



La mégarégion logistique

Dynamiques spatiales des activités logistiques, urbanisme logistique

Thèse IFSTAR/ SPLOTT, Université Paris-Est

Doctorat dirigé par Laetitia DABLANC (IFSTAR) et Jean DEBRIE (Paris 1)

Projet METROFREIGHT

Adeline HEITZ

Présentation du 12 sept. 2013 – Journées doctorales AFITL 12-13 sept. 2013



Objectifs de la recherche envisagée


- Analyser les dynamiques spatiales à l'œuvre pour les activités logistiques dans les mégarégions européennes, définies comme de vastes régions urbaines composées de métropoles ou de grappes de villes interconnectées par des liens économiques et logistiques
- Faire un focus sur une mégarégion française autour de l'Ile-de-France
- Développer une approche comparative de politiques d'aménagement et d'urbanisme entre une situation coréenne et parisienne, en étudiant plus particulièrement la question des zones denses et des espaces logistiques urbains
- Faire converger ces approches multiscalaires (de la mégarégion au niveau le plus local) pour appréhender la métropole logistique



Projet de recherche (Partie 1)

Etude du concept de « mégarégion » comme un territoire de flux logistiques, le contexte logistique de la grande métropole

- Hypothèse 1: les liens entre activités logistiques et espaces mégarégionaux présentent des similitudes (polarisation, étalement logistique) à travers les mégarégions dans le monde, et notamment en Europe



Le concept de « mégarégion », quelques définitions

- Définition liminaire fondée sur le critère spatial:
 - un territoire de dix à soixante millions d'habitants associant une ou deux métropoles (ou mégapoles) avec un archipel urbain complexe de pôles secondaires
- Des définitions fondées sur le critère fonctionnel:
 - “Les mégarégions correspondent à des aires dans lesquelles les entités sont morphologiquement distinctes, mais fonctionnellement interconnectées, concentrées autour d'une ou plusieurs grandes villes centrales” (HALL & PAIN, 2006)
 - ROSS et WOO (2011) ont identifié une relation très forte entre les mégarégions et le fret. Ils montrent que les mégarégions captent les flux des échanges internationaux, avec pour principales conséquences le développement économique et la congestion des réseaux dans la région
 - GIFFORD et alii (2011) ont démontré la relation entre les mouvements de fret et la définition d'une mégarégion d'un point de vue statistique, en dégagant une spécificité économique à chacune d'elle. Définition davantage portée sur le fonctionnement même de la mégarégion et moins sur ses relations avec l'extérieur

Méthodologie hypothèse 1

- ▶ **Un état de l'art sur le lien entre mégarégion et logistique, notamment à travers la question de la localisation des activités logistiques**
- ▶ **Rassembler et cartographier des données spatiales originales sur la localisation des activités logistiques dans les principales mégarégions européennes en collaboration avec:**
 - ▶ Julian ALLEN (University of Westminster, pour Londres)
 - ▶ Johan VISSER (Delft University of Technology and KIM: *Netherlands Institute for Transport Policy Analysis*)
 - ▶ Heike FLÄMING (Technical University of Hamburg-Harburg)
 - ▶ Edoardo MARCUCCI , (Université de Rome 3)
 - ▶ Mathieu STRALE (Université Libre de Bruxelles)
 - ▶ Maria BOILE (Université d'Athènes, pour Athènes éventuellement)
- ▶ **Focus sur « Paris » (Ile-de-France, Axe Seine-Nord, bassin parisien?) dont le fonctionnement sera étudié plus en détail, pour comprendre l'évolution de ce territoire de flux**



Projet de recherche (Partie 2)

Les dynamiques de recomposition de l'espace logistique métropolitain : le retour des équipements logistiques dans les zones denses, une tendance à l'encontre des dynamiques spatiales dans les mégarégions

- ▶ Le desserrement logistique (Europe, Etats-Unis) semble s'appuyer sur un différentiel des prix du foncier important, selon un gradient centre-périphérie
- ▶ Ce différentiel semble nettement moins marqué dans certaines villes asiatiques (Tokyo, Séoul)
- ▶ En Europe, on constate de plus en plus de projets d'implantation d'activités logistiques dans les centres villes (marché de niches?)
- ▶ Hypothèse 2: A cause d'un différentiel important de coût du foncier logistique entre le centre et la périphérie, les régions urbaines européennes ne verront un retour au centre des espaces logistiques urbains qu'à la marge



Méthodologie hypothèse 2

- ▶ Identification/comparaison du différentiel de coût du foncier à Séoul et à Paris
- ▶ Etudes de cas d'activités logistiques implantées en centre-ville à Séoul
- ▶ Etudes de cas pour l'Île-de-France, avec les projets de Sogaris à Paris
- ▶ Etablissement d'une comparaison entre les différentes réalisations dans ces deux villes et des contextes dans lesquels elles se sont développées



Insertion dans le projet METROFREIGHT

- Consortium mené par USC (University of Southern California) avec l'IFSTTAR, KOTI, Columbia University et City College of New York, et leurs partenaires locaux: pour l'IFSTTAR, la Région IDF, la Ville de Paris, l'IAU, la DRIEA, l'APUR, financé par VREF (Volvo Research and Education Foundations)
- L'un des objectifs majeurs du projet est d'apporter des éléments de comparaisons internationales sur le fret urbain, et notamment dans sa dimension spatiale
- L'un des sept axes du projet concerne l'étalement logistique et les espaces logistiques en ville