

L'autre effet Grenelle

Cette étude du cabinet SAGL illustre la tendance à des bâtiments urbains mixtes et de grande hauteur, dans lesquels cohabiteraient des activités de stockage, de préparation de commandes, de messagerie, mais aussi des bureaux.



52

C'est dans l'air. La volonté politique affichée par le Grenelle de l'environnement, et concrétisée par des objectifs chiffrés en matière de réduction d'émissions de CO₂ et d'augmentation de la part du transport alternatif à la route, a ses premiers effets sur l'immobilier logistique. La perspective de devoir rendre des comptes pousse en effet chargeurs et logisticiens à se pencher sérieusement sur l'impact environnemental lié à leur activité. On voit déjà les promoteurs et investisseurs s'enthousiasmer pour des entrepôts « à énergie positive », à toiture végétalisée ou dotée de cellules photovoltaïques. Mais à plus long terme, c'est sur la cartographie de l'immobilier logistique français que l'on devrait progressivement voir apparaître un autre « effet Grenelle », plus profond : nouveau visage de la logistique portuaire, montée en puissance des plates-formes multimodales, réapparition d'une logistique urbaine. Certes, les freins au changement sont encore très forts, mais paradoxalement, les effets de la crise financière pourraient contribuer à faire bouger les lignes.

©SAGL



TRI, PRÉPARATION DE COMMANDES, STOCKAGE ET CONVOYAGE

Découvrez ce que Vanderlande Industries peut faire pour vous:

www.vanderlande.fr





Nous avons certainement mangé notre pain blanc en ce qui concerne les grandes plates-formes logistiques régionales ou nationales que l'on connaît depuis 2002 », reconnaît Philippe Rougé, Directeur commercial France du contractant général GSE, lors de la présentation au public de l'étude 2008 sur le parc immobilier logistique réalisée par Oblog (par agrégation de données fournies par Afilog, GSE, Foncière Europe Logistique et GS1). « Aujourd'hui, ce qui se lance, ce sont surtout des bâtiments entre 15.000 et 30.000 m², ou inférieurs à 5.000 m² », poursuit-il. Selon Oblog, sur les trois premiers trimestres 2008, un total de 1,23 million de m² a été mis en chantier, soit une baisse de 12 % par rapport à la même période de 2007. La mise en construction de plates-formes supérieures à 50.000 m² serait divisée par deux, alors que dans le même temps, on observe une hausse de 12 % des chantiers pour des surfaces inférieures à 5.000 m². Faut-il y voir la sinistre conséquence de la crise financière et les reports de nombreux chantiers ? Sans doute, mais pas uniquement. « Cela s'explique par une restructuration des demandes, beaucoup plus liées aux zones urbanisées, avec des surfaces plus faibles », tempère Philippe Rougé.

Le renouveau de la logistique portuaire

« La demande sur de petits entrepôts en dessous de 10.000 m², plus proches des villes est assez forte en ce moment », reconnaît

Marie-Laure Lebrat, Responsable du développement durable chez Gazeley France. Une évolution dont les promoteurs de grands parcs logistiques devront sans doute rapidement tenir compte dans les années à venir pour répondre aux problèmes de pollution et d'embouteillage liés à la distribution du dernier kilomètre dans les grandes villes. Mais pour l'heure, les grands acteurs de l'immobilier logistique montrent plutôt un penchant prononcé pour les zones portuaires, à Marseille-Fos, au Havre, mais aussi à Rouen, à Dunkerque, ou même à Nantes. La clientèle visée est nouvelle, à savoir les distributeurs et les logisticiens, et non plus seulement les transitaires ou les importateurs. « Les ports français cherchent à adopter une organisation de plate-forme de distribution sur les modèles d'Anvers ou Zeebrugge », note Nadine Dangleterre, DGA du cabinet TL&A. Une manière nouvelle de massifier les stocks, à condition d'avoir un pourcentage important de flux import. Et d'être implanté sur plusieurs ports d'entrée, au Nord et au Sud par exemple, pour pouvoir desservir un large territoire. « Nous pouvons démontrer qu'un entrepôt portuaire sur Dunkerque peut faire gagner entre 5 et 10 % des coûts de distribution globaux, depuis l'arrivée au port jusqu'à la réception en magasin, par rapport à un schéma où la plate-forme intermédiaire de distribution pour tout le Nord de la France se trouve à Lille, par exemple », affirme Frédéric Noyer, Directeur du développement logistique du Port de Dunkerque. Selon lui, les coûts un peu plus élevés de distribution sont largement contrebalancés par le fait que les conteneurs ne reviennent plus à vide sur de longues distances (les camions font une noria sur le site du port) et que la manuten-

Dunkerque veut suivre l'exemple des Ports du Nord

« **D**unkerque, où est ton Fernand Huts ? », lançait avec emphase Xavier Kieken, PDG de la société lilloise KIC lors de l'inauguration en novembre des Quais de l'Atlantique, un entrepôt de classe A de 20.000 m² situé dans le Port Ouest de Dunkerque, à moins de 500 m du terminal à conteneurs et du terminal roulier. La référence au président du groupe flamand Katoen Natie NV illustre bien la stratégie du Port de Dunkerque de chercher à « scotcher la marchandise » comme le dit de manière imagée sa nouvelle directrice, Martine Bonny. L'exemple de Katoen Natie, qui a créé il y a déjà quinze ans dans la zone portuaire d'Anvers un grand projet de logistique multi modal, le « European Distribution Terminal », est à ce titre assez édifiant. Le prestataire s'est désormais attelé à la construction du plus grand site logistique d'Europe, Loghhidden City, toujours sur la rive gauche de l'Escaut. Un site sur lequel on compte déjà des clients comme Quiksilver ou Decathlon. De quoi faire rêver Dunkerque, dont la capacité du port à conteneurs va doubler (pour atteindre 500.000 EVP par an), grâce à l'installation de deux nouveaux portiques.



©KIC

54

tion est plus fluide. Certains distributeurs sont précurseurs vis-à-vis de ce schéma, comme Décathlon, qui a un entrepôt au Sud, à Saint Martin de Crau, près de Fos (50.000 m²), et un autre au Nord, à Anvers (100.000 m²). Ou comme Ikea, qui vient de s'implanter à Fos-

sur-Mer avec une plate-forme logistique géante de 135.000 m². La rationalisation des transports, orientée développement durable, joue d'ailleurs à plein dans cette décision, puisqu'une partie des conteneurs empruntera le Rhône par barge à destination de l'entrepôt lyonnais

d'Ikea. A l'inverse, des chargeurs peuvent également être intéressés par une présence portuaire pour l'export. Certains industriels dans le secteur du luxe y voient un moyen de baisser la part de l'aérien dans leurs exportations vers l'Asie et les Etats-Unis. D'autres, comme le prestataire MGF Logistique, utilisent Dunkerque comme plate-forme d'éclatement vers le marché britannique (ou les loyers d'un entrepôt sont trois

Jean-Louis Foessel,
Président
du directoire
de Sogaris :

« Nous avons réfléchi à un produit mixte qui soit acceptable par l'environnement et avec des charges foncières d'un meilleur niveau que si on faisait de la logistique pure, avec des compléments d'activités ».



©DR

Frédéric Noyer,
Directeur du
développement
logistique du Port
de Dunkerque :

« Nous pouvons démontrer qu'un entrepôt portuaire sur Dunkerque peut faire gagner entre 5 et 10% des coûts de distribution globaux, depuis l'arrivée au port jusqu'à la réception en magasin ».



©DR

fois plus chers) pour le compte de Nestlé Waters.



Le culte de la multi modalité

Dans ce dernier cas, l'entrepôt est embranché fer, et les bouteilles d'eau minérale arrivent par trains complets, pour repartir dans des camions qui traversent la Manche via le terminal roulier. « *L'énorme majorité des bâtiments développés en région ont un embranchement fer, mais il n'est généralement pas utilisé* », souligne Didier Malherbe, DGA France du courtier CBRE. Pourquoi ? Parce que l'offre actuelle, qui favorise pour des raisons de rentabilité économique les livraisons de trains complets aux dépens des wagons isolés ou des quarts de trains, n'est pas adaptée à la demande de la majorité des entreprises. En attendant une possible (et tant attendue) évolution de la situation, le trafic routier garde une part prépondérante. Faut-il en conclure pour autant que les plus gros projets de plateformes logistiques resteront situés exclusivement à proximité des nœuds autoroutiers ? Cela serait sûrement aller vite en besogne. La multi modalité prend de plus en plus d'importance, en particulier avec le mode fluvial, dont le potentiel



Christophe Prioux,

Responsable du département activités Ouest Ile-de-France chez Atisreal :

« Carrefour a été le premier à emprunter la voie d'eau il y a cinq ou six ans, pour transporter des produits import par container sur la Seine entre le Havre et Gennevilliers ».

©DR

Canal Seine Nord : nouveaux sites logistiques en vue

Certes, ne n'est pas pour demain. Mais le projet du Canal Seine Nord Europe à grand gabarit, reconnu d'utilité publique par la France, est sur la bonne voie. A priori, le financement de ce projet est confirmé. Il permettra à terme de désengorger l'autoroute A1, en utilisant la voie fluviale. L'année prochaine devrait être consacrée à la mise en place d'une procédure de partenariat public privé (PPP), après appel d'offres. La construction devrait débuter en 2011 pour une mise en service opérationnel en 2015. Tout le long de ce canal de 106 km, où pourront passer des convois de 4.400 t (contre 700 à présent) entre le bassin parisien et le Nord-Pas-de-Calais, vont être aménagées quatre nouvelles plates-formes multimodales, qui représenteront un total de 363 ha et de 400.000 m² d'entrepôts. Selon l'étude préalable, il s'agit de celle du Noyonnais (60 ha prévus, dont 30 ha en zone logistique et industrielle, capacité de 13.000 TEU de conteneurs prévue en 2020), de Nesle (90 ha dont 17 ha pour les entrepôts, 14.000 TEU), de Péronne-Haute-Picardie (60 ha dont 30 de zone logistique, 18.000 TEU), à vocation internationale car située sur les axes routier Sud-Nord et Est-Ouest, et enfin Cambrai-Marquion (156 ha dont 30 de parc logistique, 30.000 TEU prévus en 2020). Leur aménagement devrait être mené en parallèle à la construction du canal grand gabarit. De quoi aiguïser l'appétit des promoteurs.



Bonneuil-sur-Marne, embranché fer, dont la construction est prévue en 2009.

Le long de l'axe Rhône-Saône, d'autres acteurs poursuivent également cette même stratégie autour de la multi modalité. Gazeley vient d'acquérir des terrains supplémentaires sur le port de Pagny Val de Saône (au Nord de Mâcon), où une plateforme est déjà utilisée par CFA-But, la centrale d'achat de But. Plus au Sud, entre Montélimar et Avignon, la Foncière Europe Logistique vient d'inaugurer le premier bâtiment (30.000 m² sur 200.000 m² à terme) de Val Rhône Logistique à Bollène. A plus long terme, d'ici 2015, de

56

de croissance est très fort, même s'il ne représente aujourd'hui que quelques pourcents du volume des marchandises transportées. Le recours au fluvial, qui émet quatre fois moins de CO₂ qu'un poids lourd par conteneur transporté, fait sens pour les produits pondéreux, non périssables, le BTP, les boissons, le bazar et l'automobile.

bile. « L'utilisation de la voie d'eau, c'est la tendance. Le trafic de conteneurs connaît une croissance à deux chiffres chaque année », confirme François Rispe, Vice-président et Directeur du développement d'AMB Property France, qui a investi notamment sur le port de Gennevilliers et pré-commercialise un entrepôt sur le port de

Skyscraper du promoteur Urban Real Estate, un concept de bâtiment urbain fortement automatisé de 31 m de hauteur, sur cinq niveaux d'espace de stockage.



nouveaux sites logistiques fluviaux devraient faire leur apparition dans le nord est de la France, le long du tracé du futur canal Seine Nord Europe (voir encadré page 56), qui reliera les hinterlands des ports de Dunkerque, Rouen et le Havre.

Le fluvial entre dans les moeurs

A y regarder de plus près, l'offre immobilière ne fait que s'adapter à une évolution de la politique de transport de certains distributeurs apparue quelques années plus tôt. « Carrefour a été le premier à emprunter la voie d'eau il y a cinq ou six ans, pour transporter des produits import par container sur la Seine entre le Havre et Gennevilliers, à destination finale de l'entrepôt de Vert Saint Denis », se rappelle Christophe Prioux, un ancien du Port Autonome de Paris devenu

Responsable du département activités Ouest Ile-de-France chez Atisreal. Ensuite, d'autres ont suivi, comme Monoprix, Auchan, Ikea, Castorama et Conforama. Cet été, un protocole d'accord pour le développement du transport fluvial sur l'axe Saône-Rhône a été signé par six chargeurs (Auchan, Casino, Carrefour, Conforama, Ikea et Leroy-Merlin), qui se sont engagés à privilégier la barge pour l'acheminement de leurs denrées non alimentaires. L'enjeu affiché à l'époque : 5.850 poids lourds par an de moins sur les routes, soit environ 1.469 tonnes de CO₂ non émises. Sans pour autant afficher de calendrier précis quant à la mise en oeuvre. Ces vertueuses résolutions, prises à un moment où le baril de pétrole avoisinait les 150 dollars, pourraient peut-être sembler un peu moins urgentes aujourd'hui, tout

du moins du point de vue économique. Mais le fluvial a aussi à terme un autre avantage, il sait pénétrer à l'intérieur des grandes villes, ce qui peut se révéler une solution pertinente pour y réduire le trafic routier.

Logistique urbaine, le retour

Avec le renouveau des ports et la multi modalité, la logistique urbaine semble se profiler comme une troisième future tendance de l'immobilier logistique, même si celle-ci prendra sans doute plus de temps à se développer. Le sujet n'est pas nouveau. A Paris, Sogaris Rungis ou Garonor ont été conçus à la fin des années 1960 pour organiser et massifier les flux de marchandises en région parisienne. Sauf que depuis cette époque, les choses ne se sont pas vraiment arrangées dans la capitale : le flux de marchan-



©SAGL

dises qui entrent et sortent de Paris s'élève à 30 millions de tonnes par an, dont la quasi-totalité est effectuée en camions. Les magasins généraux ont disparu, et les véhicules de livraison continuent à circuler à moitié vides. Les entrepôts, qui étaient dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres autour de Paris, s'exilent depuis 15 ans de plus en plus loin à 30 ou 40 km, comme en témoignent les projets récents en plein champs de plates-formes à Vernars ou Saint-Pathus. Autre différence, le e-commerce, qui nécessite de livrer une multitude de petits colis à l'intérieur des grandes villes, est en plein essor. Les acteurs de ce marché l'ont d'ailleurs bien compris, il faut trouver un moyen de se rapprocher de la périphérie des grandes villes. C'est ce qu'ont fait Auchan Direct, installé à Gennevilliers depuis 2003 et à Bonneuil depuis 2005, et Ooshop, basé notamment à Villeneuve-la-Garenne et dans le Nord de Paris (pour les produits pondéreux comme les boissons).

L'offre reste à construire

« La logistique urbaine ? Ça existe depuis longtemps, cela s'appelle tout simplement la messagerie », raille Didier Terrier, Directeur du département logistique de DTZ. Ce qui n'empêche pas les messagers de réfléchir à de nouvelles solutions relais à l'intérieur des villes, plus en accord avec le développement durable. Chronopost dispose ainsi depuis quelques années d'un Espace logistique Urbain (ELU) sous la Place de la Concorde (ainsi que d'un second à Toulouse) pour concentrer les flux amont en provenance de la périphérie de Paris et utiliser des véhicules « propres » pour le dernier kilomètre. Un seul pour tout Paris ? C'est peu, même si on peut y rajouter un autre ELU sous-terrain exploité par Natoora, au



Le projet de logistique urbaine de Sogaris, au cœur de Bruxelles

premier niveau du parc de stationnement de la Porte d'Orléans. « Nous sommes toujours en piste pour développer d'autres ELU [ndlr : il y a notamment un projet sur le secteur de l'héliport de Paris à Issy-les-Moulineaux], mais c'est un travail de longue haleine », indique Pascal Triolé, Directeur des projets et infrastructures de Chronopost. Dans Paris, le foncier est rare et cher, et la balance penche nettement en faveur de projets plus « valorisants », comme les immeubles de bureaux. « Le marché des entrepôts logistiques de classe A représente 7 millions de m² en France, alors que la logistique urbaine, aujourd'hui, c'est quelques projets par-ci par-là, mais qui ne représentent rien en volume », relativise Laurent Sabatucci, PDG d'Entrepot On Line. « Il y a clairement une demande pour de petits entre-



Bonneuil, Ile-de-France

pôt de 5.000 m² à moins de 5 km de Paris. Et des acteurs cherchent sans trouver », confirme pour sa part François Rispè (AMB Property). Il n'empêche, l'idée fait peu à peu son chemin (voir encadré page 60) d'implanter des centres de cross docking et de picking à l'entrée des villes pour mutualiser le réassort de magasins (presse, tabac, vêtements, etc.) en utilisant de petites camionnettes non polluantes (et non soumises aux horaires de livraison des camions).

Des bâtiments mixtes et à étages

Certains les appellent hôtels logistiques, d'autres « city hubs ». Pour résoudre le problème du foncier et occuper moins de surface au sol, on peut envisager des bâtiments sur plusieurs niveaux, voire hybrides dans lesquels cohabiteraient des activités de stockage, de préparation de commandes, de messagerie, mais aussi de bureaux. « Nous avons réfléchi à un produit mixte acceptable par l'environnement et avec des charges foncières d'un meilleur niveau que si on faisait de la logistique pure, avec des compléments d'activités », nous indique Jean-Louis Foessel, Président de Sogaris, qui travaille sur un projet très avancé de ce type au cœur de Bruxelles (40.000 m² développés en entrepôts logistiques, avec des bureaux en façade). La société anonyme d'économie mixte espère bien par ailleurs jouer le



François Rispè, Directeur du développement d'AMB Property France : « Comment peut-on imaginer une société où l'on repousse l'activité économique réelle, l'industrie du XXI^e siècle, à 50 km de Paris sans déséquilibrer le tissu social ? ».

rôle d'opérateur d'immobilier logistique urbain pour la Ville de Paris (qui détient 49 % de son capital). Mais elle n'est pas la seule à avoir des projets. « Nous avons des demandes d'études de communes sur plusieurs projets dans cet esprit-là. Nous travaillons aussi sur un concours qui porte sur un bâtiment logistique urbain avec une messagerie au-dessus », indique Philippe Gallois, Architecte associé chez SAGL. Un promoteur comme Urban Real Estate a aussi dans ses cartons le Skyscraper, un concept de bâtiment urbain fortement automatisé de 31 m de hauteur, sur cinq niveaux d'espaces d'éclatement, de préparation de commandes et de stockage (pour les réapprovisionnements en J+1). La nuit, l'approvisionnement se fait par voie ferrée (comme le fait actuellement Monoprix) ou par camion, et le jour, entre

10 h et 18 h, la distribution s'effectue par une noria de véhicules électriques ou à gaz, dans un quartier donné, dans un esprit de mutualisation.

Paris a du potentiel foncier

Pour que ces projets se concrétisent, il faudra encore du temps, de l'argent, mais aussi des terrains. A Paris, certains sont déjà identifiés comme des candidats potentiels, telle l'ancienne gare frigorifique de Bercy-Rapée (entre la Seine, le débouché de l'autoroute A4 et le Périphérique), ou la Halle Gabriel Lamé (déjà utilisée pour le compte de Samada-Monoprix), également dans le quartier de Bercy. Il existe également un site portuaire permettant l'implantation d'une activité de distribution urbaine au niveau de la Gare d'Austerlitz, dans le Pavillon 2 des Magasins



Bobigny,
Ile-de-France
(étude)

Généraux rénové par le Port Autonome de Paris. On peut citer l'étude de faisabilité d'un port de fret à Bobigny doté d'un « hôtel logistique partagé », dans le cadre du projet Ecocité. Certains acteurs relancent également le débat sur les nombreuses friches industrielles autour de Paris qui pourraient constituer du foncier pour ce type de projet. Le contractant général GSE a par exemple lancé pour la première fois cette année un concours pour les élèves en mastère d'architecture et les élèves ingénieurs sur l'entrepôt de demain, situé « au cœur du bassin de consommation plus proche du centre des grandes villes ». L'objectif du concours 2008-2009 : imaginer le développement d'un site logistique moderne près de la Porte de la Villette, en bordure du Périphérique Nord, avec desserte par réseau ferré et voie

Un projet fédérateur de logistique urbaine

Le nom d'un projet ambitieux financé par le pôle de compétitivité Advancity, sous la houlette des NMPP (30.000 points de diffusion en France) et avec le cabinet de conseil Headlink, en tant qu'architecte du projet. Il s'agit d'arriver par étapes à la mutualisation à la fois des espaces de stockage et de transport dans les grandes villes, tout en optimisant les tournées. Le projet réunit un consortium d'industriels dont DHL, Gefco, VNF, La Poste, Mory, la Fnac et la SNCF. L'objectif est dans un premier temps d'utiliser l'existant (en particulier le réseau de plates-formes et de dépôts des NMPP) et de mettre en place une plate-forme logicielle proche dans son principe d'une place de marché, avec un système de mutualisation des offres et des demandes de services logistiques. La première année devrait porter sur l'expérimentation du système sur des flux permanents, puis sur des flux périodiques programmés un an plus tard, et enfin la troisième année, le projet pourrait aussi traiter les demandes non programmées ou urgentes (avec possibilités de régulation de type Yield Management). En revanche, le Business Model reste encore à approfondir.

fluviale. « C'est aussi dans notre stratégie de réhabiliter des bâtiments anciens proches des centres villes », déclare de son côté Régis Gluzman, Directeur Commercial de Concerto Développement.

Convaincre les élus

Pour que ces projets voient le jour à Paris ou ailleurs, il reste à convaincre les élus que la logistique est un métier comme un autre, qui crée de la valeur ajoutée

et des emplois, et dont on ne peut se passer. Compte tenu de la sensibilité plus affirmée des politiques aux arguments de développement durable, tous les espoirs sont permis. « Parmi les arguments que nous mettons en avant, il y a notamment les possibilités qu'offre la logistique de revitaliser les quartiers en périphérie de Paris, et de créer des emplois de proximité là où le tissu industriel a disparu », résume Caroline Ceccaldi,

Directrice de l'association professionnelle Afilog qui a organisé il y a quelques semaines un séminaire dont l'un des thèmes était justement la logistique de proximité. D'autres, comme Didier Malherbe (CBRE), se prennent à rêver tout haut : « C'est une question de volonté politique, mais on pourrait imaginer que chaque ville décide de se doter d'un ratio minimal de logistique lié à sa taille, son bassin de consommation, son profil de commerce ». Pour Thierry Courtiol, Partner chez Newton Vauréal, le terminal urbain ne pourra exister qu'à la condition qu'il y ait de nouvelles mesures d'accompagnement public (subventions ou taxes) qui changent la donne. Alors que Gwenaël Bourban, Directeur du développement de Foncière Europe Logistique, pense que le fait de considérer de plus en plus l'activité messagerie comme une classe d'actif à part entière (et non plus noyée dans le terme logistique) pourrait par ailleurs contribuer à changer la vision des élus.

Et la crise dans tout ça ? Le contexte n'est pas favorable aux investissements à risque et certains projets dans l'immobilier logistique comme ailleurs ont de fortes chances de subir des retards, voire même d'être complètement gelés en attendant des jours meilleurs. Mais peut-être aussi que cette période d'ajustement économique contribuera à changer l'état d'esprit vis-à-vis de la logistique. « Je pense que la crise va nous pousser à nous poser d'autres questions, car comment peut-on imaginer une société où l'on repousse l'activité économique réelle, l'industrie du XXI^e siècle, à 50 km de Paris sans déséquilibrer le tissu social ? », interroge François Rispé. Une chose est sûre, le changement ne se fera pas en un jour : il faudra attendre que tous les voyants passent... au vert.

Jean-Luc Rognon



©SAGL



©SAGL

Les quatre premiers bâtiments du parc Prologis à Vémars, à 30 km de Paris, devraient être livrés en juillet 2009.



©PROLOGIS