. C'est pourquoi, la solution clés en main du parc logistique privé apparaît aux yeux de ses élus locaux comme une solution très efficace : c'est l'aménageur-promoteur immobilier PRD, en partenariat avec le gestionnaire d'actifs Amundi Immobilier (filiale de Crédit Agricole), qui finance le développement du parc et qui conduit techniquement l'opération. Pour le parc logistique du Val-Bréon, le rôle de l'entreprise privée s'étend même au pilotage politique de l'opération, notamment avec la prise en charge de la révision des documents d'urbanisme et surtout la résolution d'un conflit majeur qui oppose alors une association de défense de l'environnement aux élus locaux. L'association lance en effet une bataille juridique au sujet des impacts du projet sur une zone humide incluse dans le périmètre d'aménagement. Alors que les relations entre les associations et les élus locaux sont rompues, ces derniers confient la gestion de cette crise pourtant éminemment politique au promoteur immobilier. Celui-ci propose donc que les écologistes soient associés à la conception du projet d'aménagement, ce qui permet que les parties prenantes se mettent d'accord sur un plan d'aménagement laissant près de 50 % de la surface de la zone en espaces naturels. Ce mouvement social a donc pesé sur les choix d'aménagement sans néanmoins remettre en cause la mainmise de l'acteur privé sur l'opération. Le promoteur logistique mène ainsi nombre d'actions habituellement conduites par les collectivités locales dans le cadre de leurs compétences d'urbanisme et de développement économique et il acte, en ce sens, leur privatisation⁷. Ensuite, le modèle du parc logistique privé est plébiscité par certaines communes qui le privilégient au schéma d'aménagement public traditionnel des zones d'activités économiques. C'est de cette façon que l'on peut expliquer le succès de Prologis à l'origine de deux parcs logistiques à Moissy-Cramayel au sein de la ville nouvelle de Sénart. Au milieu des années 2000, ce développeur-investisseur immobilier américain acquiert de vastes terrains agricoles dans cette commune (120 ha). La firme négocie alors immédiatement avec la municipalité l'aménagement d'un parc logistique, nécessitant un changement du plan local d'urbanisme. Bien que le maire soit de prime abord opposé au projet, trois arguments distinguant un parc Prologis d'une zone logistique aménagée par l'EPA emportent finalement son assentiment⁸. Tout d'abord, l'aménagement paysager du parc et le fait que ce dernier soit clos, gardienné avec des services de sécurité, est perçu comme un progrès par rapport à la première génération de zones logistiques de la ville nouvelle. Ensuite, comme à la fois le développement et la gestion du parc, c'est-à-dire l'entretien de la voirie et des espaces verts, sont pris financièrement en charge par Prologis, le projet n'a aucune incidence sur les finances publiques locales. Enfin, Prologis assume la responsabilité de gestion du parc, et se présente comme un

7 Nicolas Raimbault, « Le développement logistique des grandes périphéries métropolitaines : régimes (péri-)urbains et privatisation silencieuse de la production des espaces logistiques », *Métropoles*, n° 21, 2017. URL : <http://journals.openedition.org/metropoles/5564>

8 Nicolas Raimbault, « Le développement logistique... », *op. cit.*

interlocuteur durable à qui les élus peuvent demander des comptes. La proposition de Prologis offre paradoxalement au maire de Moissy-Cramayel un levier de pouvoir au sein de la ville nouvelle par rapport à la situation correspondant aux zones logistiques aménagées par l'EPA. En effet, l'EPA n'a pas besoin du soutien d'un maire pour développer une nouvelle zone. De plus, l'aménageur public ne contrôle pas l'évolution des zones qu'il aménage : les parcelles sont détenues par différents propriétaires, souvent inconnus des acteurs publics.

Bien que les cas de parcs logistiques privés soient moins courants en Allemagne, le cas de Rodgau, une commune de 43 000 habitants située au sud-est de Francfort, offre un exemple comparable à celui de Moissy-Cramayel. À l'image de Dietzenbach présenté précédemment, les activités logistiques se sont d'abord développées à Rodgau dans le cadre d'une zone industrielle aménagée à partir des années 1970. Un parc logistique privé de douze hectares, à la place de terrains agricoles, est proposé par un développeur-investisseur immobilier tchèque (VGP), à la fin des années 2000. A ce moment, la commune se pose la question de la maîtrise de la dynamique de son développement économique. La commune ne détient pas le foncier de la zone industrielle et peine à contrôler les implantations de prestataires logistiques qui rachètent à des industriels des parcelles devenues vacantes. Dans ce contexte, la commune est séduite par ce projet de parc logistique. Elle le facilite en négociant avec les propriétaires fonciers le rachat de leurs terrains par le développeur privé qui prend en charge la totalité de l'investissement. En retour, elle exige de sa part des compensations environnementales. De cette façon, l'exécutif local peut se prévaloir d'une meilleure maîtrise du développement économique sur le territoire et il obtient le soutien du groupe d'élus écologistes au conseil municipal. Les parcs logistiques privés constituent donc une réponse aux deux principales critiques formulées à l'encontre de la multiplication des politiques d'aménagement des zones logistiques à partir des années 1990. Les firmes de l'immobilier logistique apportent les ressources nécessaires aux collectivités concevant leur développement économique autour des activités logistiques tout en offrant une série de compensations en réponse aux divers mouvements sociaux qui émergent localement. Ces derniers portent en effet exclusivement sur les questions d'aménagement, abordées selon une perspective environnementale ou en termes de qualité de vie. Parallèlement, la privatisation inhérente à l'intervention des firmes de l'immobilier dans les politiques locales d'aménagement de zones d'activités économiques dépolitise largement les formes de régulation locales de l'activité logistique ayant trait aux implantations d'entreprises ou aux conditions de travail et aux déplacements quotidiens du personnel des zones logistiques. Avec comme seuls interlocuteurs les acteurs de l'immobilier, les collectivités appréhendent donc le monde de la logistique par le seul prisme du gestionnaire immobilier qui, lui seul, choisit et échange avec ses locataires. À l'échelle régionale, la financiarisation de l'immobilier logistique vient directement entraver les politiques de planification territoriale mises en œuvre par les autorités publiques régionales. Elle contribue directement à la périurbanisation logistique à l'œuvre depuis les années 1990⁹, notamment sur les territoires des communes des grandes périphéries qui n'ont pas les ressources ou la volonté de piloter leurs propres projets de zones d'activités économiques et pour lesquelles les parcs logistiques représentent un outil d'aménagement attractif. Privatisation et périurbanisation de l'urbanisme logistique accroissent donc la déconnexion entre lieux de résidence et lieux de travail des ouvrières et ouvriers de la logistique, sans que cette question ne soit pour autant inscrite à l'agenda des politiques locales ni prise en compte par les gestionnaires des zones logistiques. Inversement, le droit de l'urbanisme étant plus contraignant au sein des deux agglomérations allemandes et les collectivités locales y disposant de plus de ressources, l'essor des parcs logistiques y est plus limité qu'en région parisienne.

La comparaison entre Paris, Francfort et Kassel met en évidence des dynamiques parallèles de politisation et dépolitisation de la production des espaces logistiques correspondant à différentes modalités de régulation des activités logistiques. Les nombreux discours sur la compétitivité métropolitaine et les innovations se traduisent par une montée en gamme symbolique de certaines

9. Laetitia Dablanç, Antoine Frémont (dir.), *La métropole logistique*, Armand Colin, 2015.

activités logistiques jugées « stratégiques, intelligentes, innovantes et propres ». Cependant, notre enquête montre que les principaux changements urbains et économiques induits par le développement logistique contemporain se déploient de manière déconnectée de ces rhétoriques métropolitaines. Les arbitrages concernant l'aménagement des zones logistiques, les types d'entreprises qui s'y implantent, les enjeux de protection de l'environnement et la gestion du trafic routier induit par les activités logistiques ont lieu dans le huis clos des espaces de négociations propres aux coalitions public-privé, ce qui contribue à renforcer le contexte de financiarisation de l'immobilier logistique. Ces questions de développement urbain et de gouvernance locale n'émergent dans le débat public local qu'à l'occasion de mouvements sociaux initiés par des groupes de riverains ou d'écologistes qui en politisent certaines dimensions. S'il s'agit là d'une forme de politisation récurrente de l'aménagement des zones logistiques, elle reste partielle dans la mesure où elle laisse systématiquement de côté les questions de conditions de travail et de conditions de vie des ouvrières et des ouvriers de la logistique. Toutefois, de plus en plus de luttes ont lieu depuis quelques années autour des entrepôts. Ces mouvements sociaux pourraient ainsi contribuer à sortir de l'invisibilité les mondes ouvriers de la logistique¹⁰.

¹⁰ Carlotta Benvegnù, David Gaborieau, « Produire le flux. L'entrepôt comme prolongement d'un monde industriel sous une forme logistique », *Savoir/Agir*, n° 39, 2017, p. 66-72.