

Transports et métropolisation, Toulouse, 10-12 septembre 2013

La métropole logistique

Activités logistiques et mise en oeuvre des compétences d'aménagement et d'urbanisme dans deux grandes métropoles américaines

Auteur : Laetitia Dablanc, directrice de recherche, Institut français des sciences et technologie du transport, de l'aménagement et des réseaux, Marne la Vallée

Mots-clés : étalement logistique, mégarégions, planning, entrepôts, transports de marchandises

Marne la Vallée, 2 janvier 2013

Résumé

La communication proposée se fonde sur une recherche menée dans deux grandes agglomérations américaines, Los Angeles et Atlanta, pendant les années 2010-2012 à l'occasion d'un visiting scholarship au Georgia Institute of Technology et à la University of Southern California. Elle porte sur le (phénoménal) accroissement des activités logistiques et d'entreposage dans les espaces métropolitains américains (Rodrigue, Cidell, Bowen) et sur la façon dont les gouvernements locaux et régionaux y réagissent.

Les cas d'Atlanta et de Los Angeles (ainsi que d'autres vus à travers la littérature) nous montrent l'importance croissante des entrepôts et *distribution centers* dans les zones métropolitaines, et notamment les plus grandes. Cette concentration est liée à la croissance des échanges internationaux de marchandises, la conteneurisation et la place majeure des importations prise dans l'économie américaine. Les grandes métropoles jouent aujourd'hui le rôle de places pivot pour l'accueil et la redistribution des marchandises sur l'ensemble de leurs territoires d'influence, et doivent parallèlement garantir l'approvisionnement de leurs marchés intérieurs au moyen d'un appareil logistique sophistiqué. L'une des caractéristiques propres aux transports de marchandises dans les grandes métropoles par rapport aux villes plus petites est le passage très fréquent des marchandises, au cours de leur transport, par une plate-forme intermédiaire. Ainsi, avant d'être livré dans une zone urbaine (ou expédié depuis cette zone urbaine), un produit a toutes les chances de transiter par une plate-forme logistique - entrepôt, agence de messagerie, terminal intermodal...-, c'est-à-dire un lieu nodal où la marchandise va être au minimum transférée d'un véhicule à un autre, et bien souvent va faire l'objet d'un certain nombre d'opérations (stockage, conditionnement). L'une des dimensions structurantes de la mobilité métropolitaine des marchandises est ainsi constituée par la localisation des nœuds par où transitent les transporteurs routiers allant livrer ou collecter des marchandises dans la zone urbaine proche ou dans un autre centre urbain régional. La communication va présenter des indicateurs d'étalement logistique, calculés au moyen d'études de centrographie (Dablanc et Andriankaja, Dablanc et Ross) et des représentations cartographiques de ces phénomènes spatiaux.

L'évolution des localisations logistiques va ainsi directement influencer sur les distances parcourues et les itinéraires empruntés par les véhicules de marchandises dans l'aire métropolitaine. Ceci donne de fait une grande responsabilité aux autorités en charge de la supervision des implantations logistiques sur le territoire. Comment réagissent les gouvernements locaux à cette situation ? L'une des clés d'entrée proposées dans cette communication est la notion de « mégarégion », ou vaste région urbaine faite de villes interconnectées entre elles (notamment par des flux de biens et de personnes) et entourées de leurs hinterlands périurbains et ruraux (Ross). On distingue une dizaine de mégarégions aux Etats-Unis, de la plus grande (la mégapole du nord-est, de Boston à Washington) à la plus récente, autour de Denver. Définie assez fortement par des liens économiques quotidiens se traduisant par des flux de marchandises importants, comme l'ont mis en évidence des travaux récents, une mégarégion est un excellent terrain d'observation des évolutions spatiales des activités logistiques et de leur prise en compte par les politiques publiques. La compétence d'urbanisme, qui regroupe l'urbanisme réglementaire (le zonage et les diverses règles architecturales et techniques pour l'intégration des bâtiments) et l'aménagement (organisation à long terme des territoires, investissement dans les infrastructures, promotion du développement économique), articule bien les paradoxes de l'action publique sur le transport de marchandises:

- Le Piedmont Atlantic et la Californie du sud ont connu une augmentation très importante du nombre d'entrepôts en écho aux impératifs des circuits logistiques contemporains; et l'installation de ces équipements s'est faite selon des logiques mégarégionales. Pour les groupes industriels et commerciaux, ou leurs prestataires logistiques, le réseau des mégarégions sert de grille territoriale à partir de laquelle ils vont organiser la localisation de leurs plates-formes logistiques : celles-ci sont de préférence positionnées dans les mégarégions, au sein desquelles les plus grandes agglomérations ont tendance à être privilégiées, d'où un phénomène de polarisation des établissements logistiques sur Atlanta ou dans l'agglomération de Los Angeles (et non pas, par exemple à Savannah ou San Diego).
- Pour autant, la prise de décision publique concernant le « planning » aux Etats-Unis, loin de s'être élevée au niveau mégarégional, s'est plutôt contractée : la notion de « coalition de corridor », qui avait suscité beaucoup d'espoir pour une gouvernance plus adaptée des politiques de transport, a du mal à trouver un nouveau souffle ; les autorités d'agglomération perdent des compétences d'aménagement métropolitain ; les comtés travaillent en concurrence des comtés voisins et voient des morceaux de leurs territoires grignotés par les mesures « d'annexion » de municipalités « incorporées » (ayant pris leur indépendance fiscale et réglementaire) toujours plus nombreuses.

Une typologie des agendas (attitudes, objectifs et stratégies) des gouvernements locaux situés au sein de grandes métropoles vis-à-vis du transport de marchandises et des activités logistiques sera ainsi proposée dans la communication, distinguant entre des administrations locales réticentes/volontaristes/résignées vis à vis des activités de fret et de logistique. Apparaît surtout un paysage institutionnel de plus en plus « fragmenté » (G. Giuliano). Le cas des métropoles et mégarégions américaines illustre une importante déconnexion entre les territoires des décisions stratégiques de la logistique, dont celles des implantations de bâtiments, et les territoires politiques internes à ces mégarégions. L'urbanisme logistique américain est pourtant à la croisée des chemins. Le mot d'ordre national est aujourd'hui au développement industriel et à la hausse des exportations, mais les investissements qui doivent accompagner cette ambition, notamment dans les transports, se heurtent à une situation de blocage qui va au-delà d'un simple affrontement politique entre républicains et démocrates. Une sorte d'ordre rangé devrait guider l'action des responsables locaux et les pousser à

arbitrer de façon coordonnée et régionale les deux grands dossiers relatifs au fret que sont l'aménagement des infrastructures logistiques nécessaires au développement économique, et la lutte contre les pollutions atmosphériques urbaines et les émissions de CO₂ de ce transport. Dans les faits, cependant, on constate un rétrécissement de la représentation commune de la sphère de l'action publique métropolitaine (et finalement de cette sphère elle-même), dont le « planning » souffre tout particulièrement en raison de sa nature plutôt interventionniste et supra-locale.