

A map of France with a light yellow background and a network of brown lines representing roads or administrative boundaries. Numerous green circles of varying sizes are scattered across the map, primarily concentrated in the central and eastern regions, representing urban peripheries. The text is overlaid on the map in a bold, blue, sans-serif font.

**La privatisation silencieuse de la
production des espaces
logistiques : financiarisation de
l'immobilier et discontinuités de
gouvernance dans les grandes
périphéries urbaines**

Introduction

- Le développement logistique dans les régions urbaines :
 - Production permanente de nouveaux espaces logistiques dans les grandes périphéries : “périurbanisation logistique” / “étalement logistique”
 - L’émergence d’un marché de l’immobilier logistique financiarisé
 - Le “parc logistique” : privatisation de la production des espaces logistiques
- Une combinatoire périurbaine : discontinuités de gouvernance & financiarisation



Plan de la présentation

- 1) Gouverner le développement logistique dans les grandes périphéries urbaines : quelles coalitions/régimes urbains ?
- 2) La périurbanisation logistique : les transformations des géographies logistiques de la métropole parisienne
- 3) Financiarisation de l'immobilier logistique et privatisation de la production des espaces logistiques : discontinuités de gouvernance au sein de l'espace métropolitain

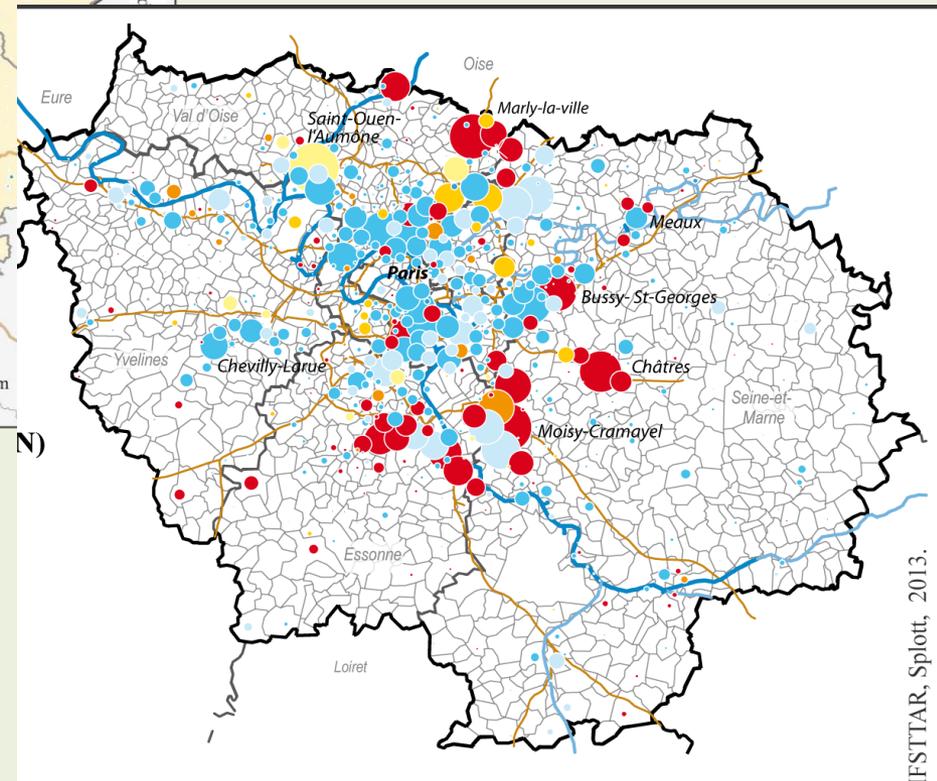
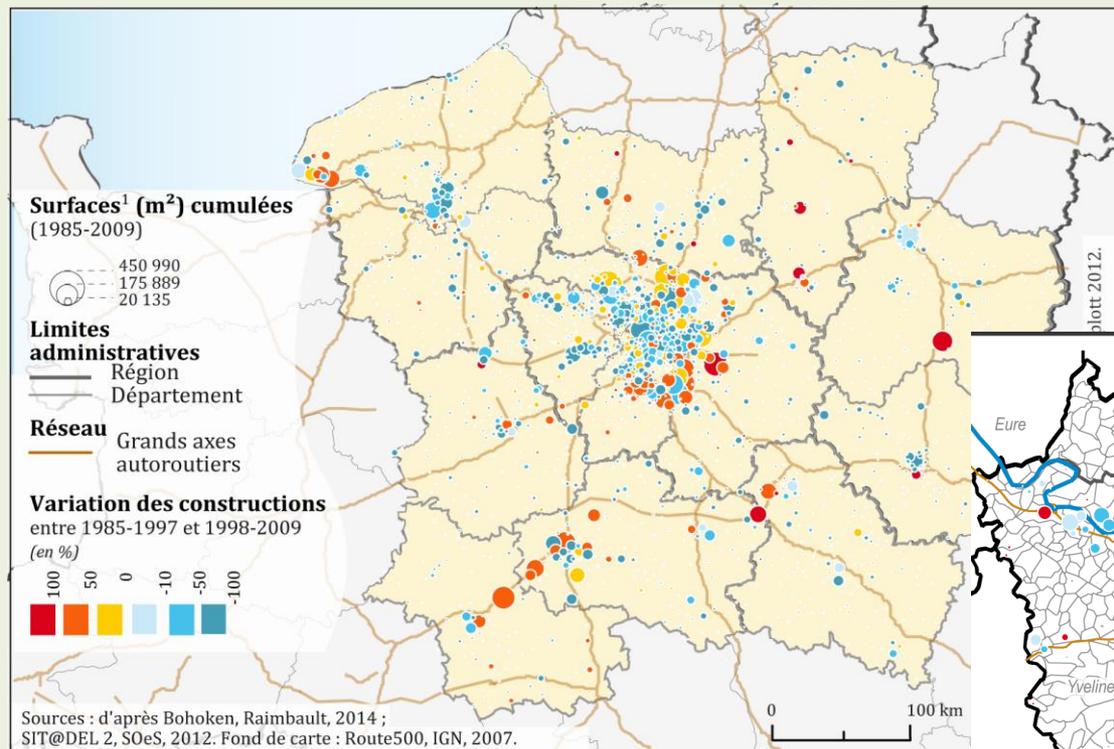
1. Quelles coalitions/régimes urbains ?

- Nouveaux espaces logistiques et politiques locales
 - Réception des implantations logistiques par les collectivités locales périurbaines → Petites mais nombreuses politiques publiques
- *Transposer l'urban political economy aux villes européennes ?*
 - Privatisation : la ville néolibérale (Brenner & Theodore, 2002) / post-démocratique/post-politique (Swyngedouw, 2011 ; MacLeod, 2011) ?
 - *Growth coalitions* (Logan & Molotch, 1987), *urban (development) regimes* (Stone, 1989), *urban privatism* (Barnevok & Rich, 1989) ?
 - Harding, 1997 ; Le Galès, 1995 : les spécificités politiques et sociales des villes (centres) européennes
- *Le cas du périurbain/ des périphéries (cf. Phelps, 2006, 2012)*
 - Le périurbain français : autonomie locale et fiscale ; - politique / capacités publiques ; + croissance
 - Périurbanisation logistique : développement économique local
 - Financiarisation de l'immobilier logistique → firmes de l'immobilier / gouvernements locaux

2. La périurbanisation logistique

- Etalement et concentration logistique dans les grandes périphéries

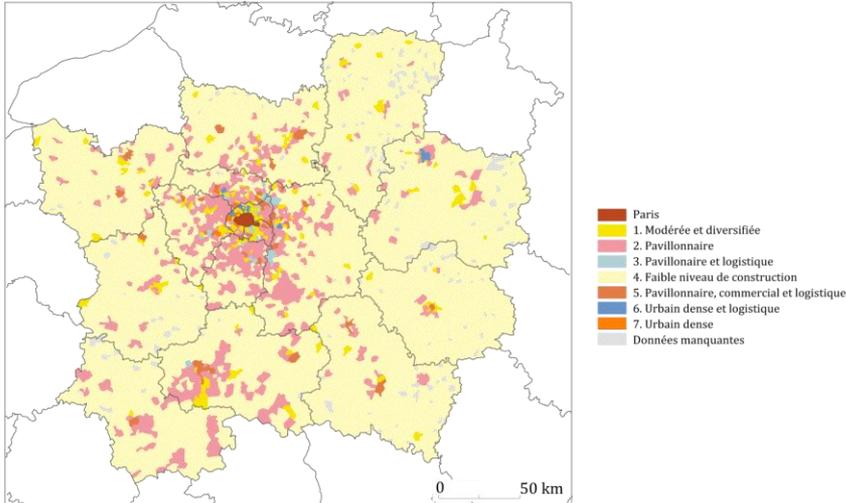
- De la banlieue rouge...
- ... aux pôles de grandes périphéries spécialisées dans la logistique



2. La périurbanisation logistique

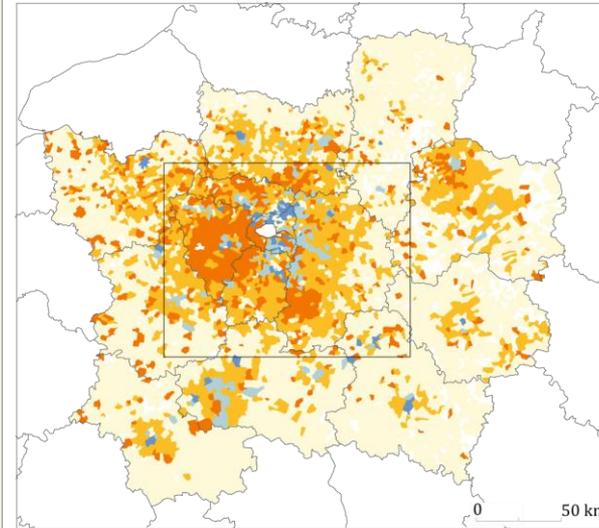
- Les premiers territoires logistiques : prolonger la couronne industrielle
 - Développement logistique = développement urbain + banlieue rouge

Typologie des communes selon leur profil de construction : 1985-1997
(92,0 % des communes)



Nicolas Rambault, Université Paris-Est, IPSTTAR, Splott 2014.

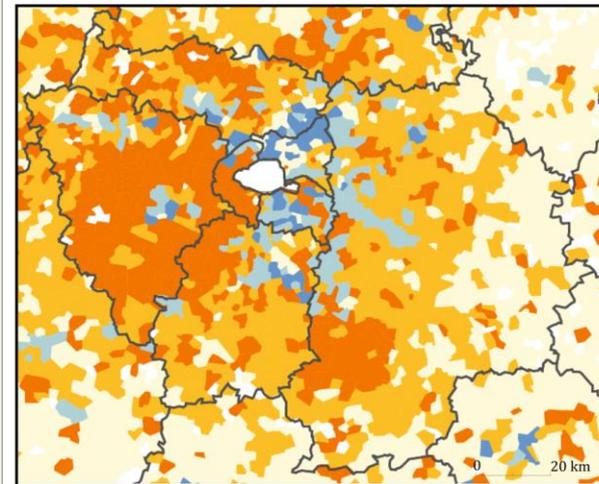
Bassin parisien



Profil social des communes
(69,32% des communes)

- Logistique et populaire
- Logistique et intermédiaire
- Peu logistique et populaire
- Peu logistique et intermédiaire
- Peu logistique supérieure
- Absence d'information

Île-de-France

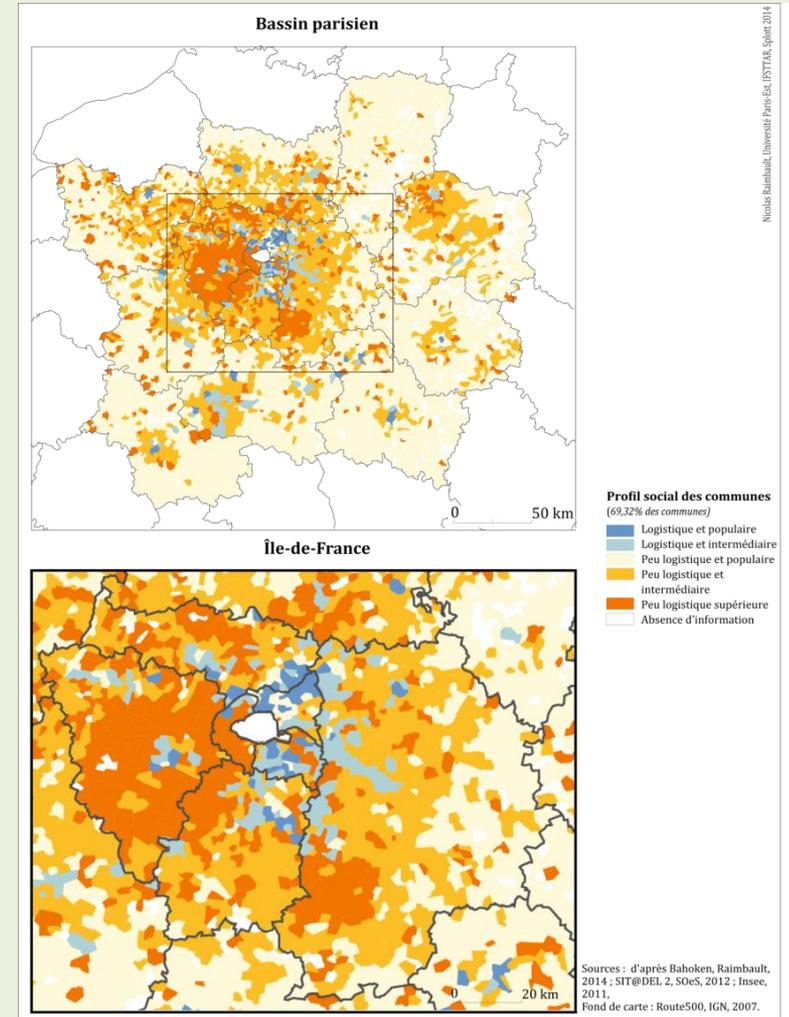
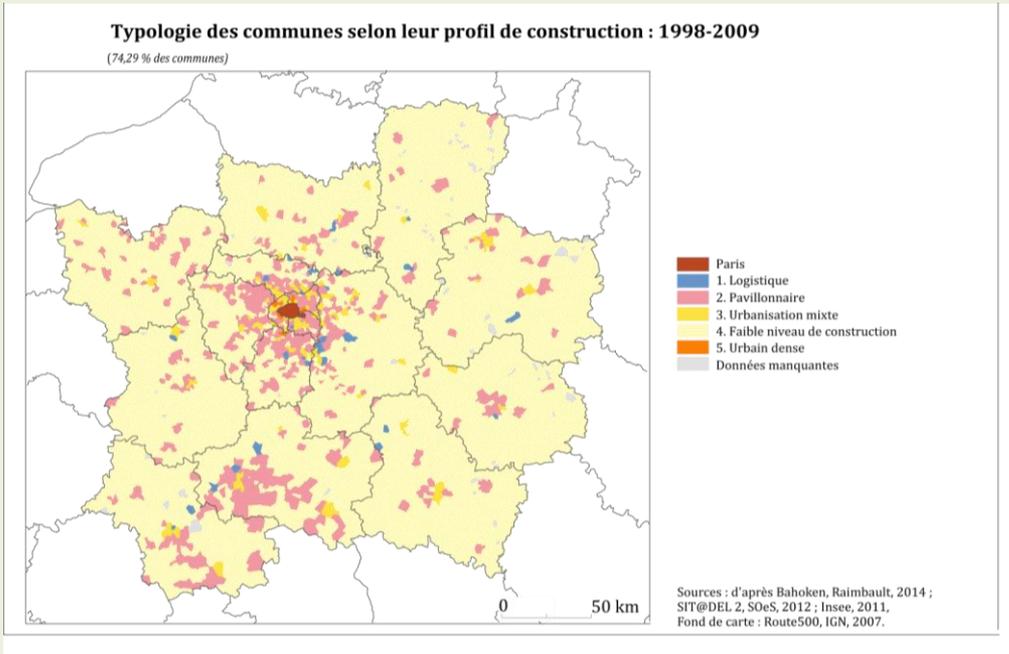


Sources : d'après Bahoken, Rambault, 2014 ; SIT@DEL 2, SOeS, 2012 ; Insee, 2011.
Fond de carte : Route500, IGN, 2007.

Profil des communes	Couleur politique des communes				
	Communiste	Vert	Socialiste et app.	Droite	Sans étiquette
Industriolo-logistique	39,1	0,0	33,7	20,6	6,5
Nouveaux territoires logistiques	9,8	0,4	18,8	45,5	25,4

2. La périurbanisation logistique

- Nouveaux pôles logistiques périurbains : un aperçu des territoires ouvriers contemporains
 - Concentration logistique dans de petites communes spécialisées



Profil des communes	Couleur politique des communes				
	Communiste	Vert	Socialiste et app.	Droite	Sans étiquette
Industrialo-logistique	39,1	0,0	33,7	20,6	6,5
Nouveaux territoires logistiques	9,8	0,4	18,8	45,5	25,4

3. Financiarisation et privatisation

- Financiarisation de l'immobilier logistique
 - Un marché récent : fin des années 1990
 - Des spécialistes internationaux : développeurs et investisseurs immobiliers logistiques

Firmes	Nationalité	Type	Patrimoine (possédé ou géré) Monde (G€)	Patrimoine (possédé ou géré) Europe (G€)	Patrimoine (possédé ou géré) logistique (G€)	Patrimoine (possédé ou géré) logistique en m ²
Prologis	Etats-Unis	Développeur-Gestionnaire de fonds	47	Non connu	47	55 700 000
Goodman	Australie	Développeur-Gestionnaire de fonds	16,2	4,4	16,2	14 000 000
Segro	Royaume-Uni	Développeur-Gestionnaire de fonds	6,6	Non connu	5,5	Non connu
Blackstone	Etats-Unis	Investisseur	42	Non connu	France : 0,203	Europe : 2 500 000
GE Real Estate	Etats-Unis	Investisseur	55	12,6	2,8	Non connu
Axa Reim	France	Gestionnaire de fonds	42	42	2,5	Non connu
AEW Europe	France	Gestionnaire de fonds	36	18,6	2	1 600 000
Deka	Allemagne	Investisseur	23	23	1,4	Non connu
Foncière Europe Logistique (Foncière des régions)	France	Foncière (SIIC)	1,1	1,1	1,1	1 776 000
WDP	Belgique	Développeur - Investisseur	0,9	0,9	0,9	1 333 000
Proudreed	Royaume-Uni	Foncière	2	2	0,8	Non connu
Argan	France	Développeur - Investisseur	0,8	0,8	0,8	1 250 000
Vailog	Italie	Développeur - Investisseur	0,5	0,5	0,5	1 000 000

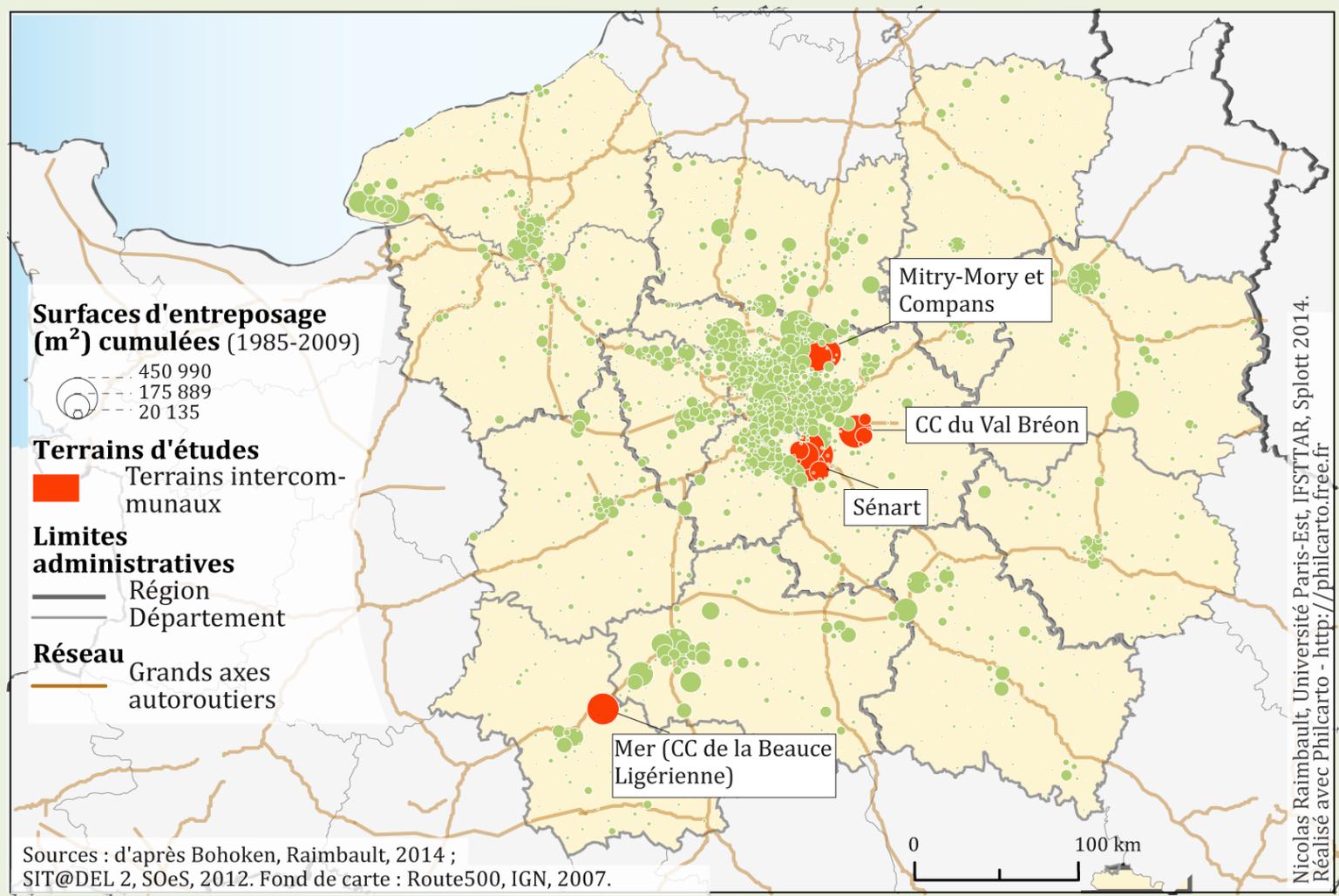
3. Financiarisation et privatisation

- Financiarisation de l'immobilier logistique
 - Produit : le parc logistique privé → intégration de la chaîne immobilière → privatisation de l'aménagement et de la gestion des zones d'activités & politisation



3. Financiarisation et privatisation

- Etudes de cas : des modes de gouvernance locaux = coalitions communes/intercommunalités et développeurs-investisseurs immobiliers



3. Financiarisation et privatisation

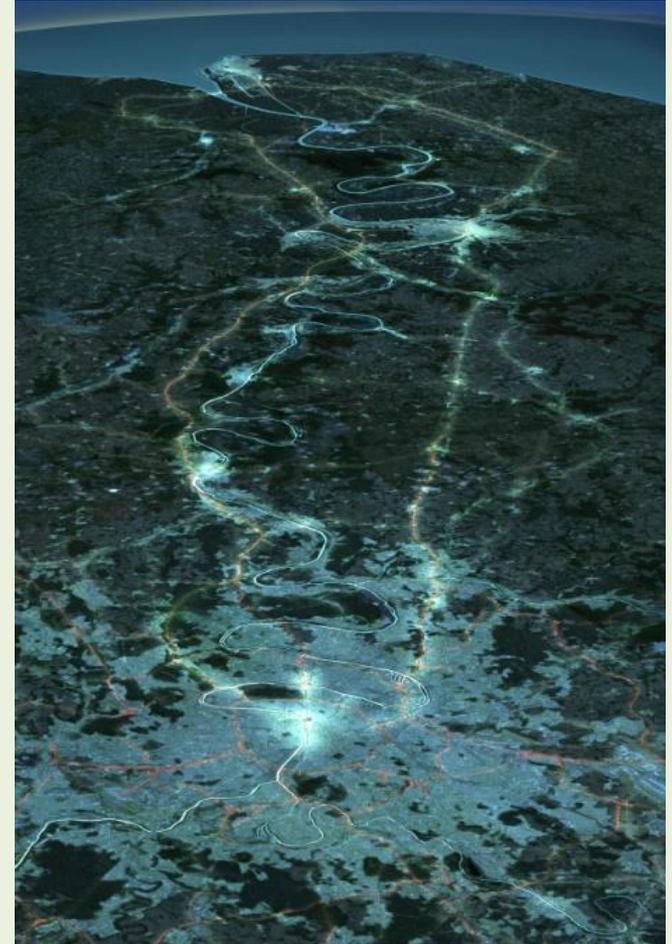
- Val Bréon & Sénart : des régimes (péri-)urbains pour privatiser la production et la gestion des espaces logistiques
 - Val Bréon : le « vide » politique → une coalition pour construire des capacités locales à développer une zones logistique



- Sénart : de l'Etat aménageur au succès politique de Prologis et ses parcs logistiques → "urban privatism" dans la Ville Nouvelle
 - Une demande locale de privatisation de la production spatiale dans le périurbain → périurbanisation logistique
 - La logistique devient une « boîte noire » pour les gouvernements locaux

Conclusion

- Privatisation de la production des espaces logistiques : périurbanisation logistique + financiarisation + politiques péri-urbaines.
 - Les grandes périphéries urbaines : des territoires favorables à l'émergence de coalitions public-privé (+/- régimes de développement urbain) dominées par les acteurs, les enjeux et les mécanismes du marché de l'immobilier logistique dans le contexte de la financiarisation de l'immobilier d'entreprise
 - Libéral (« laisser-faire ») : discontinuités de gouvernance > Néolibéral
 - Agenda métropolitain, accentuation de ces discontinuités : axe Seine et CDT



Conclusion

- Les mutations des territoires ouvriers
 - Nouveaux secteurs → nouveaux territoires : emplois et résidences

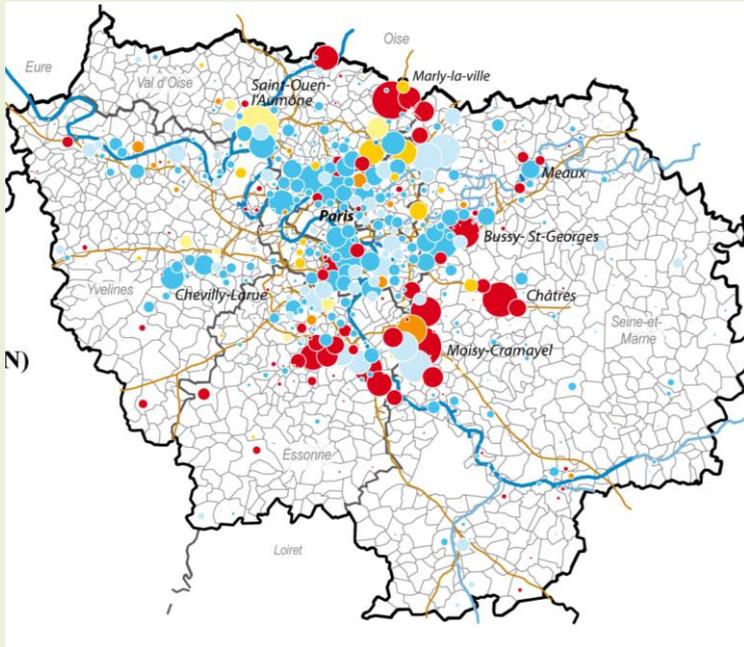
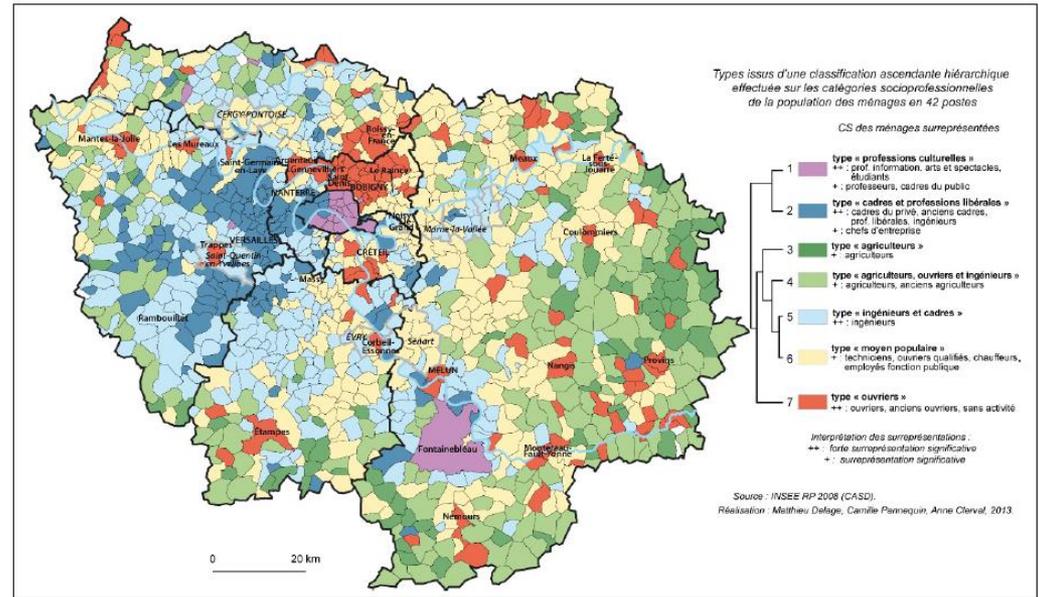


Figure 3. Les communes d'Île-de-France selon le profil social de la population des ménages en 2008



- Ces territoires ouvriers sont gouvernés par des gouvernements locaux sans capacités
- Comment les territoires ouvriers sont-ils produits et gouvernés ? Une autre perspective sur les ségrégations urbaines et les inégalités socio-spatiales ?