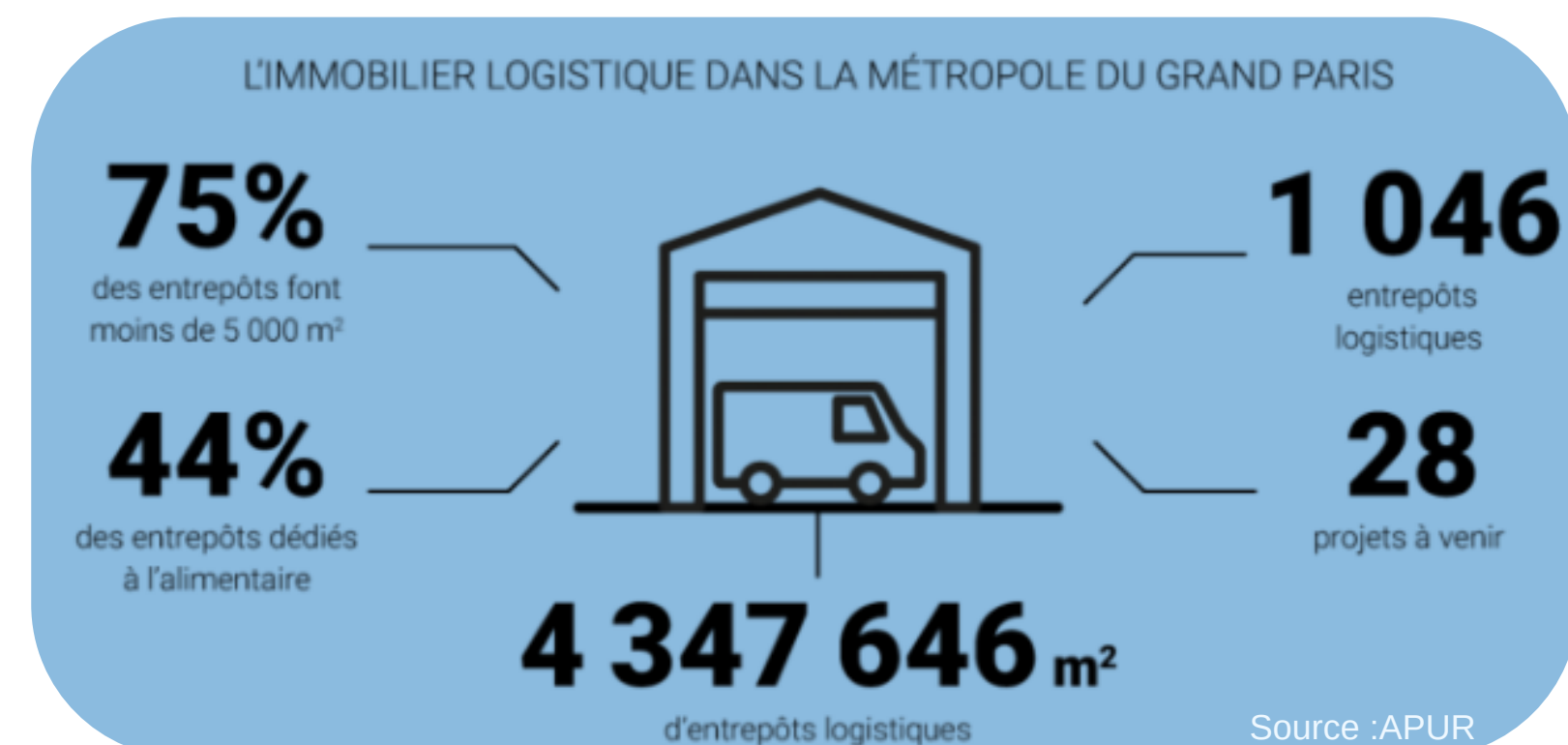


L'IMPACT DU E-COMMERCE SUR L'ESPACE URBAIN

Comment l'essor du e-commerce transforme-t-il l'espace urbain, et comment concilier, dans ce contexte, les besoins croissants en logistique avec les contraintes environnementales et les tensions sur le foncier en milieu urbain ?

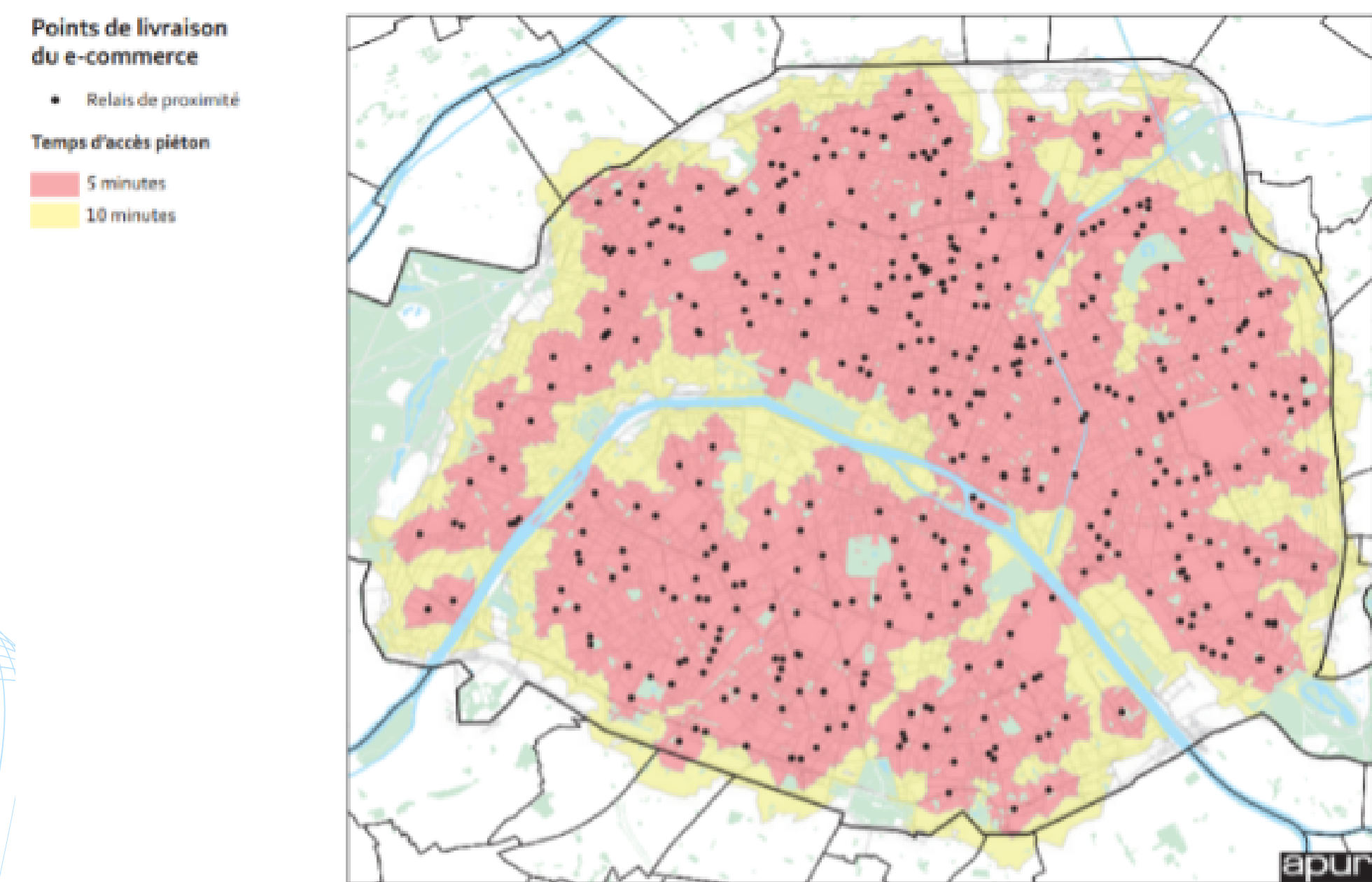
Introduction

Le **e-commerce** désigne un mode de consommation reposant sur la dématérialisation de l'acte d'achat et la reconfiguration des flux de marchandises, d'informations et de mobilités. Il modifie profondément les relations entre les espaces de production, de stockage et de consommation. Il engendre une nouvelle spatialité commerciale, marquée par la montée en puissance des entrepôts, des hubs logistiques, et du transport du dernier kilomètre, avec des effets structurants sur l'organisation et l'usage de l'espace urbain. Dernier maillon d'une chaîne d'approvisionnement en mutation, **la logistique urbaine**, intensifiée par le développement du e-commerce depuis la crise sanitaire, interroge en profondeur les logiques d'organisation et d'aménagement des territoires, exerçant une pression croissante sur le foncier disponible. Alors que nombre de territoires sont déjà fortement artificialisés — avec des zones commerciales et logistiques souvent implantées en périphérie — se pose désormais la question de la réintégration de ces activités dans un tissu urbain déjà « bétonné ». Face à cet enjeu, certaines villes comme Paris adoptent des stratégies volontaristes. La stratégie de logistique urbaine (2021–2022) et le PLU bioclimatique (2024) intègrent des dispositifs de soutien, notamment la création d'espaces de mobilité dédiés à la livraison.



La question du dernier km

Le **dernier km** représente **20 à 50% du coût du transport pour le e-commerce** (selon le Ministère de la transition écologique et solidaire). L'organisation des livraisons s'effectue majoritairement sous forme de tournées, ce qui peut provoquer des problèmes surtout au niveau de la voirie pour les camions à cause de **la congestion routière et du manque d'espaces de stationnements adaptés**. Aussi depuis plusieurs années, des alternatives se développent pour régler cette problématique tels que **les relais de proximité**. Les clients deviennent acteurs des livraisons dans la mesure où ils se déplacent eux-mêmes dans les magasins et créent de surcroît une **éventuelle attraction pour les commerces** qu'ils visitent et est un gain de temps et économique par la massification des flux par les distributeurs.



La carte présente la localisation des points de livraison du e-commerce à Paris, représentés par des relais de proximité. Elle met en évidence une **couverture dense du territoire parisien**, où la quasi-totalité des habitants ou travailleurs bénéficie d'un accès à un point de retrait **en moins de cinq à dix minutes à pied**. Cette forte densité traduit l'intégration croissante du e-commerce dans le tissu urbain et souligne l'adaptation des infrastructures logistiques aux besoins de proximité et de rapidité des consommateurs en milieu urbain.

Bibliographie

Khadija EL MOUDEN - Solène GENTILLEAU- Wissam GUETTARI-
Johan OLLIVIER - Léo RASAMIMANANA

Réglementation de la logistique urbaine à Paris

2006
Adoption du PLU de Paris

- Première réglementation directe sur les activités d'entreposage et commerces :
 - Entreposage : Limitation à 1/3 de la surface d'un commerce.
 - Façades : Obligation de vitrines ouvertes, interdiction des vitrines opaques.
 - Protection commerciale : Limitation des implantations dans les rues protégées.

2021–2022
Application stricte du PLU pour dark stores

- Clarification récente du statut juridique des dark stores.
- Refus systématique des changements de destination en entrepôt dans les rues protégées.
- Procès-verbaux en cas d'installation illégale.
- Direction de l'Urbanisme de Paris plus vigilante.

Années 1990–2000
Premiers jalons de la régulation logistique

- Début d'une prise en compte locale de la logistique urbaine ([Dablanç & Raimbault, 2015]).
- Lois majeures :
 - 1996 : Loi LAURE (Air et utilisation rationnelle de l'énergie).
 - 1999 : Loi LOADDT (Aménagement durable des territoires - loi Voynet).
 - 1999 : Loi RSCI (Coopération intercommunale - loi Chevènement).
 - 2000 : Loi SRU (Solidarité et renouvellement urbains).
- Promotion de la cohérence urbanisme-transport et du développement urbain durable.
- Dimension marchandises longtemps marginalisée malgré ce cadre.

Depuis 2019–2021
Renforcement de la réglementation

- 2019 : Loi LOM (Mobilités) — Obligation d'intégrer les marchandises dans la planification.
- 2021 : Loi Climat et Résilience — Insistance sur la logistique durable.
- Accent mis sur l'intégration systématique des flux de marchandises dans l'urbanisme.

Frise réalisée grâce aux sources suivantes :
ATELIER PARISIEN D'URBANISME (APUR) — Drive piétons, dark kitchens, dark stores : étude sur les nouvelles formes de la distribution alimentaire à Paris, février 2022. /
Dablanç, L. & Raimbault, N. — La logistique urbaine : enjeux et perspectives, 2015.

Les mobilités au coeur de la livraison

Entre la croissance du numérique et des enjeux environnementaux, le e-commerce a refaçonné les modes de distribution et du transport dans la ville :

Une opportunité face aux pollutions urbaines et les îlots de chaleur

Dans les années 2010, la croissance du nombre de **véhicules électriques** s'est accentuée, en particulier dans la logistique du dernier kilomètre. Pour assainir l'image de ce maillon le plus polluant (locaux et globaux), les acteurs ont électrifiés leurs flottes (**Ex:** LaPoste détient une flotte de VUL 100% électrique en 2025), aussi pour répondre aux réglementations en vigueur. Entre la croissance du numérique et des enjeux environnementaux, le e-commerce a refaçonné les modes de distribution et du transport dans la ville :

Profiter des smart-cities et la digitalisation des villes

La fiabilisation de la **couverture numérique** et l'implantation de capteurs en ville permet de connaître les conditions de transports en temps réel (trafic, stationnement...). Grâce aux outils digitaux, les **tournées peuvent être anticipées, optimisées et fluidifiées**. Ce qui enjoint des économies de temps et d'argent.

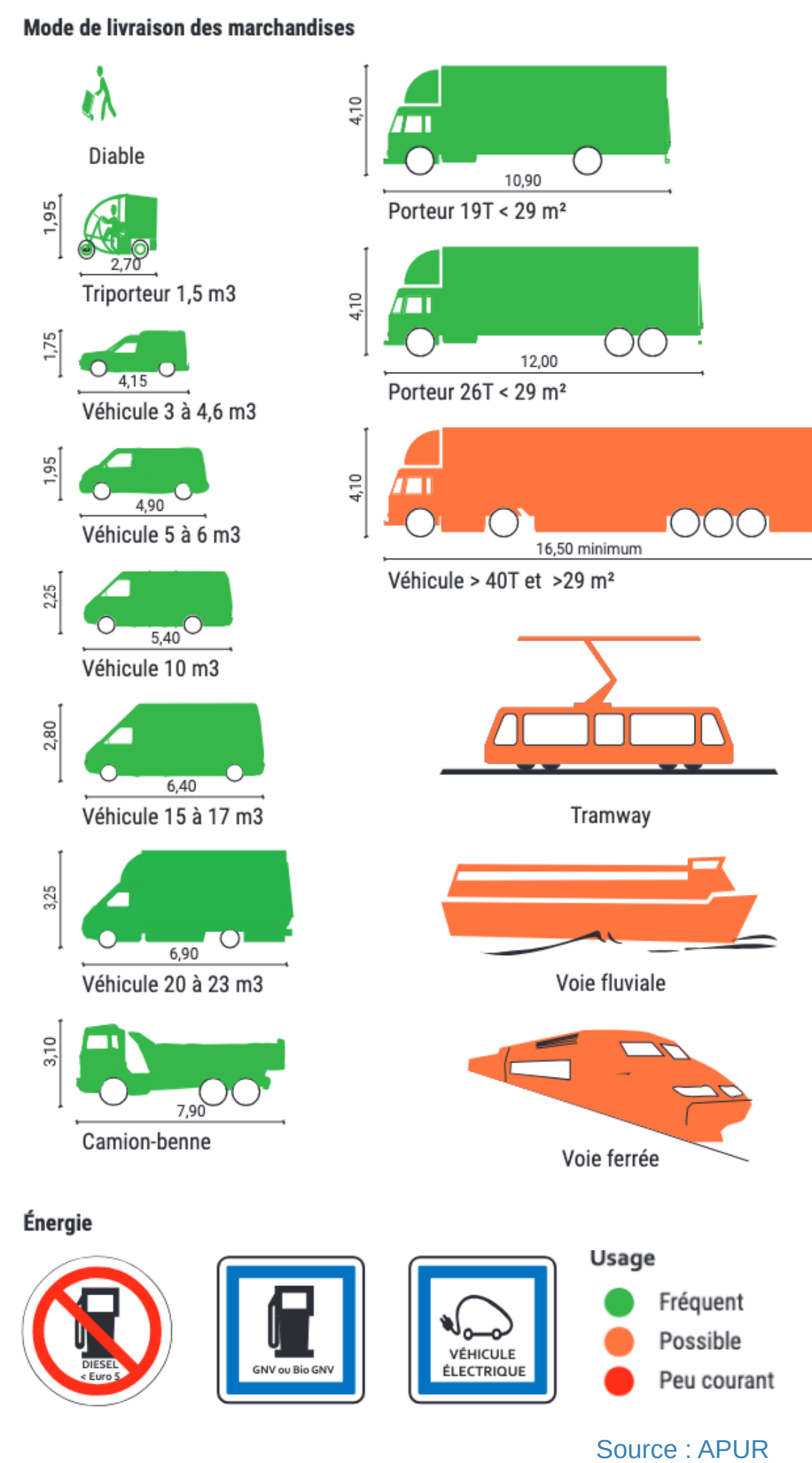
Cohabitation intermodale et gestion de l'espace immobile

La livraison s'est détachée du mode automobile pour se diversifier : cyclo-logistique, retour de la marche. Ils peuvent être complémentaires dans une chaîne logistique, mais doivent partager la route avec les autres usagers. Des questions se posent sur la place du vélo-cargo sur les pistes cyclables ou la route, du fait de sa vitesse et sa dimension. Enfin, la multiplicité des flux nécessite une pluralité de stationnements propres pour ne pas impacter les bus ou encore les piétons (**Ex:** place de stationnement 24h/24h et la vidéo-verbalisation)

Une multitude de possibilité d'innovation pour l'acheminement des marchandises

La livraison s'effectue via de **nombreux modes de transport**, + ou - habituels, selon la ville et ses infrastructures. Alors que les triporteurs et les VUL sont majoritaires, le fluvial et/ ou le tramway (en expérimentation) se présente comme des maillons de la chaîne face à l'augmentation du nombre de colis et du poids transporté.

Du côté du stockage, des lieux comme les centres de bus peuvent être un complément de revenus pour les opérateurs et un point intermédiaire pour les acteurs de la livraison.



Les mutations du commerce urbain face à l'essor du e-commerce

Le click and collect chez Darty illustre l'omnicanaleté : les clients commandent en ligne et récupèrent leurs achats en magasin, fusionnant ainsi le e-commerce et le commerce traditionnel.
Source : magazine En-Contact N°90, février 2016



01

Pour contrer la montée en puissance des **pure players** (entreprises 100 % e-commerce comme Amazon), les commerçants traditionnels développent des stratégies **omnicanales**, en unifiant et centralisant la gestion de leurs différents canaux de distribution (ex : Fnac, Darty, Monoprix).

02

Déclin des commerces traditionnels vulnérables (habillement, culture, électronique) et **repositionnement vers des expériences-client** uniques (test produits, conseils, émotions) pour offrir ce qu'Internet ne peut pas remplacer

03

Le développement du e-commerce impacte la ville par l'apparition de nouvelles **matérialités commerciales** : showrooms, points-relais et casiers connectés. Ces dispositifs réintroduisent une présence physique adaptée aux **nouveaux modes de consommation**.



La présence de lockers Amazon et La Poste dans la gare Montparnasse à Paris est un bon exemple de la façon dont la mobilité et le e-commerce s'adaptent l'un à l'autre.
Source : Auteurs

04

La montée en puissance du e-commerce, notamment dans la logistique du dernier kilomètre, impose une **adaptation rapide des infrastructures urbaines**. Face à cette intensification des flux, **l'innovation logistique** devient essentielle pour garantir une livraison efficace, durable et maîtrisée.

Immobilier logistique : innovation et intégration dans le tissu urbain

Les entrepôts urbains de nouvelle génération constituent un exemple d'innovation logistique pour répondre aux défis du e-commerce. **Les entrepôts verticaux**, expérimentés en Asie, permettent d'optimiser l'espace en milieu urbain, mais leur **déploiement reste limité** par des contraintes techniques, des coûts de construction élevés et des difficultés d'intégration dans l'environnement urbain. Leur acceptation sociale est également un enjeu majeur pour leur généralisation.

L'hôtel logistique : vers un modèle durable et interstitiel

Les hôtels logistiques urbains, réhabilités dans des interstices du tissu urbain, participent à la logique de la smart city en combinant :

- Technologies innovantes
- Accessibilité renforcée
- Gestion optimisée des flux

Pensés comme des nœuds stratégiques, ils fluidifient les livraisons, réduisent les nuisances, et optimisent l'usage du foncier. Ils sont également adaptés aux défis urbains :

- Réutilisation d'espaces existants : anciennes gares, anciens parkings, souvent localisés en sous-sol
- Réduction des nuisances : moins de bruit, meilleure organisation des espaces (vertical : bureaux / horizontal : zones de stockage)
- Localisation stratégique : proximité immédiate du centre-ville + accès direct aux grands axes

Pour rendre les livraisons plus efficaces, et ainsi permettre une fluidification des flux et la multimodalité, ces infrastructures favorisent :

- Différenciation des modes de transport (cyclologistique, ferroviaire)
- Développement des modes décarbonés
- Position stratégique indispensable pour la réussite de ces solutions

La logistique interstitielle devient essentielle : elle optimise l'espace rare et permet une logistique durable et intégrée. Plus qu'un entrepôt : un espace multifonctionnel

- Cross-docking : centralisation des opérations logistiques (réception, tri, expédition) sans stockage prolongé
- Mutualisation : accueil d'activités tertiaires et d'entreprises sur un même site
- Optimisation économique : réduction des coûts d'installation, facilité d'accès au foncier urbain

Les acteurs comme Segro développent des hôtels logistiques flexibles, en proposant :

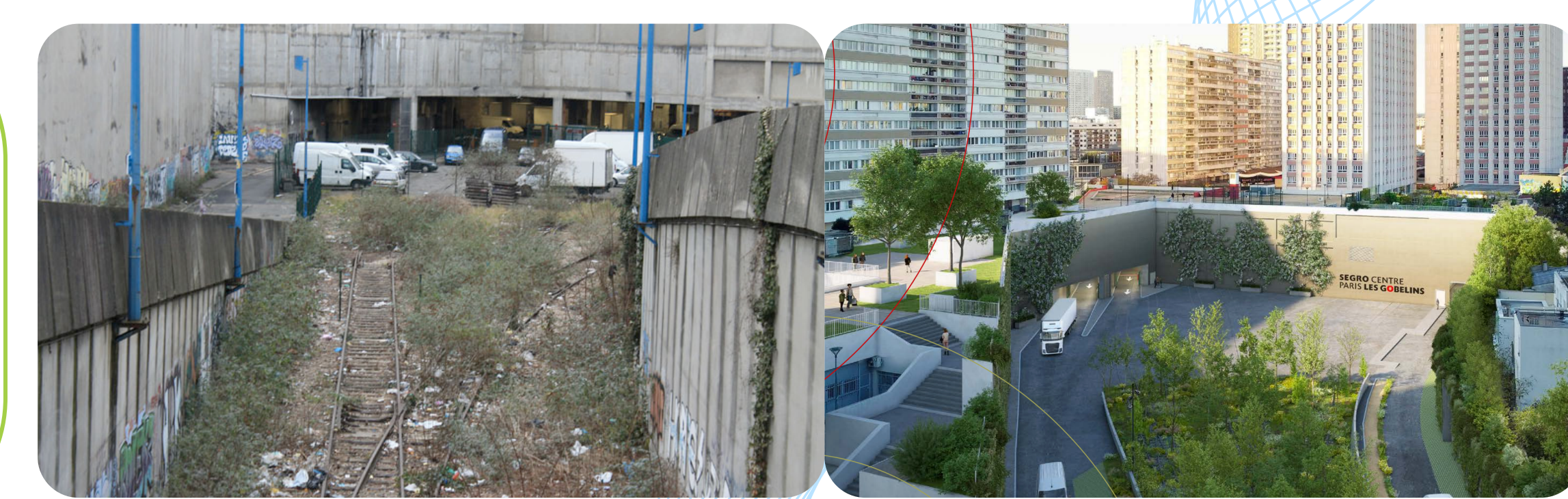
- Cellules d'entrepôts modulables
- Bureaux adaptés
- Services logistiques sur mesure

Cette adaptabilité répond à la diversité des flux et des temporalités urbaines.

Ces infrastructures sont des leviers concrets pour :

- Réduire l'empreinte carbone
- Désengorger les centres-villes
- Limiter l'artificialisation des sols en valorisant l'existant
- Améliorer la qualité de l'air

Intégrés dans des politiques durables, les hôtels logistiques deviennent un pilier de la transition environnementale en milieu urbain.



Hôtel logistique urbain SEGRO, ancienne gare des Gobelins, sous la dalle des Olympiades, Paris 13e arr
Sources : brèves-histoire.fr / segro.com

