

IMMOBILIER LOGISTIQUE

Vers des entrepôts verts ?

Depuis quelques temps, les promoteurs immobiliers spécialisés en logistique mettent l'accent sur la nécessité de s'inscrire dans une démarche de développement durable. Prologis a beaucoup communiqué sur le sujet et Gazeley fait de la protection de l'environnement une véritable profession de foi. Cet engouement préfigure-t-il une nouvelle génération d'entrepôts ?

S'agit-il d'une véritable prise de conscience citoyenne ou d'un discours purement marketing destiné à enjoliver une réalité toute différente ?

48

Dans l'esprit du grand public, la logistique est souvent assimilée à des nuisances occasionnées par des camions de marchandises, qui non seulement polluent et encombrant nos belles routes de France, mais en plus, déchargent leurs cargaisons dans des entrepôts gigantesques qui entachent la pureté des paysages. On ne rappellera jamais assez que chaque objet qui nous entoure a été, à un moment où à un autre, transporté par camion et qu'il a transité par un ou plusieurs entrepôts. Dès lors, la question qui se pose est de

savoir si l'on peut concilier ce qui paraît presque inconciliable : la logistique et l'environnement.

Une question de moyen... et de priorité

Pour Tina Payet, Directeur du développement de Gazeley en France, il n'y a pas de contradiction. Seulement une question de moyens : « Très tôt Gazeley s'est positionné comme un



Tina Payet,
Directeur du développement
de Gazeley en France

acteur respectueux de l'environnement. C'est même cet engagement qui m'a décidé à rejoindre l'entreprise ». En effet, le concept Magna Park, initié par la filiale immobilière de Walmart, à de quoi faire rêver. Fini les plates-formes hideuses, érigées en bordure des grandes zones urbaines. Désormais la logistique s'insinue dans le paysage jusqu'à nous dissimuler son existence : « En fait,

reprend Tina Payet, la stratégie de Magna Park est de s'installer sur les grands axes de communication et de créer des lieux de vie, en harmonie avec le cadre naturel. » Mais ces préoccupations écologiques, déjà prises en compte en Grande-Bretagne, correspondent-elles à une demande des utilisateurs français ?

Pour François Rispe, Directeur général France d'Eurinpro, ce qui compte



François Rispe,
Directeur général
d'Eurinpro France

avant toute chose, c'est la capacité à répondre très vite à une demande : « Eurinpro n'est pas dans une logique de parc d'activités, mais davantage dans une réponse à un besoin précis. Or, en France la première des difficultés réside dans les autorisations administratives, particulièrement longues et difficiles à obtenir. En Allemagne, un permis de construire s'obtient en 3 semaines. Ici, c'est plutôt 18 mois ! Bien sûr l'environnement c'est important ; mais il serait davantage pris en compte si les logisticiens pouvaient être soulagés de certaines contraintes lourdes et pénalisantes ».

Commencer par la multimodalité

Dans un contexte où l'énergie fossile se raréfie, il n'est pas interdit de penser que des arguments économiques

Chanteloup, un parc 100 % écologique

Elaboré dans le cadre d'une démarche HQE (Haute Qualité Environnementale), le parc Prologis de Chanteloup s'inscrit dans une démarche de développement durable qui va au-delà des contraintes purement environnementales. Trois principes s'en dégagent :



Entrepôt
loué par LU
à Prologis - ZAC
Chanteloup -
Moissy
Cramayel (77)

1. L'environnement

- ◆ Analyse de l'environnement du site pour préserver les énergies naturelles
- ◆ Cadre verdoyant
- ◆ Installation de 20.000 m² de cellules photovoltaïques sur le toit d'un bâtiment
- ◆ Gestion des déchets

2. Le Social

- ◆ Mise en place d'une navette RER
- ◆ Restaurant interentreprises
- ◆ Agence de voyages
- ◆ Agence de travail temporaire
- ◆ Crèche avec capacité de 30 à 40 places

3. Le volet économique

- ◆ Fidélisation des salariés des entreprises installées sur le site

plaideront en faveur de choix écologiques. C'est du moins ce qu'estime le DG d'Eurinpro qui anticipe des conséquences directes sur la façon de concevoir les entrepôts. « La question du transport de marchandises se pose avec acuité. La route commence à être saturée et le gasoil est de plus en plus cher. C'est pourquoi les logisticiens s'orientent vers les entrepôts multimo-

daux. Mais les infrastructures ferroviaires sont telles qu'on imagine mal que le rail puisse représenter une alternative crédible à la route dans les prochaines années. En revanche, l'entrepôt « embranché mer » correspond à une nouvelle demande de la part de sociétés qui importent d'Asie par voies maritimes ».

Une vision que partage Laurent

Sabatucci d'Entrepôt On Line, le spécialiste de l'immobilier logistique sur le net : « *Le début du développement durable en logistique, c'est la multimodalité ! La plupart de nos clients veulent être embranchés fer ou fluvial, même s'ils n'utilisent pas dans l'imédiat ces modes de transport. C'est souvent une posture de principe, ou encore un moyen d'anticiper les évolutions à venir. J'ajouterais que le développement durable intègre beaucoup d'éléments, et qu'il n'existe pas véritablement de label dans l'immobilier* ».

Concilier écologie et pragmatisme

C'est peut être cette absence de référentiel qui a poussé GSE à lancer un nouveau concept baptisé tout simplement « Optima designed by GSE ». Le contractant général décline ce label autour d'une dizaine d'innovations au nombre desquelles on trouve la trame, la hauteur et la structure du bâtiment, les abris de quai, la gestion des eaux pluviales, la lumière et... ce qui peut paraître étonnant : la réduction des délais. Michel Hugues, Vice-président de GSE s'en explique : « *Nous marions les matériaux avec l'utilisation (par exemple) de charpentes mixtes (bois/béton). Nous utilisons des panneaux solaires pour fournir l'eau chaude. Nous étudions un système d'épuration naturelle des eaux de ruissellement des voiries, grâce à des bassins plantés de roseaux. Mais toutes ces innovations ne nous empêchent pas d'être meilleurs en terme de rapidité d'exécution : le projet est déjà conçu. Il suffit d'adapter ses dimensions aux besoins du logisticien. Comme les composants du bâtiment sont préfabriqués, le chantier n'est qu'un lieu d'assemblage à forte valeur ajoutée. Aujourd'hui le délai de construction d'un entrepôt de 24.000 m² n'est plus que de 14 semaines. L'objectif de GSE est de ramener ce délais à 12 semaines* ». Loin d'être un vœu pieux, le concept Optima est déjà mis en œuvre, tout au moins en partie, dans plusieurs projets : « *Nous avons récemment réalisé un bâtiment*



Michel Hugues,
Vice-président de GSE

mental appelé « Big roof Scheme » qui prévoit une toiture géante de (350.000 m² à 570.000 m²) selon les cas. Outre sa taille exceptionnelle, cette toiture serait entièrement végétalisée et truffée de panneaux solaires. Ce projet avant-gardiste a été réalisé grâce à la collaboration d'une équipe pluridisciplinaire dirigée par Gazeley et incluant le cabinet d'architecte William McDonough & Partners.

Le premier schéma représente un abri végétalisé de 550.000 m² avec une charpente en lamellé collé et de larges sources lumineuses zénithales.

Le deuxième concept est un abri



Ce projet avant-gardiste a été réalisé grâce à la collaboration d'une équipe pluridisciplinaire dirigée par Gazeley et incluant le cabinet d'architecte William McDonough & Partners



de 42.000 m² divisé en 7 cellules pour Prologis à Macon, poursuit Michel Hugues. Cette réalisation reprend la plupart de nos principes et je suis convaincu que ce type de modèle préfigure ce que seront les plateformes de demain. »

Le parc logistique du futur

Et pour Gazeley, l'avenir commence dès aujourd'hui. A telle enseigne que l'entreprise est déjà à l'étude d'un futur parc environne-

formé de caténaires tendant une toile géotextile végétalisée. Sur ces deux illustrations, la toiture végétale favorise une absorption des eaux et limite le ruissellement. Elle procure, selon Gazeley, une excellente isolation thermique et acoustique. Des cellules photovoltaïques alimentent le bâtiment en énergie. Celui-ci est enterré pour mieux se fondre dans le paysage. Sous la toiture, les divisions entre locataires/utilisateurs seront amovibles, donnant toute

flexibilité et évitant ainsi la création de friches industrielles.

Oui... mais combien ça coûte ?

Cette vision très futuriste de l'avenir fait rêver. Naturellement, même si les promoteurs souhaitent les minimiser, de telles réalisations génèrent des surcoûts en contradiction avec une volonté constante de maîtriser les dépenses d'entreposage et de transport. « Pas du tout ! », s'insurge Michel Hugues, vice-président de GSE, qui estime que la prise en compte des éléments écologiques contenus dans Optima entraîne une réduction des coûts de l'ordre de 15 à 20 %. Même analyse pour Tina Payet qui considère, chiffres à l'appui, que les investissements écologiques peuvent être rapidement rentables : « Gazeley a lancé sa première plateforme écologique « Turbine » fin 2004, à Bedford, au nord de Londres. Le bâtiment, réalisé pour la chaîne de supermarchés britanniques Woolworths, est équipé d'éoliennes, de panneaux solaires, de cellules photovoltaïques, de récupérateurs d'eau et de larges espaces verts. Et bien grâce à cela, 45 % de l'eau est économisée et la réduction de CO₂ est sensible ».

Laurent Sabatucci considère pour sa part, que la prise en compte de l'environnement génère une augmentation



Laurent Sabatucci, d'Entrepôt On Line

de prix qui peut varier de 1 à 2 euros au mètre carré, soit un surcoût de l'ordre de 4 à 5 % au niveau du loyer annuel. « Mais nos clients le savent et l'intègrent dans leur démarche. C'est le cas du groupe PPR et de ses filiales, qui met un point d'honneur à respecter des règles bien précises en matière d'isolation thermique, de rejet de CO₂, d'autonomie énergétique, d'espaces verts... Et d'ailleurs PPR n'est pas un cas unique. Depuis un an, nous enregistrons une demande de plus en plus forte de la part de nos clients. Rien qu'au cours des derniers mois, nous avons signé trois dossiers de plus de 30.000 m² qui intégraient le développement durable ». Une notion qui va

s'imposer progressivement, d'autant que, comme le souligne Laurent Sabatucci, « dans « développement durable », il y a « développement » : il faut bien comprendre que l'on n'est plus dans l'idéologie, mais dans l'économie. Le développement durable est une approche globale qui vise à concilier l'intérêt des générations futures avec le développement économique. A cet égard, il est clair qu'aujourd'hui un entrepôt respectueux de l'environnement se vendra mieux et se louera mieux ».

A débattre !

On le voit, l'immobilier logistique est donc en train d'accomplir une mutation qui ne peut plus faire l'impasse sur la notion de développement durable. Les promoteurs affineront leurs offres et renforceront leur communication autour de ces sujets. Côté industriel, le management environnemental inspiré de la norme ISO 14001 conduira les logisticiens à un plus grand discernement dans le choix de leurs prestataires immobiliers. « Sans doute, répond Jérôme Libeskind, directeur commercial de Sogaris. Sauf que pour moi le développement durable commence par la localisation des plates-formes : plus les entrepôts sont éloignés des villes, plus il y a de camions sur les routes. Je n'ai rien contre ceux qui posent des panneaux solaires sur les toits de leurs entrepôts, mais j'estime que l'urgence est de réduire la pollution en zone urbaine et sur les axes routiers. On peut construire un magnifique HQE, ça ne changera pas grand-chose aux nuisances s'il est situé loin des bassins de consommation. La politique de Sogaris est de se rapprocher le plus possible des consommateurs pour favoriser la circulation en villes avec des véhicules plus petits et moins polluants. » Une position tranchée qui s'inscrit dans une démarche d'aménagement du territoire et prouve, s'il en était encore besoin, que le débat est loin d'être clos.

Jean-Philippe Guillaume

Charte de bonnes pratiques

Le 28 juin dernier, Bertrand Delanoé a signé avec les professionnels du transport (dont Sogaris fait partie) une « charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris » qui vise à favoriser l'utilisation de modes durables (fer, fleuve, véhicules propres) pour la logistique dans Paris. Dans ce cadre, et pour faciliter l'entrée ou la sortie des marchandises par la voie ferroviaire, Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et la ville de Paris, se sont engagés réciproquement à préserver les espaces dont la vocation est d'accueillir de la logistique ferroviaire, sur les terrains dont ils sont propriétaires. Aujourd'hui, sur les 32 millions de tonnes de marchandises qui arrivent chaque année à Paris, seul 1 million est acheminé par le fer.