

Immobilier logistique : des atouts pour convaincre les élus



Souvent décrié par les élus locaux et certains mouvements associatifs, l'immobilier logistique est pourtant au cœur des activités de la Supply Chain. Relais important de l'activité industrielle, maillon indispensable de la distribution spécialisée ou de la grande distribution, ce secteur participe à l'essor économique en créant de la richesse et des emplois. Par ailleurs, d'importants efforts ont été déployés par les professionnels pour revaloriser ce secteur. Sont-ils suffisants ? L'immobilier logistique est-il reconnu à sa juste valeur ? Supply Chain Magazine a réuni le 13 juin dernier les principaux acteurs du marché qui ont abordé ces questions avec passion au cours d'une intense matinée d'échanges et de débats.

FOCUS AU CŒUR DE L'ÉCO-SYSTÈME LOGISTIQUE



NEURONE : DE 50 000 À 100 000 CONNEXIONS

maîtrise des flux

Optimisez vos flux logistiques inter-entrepôts !

Nos solutions WMS sont entièrement adaptées à une organisation multi-sites : équilibrage des niveaux de stocks, transport, traçabilité de la chaîne logistique... Quelle que soit la complexité de votre structure, **a-SIS** vous permet de garantir un taux de service optimal à vos clients.



Révélez votre efficacité logistique !

Les participants

L'immobilier logistique a connu ces deux dernières années des records historiques avec un volume de transactions rarement égalé. Mais en ce milieu d'année 2008, Luc Chandelon de la société Atis Real constate une légère baisse de la demande enregistrée (-8 % par rapport aux mois précédents). Le cabinet estime que le volume d'activité devrait être sensiblement comparable à 2005, qui a plutôt été une bonne année. Didier Malherbe de CBRE enregistre pour sa part une légère progression depuis le début de l'année, tout en observant une forte baisse des transactions en région parisienne, notamment pour les entrepôts de plus de 10.000 m². Autre tendance relevée par CBRE : un rallongement très net des délais de commercialisation qui pourrait être lié aux incertitudes économiques. Après que chacun se soit exprimé sur le sujet, Laurent Sabatucci observe avec satisfaction la bonne tenue du marché, même si l'on assiste ici ou là à de légères régressions : « *Des statistiques sur un échantillon aussi réduit n'ont aucun sens !* », s'insurge le PDG d'EOL en faisant observer qu'une seule transaction dans une région peut influencer de manière significative les pourcentages. « *Il est vrai que les prises de décision sont assez longues, mais on ne sent pas réellement les effets de crise* », poursuit-il.

Les investisseurs et les constructeurs ont le moral au beau fixe

Si les sociétés de conseil affichent un optimisme modéré, les constructeurs conservent un moral au beau fixe.

Patrick CANAC (ABCD)

Abcd est une jeune société qui a 3 ans d'existence. Nous avons déjà construit depuis sa création 500.000 m² de bâtiments logistiques, et nous en avons à peu près autant dans les cartons. Nous avons réalisé 110 M€ de chiffre d'affaires en 2007, et la prévision 2008 est de l'ordre de 160/ 170 M€. L'effectif est aujourd'hui de 35 personnes.



©DR

Didier Malherbe (CBRE)

CBRE est une société américaine de conseil en immobilier logistique qui compte 25.000 personnes dans le monde, dont les 2/3 aux Etats-Unis. Nous sommes 750 sur le marché français. Je suis personnellement en charge des métiers industrie, logistique ainsi que montage et développement. Concernant l'activité logistique, c'est une cinquantaine de personnes qui ne travaillent que sur ces produits, dont une quinzaine de collaborateurs qui interviennent sur les entrepôts de plus de 10.000 m².



©DR

François RISPE (AMB)

AMB est un groupe d'origine américaine coté à la bourse de New York. Notre métier est d'être à la fois promoteur, investisseur et gestionnaire de nos immeubles. Nous sommes propriétaires de 14 millions de m² de surfaces logistiques dans le monde entier. Nous sommes encore relativement modestes en Europe avec 1 million de m² dont 400.000 m² en France et 300.000 m² en cours de développement. Notre particularité est de développer la logistique en milieu portuaire et aéroportuaire.



©DR

Didier Terrier (DTZ)

DTZ est une société internationale cotée à la bourse de Londres. Nous sommes spécialisés en conseil en immobilier d'entreprise. Nous sommes un peu plus de 13.000 collaborateurs, dont 450 en France avec une équipe de 6 personnes dédiée à l'immobilier logistique. Cette activité a démarré en 1998 sur l'Isle d'Abeau près de Lyon.



©DR

Laurent Sabatucci (EOL)

Nous sommes une société de moins en moins jeune (8 ans déjà !). Nous sommes spécialisés en logistique. Nous montons des opérations et les commercialisons à travers 6 bureaux en France et à l'étranger au Maroc et bientôt en Italie.



©DR

Les participants



Jérôme Libeskind (Sogaris)

Sogaris est une société d'économie mixte qui existe depuis 40 ans et dont le métier est d'être développeur-investisseur en immobilier logistique. Avec deux particularités : nous sommes également prestataires logistique et nous avons un axe majeur de développement qui est la distribution urbaine de marchandises dans les grandes agglomérations en France et en Europe. Nous avons des projets dans ce domaine à Bruxelles et au Luxembourg.

©DR



Jean-François Mounic (Goodman)

J'ai en charge les activités logistiques de Goodman. Ce groupe représente 23 milliards d'actifs dans le monde dont 700.000 m² de surfaces d'entrepôts en France. Nous sommes à la fois investisseur, promoteur et gestionnaire de biens.

©DR



Luc Chandelon (Atis Real)

Atis Real est filiale de BNP Paribas Immobilier depuis 3 ans. En ce qui concerne notre organisation, nous avons 23 implantations sur le territoire et ma mission est la coordination logistique, ce qui signifie que je travaille avec ces implantations et nous intensifions notre action en direction des grands logisticiens et des grands donneurs d'ordre.

©DR



Chantal Hermand (Prologis)

J'ai été nommée en tout début d'année Vice-président du développement « clé en main » chez Prologis. Contrairement à d'autres acteurs, nous ne faisons que de l'immobilier logistique. Nous avons développé 40 millions de m² dans le monde. Nous avons fêté nos 10 années de présence en Europe l'année dernière avec 9 millions de m². En France, nous totalisons 2 millions de m². Notre effectif est de 1.500 collaborateurs.

©DR



Charles Bouchon (King Sturge)

King Sturge est une société de conseil en immobilier anglaise. En France, nous sommes une cinquantaine de personnes réparties sur deux bureaux : l'un à Paris, l'autre à Marseille. J'ai en charge de commercialiser des produits logistiques.

©DR

C'est du moins ce qu'affirme Patrick Canac, tout en déplorant que les économistes participent à la morosité ambiante en annonçant les catastrophes à venir : « *Pour ce qui est d'Abcd, nous n'avons jamais eu une telle visibilité en termes de contrats signés. Même si nous restons vigilants en nous adaptant à une demande de plus petite taille et en rendant divisibles des bâtiments, il reste que le marché n'a jamais été aussi porteur. Et rien ne permet d'affirmer aujourd'hui que cette situation devrait s'arrêter prochainement* ». Ce constat est entièrement partagé par Jean-François Mounic de Goodman, qui ne voit aucun signe alarmant. Les raisons de cette bonne santé sont à rechercher dans le rôle toujours plus important que joue la logistique dans les organisations industrielles. Selon plusieurs intervenants, l'implantation de nouvelles plates-formes plus adaptées aux exigences des prestations à valeur ajoutée et le renforcement du rôle des prestataires logistiques sont des éléments qui contribuent à l'essor du secteur.

Encore de belles années à venir

Philippe Rougé de GSE nuance cependant : « *Les seules tensions que rencontrent à présent les contractants généraux concernent nos clients investisseurs sur des taux de rentabilité de leurs projets. A terme, il faudra y réfléchir fortement pour apporter des solutions. Surtout que la législation va plutôt aller vers un renforcement des contraintes et donc vers une augmentation des coûts de construction. Dans un même temps, nous voyons des loyers qui stagnent et une érosion des taux de rentabilité. Dans un tel contexte, il y a un risque de voir apparaître des acteurs low cost qui ne respecteraient pas des standards de qualité* ». François Rispe d'AMB partage cette analyse mais prévoit un réajustement progressif entre les coûts de construction et les prix de

loyer : « *Tous les acteurs sont conscients que l'on ne peut pas faire n'importe quoi à n'importe quel prix !* » Mais pour ce qui est du marché, François Rispe estime que c'est surtout le prix du baril de pétrole qui va conditionner les investissements immobiliers en fonction de l'impact qu'il aura, d'une part sur les prestataires, et d'autre part sur les relocalisations d'entrepôts. L'ensemble des participants semblent partager ce point de vue. Certains ajoutent que la libéralisation des grandes surfaces, l'ouverture de nouvelles zones de chalandise, l'émergence de nouveaux bassins de distribution notamment autour des zones portuaires et aéroportuaires et le renouvellement des bâtiments obsolètes sont autant



d'éléments qui devraient doper le marché de l'immobilier logistique dans les 5 années à venir. Angelika Seekamp de Geovia complète ce tour d'horizon en indiquant qu'en France, les processus d'externalisation sont loin d'être achevés. Les prestataires logistiques devraient constituer un formidable levier de croissance pour l'immobilier dans les années futures. Enfin Jérôme Libeskind de Sogaris note l'apparition de nouveaux marchés (comme le e-commerce), qui entraîne la nécessité d'organiser différemment la distribution, notam-

Suite page 70

Les participants



Philippe Rougé (GSE)

GSE est une société de contractant général d'une trentaine d'années. Son siège est en Avignon. Elle réalise aujourd'hui 450 millions de chiffre d'affaires principalement en logistique. Nous sommes implantés en France, en Europe et en Chine. Notre mission est de concevoir et de réaliser des bâtiments. La logistique représente environ 60 % du chiffre d'affaires. J'ai en charge la direction commerciale de la Business Unit qui s'occupe de la logistique en France.

©DR



Angelika Seekamp (Geovia)

Geovia Logistics est née en 2007. Nous avons actuellement 350.000 m² en développement en France. Notre objectif est d'atteindre 1 million très rapidement. Nous avons mis en service mi-mai notre première plate-forme de 44.000 m² à Soissons. Notre stratégie est d'appliquer le plus possible les principes liés au développement durable.

©DR

Regis Gluzman (Concerto Développement)

Je suis le Directeur commercial de Concerto Développement, filiale du groupe Affine. Concerto possède trois métiers principaux que sont le clé en main, le développement d'opérations en blanc et la réhabilitation de bâtiments anciens, uniquement dans l'immobilier logistique et la messagerie. Nous avons fêté à la fin du mois de juin nos 10 ans. Depuis notre création, nous avons réalisé à peu près 1 million et demi de m² et en 2008, nous avons initié 400.000 m² en Europe puisque nous sommes présents désormais en France, en Espagne, au Portugal, en Suisse et en Belgique. Par ailleurs, nous espérons développer de nouveaux business au Maroc et en Turquie.

©DR



Jean-Marie Guillet (Jones Lang la Salle)

Jones Lang la Salle est un cabinet d'immobilier d'entreprises américain de 25.000 personnes. En France, nous sommes implantés à Paris et Lyon. Ce qui représente 400 personnes. Nous sommes une vingtaine de collaborateurs dédiés à la logistique pure, que ce soit l'investissement, les études, les évaluations et l'agence. Personnellement, je suis en charge de l'agence au niveau national. Celle-ci emploie 8 personnes et représente en moyenne 250.000 m² placés par an.

©DR



ment en milieu urbain, et génère par conséquent de nouveaux besoins en termes d'entrepôts de stockage et de cross-docking.

Ne dites pas à mon maire que je fais de la logistique, il croit que c'est de la post-production

L'immobilier logistique n'a pas toujours bonne presse. Pour certains élus locaux il est souvent synonyme de nuisances et de désagréments. Mais pourtant, il est souvent créateur d'emplois et la perception qu'en ont les collectivités est peut-être en train de changer. « *C'est plus ou moins vrai* », estime Régis Gluzman de Concerto Développement, qui pense que la perception des élus est intimement liée à la conjoncture économique : « *C'est un phénomène de balancier. Quand la conjoncture est très mauvaise et que l'on arrive avec un projet logistique, on est bien accueilli. A contrario, quand la conjoncture est favorable et qu'il y a pléthore de projets, la logistique passe après* ». Aussi, pour convaincre les élus du bien fondé d'un projet logistique à valeur ajoutée, Régis Gluzman a un truc : « *Pour ne pas me heurter à un refus, je ne parle pas de plate-forme logistique mais plutôt de site de post production. Mes interlocuteurs sont en général beaucoup plus réceptifs* ». Si cette subtilité sémantique peut surprendre, il n'en reste pas moins vrai que la logistique est encore assez méconnue et que les collectivités n'en comprennent pas toujours l'utilité : « *Il est clair, souligne Didier Terrier du cabinet DTZ, que les populations n'apprécient pas forcément la logistique. Or comme la préoccupation principale de l'élu... est d'être réélu, on se trouve parfois confronté à des positions de principe.* » Mais est-ce vraiment le cas partout ? N'y a-t-il pas des zones plus hostiles que d'autres ? Charles Bouchon de King Sturge estime que les projets de rénovation ou de réhabilitation sont parfois plus faciles à faire passer que le

Suite page72

Suite de la page 70

développement de nouvelles zones. Chantal Hermand de Prologis considère pour sa part que les réactions d'hostilité correspondent à certains « profils » : « On est souvent mal accueillis dans les territoires vierges ou dans les zones qui ont connu de mauvaises expériences logistiques. Notre rôle, en tant que développeur, c'est de faire de la pédagogie et de prendre le temps de voir les associations, de rencontrer la population et de prendre en compte ses aspirations ».

La vraie contrainte, c'est le transport !

La logistique, qui est devenue au fil des ans une arme stratégique au service de l'industrie et de la distribution ne serait-elle pas reconnue par le grand public ? La réalité, qui fait

population le rôle essentiel qu'elle joue aujourd'hui. La logistique, c'est véritablement le nouveau secteur industriel, l'un des plus importants moteurs de l'économie qui compte désormais 2 à 3 millions d'emplois ». Laurent Sabatucci d'Entrepôt On Line partage le constat, tout en y apportant quelques nuances : « Je pense qu'au sein des collectivités, il existe des gens très bien formés qui connaissent bien les systèmes économiques et qui savent pertinemment que pour distribuer des produits, il faut des plates-formes. Je crois que le problème n'est pas là. La logistique, c'est sympathique, mais le transport et les camions qui roulent partout le sont beaucoup moins ! On parle de logistique mais en réalité, la vraie contrainte c'est le transport ; et nous

certaines collectivités qui ont su prendre des décisions difficiles mais néanmoins responsables. Régis Gluzman partage ce constat tout en indiquant que ces décisions s'accompagnent parfois de contreparties : « Les élus nous demandent de plus en plus de nous engager sur des créations d'emplois. De la même manière, ils exigent très souvent la mise en œuvre de mesures précises et concrètes pour la réduction des nuisances et la protection de l'environnement ». Mais jusqu'où peut s'engager le promoteur immobilier quand le contrat de location est signé par un prestataire logistique ? Laurent Sabatucci est dubitatif : « Au bout de 3 ou 4 ans, si le prestataire perd le contrat, l'élu aura beaucoup de mal à expliquer la présence d'un bâti-



©DR

d'elle un secteur économique, créateur d'emplois et de richesses, serait-elle ignorée ? Patrick Canac, qui évolue dans ce métier depuis près de 20 ans, a perdu ses illusions et manifeste même une certaine irritation : « Personne ne comprend comment fonctionnent les mécanismes économiques ! Tout le monde s' imagine que l'économie fonctionne avec des usines, de la production... Or le monde a considérablement changé depuis 20 ans, et ce qui me surprend, c'est que personne ne sait véritablement comment le produit arrive jusqu'au panier de la ménagère. A cet égard, je pense que la logistique souffre d'un énorme déficit de communication pour faire savoir à la

sommes bien obligés d'admettre que nous sommes souvent dans l'impossibilité de mesurer l'impact en termes de nuisances d'un entrepôt de 30.000 m², voire plus. Personnellement, je comprends cette réticence des élus. Si l'on peut faire des bureaux, autant faire des bureaux ! En termes d'aménagement, la logistique c'est toujours ce qui vient en dernier. Néanmoins je constate que les mentalités évoluent. J'observe par exemple que les élus organisent de plus en plus de concours. Aujourd'hui pour passer il faut présenter un beau projet, et de ce point de vue, je pense qu'ils ont fait un chemin intéressant ». Plusieurs orateurs approuvent ce point de vue et saluent le mérite de

ment vide et l'absence de taxe professionnelle à ses électeurs ». Décidément la politique est un art difficile... et l'immobilier logistique se doit d'en tenir compte.

Des entrepôts toujours plus verts, des loyers toujours plus chers

Pour vaincre les réticences locales, les promoteurs et les concepteurs déploient beaucoup d'efforts : rencontres avec les élus, débats avec les riverains. On explique l'intérêt de la logistique pour la ville et sa région et on s'engage à prendre en compte les contraintes environnementales pour réduire au maximum l'impact d'une telle implantation sur le milieu natu-

rel. Tous les acteurs de l'immobilier logistique rivalisent d'arguments sur le thème « *plus écolo que moi tu meurs* », à tel point que le label HQE (Haute Qualité Environnementale) devient quasiment la norme : « *Ce n'est plus un atout supplémentaire, c'est devenu quelque chose de normal* », estime Régis Gluzman qui exprime un doute quant à la réceptivité des élus : « *C'est surtout les utilisateurs qui nous poussent à nous inscrire dans cette logique* ». Mais comment concilier la nécessité de construire des bâtiments verts avec celle de maîtriser les coûts de construction ? « *Personnellement, indique Didier Malherbe de CBRE, je n'ai pas le sentiment que les utilisateurs soient enclins à payer beaucoup plus cher que les loyers actuels.*



Je ne vois pas comment on peut répercuter ces surcoûts de construction liés à l'utilisation de certains matériaux, ou de certains équipements, dans une période où l'on manque de visibilité sur les taux à 12 ou 15 mois. » Une situation de « ciseaux » qui selon lui ne pourra pas durer éternellement : « *Il faudra bien un moment donné, soit que les taux se stabilisent à un niveau correct, soit que les loyers augmentent. Faute de quoi on ne pourra plus se lancer dans des opérations en blanc* ». François Risper propose une piste de réflexion : « *Les marchés situés à proximité des bassins de consommation feront l'objet d'arbitrage entre un prix au mètre carré et un prix de transport.*

Suite page 74

Suite de la page 73

Aujourd'hui, c'est l'offre qui fixe le prix de marché. Mais une fois que l'offre sera résorbée, il faudra bien que les variables s'ajustent sur une donnée. Ce ne sera pas le coût de construction. Je suis donc convaincu que c'est sur les loyers que s'opèrera l'ajustement ».

Concilier environnement et performance économique

Pour que l'entrepôt vert ne soit pas un phénomène de mode mais s'enracine durablement dans le paysage logistique, les efforts consentis en faveur de l'environnement doivent être compensés en partie par les économies qu'ils génèrent. De la même manière, il est possible de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans la Supply Chain, pour autant que la démarche s'inscrive dans une logique de réduction de coûts. Dans une période fortement impactée par les hausses incessantes du prix du baril de pétrole, la rationalisation des schémas logistiques et le recours aux modes de transports alternatifs (ferroviaire, fluvial...) pourraient représenter une solution. Si Laurent Sabatucci ne croit pas aux entrepôts embranchés fer, il estime en revanche que les terminaux multimodaux à containers (comme celui de CLE Sud) sont un bon exemple de ce qu'il faut faire pour concilier économie et environnement : « C'est sans doute plus intéressant à mettre en œuvre que les panneaux solaires ! », relève-t-il. Philippe Rougé de GSE réagit en



©DR

indiquant que le photovoltaïque est une centrale de production qui n'a rien à voir avec l'entrepôt. En louant la toiture pour de la production d'électricité, on peut, dans une certaine mesure, compenser les augmentations de loyer. Jean-Marie Guillet de Jones Lang la Salle partage le sentiment général sur le niveau de qualité (notamment environnementale) des entrepôts récents. « Mais quel est le sort des entrepôts qui ont une dizaine d'années ? Avec l'évolution de la demande, les contraintes de la Drire, le durcissement des normes, quid de ces bâtiments dans 2 ou 3 ans ? », interroge-t-il. Didier Terrier abonde dans le même sens et constate qu'en France, on possède des entrepôts Seveso complètement vides : « Ce sont les sites les plus difficiles à commercialiser ! A titre d'exemple, on dispose au sud de Lyon d'un site Seveso avec toutes les autorisations nécessaires, mais on ne voit pas l'ombre d'un client parce que personne n'est prêt à payer 70 euros le m² pour stocker des produits dange-

reux dans le respect de la réglementation. Aussi, quand on parle de protection de l'environnement, je suis d'accord. Mais n'y a-t-il pas d'autres priorités, à commencer par la mise en conformité du stockage des produits dangereux ? »

Le débat est loin d'être clos

A l'issue du débat, plusieurs enseignements se dégagent : la logistique reste un secteur méconnu et de gros efforts de communication sont nécessaires pour faire passer l'idée qu'elle est devenue un des secteurs économiques les plus dynamiques. Deuxième enseignement, les élus sont parfois difficiles à convaincre, mais les mentalités évoluent et les projets sont plus faciles à faire passer s'ils s'accompagnent (comme c'est souvent le cas) de créations d'emplois et s'ils s'inscrivent dans une démarche de développement durable. Troisième constat : les acteurs du secteur immobilier ont déployé de gros efforts pour rendre les bâtiments plus esthétiques, plus écologiques et mieux sécurisés. Reste que l'augmentation des coûts de construction liés à ces efforts n'a pas encore eu d'effet majeur sur les loyers. Mais devant ce risque, les promoteurs accepteront-ils encore de s'engager dans des projets en blanc ? Qu'en sera-t-il lorsque l'offre (encore abondante) se résorbiera progressivement ? On le voit, le débat est loin d'être clos.

Propos recueillis par
Jean-Philippe Guillaume



©DR