

# Le renouvellement du parc d'entrepôts en Île-de-France

## *Synthèse de l'étude*

Janvier 2013

# Sommaire

<b>Introduction.....</b>	<b>3</b>
Le contexte.....	3
L'objectif de l'étude.....	4
La méthodologie.....	4
<b>Partie I : Approche et contexte général.....</b>	<b>6</b>
1 - La démographie du parc immobilier logistique francilien.....	6
2 - Évolution des 8 secteurs logistiques franciliens.....	9
3 - Une analyse systémique de la logistique francilienne.....	11
4 - La vision des acteurs de l'immobilier logistique.....	14
<b>Partie II : Caractérisation et mesure du renouvellement.....</b>	<b>17</b>
1 - Revue bibliographique.....	17
1.1 - Les études et rapports des acteurs institutionnels.....	17
1.2 - Les rapports d'activités des investisseurs.....	17
1.3 - Les articles de presse générale et spécialisée.....	18
2 - Les facteurs d'obsolescence et de blocage au renouvellement.....	18
2.1 - L'obsolescence.....	18
2.2 - Le renouvellement.....	20
3 - Les freins et les leviers au renouvellement.....	21
3.1 - Les freins au renouvellement relevés dans les monographies.....	22
3.2 - Les leviers de renouvellement relevés dans les monographies.....	23
4 - Caractérisation et spatialisation des différents types de renouvellement.....	24
5 - L'importance des éléments de marché.....	27
5.1 - La segmentation des loyers.....	27
5.2 - Éléments explicatifs de valorisation foncière.....	29
<b>Partie III : Perspectives.....</b>	<b>32</b>
1 - Scénarios prospectifs et modélisation.....	32
1.1 - Scénario 1 « Fil de l'eau ».....	32
1.2 - Scénario 2 « Intervention de la puissance publique ».....	33
1.3 - Modélisation des scénarios.....	35
<b>Conclusion.....</b>	<b>37</b>

## **Avertissement**

*Le rapport final ainsi que le rapport de synthèse de l'étude sont le résultat d'un travail exploratoire. Les auteurs s'y sont engagés sous leur propre responsabilité et les avis émis ne sauraient engager la DRIEA. On reste convaincu qu'ils apportent à ceux qui préparent l'avenir de la région des connaissances utiles à tous, même si les avis exprimés n'engagent évidemment que leurs auteurs.*

# Introduction

## Le contexte

La région Île-de-France est la première région logistique d'Europe par son intensité économique, ses flux et son parc immobilier. La logistique, au service des activités économiques de production, de distribution et de services, est une fonction majeure pour tout territoire, mais l'est encore plus pour les territoires métropolitains qui constituent un concentré des activités économiques contemporaines. Cette fonction implique des outils opérationnels particulièrement importants et en particulier ceux qui ont pour vocation le groupage et le dégroupage des marchandises associés à leur stockage, les entrepôts, qui constituent sans doute, avec les bureaux, la forme la plus importante d'immobilier à vocation économique des grandes villes et des métropoles.

Or, selon les professionnels, les deux-tiers du parc francilien d'entrepôts et autres plates-formes logistiques ne serait plus aux normes modernes de développement actuel de la logistique. Cette situation est rendue plus sensible par le fait que la logistique est en constante évolution et que les opérations logistiques contemporaines, gage de l'efficacité et de la compétitivité de l'économie francilienne, doivent se faire dans un parc immobilier souvent peu adapté. La logistique constitue en effet une activité économique essentielle et les perspectives de développement sont liées à la capacité d'accueil et à l'adaptation du parc immobilier. L'enjeu est d'autant plus important que les disponibilités foncières et immobilières se font de plus en plus rares et que le phénomène de desserrement logistique laisse par ailleurs des espaces en mutation, voire en friche et souvent inadaptés en proche couronne, mais aussi, de plus en plus fréquemment en grande couronne.

Par ailleurs, ces sites ont un fort impact sur l'environnement en raison de leur consommation d'espace, des pollutions visuelles et surtout de la génération de trafics, en particulier routiers, dont les conséquences sont ressenties souvent négativement par les populations et les élus.

Les enjeux du renouvellement du parc logistique francilien est donc essentiel à trois niveaux :

- Au niveau opérationnel pour les opérateurs logistiques et au-delà, les activités économiques régionales.
- Au niveau immobilier, avec un parc qui concerne des millions de m<sup>2</sup> de bâtiments implantés dans l'ensemble de la région, avec des concentrations plus ou moins importantes.
- Au niveau de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du renouvellement urbain.

La dynamique logistique en Île-de-France est ancienne : elle date du développement de l'industrie et du commerce. Mais ce développement s'est accéléré à partir des années 60, avec un déploiement du parc d'entrepôts, surtout en proche couronne. Depuis les années 80, le phénomène de « périphérisation » des activités logistiques, avec le développement des grandes zones de « grande logistique » et des parcs logistiques privés, s'est accéléré. La multiplication des infrastructures autoroutières, en particulier la Francilienne a favorisé cette dynamique.

Après plusieurs décennies de développement, ce parc logistique est devenu en partie obsolète sans que l'ampleur du phénomène n'ait pu être mesuré. Ce vieillissement des bâtiments, leur non adaptabilité aux techniques et outils logistiques actuels, leur dégradation voir leur désaffectation, induisent des risques tant pour l'exploitant que pour l'aménageur et la collectivité locale qui les portent.

## L'objectif de l'étude

La question de l'obsolescence des entrepôts ainsi que celle de leurs renouvellements se pose donc de plus en plus. Ce phénomène n'est pas récent en proche couronne (par exemple en Plaine Saint Denis, sur la Plaine de Créteil, à Orly-Rungis). Mais il commence à émerger dans des territoires d'implantations logistiques plus récentes (Marly-la-Ville, Fleury-Merogis...). La question de la mutation de ces bâtiments crée une nouvelle typologie ; rénovation permanente, reconstruction, changement d'usage, friches... le tout dans un contexte de promotion d'un aménagement durable, de sauvegarde des emplois et de maintien de l'attractivité territoriale.

Cette étude est motivée par la nécessité de mieux appréhender la réalité immobilière de la logistique francilienne, dans un contexte d'obsolescence croissante du parc ancien, de développement de la logistique urbaine et de concurrence d'autres usages :

- Elle doit apprécier, appréhender, mesurer, spatialement et chronologiquement le phénomène d'obsolescence et de renouvellement du parc. Ces évolutions seront illustrées par des cas précisément analysés.
- Elle doit identifier et analyser les facteurs contribuant à cette obsolescence (et à ses conséquences : vacance durable, désaffectation, transformation sur d'autres usages). Ces facteurs peuvent être d'ordre général ou dépendre d'un contexte local, plus spécifique. Ils sont de différents ordres : immobilier, économique, techniques, politique ou réglementaire. Ces différentes catégories seront clairement distinguées. L'étude devra évidemment combiner ces facteurs d'obsolescence et montrer les interactions existant entre eux (par ex, l'évolution des normes réglementaires influant directement sur les normes techniques qui deviennent obsolètes).
- Elle doit en déduire à contrario les facteurs de modernité attendus aujourd'hui par les acteurs logistiques : modernité des sites (évolution des usages logistiques et positionnement géo-logistique, services développés) et modernité des immeubles, et les conditions de leur mise en œuvre sur les plans technique, réglementaire et financier. Le renouvellement du parc passe par cette capacité des sites et immeubles existants à créer ou à accueillir ces facteurs de modernité en combinant politiques publiques et mobilisation des acteurs de l'immobilier logistique en mesure de porter les investissements correspondants.
- Elle doit en conséquence tracer des perspectives, les tendances à venir et les conditions de renouvellement des sites logistiques touchés et définir les leviers à actionner pour une meilleure optimisation des espaces en fonction des vocations. Cette démarche devra prendre en compte les enjeux actuels de transition écologique et énergétique.

## La méthodologie

La méthodologie appliquée pour aboutir à ces objectifs comprend plusieurs étapes, afin d'identifier et de prendre en compte l'ensemble des éléments relatifs au renouvellement du parc immobilier logistique. Dans un premier temps, l'analyse approfondie des travaux et connaissances existant se porte sur :

- L'évolution démographique du parc immobilier logistique, analysée grâce à l'outil de mesure Sitadel. Cette analyse permet notamment d'identifier les formes d'évolution des surfaces logistiques autorisées en Île-de-France et d'identifier les évolutions des 8 secteurs logistiques franciliens identifiés par la DRIEA Île-de-France.
- La revue de littérature française et étrangère : les différentes études et travaux existants permettent d'identifier les premiers éléments expliquant le processus de renouvellement du parc immobilier logistique.
- Une analyse systémique de l'évolution des entrepôts en Île-de-France, qui regroupe l'ensemble des éléments de connaissance du « système logistique francilien ». Cette

connaissance est en partie maîtrisée par le groupement ; elle n'est pas seulement une vision statistique, ni seulement fonctionnelle, mais plus globale, dans une dimension à la fois immobilière, historique, économique, spatiale, et réglementaire.

Une seconde phase de l'étude comprend une analyse plus exploratoire car inédite du renouvellement du parc immobilier logistique francilien à travers :

- Une série d'entretiens auprès de professionnels acteurs du marché immobilier logistique : logisticien, commercialisateurs, promoteurs, institutions publiques, afin d'identifier les attitudes des professionnels et les mécanismes de marché en faveur du renouvellement.
- 10 monographies de sites ou de zones d'activités comprenant des surfaces logistiques, réparties géographiquement entre le Nord et le Sud de l'agglomération et par couronnes, afin de confronter les éléments théoriques explicatifs du mécanisme du renouvellement à différentes zones d'activités aux caractéristiques propres.

Enfin, une première approche de modélisation prend en compte différents éléments afin de prévoir l'évolution démographique du parc et les incidences de cette évolution sur le renouvellement. Ces éléments pris en compte sont :

- La localisation joue un rôle essentiel dans le maintien ou la disparition des entrepôts anciens.
- Le loyer est un autre facteur d'obsolescence, dont le montant et le différentiel entre deux territoires proches influent fortement sur le renouvellement d'un bâtiment.
- La taille du bâtiment et sa date de construction jouent un rôle non négligeable, impactant les processus de renouvellement.
- Les phénomènes d'obsolescence du stock, en particulier en petite couronne, sont à mettre en perspective avec les dynamiques concomitantes de construction et de modernisation du stock à la périphérie. C'est pourquoi les mesures de taux de renouvellement et de coefficient de changement d'usage auront une dimension géographique et comparative, à l'échelle métropolitaine.

Deux scénarii prospectifs ont été retenus et donnent lieu à des éléments chiffrés à partir de l'exploitation des bases de données disponibles. Ces 2 scénarii sont les suivants :

- Scénario « fil de l'eau » : il prolonge les grandes tendances actuelles d'évolution de la fonction logistique en Île-de-France en l'absence d'intervention plus volontariste de la puissance publique. Ce scénario se traduit essentiellement par un développement régulier de grandes surfaces logistiques en périphérie de l'agglomération et en partie au sein de plates-formes logistiques, et parallèlement par une très forte diminution de l'immobilier lié à la fonction logistique en zone très dense ou dense.
- Le scénario 2 est un scénario basé sur l'intervention de la puissance publique afin d'inverser les tendances actuelles d'évolution de l'implantation de la logistique en Île-de-France. Ce scénario s'articule sur la possibilité de recourir à une série de leviers d'actions possibles permettant d'infléchir les tendances en matière d'évolution des implantations de la logistique. Ces leviers jouent au profit d'une préservation de zones de logistiques en secteur dense (à l'intérieur de l'A86) et en matière de maîtrise du développement des grands sites de logistiques d'entrepôts de classe A autour de la francilienne (limiter la consommation de foncier et le mitage urbain).

# Partie I

## Approche et contexte général

Le parc immobilier logistique est un système dont les composantes naissent, vieillissent et disparaissent. Les caractéristiques démographiques du parc immobilier logistique influent directement sur les conditions opérationnelles de la logistique de leurs occupants en même temps qu'elles structurent le tissu urbain.

Or, la question du renouvellement n'a pas été réellement analysée au travers de cette évolution démographique, sinon à travers les problèmes de l'obsolescence du parc et de la reconversion des sites de proche couronne. L'objet de cette première partie est donc d'analyser l'évolution démographique du parc immobilier logistique, et de considérer le renouvellement du parc dans cette dynamique générale.

### 1 - La démographie du parc immobilier logistique francilien

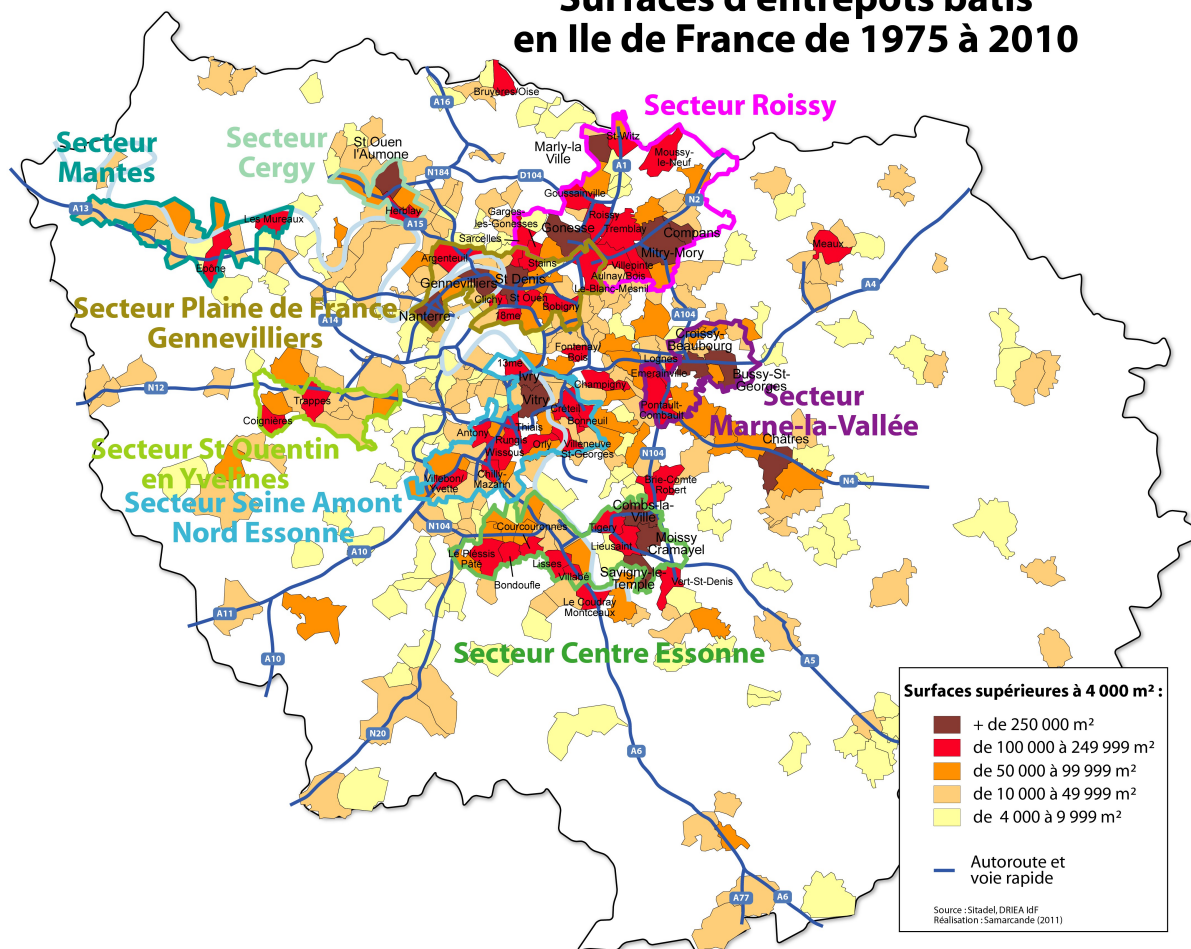
Premier élément de l'approche retenue, la démographie du parc immobilier logistique est analysée grâce notamment à la base de données SITADEL qui recense les surfaces d'entreposage autorisées et construites entre 1975 et 2010. SITADEL rend compte des flux de construction et non les surfaces logistiques de l'ensemble du parc. Une analyse de cette base de données permet de comprendre d'un point de vue statistique les évolutions du parc logistique francilien et d'appréhender les principales tendances d'évolution. Ces tendances du parc immobilier logistique entre 1975 et 2010 sont :

- **La concentration des territoires logistiques** : une assez forte homogénéité des chiffres entre 1975 et 1979, assez peu d'écart entre le premier territoire (Paris 18ème) et le 10ème (Fontenay-sous-Bois). A contrario, entre 2005 et 2009 l'écart entre la première commune et la 10ème est très important (rapport de 1 à 6,5 entre Châtres et Mitry-Mory). En outre, en 2001, 60% du parc d'entrepôt étaient concentrés dans 76 communes. En 2009, ces mêmes 60% ne sont plus que sur 57 communes.
- **Le desserrement logistique** : la liste 1975-79 ne compte que 2 communes de grande couronne (Saint-Ouen-l'Aumône et Marly-la-Ville). La liste 2005-2009 ne compte que 2 communes de petite couronne (Pierrefitte-sur-Seine et Chevilly-Larue).
- **Le rajeunissement du parc immobilier** : en 2001, 30% du parc à moins de 10 ans. En 2009, 40% du parc à moins de 10 ans. Néanmoins, la part des entrepôts de plus de 20 ans est constante (proche de 30%).
- **Les grandes surfaces représentent une part croissante du parc** : les plus de 20 000 m<sup>2</sup> représentent environ la moitié du parc aujourd'hui, contre seulement 20% en 2001.

La carte générale exprimant la dynamique de construction entre 1975 et 2010 montre **l'influence des infrastructures terrestres sur la localisation des sites logistiques**. Toutes les principales radiales (A15, A1, RN2, RN4, A6, RN12, A13, N17, A16...), ainsi que les grandes rocades (A86, RN104) attirent les investissements immobiliers. Les points de jonction entre radiales et rocades (Plaine de France, Marne-la-Vallée, Sénart, Evry, secteur de Rungis...) doublent l'intérêt d'être sur des axes de desserte du territoire. **Un basculement du rapport Nord/Sud est observable** entre les 2 périodes : parmi les 10 communes les plus dynamiques d'Île-de-France entre 1975 et 1979, 7 étaient au Nord et

seulement 3 au Sud de Paris. A contrario, entre 2005 et 2009, 4 communes étaient au Nord et 6 au Sud.

## Surfaces d'entrepôts bâtis en Ile de France de 1975 à 2010



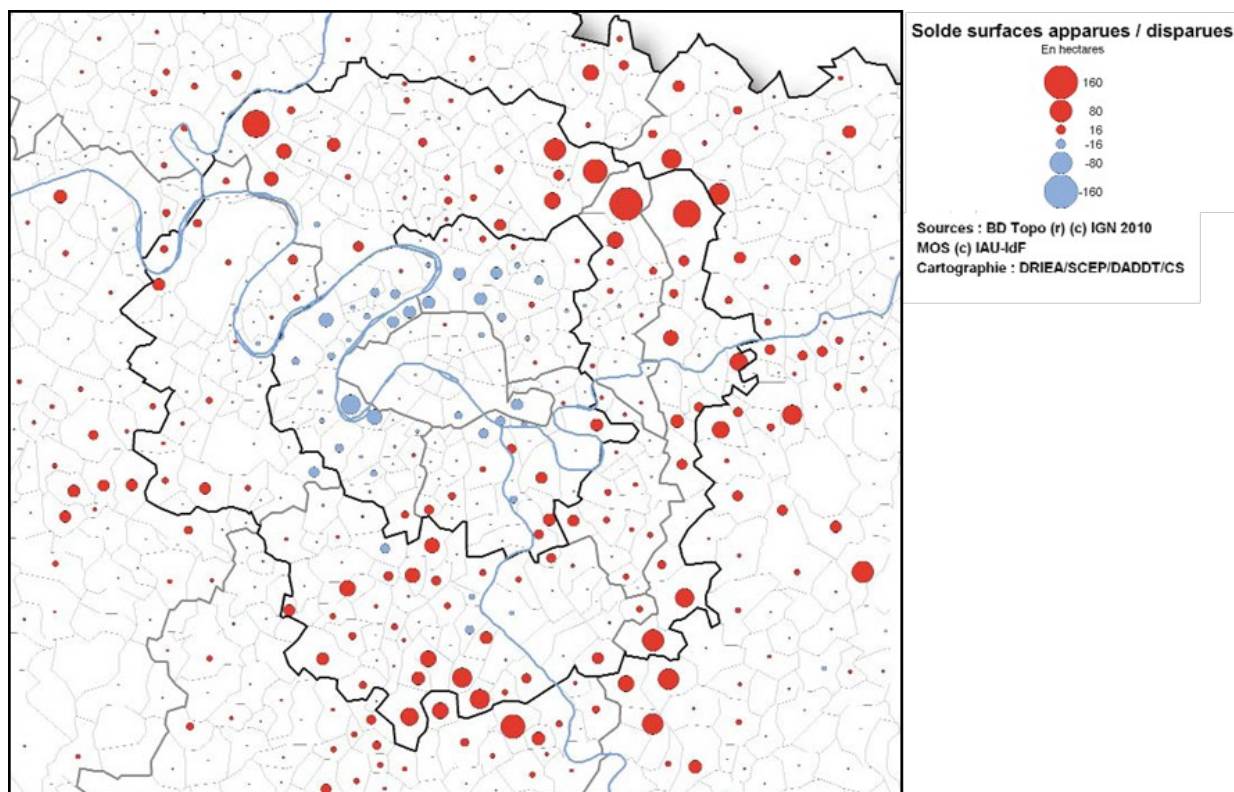
Par ailleurs, d'après une analyse faite par la DRIEA à partir du MOS (Mode d'Occupation du Sol) en 2008<sup>1</sup>, la période comprise entre 1987 et 2008 a vu 3 fois plus d'emprises vouées partiellement ou entièrement à la logistique apparues (6 550 ha) que d'emprises logistiques disparues (2 150 ha). La carte ci-dessous présente le solde entre les emprises entièrement ou partiellement vouées à la logistique apparues (emprises transformées totalement ou partiellement en logistique) et les emprises logistiques disparues (changement de destination des emprises à l'origine partiellement ou totalement logistique) :

- **Les emprises logistiques « apparues » sont essentiellement des expansions sur des espaces agricoles ou naturels (62%).** Pour ¼ des surfaces, l'origine provient de terrains vacants urbains ou ruraux, ce qui en fait le deuxième facteur d'apparition.
- **Les emprises logistiques « disparues » ont en revanche une très grande diversité d'affectation :** pour ¼ des surfaces, elles deviennent des terrains vacants et pour 1/5 des emprises pour bureaux ou activités ou d'autres fonctions (14% habitat, 14% parking voirie, 13% espaces verts...).

<sup>1</sup> Source : Les dynamiques spatiales à l'œuvre sur longue période dans la logistique en Ile-de-France, DRIEA Ile-de-France, 2012

- **Les surfaces apparues entre 1987 et 2008 le sont essentiellement en moyenne et en grande couronne**, alors que les surfaces disparues sont principalement localisées à Paris et en première couronne .

### Surfaces apparues / disparues en Île-de-France



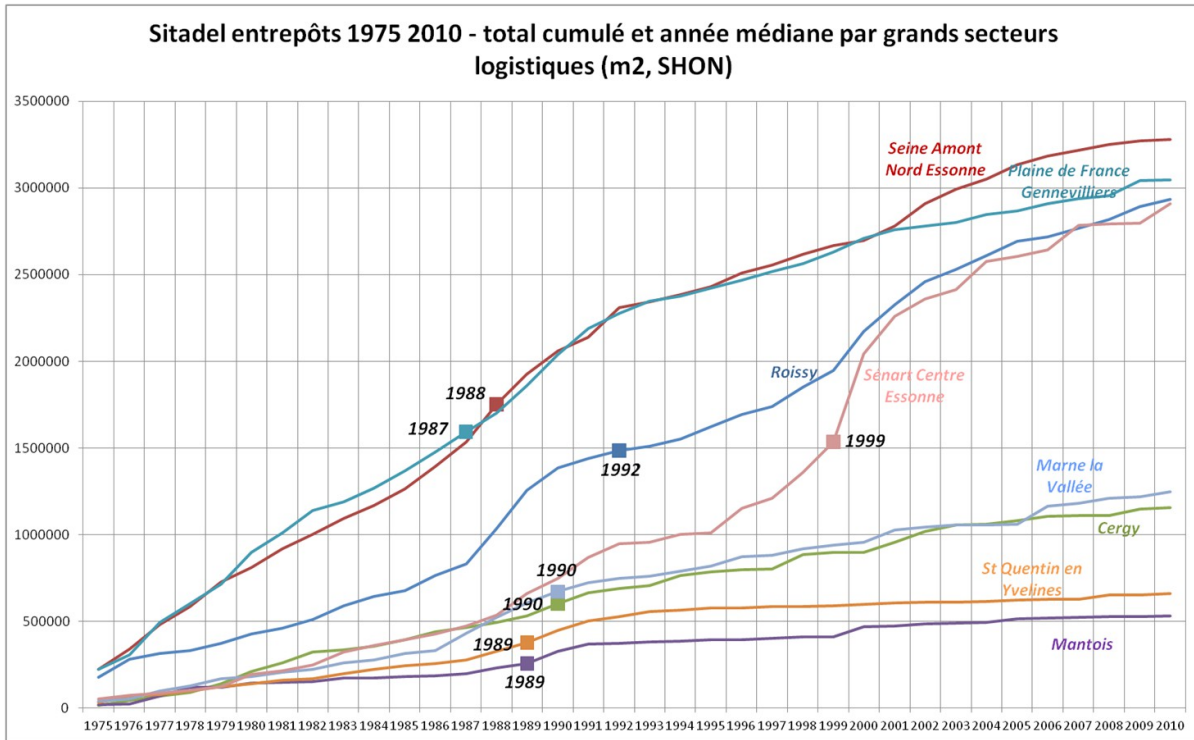
Le calcul d'un âge médian, c'est-à-dire en-deçà duquel la moitié du total a été construite et au-delà duquel l'autre moitié a été construite, à partir de la base Sitadel (1975-2010), peut donner un aperçu des générations de construction d'entrepôts. **Elle exprime l'ancienneté du parc, mais pas nécessairement son obsolescence** (dont les facteurs sont en rapport avec d'autres éléments primordiaux).

**L'année médiane de l'ensemble des constructions d'Île-de-France (sur la période 1975-2010) est 1990.** L'année médiane des 8 secteurs logistiques franciliens est également en 1990. Les entrepôts réalisés avant 1990 peuvent être considérés comme relativement anciens (mais pas directement obsolètes), ceux réalisés après comme relativement récents. Les courbes du total cumulé des 8 grands secteurs logistiques traduisent plusieurs faits :

- Le parc d'entreposage de Sénart date en valeur médiane de 1999. La date médiane est de 10 ans plus récente que le parc d'entreposage francilien.
- Le parc d'entreposage de Roissy est le deuxième parc le plus récent (1992), avec une très forte progression en 1988 et 1989.
- Un premier groupe avec 2 secteurs se détachent nettement : Seine Amont Nord Essonne et Plaine de France Gennevilliers ont des profils identiques jusqu'en 2001, date à laquelle Seine Amont bénéficie d'importantes constructions, alors que Plaine de France augmente peu. Mais ces deux secteurs, les deux plus importants d'Île-de-France, ont un parc relativement ancien (1987 et 1988).



- Un second groupe avec les 4 secteurs les moins importants (Marne-la-Vallée, Cergy, Saint-Quentin-en-Yvelines et le Mantois), ou le parc d'entreposage (entre 1989 et 1990) est équivalent à la valeur médiane.
- La commune de Châtres affiche une valeur médiane de 2005.



## 2 - Évolution des 8 secteurs logistiques franciliens

Depuis une dizaine d'années, les dynamiques d'évolution du parc immobilier logistique ont fait évoluer les 8 secteurs logistiques identifiés par la DRIEA <sup>2</sup>. Définis il y a 10 ans, ces 8 secteurs représentent 69% de la dynamique d'entreposage depuis 1975. Cette part est en fort déclin sur les dernières années : elle était de 74% entre 1995 et 2005, elle n'est plus que de 54% entre 2006 et 2010. Quasiment tous les secteurs sont concernés par cette perte d'influence, notamment Sénart Centre Essonne qui est parti de très haut puisque le territoire représentait une part record la dynamique d'entreposage entre 1995 et 2010 (26%). Seule le secteur de Marne la Vallée progresse entre les deux dernière périodes (+ 3 points).

Les 8 secteurs sont à diviser en deux groupes :

- **un groupe des leaders, qui regroupe 52% du total régional** réalisé entre 1975 et 2010 (12 millions de m2), avec le secteur Seine Amont Nord Essonne (14%), Sénart - Centre Essonne (13%), Plaine de France Gennevilliers (13%) et Roissy (12%).
- **un second groupe, qui compte pour 18% du total régional** (3,5 millions de m2), avec les secteurs Marne la Vallée (5%), Cergy (5%), Mantes (3%) et St Quentin en Yvelines (3%). Le secteur de Cergy est un peu particulier car il ne compte que 5 communes (la densité y est par conséquent remarquable).

<sup>2</sup> L'impact économique de la taxe des entrepôts franciliens, 1999. Eurosis/Newton Varéal

Une analyse statistique des évolutions de ces 8 secteurs logistiques franciliens a été effectuée avec la base de données SITADEL :

- **Évolutions internes des secteurs logistiques**
  - Les communes situées dans les périmètres des 8 secteurs logistiques franciliens et où ont été mis en chantier soit moins de 4 000 m<sup>2</sup> soit plus de 100 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'entrepôts entre 1995 et 2010 ont été identifiées. Les concentrations de mises en chantier de surfaces logistiques sont notamment importantes dans les secteurs de Roissy et de Sénart.
  - A l'inverse, tous les secteurs logistiques, excepté le secteur de Cergy, présentent des communes construisant moins de 4 000 m<sup>2</sup> de surfaces logistiques entre 1995 et 2010. Si ces communes sont incluses dans les périmètres des secteurs logistiques par souci de continuité territoriale, elles ne représentent pas par elles-mêmes des pôles dynamiques de croissance des surfaces logistiques.
- **Évolutions externes des secteurs logistiques**
  - Les communes hors secteurs logistiques identifiées en 1999 et ayant mis en chantier plus de 10 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'entrepôt entre 1995 et 2010 ont été identifiées, et certaines communes ont ainsi été incluses dans le périmètre redéfini.
  - Un **nouveau secteur logistique est identifié** : les communes de Châtres, Fontenay-Trésigny, Tournan-en-Brie, Gretz-Armainvilliers, la Houssaye-en-Brie, Marles-en-Brie et Chaumes-en-Brie ont autorisé plus de 475 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'entrepôt entre 1995 et 2010, soit plus de 2% des surfaces logistiques totales autorisées en Île-de-France. Ces communes constituent un nouveau secteur logistique, que nous avons appelé **Secteur National 4 – Châtres**, et qui est structuré par les infrastructures routières : RN4 puis A104. Ce secteur trouve une pertinence statistique mais des critères d'analyse plus approfondies permettent de déceler quelques manques, notamment en ce qui concerne le bassin d'emploi et la difficulté des accès aux emplois logistiques.

Par ailleurs, deux sites sont en cours de constitution :

- Les communes de Bruyères/Oise, Bernes, Beaumont et Persan ont autorisé 150 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'entrepôts entre 1995 et 2010. Cette zone de développement logistique au Nord de l'Île-de-France doit s'analyser dans une logique inter-régionale qui comprend l'Île-de-France, la Picardie et le Nord de la France. Le Pôle de Bruyères a pu bénéficier de plusieurs atouts pour se développer, comme le prix des terrains, la proximité de l'A16 (même si la liaison n'est pas aisée) et la présence d'une infrastructure multimodale avec le port fluvial.
- Les communes de Meaux, Dollard-des-Ormeaux, Poincy et Cergy-les-Meaux ont autorisé plus de 130 000 m<sup>2</sup> de surfaces logistiques entre 1995 et 2010. Ce développement des flux de mises en chantier de surfaces logistiques autour de Meaux correspond au desserrement des activités logistiques en Seine et Marne du secteur de fret de Roissy sur des surfaces foncières disponibles.

La croissance des flux de mise en chantier de surfaces logistiques hors secteurs identifiés traduit un desserrement des activités logistiques sur des surfaces disponibles en périphéries, et proches des secteurs ou proches d'infrastructures de transports autoroutières et multimodales. Ce desserrement s'effectue au Nord et à l'Est de l'agglomération.

- **Synthèse**

- Le tableau ci-dessous établit une comparaison entre les surfaces logistiques des 8 secteurs selon les périmètres identifiés en 1999 (première colonne) et les surfaces logistiques selon les périmètres redéfinis dans le cadre de cette analyse (2012), seconde colonne.

	Surfaces logistiques totales autorisées 1975-2010 sur la base des secteurs identifiés en 1999 (m <sup>2</sup> )	Part du secteur dans les surfaces immobilières logistiques d'IdF	Surfaces logistiques totales autorisées sur la base des secteurs identifiés en 2012 (m <sup>2</sup> )*	Part du secteur dans les surfaces immobilières logistiques d'IdF
<b>Périmètres qui n'ont pas évolué</b>				
<b>Mantois</b>	610 256	3%	610 256	3%
<b>Plaine de France Gennevilliers</b>	3 044 773	13%	3 044 773	13%
<b>Périmètres qui ont peu évolué</b>				
<b>Cergy</b>	1 157 340	5%	1 222 642	5%
<b>St Quentin en Yvelines</b>	663 087	3%	783 370	3%
<b>Roissy</b>	2 851 643	12%	2 899 353	13%
<b>Périmètres qui ont évolué</b>				
<b>Marne la Vallée</b>	1 247 556	5%	1 572 668	7%
<b>Sénart Centre Essonne</b>	2 911 126	13%	3 530 833	15%
<b>Seine Amont Nord Essonne</b>	3 105 958	14%	3 425 513	15%
<b>Nouveau Périmètre</b>				
<b>N4 - Châtres</b>			476 219	2%
<b>TOTAL</b>	15 591 739	68%	17 565 627	77%
<i>Total Ile de France</i>	22 894 721	100%	22 894 721	100%

\* Les surfaces logistiques des villes initialement comprises dans les secteurs logistiques ont été autorisées en 1975 et 2010 ; les surfaces logistiques des villes nouvellement incluses dans les secteurs ont été autorisées entre 1995 et 2010.

### 3 - Une analyse systémique de la logistique francilienne

L'immobilier logistique est, sur un territoire donné, la résultante d'évolutions qui relèvent aussi bien du contexte économique général, que de l'évolution des pratiques et stratégies logistiques ou des dynamiques spécifiques des territoires ciblés.

L'évolution de l'immobilier logistique francilien, première région économique, et donc logistique d'Europe est donc fortement corrélée à ces variables et implique une approche de caractère systémique et historique pour bien en comprendre la complexité. Le tableau ci-dessous propose donc une vision segmentée en six périodes historiques correspondant à des séquences homogènes de cinq à huit ans marquées par de fortes spécificités en matière de construction d'entrepôts.

Nous en présentons une vision séquentielle :

- **1975-1980** est la période qui marque la fin « Trente Glorieuses », qui a été celle où la croissance a été la plus forte dans toute l'histoire de l'humanité et où les mutations économiques, sociales et culturelles ont été les plus fortes. C'est donc la période post choc pétrolier, qui se manifeste également par une crise de surproduction et un fort processus de désindustrialisation, en particulier l'aboutissement du long déclin des industries de base françaises, comme la sidérurgie ou les mines. Au niveau de la logistique, cette période marque la fin de la production de masse standardisée et du modèle fordien et le début de modalités d'organisation de production plus flexibles et plus individualisées. Cette période qui clôt une longue ère de croissance industrielle, voit les territoires industriels de proche couronne francilienne comme Seine amont et la Plaine St Denis prédominer, mais où cohabitent de plus en plus les fonctions productives et les fonctions logistiques qui commencent à se développer fortement, mais avec des outils opérationnels souvent anciens et peu adaptés. Pendant cette période, 724 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts par an sont construits, ce qui la place dans une situation moyenne/haute en regard des autres périodes.
- **1980-1985** est une période de transition, marquée par une situation économique assez difficile, qui se manifeste notamment par la politique de rigueur et de désinflation compétitive, mise en place par le gouvernement de l'époque. C'est aussi une période aux taux d'intérêt élevés, ce qui est un handicap important pour les stocks qui sont ainsi plus coûteux. Après la période où les principes fordien étaient encore dominants, celle-ci est marquée par le début de la tendance de réduction des stocks. Géographiquement, la proche couronne parisienne est encore dominante, mais où on relève une substitution accélérée des sites industriels par des sites logistiques. On sent parallèlement la montée en puissance de secteurs périphériques, en particulier autour des villes nouvelles comme Cergy. Le rythme de construction annuel d'entrepôts est de 526 000 m<sup>2</sup>, ce qui situe la période parmi les plus basses.
- **1986-1992** est marqué par le processus de libéralisation et dérégulation de l'économie à l'échelle mondiale et par une croissance économique assez forte, portée notamment par la libéralisation et l'accélération des échanges. Les taux d'intérêt restent élevés, ce qui milite fortement pour une réduction du niveau des stocks, et, parallèlement, la montée en puissance des pratiques de flexibilisation du travail et des outils liés à la production et aux échanges, ce qui explique la généralisation des organisations en juste à temps développées par les industriels japonais depuis deux décennies (Toyota). Parallèlement, on remarque l'émergence des prestataires logistiques, qui deviennent des acteurs économiques spécialisés dans la gestion des flux des entreprises qui souhaitent externaliser leur mise en œuvre opérationnelle. Cette période est également marquée par une très forte croissance des activités logistiques en Île-de-France, puisque 904 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts y sont bâtis en moyenne par an (la plus forte des six périodes analysées), en particulier en grande périphérie et notamment à Roissy et dans et autour des villes nouvelles de Marne la Vallée, Sénart ou Evry.
- **1993-1997** constitue une période de dépression économique, notamment après la première guerre du Golfe. On note cependant une accélération du processus de mondialisation et cette période est celle de l'ouverture du marché européen au travers du Marché unique. Cela a d'importantes conséquences logistiques et en particulier au travers d'une profonde restructuration de l'appareil productif et de son organisation logistique (on passe d'une organisation logistique nationale à une organisation européenne, tout au moins pour les entreprises transnationales). Parallèlement, le processus d'externalisation logistique se poursuit avec le renforcement des prestataires, nourri notamment par l'explosion de

l'informatique (la logistique est le premier secteur économique consommateur) et plus généralement des TIC. Dans cet esprit, la mondialisation pousse au développement des « integrators », en particulier dans les grandes métropoles qui possèdent un aéroport international. Cette période plutôt marquée par un ralentissement économique, même si elle porte en germe des évolutions profondes, est caractérisée par un très faible rythme annuel de construction d'entrepôts, 392 000 m<sup>2</sup>, le plus faible des six périodes. Géographiquement on peut souligner la prédominance des secteurs desservis par la Francilienne qui se met progressivement en place, et notamment à l'Est (Marne la Vallée) et au Sud (Sénart, Evry, Centre-Essonnes).

- **1998-2002** est une période de forte reprise de la croissance économique sans doute dynamisée par l'ouverture européenne opérée lors de la période précédente<sup>3</sup>. Logistiquement, les évolutions annoncées plus haut se poursuivent de façon de plus en plus prononcée et le secteur de la logistique se structure autour de grands opérateurs, ayant de plus en plus une taille et une envergure nationale et européenne. Cela favorise l'émergence de grands projets logistiques immobiliers (surfaces de plusieurs dizaines de milliers de m<sup>2</sup>) favorisés d'une part par les besoins des grands opérateurs qui multiplient les opérations de grande logistique au service des « grands comptes » et d'autre part par l'arrivée des grands investisseurs immobiliers qui trouvent dans la logistique un nouveau marché plus rémunérateur que dans d'autres secteurs. Roissy et surtout Sénart-Centre Essonne se trouvent en situation dominante pendant cette période où 812 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts par an sont construits (seconde période en rythme annuel). En revanche, on relève une marginalisation de la proche couronne parisienne, surtout au Nord.
- **2003-2010** aurait pu être scindé en deux périodes, avant et après la crise de 2008, mais le recul historique étant insuffisant (on ne possède par exemple les données de construction que jusqu'en 2010), il a été préféré de garder une seule période. Une analyse ultérieure permettant de constituer une seconde période plus longue (2009- 2013 par exemple), serait utile. Cette période est donc marquée par une stagnation économique, puis par une crise financière et économique, de même que par la survenue de la crise de l'endettement des Etats. C'est aussi la période de la mise en place de l'euro qui modifie substantiellement les relations économiques au sein de l'Union Européenne. Parallèlement, les préoccupations environnementales et notamment les changements climatiques dynamisent le concept et les pratiques de développement durable, notamment, en France, au travers du Grenelle de l'Environnement. Ces évolutions valident les développements de démarches et de projets de logistique urbaine, qui rentrent dans une vaste réflexion visant à promouvoir l'optimisation logistique, notamment au travers de la mutualisation. On entre dans un processus de développement plus intensif qu'extensif, se traduisant notamment par un ralentissement des grands projets en fin de période. Par ailleurs, la révolution Internet bouleverse les pratiques tant au niveau de l'offre (logistique collaborative), que de la demande (développement du e-commerce). Géographiquement, on note une poursuite des tendances précédentes mais à un niveau plus faible et en particulier une substitution très nette des espaces occupés par la logistique par des bureaux, notamment en première couronne comme à la Plaine Saint Denis. Avec 446 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts construits par an, on est plutôt dans une période de faible rythme de construction.

---

<sup>3</sup> Application des accords de Schengen à partir de 1995.

## 4 - La vision des acteurs de l'immobilier logistique

L'objectif recherché à travers ce chapitre est d'avoir une vision précise des mécanismes du renouvellement à travers le mode de fonctionnement du marché immobilier logistique. Ainsi, le renouvellement des entrepôts anciens se traduisant par un changement total d'usage n'a pas été abordé. La volonté de mieux prendre en compte l'enjeu que représente le renouvellement du parc d'entrepôts en Île-de-France passe nécessairement par une meilleure connaissance de la pratique des acteurs privés de l'immobilier logistique. Cette approche s'appuie sur les connaissances acquises par le groupement d'étude des marchés immobiliers logistiques et sur des entretiens menés avec des acteurs de référence de ces marchés.

La connaissance du marché et des mécanismes du renouvellement mis en place par les acteurs de l'immobilier logistique a également servi d'outil de base pour établir une typologie du renouvellement présentée en chapitre 8 de cette synthèse et établie par segmentation de la nature publique ou privée du renouvellement et des principales caractéristiques des zones d'entreposage.

- **Le marché de la grande logistique moderne arrive à maturité**

Il n'existe pas aujourd'hui -sur la base de la série d'entretiens effectués, et à court et à moyen terme, d'obsolescence logistique pour ce marché porté par de grands promoteurs-développeurs et investisseurs et concernant exclusivement des bâtiments logistiques classe A de 10 000 à 50 000 m<sup>2</sup> et plus avec ICPE, des bâtiments de messagerie modernes et quelques entrepôts frigorifiques, souvent développés dans le cadre de grands parcs logistiques locatifs (par exemple le parc de Chanteloup à Moissy-Cramayel réalisé par Prologis).

Ce marché qui arrive à maturité en Ile de France, est resté dynamique en 2011, si l'on excepte Sénart qui souffre d'une suroffre ponctuelle (sur 700 000 m<sup>2</sup> de bâtiments classe A à louer en Île-de-France, la moitié est située à Sénart) ajoutée à une fiscalité pénalisante.

- **Le marché des entrepôts anciens en Île-de-France obéit à une problématique très spécifique.**

Compte-tenu des évolutions réglementaires, le parc d'avant 2002 qui perd ses ICPE n'est plus destiné à la logistique moderne : en particulier, les entrepôts relevant de la rubrique 1510<sup>4</sup> de la nomenclature des ICPE. Pour autant **il n'existe pas d'obsolescence de marché pour la grande majorité de ces immeubles** : quelle que soit leur qualité, pour autant qu'ils répondent à quelques critères de base (bonne accessibilité PL, hauteur libre minimum 5/6 m, trame supérieure à 15 m, cour de livraison d'au moins 11 m, dallage d'au moins 15 cm), il existe une demande d'autant plus forte que ces immeubles se situent en première et début deuxième couronne. Cette demande est notamment le fait de PME/PMI qui souhaitent acquérir ces immeubles dans une optique de montage patrimonial en les reconditionnant pour accueillir leurs activités de production et de stockage, de commerce de gros à la location ou à la vente, mais aussi de prestataires logistiques pour les grands entrepôts anciens de première couronne.

L'obsolescence technique de ces immeubles au regard des fonctions logistiques et des normes réglementaires et environnementales passe donc après leur situation géographique. Même un entrepôt de classe C de 20 ans d'âge, qui n'est plus du tout adapté aux fonctions logistiques, trouvera preneur s'il se situe à proximité de l'A86. L'obsolescence technique, réglementaire et environnementale d'une très grande part des entrepôts anciens n'est donc finalement pas le critère déterminant que l'on imaginait. Dans ce contexte, le stock d'entrepôts anciens hors marché

4 Pour plus d'informations sur la nomenclature ICPE 1510 : [http://www.ineris.fr/aida/consultation\\_document/4117](http://www.ineris.fr/aida/consultation_document/4117)

(obsolescence technique et réglementaire / perte ICPE + mauvaise situation géographique) pourrait être **de l'ordre de 15%** (cette estimation est à prendre avec prudence car il n'existe pas d'éléments d'information précis).

Mais cette situation géographique favorable ne fait pas pour autant d'un entrepôt ancien un produit investisseur du fait de l'absence de plus-values potentielles significatives dégagées par ce bâtiment et des contraintes financières liées à son acquisition et à sa rénovation. Il résulte de cette spécificité de l'Île-de-France les conséquences suivantes sur le marché du renouvellement du parc d'entrepôts anciens.

- Les investisseurs institutionnels ne s'intéressent pas au renouvellement ponctuel des entrepôts anciens : pour un entrepôt ancien non restructuré, le montage financier demandé par le système bancaire, du fait notamment des incertitudes (évolutions techniques et réglementaires à venir) qui pèsent sur la valeur future de l'immeuble après restructuration, est beaucoup moins adapté à la rentabilisation des fonds propres investisseur. Les propriétaires bailleurs non institutionnels d'entrepôts anciens même bien situés n'ont souvent pas les moyens de les remettre à niveau pour des activités logistiques modernes de stockage :
  - Financement de l'acquisition du bâtiment par des fonds propres à hauteur de 50 % (emprunt limité à 50 %).
  - Pas de financement par emprunt pour les travaux de rénovation du bâtiment qui doivent donc être financés par fonds propres ou par le cash-flow dégagé par l'exploitation locative de l'immeuble.
  - Absence de plus-value significative escomptable dans la revente du bâtiment du fait de ses caractéristiques et de son ancienneté (hors changement d'usage).
  - Dégradation en conséquence de la rentabilité des fonds propres engagés dans cette opération, en dessous du seuil acceptable par les investisseurs institutionnels.
- Les propriétaires bailleurs non institutionnels d'entrepôts anciens même bien situés n'ont souvent pas les moyens de les remettre à niveau pour des activités logistiques modernes de stockage. Ces propriétaires bailleurs non institutionnels de bâtiments d'entreposage, qui sont amortis depuis longtemps, « surfent » donc sur la situation géographique de ces bâtiments pour les relouer en l'état qu'ils sont à accueillir des activités de moins en moins valorisantes.
- Dans ce contexte, le renouvellement ponctuel du parc d'entrepôts anciens en Île-de-France se traduit aujourd'hui essentiellement (hors démolition-reconstruction pour un autre usage) par sa transformation en locaux d'activités à l'initiative des petites entreprises industrielles et commerciales qui les achètent et les reconditionnent en fonction de leurs besoins.
- Quelques fonds d'investissement se positionnent toutefois sur le renouvellement et la valorisation en parcs d'activités polyvalents de grands sites d'entrepôts anciens en zone urbaine et périurbaine de première et seconde couronne. Un tel processus de renouvellement et de valorisation par la création de parcs d'activités locatifs pose naturellement la question de la maîtrise foncière du site et donc de la nature de la propriété foncière des immeubles à acquérir. L'intervention de la puissance publique peut être à cet effet déterminante (inscription de la réalisation de ces parcs d'activités dans des opérations publiques d'aménagement s'appuyant sur des procédures publiques d'acquisition foncière – droit de préemption, DUP).

On peut donc considérer en première synthèse.

- **un marché mature et moderne pour la grande logistique de stockage** (plates-formes logistiques développées depuis 2002, grands immeubles classe A avec ICPE) en direction de la Francilienne.
- **un marché de situation très fort de grands entrepôts** (avec ICPE) **plus ou moins adaptés aux normes fonctionnelles modernes et de messageries, stratégiquement situés entre Paris et la A 86** et que les prestataires logistiques veulent pour cette raison à tout prix préserver (même au prix de loyers supérieurs à 120 ou 140 € HT HC le m<sup>2</sup> / an et plus encore pour la messagerie). La réalisation à venir de messageries urbaines s'inscrit dans ce marché.
- **un marché PME/PMI, commerce de gros et petit entreposage qui s'empare des ¾ d'entrepôts anciens restant** dès que l'opportunité se présente, très demandeur autour de la A 86 et en proche deuxième couronne (jusqu'à 7 à 8 km de la A 86 en direction notamment d'Orly et de Roissy) où il y a place également pour le développement de parcs d'activités locatifs (GVIO, Proudreed, Alsei, Sogeprom etc) et plus ponctuel au-delà.



## Partie II

# Caractérisation et mesure du renouvellement

### 1 - Revue bibliographique

L'analyse bibliographique s'est traduite par des lectures de différentes typologies de documents et leurs analyses, qui ont permis d'identifier des facteurs du renouvellement du parc immobilier logistique en Ile de France.

#### 1.1 - Les études et rapports des acteurs institutionnels

Les études et rapports publiés par des acteurs institutionnels nationaux et régionaux démontrent que les politiques publiques sont concernées par le développement et la maîtrise du développement des activités de transports et logistiques.

**Les études institutionnelles nationales décrivent notamment les évolutions réglementaires** qui ont accompagné les évolutions des pratiques logistiques et du parc immobilier logistique national. Ces évolutions de la réglementation, effectuées par soucis de maîtrise de la dynamique d'évolution du parc, de prévention des risques et pour des considérations environnementales, sont aujourd'hui un thème important pour comprendre le renouvellement d'entrepôts en Île-de-France. A ce titre, l'étude *État du parc immobilier logistique en France*, publiée par l'OBLOG<sup>5</sup> en 2007, fournit des enseignements sur les conséquences des évolutions réglementaires sur le marché national de l'immobilier logistique.

Ces documents décrivent également **les dynamiques d'évolutions du parc immobilier logistique en Île-de-France**. Ces dynamiques d'évolutions se traduisent, comme nous l'avons vu précédemment, structurellement par un rajeunissement du parc, une concentration des activités logistiques, des grandes surfaces qui représentent une part croissante du parc et des évolutions techniques des entrepôts.

La parution de ces études marque une volonté des pouvoirs publics d'approfondir les connaissances des mécanismes du renouvellement afin de mieux maîtriser les évolutions du parc :

- Pour l'optimisation et le développement nécessaire des activités de transports et logistiques dans l'agglomération, notamment impactées par les nouvelles pratiques logistiques : logistique urbaine, logistique du e-commerce, plateformes des entrepôts distributeurs...
- En prenant en compte les enjeux de pression urbaine et foncière, de maîtrise de l'étalement urbain et de gestion des risques liées aux activités de transports et logistiques.
- Sans omettre les considérations environnementales et la nécessité du développement durable des activités et du parc immobilier logistiques.

#### 1.2 - Les rapports d'activités des investisseurs

Une autre source importante de documents pour cette analyse bibliographique est constituée par les rapports d'activités des investisseurs et promoteurs de l'immobilier logistique. Les éléments d'analyse dans ces documents permettent d'avoir une **vision précise du marché économique de l'immobilier logistique**. Mais contrairement aux études publiées par des acteurs publics, les rapports d'investisseurs ne prennent que peu en compte les questions de planification du développement des surfaces logistiques et d'évolution probables de sites et bâtiments logistiques

---

5 OBLOG : Observatoire de l'immobilier Logistique et du Supply Chain Management, créé par AFILOG, FONCIERE EUROPE LOGISTIQUE, GSE, LOGISTIQUE SEINE NORMANDIE et GS1, afin de collecter et produire des analyses statistiques et des études sur les sujets d'évolution du secteur logistique et de la Supply Chain.

actuellement occupés : les questions de l'obsolescence et du renouvellement ne sont abordées que sous l'angle de l'offre et de la demande de surfaces logistiques.

L'impact de la crise économique de 2008 s'est fait ressentir sur le marché de l'immobilier logistique national, mais le marché a connu un net rebond de son activité en 2011, principalement dans les agglomérations de Lille, de Lyon, de Paris et de Marseille. Le contexte de crise économique a cependant entraîné une baisse des investissements.

En Île-de-France, le marché francilien se développe principalement au Nord (près de la moitié des surfaces commercialisées) et au Sud de l'agglomération (un tiers des surfaces commercialisées). Les surfaces commercialisées sont principalement comprises entre 10 000 m<sup>2</sup> et 20 000 m<sup>2</sup> et 17 transactions d'entrepôts supérieurs à 20 000 m<sup>2</sup> ont été identifiées en 2011 par DTZ<sup>6</sup>. La production neuve d'entrepôts diminue et les transactions immobilières sont plus importantes pour les entrepôts de seconde main (70% de la demande placée). Une production d'entrepôts neufs ne s'effectue désormais par les investisseurs que si le besoin est au préalable identifié (production « en gris »).

Enfin, il apparaît que les entrepôts anciens situés notamment en première couronne sont attractifs pour des activités logistiques non-modernes ou bien pour des activités économiques autres que la logistique. Une des réponses apportées par les promoteurs est la réalisation de zone d'activité mixte conciliant les activités logistiques, et notamment les plates-formes de cross-docking, et des activités de bureaux, de loisirs voire des logements. Cette concurrence des vocations s'explique par la pression urbaine et foncière dans les zones urbaines denses de l'agglomération.

### 1.3 - Les articles de presse générale et spécialisée

Les articles de presse générale et spécialisée traitent principalement :

- D'exemples de réussite de renouvellement de surfaces logistiques en Île-de-France, notamment en première couronne et pour des activités de logistique urbaine et/ou d'e-commerce. Le cas de Sogaris *Chapelle International*, repris dans la presse, illustre un modèle de développement et de renouvellement du parc immobilier logistique en Île-de-France.
- D'exemples d'évolution des pratiques logistiques qui ont un impact sur l'évolution et le renouvellement du parc immobilier logistique francilien. Ainsi, le projet récent de Franprix de livrer certains de ses magasins parisiens par voie d'eau a un impact sur le renouvellement du parc près du port de Bonneuil-sur-Marne, où sont chargées les berges fluviales.
- Les considérations environnementales et gains énergétiques des bâtiments et organisations logistiques sont mis en avant par les investisseurs, chargeurs et prestataires logistiques et se retrouvent dans la presse. Ces gains énergétiques sont créés soit par une optimisation technique des entrepôts, soit par l'utilisation des véhicules de transports propres, soit par une optimisation de l'organisation logistique, pouvant notamment favoriser le report modal.

## 2 - Les facteurs d'obsolescence et de blocage au renouvellement

### 2.1 - L'obsolescence

L'**obsolescence** est un « *déclassement technologique du matériel industriel, entraîne par l'apparition d'un matériel plus moderne, mieux adapté* » (Larousse). Par extension, il caractérise de ce qui est dépassé, peu performant. Du point de vue logistique, il implique un décalage entre les

<sup>6</sup> Source : France Entrepôts Bilan 2011, DTZ, 2012

caractéristiques premières d'un entrepôt (au moment où il a été construit) et son usage présent. Il caractérise donc son inadaptation. Obsolescence ne signifie pas usure, ou simple vieillissement, mais bien **une dégradation par rapport à une évolution**, et non une dégradation intrinsèque.

On peut distinguer trois grands types d'obsolescence :

- **L'obsolescence par l'usage** : inadaptation à l'évolution des pratiques logistiques. Les entrepôts les plus anciens correspondaient à une logistique qui mettait en avant la notion de stock. Au fil des années, **cette notion de stock a été remplacée par la notion de flux** (par exemple, le développement du e-commerce ou du discount a obligé les grands distributeurs à réorganiser leurs chaînes logistiques).

Aujourd'hui, **flux et rapidité sont les maîtres mots**. Certains entrepôts qui étaient conçus pour stocker sur de longue durée sont devenus obsolètes. D'autres sont devenus **trop grands** (ou disposent de cellules trop grandes) **ou à plusieurs niveaux** (un premier pour les produits, un second pour les emballages). Certains n'ont plus de sens, peinent à répondre au marché immobilier et tendent vers la vacance structurelle et vers l'obsolescence.

- **L'obsolescence par la réglementation** : inadaptation aux mesures réglementaires (normes ICPE, Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, ou norme ERP pour les Établissements Recevant du Public), ancienneté de l'ICPE (norme 183 TER), voire inadaptation aux normes environnementales. La multiplication et le renforcement de ces normes déclassifie un certain nombre de bâtiments.

Par exemple, un entrepôt peut être obsolète sur le plan de sa **sécurité incendies**. Des travaux de mise aux normes du système de sprinklage sont nécessaires, mais le montant de ces travaux peut s'avérer trop important pour le propriétaire.

De même, les **entrepôts froids** peuvent rapidement devenir obsolètes : la réglementation sur l'utilisation de certains produits frigorigènes a rapidement évolué<sup>7</sup>.

Un entrepôt frigorifique est également gros consommateur d'électricité. Au fil des années, les panneaux isolants de ces entrepôts et les portes isothermes sont devenus de plus en plus efficaces, plus économes. Un entrepôt froid trop ancien tend à devenir obsolète car trop énergivore. Si bien qu'il est parfois utilisé de le reconsidérer dans sa conception, ce qui peut conduire à sa démolition.

- **L'obsolescence technique** : inadaptation des caractéristiques immobilières de base (trame, cour de livraison, hauteur...) pour des activités de petite production et de stockage. Cette obsolescence peut découler de l'obsolescence par l'usage.

Les cas de figure sont nombreux : entrepôt ayant **une résistance au sol insuffisante** (la norme pour des entrepôts « nouvelle génération », dit de classe A, est de 5 t/m<sup>2</sup> et plus. Des entrepôts de classe B aux standards modernes ont une résistance minimale de 3 t/m<sup>2</sup>. Les autres entrepôts, les plus anciens, de classe C, peuvent poser problème), **entrepôt sans quai** (quasiment rédhibitoire), entrepôt ayant **une trame trop étroite** (trop de poteaux) ou inadaptée (poteau en face de porte à quai), **des cours de livraison trop exigües** (qui rendent les manœuvres trop complexes, problème de COS), **une hauteur insuffisante** (les

<sup>7</sup> Exemple : le Fréon 22 (ou R22), dont l'usage est interdit depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, ce qui a obligé à des mises en conformité des systèmes de réfrigération souvent coûteux.

entrepôts de classe A affichent une hauteur d'au moins 9,5 mètres, et 7,5 m pour ceux de classe B)...

Ces caractéristiques ne sont **pas nécessairement rédhibitoires**. La valeur d'un entrepôt dépend aussi du type de logistique. Par exemple, un entrepôt de messagerie n'a pas besoin d'une hauteur libre trop importante. De même, une charge au sol peu élevée peut parfaitement convenir à une logistique ne traitant pas de produits lourds (logistique textile sur cintre par exemple).

### Comparaison entre établissements logistiques anciens et modernes

	Bâtiments anciens	Bâtiments modernes
Résistance au sol	De 3 à 4 t/m <sup>2</sup> (40 dNm) <sup>15</sup>	5 t/m <sup>2</sup> (7 t/m <sup>2</sup> (70 dNm)
Taille	1 000 à 5 000 m <sup>2</sup>	10 000 à 100 000 m <sup>2</sup>
Hauteur	6 à 8 m	10 m
Profondeur	50 à 60 m	100 m
Cour de manœuvre	<30 m	>35 m
Sprinklers	Non	Oui
Maillage des poteaux <sup>16</sup>	6 X 6, 8 X 8 ou 10 X 10	20 X 20
Quais	Entrepôts surélevés à hauteur camions	Entrepôts décaissés avec sas et quais niveleurs

Source : Oblog à partir des informations de KeyLog

D'autres facteurs peuvent ponctuellement renforcer l'obsolescence : **services non satisfaits** (centre routier, avec parking PL, station-service et restaurant, sécurisation d'un site, pour une logistique traitant de produits high-tech, ou accessibilité transport en commun pour les salariés), **inadaptation aux demandes de multimodalités** (pourrait concerner un entrepôt en demande d'embranchement ferroviaire pour son développement), **taxes foncières ou loyers trop élevés** (favorisant la vacance, même pour un entrepôt neuf)...

## 2.2 - Le renouvellement

**Le renouvellement** est le « *remplacement, ou transformation profonde, de quelque chose, quand il a subi une altération, une usure* » (Larousse). Par extension, il désigne une modification des caractéristiques et des fonctions d'un outil pour un usage amélioré, ou pour la prolongation de son utilité. Logistiquement, il s'agit d'une ré-adaptation d'un entrepôt au marché immobilier (logistique ou autre que logistique, dans une logique de mixité des activités).

Plusieurs éléments sont des blocages ou des leviers de renouvellement :

- **La situation géographique** est certainement le facteur primordial. Il prime sur tout autre élément quant à l'évaluation de l'utilité d'un entrepôt. Dans toutes les enquêtes réalisées auprès des acteurs logistiques, la situation géographique par rapport aux flux d'approvisionnement et/ou à une aire de distribution apparaît comme le premier critère de localisation d'un site logistique. Ce critère géographique est bien entendu à coupler avec la qualité des infrastructures routières et la congestion ?
- **Les facteurs liés à la propriété**, taille de l'emprise foncière et nature de la propriété foncière (institutionnelle ou privée), sont des paramètres plus ou moins favorables à un renouvellement. Le morcellement de la propriété peut aussi obliger à procéder à un remembrement, nécessitant un portage foncier potentiellement lourd et quelques années de procédure.

- Les facteurs immobiliers que sont **les caractéristiques techniques de base** (charge au sol, hauteur sous plafond, présence ou non de quai...) pour des activités de petite production et de stockage sont également des paramètres fondamentaux qui conditionnent la faisabilité d'opérations de renouvellement.

Les conditions du renouvellement tiennent compte quant à eux d'éléments extérieurs à l'entrepôt :

- **La volonté politique** définit l'opérationnalité d'une opération de renouvellement. La détermination du COS (qui en logistique ne doit pas être trop élevé<sup>8</sup>) oriente la vocation économique ciblée.
- **Le développement de la logistique urbaine**, répondant à un besoin de plus en plus fort en proche couronne, devrait permettre de souligner l'intérêt de la préservation et du développement et du renouvellement d'entrepôts au cœur de marché.

Au-delà de ces définitions, les facteurs d'obsolescence et les leviers de renouvellement sont analysés dans la partie suivante, à partir de l'analyse de 10 zones d'activités comportant des surfaces logistiques et ayant des caractéristiques dissemblables.

### 3 - Les freins et les leviers au renouvellement

Il s'agit ici de confronter les éléments de blocages ou de leviers du renouvellement identifiés ci-dessus à 10 sites logistiques franciliens dont le choix a été fait en fonction de leur représentativité logistique du territoire régional. Par soucis de lisibilité, nous ne présentons dans ce document que la synthèse des analyses des dix monographies.

#### Les 10 monographies territoriales

	1ère couronne	2ème couronne	3ème couronne
Nord IdF	Docks de Saint-Ouen Pantin Citrail	Paris Nord 2 Garonor	Marly-la-Ville Moimont Mitry-Mory Compans
Sud IDF	Vitry/Seine Les Ardoines	Sénia La Vigne aux Loups	Sénart

Chaque zone a été analysée en recherchant quels ont été, ou quels sont, les leviers de renouvellement et quels ont été, ou quels sont, les freins au renouvellement. Cela a donné lieu à la réalisation de deux tableaux distincts portant sur :

- les freins au renouvellement logistique ;
- les leviers de renouvellement logistique.

Les leviers de renouvellement s'entendent par des paramètres qui aident à la réutilisation des entrepôts pour une fonction logistique.

Les freins au renouvellement s'entendent par des paramètres qui au contraire ralentissent ou restreignent la réutilisation des entrepôts pour une fonction logistique. Chaque paramètre a été coté entre 1 et 3 en fonction de son influence estimée (1=faible, 3=fort).

<sup>8</sup> Généralement, COS maximum à 0,5 ou 0,6 en logistique

### 3.1 - Les freins au renouvellement relevés dans les monographies

Freins au renouvellement logistique	ZONE 1				ZONE 2			ZONE 3		
	Pantin Citrail	Docks St Ouen	Vitry les Ardoines	Senia	Garonor	Paris Nord 2	La Vigne aux Loups	Marly Moimont	Mitry-Mory Compans	Sénart
Politique	1	3	2	3	1	2	2	1	2	1
Propriété foncière	1	1	2	3	1	2	3	1	2	1
Loyers	2	1	1	1	1	3	1	1	1	1
Taxes	2	1	1	1	1	2	1	1	1	3
Réglementation	2	1	2	1	1	1	1	1	3	1
Multimodalité	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Caractéristiques techniques bâtiments	2	1	2	2	3	3	2	2	2	2
Géographie, prox. marché / pression urbaine	1	3	3	3	1	1	1	1	1	1
Accessibilité routière (réseau structurant)	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1
Emplois	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
Services	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1
Voirie sur zone	1	1	2	2	1	2	3	2	2	1
Autre (juridique...)							2			

- Le paramètre « **caractéristiques techniques** » ressort comme le principal frein au renouvellement : l'ancienneté d'un entrepôt, sa dégradation progressive, favorise son obsolescence, maximise son coût de renouvellement et rend plus difficile sa remise sur le marché (La Vigne aux Loups, Sénart «entrepôt Panzani », Garonor avant FEL, Paris Nord 2...). La monovalence (spécificité d'un entrepôt, p. ex sur cintre ou sous température dirigée) limite la réutilisation de l'entrepôt (ND Sénart Vert St Denis). Parallèlement, l'obsolescence d'un entrepôt peut être considéré comme une opportunité de renouvellement (démolition / reconstruction PSA Sénart, Garonor).
- L'importance du **facteur politique** met en lumière les enjeux de pression foncière, en particulier en proche couronne (Vitry les Ardoines, Sénia, Dock st Ouen...).
- La multipropriété** émiette les responsabilités et gèle le renouvellement global d'une zone (La Vigne aux Loups...).
- Loyers et taxes foncières** peuvent être causes de vacance structurelle (Sénart, Paris Nord 2). Des charges élevées restreignent le marché potentiel (Citrail).
- La réglementation** limite les surfaces et les types de renouvellement (Seveso à Mitry Compans, problématique ICPE à Citrail).

### 3.2 - Les leviers de renouvellement relevés dans les monographies

Leviers de renouvellement logistique	ZONE 1				ZONE 2			ZONE 3		
	Pantin Citrail	Docks St Ouen	Vitry les Ardoines	Senia	Garonor	Paris Nord 2	La Vigne aux Loups	Marly Moimont	Mitry-Mory Compans	Sénart
Politique	3	3	2	1	2	1	2	2	2	3
Propriété foncière	3	2	2	1	3	1	1	2	1	2
Loyers	1	2	2	1	1	1	1	3	1	1
Taxes	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1
Réglementation	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Multimodalité	2	1	1	1	1	1	1	1	2	3
Caractéristiques techniques bâtiments	1	1	2	1	1	2	1	2	2	2
Géographie, prox. marché / pression urbaine	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3
Accessibilité routière (réseau structurant)	2	2	1	2	3	2	2	2	3	3
Emplois	2	1	1	1	2	2	1	2	1	1
Services	2	1	1	1	2	3	1	1	1	1
Voirie sur zone	2	1	1	2	1	1	3	1	1	1
Autre										

- **Le paramètre géographique est prédominant.** La proximité du marché est le principal levier qui peut justifier un renouvellement pour des fonctions logistiques.
- **La question des accès routiers :** si le réseau francilien est très dense, les problèmes relèvent plutôt de l'encombrement des routes. Ces difficultés pénalisent au quotidien les acteurs de la logistique. La situation semble avoir cessé de s'aggraver.
- **Le paramètre politique** est un levier fort de renouvellement (Citrail, Docks St Ouen, Sénart...). Il renvoie à plusieurs sujets : l'image et l'utilité que renvoie la logistique auprès des décideurs politiques, la préservation des sites urbains au cœur de l'agglomération, une politique régionale du fret et de la logistique...
- **La propriété foncière** (maîtrise par un seul acteur, disposant de moyens financiers) est un accélérateur du renouvellement (Citrail, Garonor...), en particulier en proche couronne. Les opérations de démolition-construction et de portage financier ne sont pas faisables pour des SCI privées car le temps d'amortissement d'un bâtiment est trop long, et nécessite une solidité financière importante. Le renouvellement d'un parc d'entrepôts, notamment à échelle de zone d'entreposage, nécessite un opérateur, à l'image de FEL à Garonor.
- Plus localement, **des loyers et des taxes foncières** attractifs limitent la vacance et dynamisent le marché (Marly-la-Ville zone Moimont où la taxe foncière est de l'ordre de 7 €/m<sup>2</sup> pour le neuf<sup>9</sup>).
- **La multimodalité** n'apparaît pas comme une plus-value qui motive le renouvellement des entrepôts sur les zones embranchées, hormis à Citrail et à Sénart, les deux seules zones d'analyse où le fer est encore physiquement présent (mais il n'est plus actif que sur Sénart). La multimodalité ferroviaire n'est dans les faits plus un avantage. Elle est intéressante pour les gros bâtiments et prestataires logistiques d'envergure qui peuvent recevoir des trains entiers. Le wagon isolé en logistique ne se pratique quasiment plus.
- La présence de **services** sur zone incite au renouvellement (Paris Nord 2).
- **L'entretien des voiries** participe à l'attractivité de certaines zones (La Vigne aux Loups).

## 4 - Caractérisation et spatialisation des différents types de renouvellement

Une première typologie de renouvellement a pu être établie par segmentation de la nature du renouvellement (publique ou privée) et des principales caractéristiques des zones d'activités. Cette première typologie a été appliquée sur 84 zones d'activités reconnues en Île-de-France<sup>10</sup> comme accueillant des activités logistiques. 6 types de renouvellement apparaissent suivant la nature et le degré d'intervention publique ou privée sur les zones d'activité :

- **Renouvellement public d'intérêt régional**, rentrant dans le cadre d'une Opération d'Intérêt régional ou national (par ex. OIN), en proche ou en moyenne couronne, lié à l'aménagement régional, qualifiant un renouvellement urbain de secteurs entiers avec un maintien, un retrait ou une adaptation des activités logistiques (logistique innovante, hôtel logistique...). Ce type

<sup>9</sup> Source : CBRE

<sup>10</sup> Voir la liste des sites dans le rapport final en annexe

est très minoritaire : 3 zones logistiques seulement ont été identifiées (Les Ardoines, Senia et Pate d'Oie Grande Couture Gonesse).

- **Renouvellement public local** : renouvellement porté par une commune ou une intercommunalité, ou par un département, avec maintien ou retrait des activités logistiques. 12 cas répertoriés, initiative de communes ou d'intercommunalités (Créteil Le Maris, CA Europ'Essonne Les Portes de Morangis, Corbeil sur la zone de l'Apport Paris...), d'un département (CG 91, projet de requalification de la ZA de Courtaboeuf, La Vigne aux Loups et travaux voiries de la CA Europ'Essonne) ou via une SEM (Semmaris sur le MIN de Rungis).
- **Renouvellement public portuaire** : porté par une autorité portuaire (Ports de Paris), disposant d'une autonomie financière. 8 cas répertoriés, sur des sites portuaires principaux (Gennevilliers, Bonneuil/Marne, Limay) ou secondaires (Bruyères/Oise, St Ouen l'Aumône, Lagny/Marne, Evry, Nanterre).
- **Renouvellement privé investisseur** : porté par un promoteur investisseur logistique, sur une zone privée, disposant de moyens financiers. 12 parcs d'activités ont été répertoriés, développé par Prologis, Parcolog ou PRD. La grande majorité de ces parcs sont plus ou moins récents (20 ans tout au plus). Seulement 2 cas de zones plus anciennes en cours de renouvellement ont été vus, développé par FEL.
- **Renouvellement privé entreprise sur territoire récent (ou d'extension)** : renouvellement des entrepôts au fil de l'eau, par bâtiment, généralement en moyenne et grande couronne, concernant des zones récentes ou toujours en cours de développement.
- **Renouvellement privé entreprise sur territoire ancien (ou contraint)** : renouvellement au fil de l'eau, par bâtiments, au cas par cas, dans des zones anciennes ou convoitées, plus nombreuse en proche ou en moyenne couronne, en fonction des capacités financières du propriétaire. Pas de renouvellement réel sur ces zones, sinon au gré du propriétaire, pas de stratégie globale de renouvellement.

Sur 84 zones d'activités examinées, le renouvellement d'initiative privée représente les  $\frac{3}{4}$  des actions : il s'agit pour l'essentiel de renouvellements au fil de l'eau, par bâtiment, au cas par cas, sans stratégie globale de renouvellement, au gré du propriétaire, sur zones anciennes ou contraintes (pour 22% des cas) et sur des zones récentes ou d'extension (pour 36% des cas).

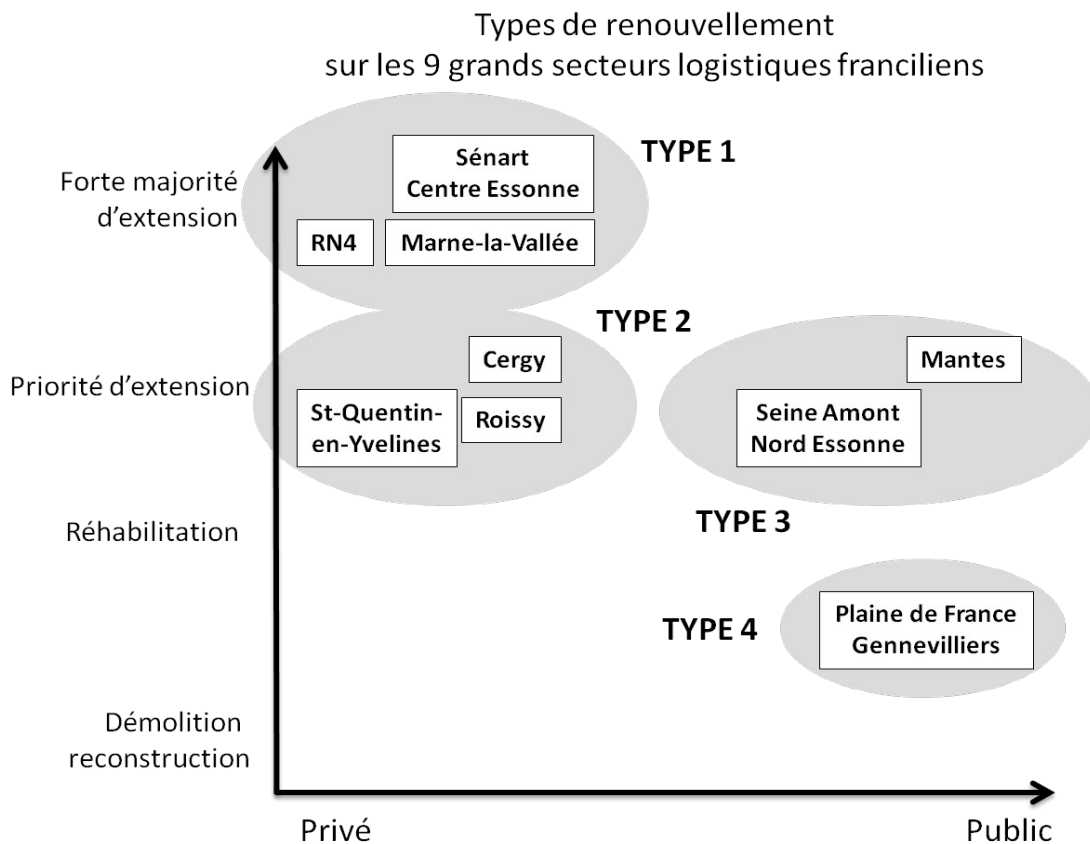
Sur les 9 secteurs logistiques DRIEA, 6 sont surtout concernés par des renouvellements privés (Sénart Centre Essonne, RN4, Marne-la-Vallée, Roissy, Cergy et St-Quentin-en-Yvelines). Seulement 3 sont concernés par des renouvellements surtout publics (Plaine de France Gennevilliers, Seine Amont Nord Essonne et Mantes). 2 de ces secteurs sont d'ailleurs les plus proches de Paris (Plaine de France Gennevilliers, Seine Amont Nord Essonne en petite et moyenne couronne).

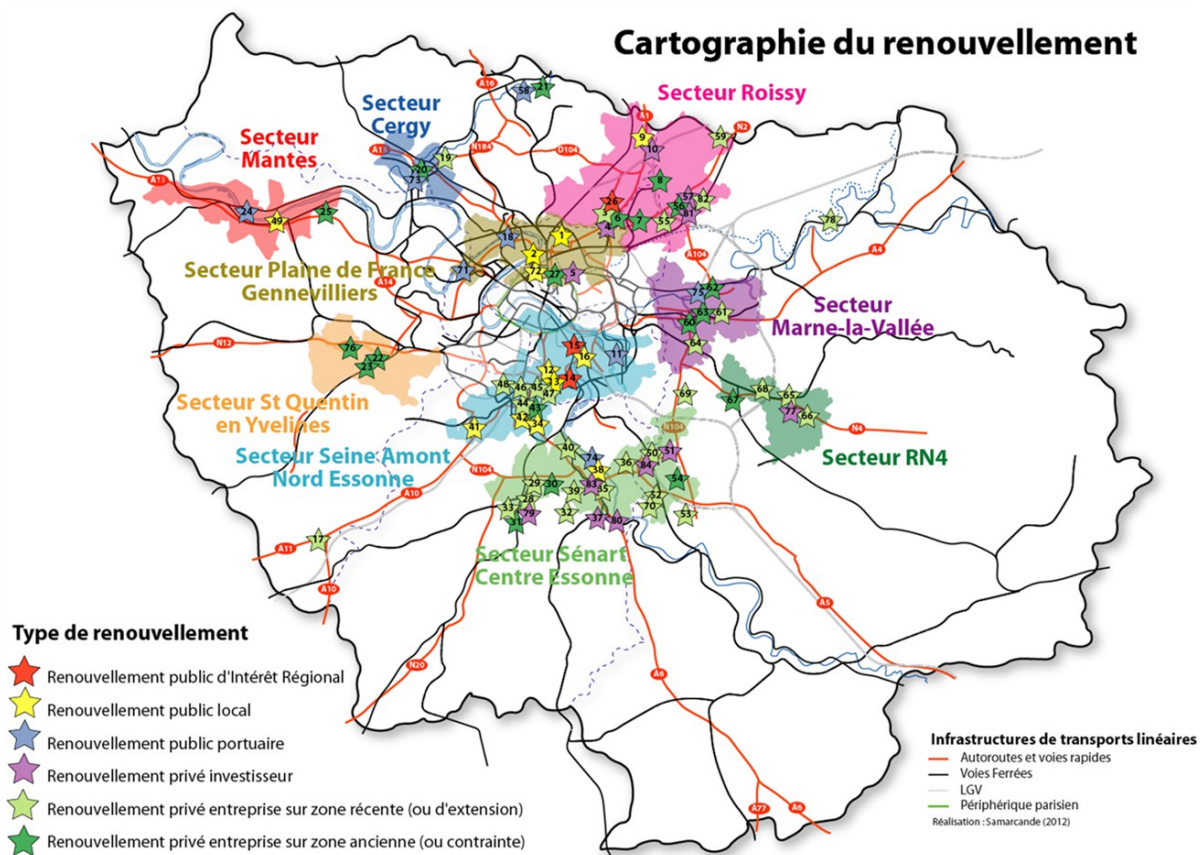
Puis un rapprochement a été fait avec d'autres mesures du renouvellement établis dans les phases antérieures de l'étude. Un croisement a notamment été réalisé entre la nature et le degré d'intervention (plus ou moins privée ou publique) du renouvellement, et les types d'opérations de renouvellement (d'après les agréments accordés entre 1989 et 2010). Il en résulte une seconde segmentation du renouvellement en 4 grands types regroupant plusieurs paramètres : nature de l'intervention, âge médian des entrepôts, types d'opération, importance des opérations (taux de renouvellement).



- **Type 1 : Un renouvellement d'initiative privée avec une forte majorité d'opérations d'extension** : concerne les espaces les plus logistiques de la grande couronne (Sénart Centre Essonne, RN4 et Marne-la-Vallée), des secteurs de développement récent (surtout pour Sénart Centre Essonne et pour le secteur RN4). Ces secteurs sont aussi ceux qui ont le plus accueilli de parcs logistiques.
- **Type 2 : Un renouvellement d'initiative privée avec une priorité d'opérations d'extension** : concerne 3 espaces de grande couronne du Nord et de l'Ouest de l'agglomération (Cergy, St-Quentin-en-Yvelines et Roissy), représentant 20% des surfaces logistiqu construites entre 1975 et 2010.
- **Type 3 : Un renouvellement d'initiative publique avec priorité d'opérations d'extension** : concerne les 2 espaces de Mantes et Seine Amont Nord Essonne, des secteurs logistiques un peu plus anciens et comptant pour 17% des surfaces logistiques.
- **Type 4 : Un renouvellement d'initiative publique avec une mixité entre des opérations de réhabilitation et des opérations de démolition / reconstruction** : ne concerne que le secteur Plaine de France Gennevilliers, espace de développement ancien.

Il y a corrélation entre l'âge du parc d'entrepasage et la nature du renouvellement : les secteurs les plus anciens (Plaine de France Gennevilliers, Seine Amont Nord Essonne, Mantes) sont ceux où l'intervention publique est la plus forte.





## 5 - L'importance des éléments de marché

Le secteur de l'immobilier logistique est le résultat de stratégies et de pratiques d'acteurs qui, pour l'essentiel appartiennent au monde de l'immobilier plus que de la logistique. Leurs logiques sont plus des logiques financières et de valorisation de leur patrimoine et pas essentiellement (sauf exceptions quand le propriétaire du bien est lui-même un logisticien) des logiques technico-économiques liées aux activités logistiques, même si les acteurs de l'immobilier doivent tenir compte de celles-ci et de leurs besoins opérationnels.

Dans cette partie, le renouvellement immobilier logistique est étudié sous l'angle du marché immobilier et des différents éléments pris en compte par les acteurs de ce marché, à savoir le prix, les loyers et la valorisation foncière. Ces éléments sont des déterminants qui permettent en effet de valider ou non un investissement.

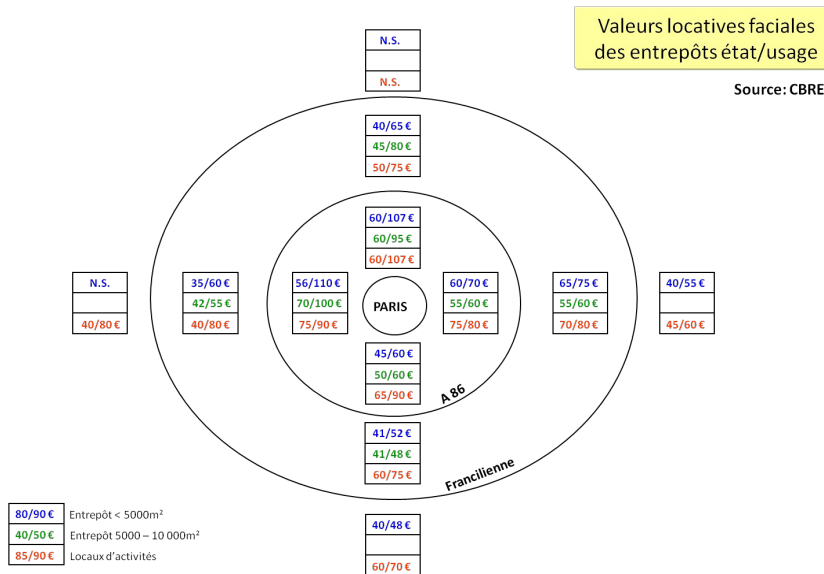
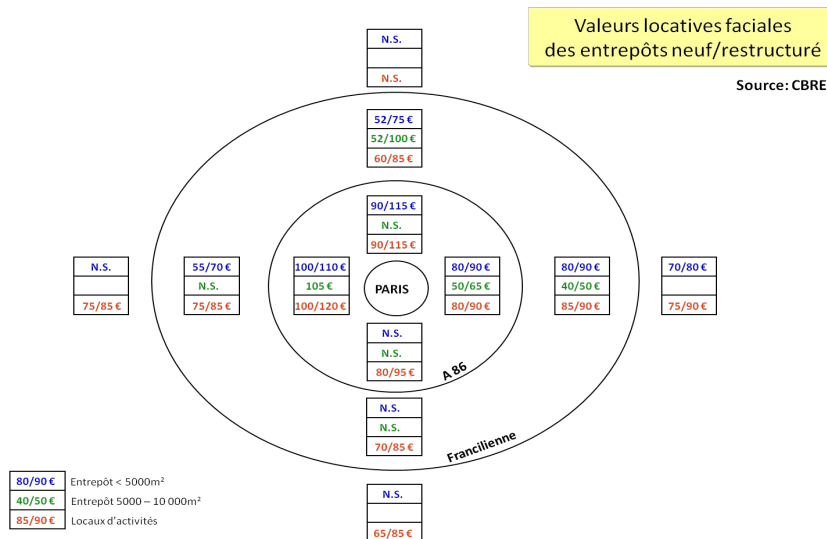
### 5.1 - La segmentation des loyers

Il est difficile d'établir une segmentation fine des loyers des bâtiments d'entreposage en Ile-de-France, tant ceux-ci dépendent de leur qualité et surtout de leur localisation. Dans ce contexte, chaque immeuble est spécifique et l'analyse de sa valorisation locative doit faire l'objet d'une étude spécifique approfondie.

Les grands cabinets de commercialisation disposent toutefois d'éléments d'analyse établis à partir de leur connaissance générale des marchés. Les valeurs locatives présentées ci-après sont ainsi issues des données fournies par le département Études et Recherche de CBRE :

- Ce sont des estimations au 01/04/2012 de fourchettes représentatives des loyers concernant les entrepôts de classe A de plus de 10 000 m2, les entrepôts toutes catégories confondues de 5 à 10 000 m2 et de moins de 5 000 m2, et les locaux d'activités de moins de 5 000 m2. Ces fourchettes excluent les valeurs extrêmes observées sur certaines transactions hors normes et représentent des valeurs locatives faciale hors taxes hors charges au m2 shon /an.
- Elles sont segmentées pour les bâtiments de moins de 10 000 m2 sur trois couronnes (intra A 86, entre la A 86 et la Francilienne, au-delà de la Francilienne) et sur quatre secteurs géographiques (Nord, Ouest, Est, Sud), ainsi que sur leur état (neuf/restructuré et état d'usage).

Dans tous les autres cas, le rôle prépondérant de la localisation dans la valorisation locative des bâtiments d'entreposage se confirme. Interviennent dans un second temps la taille et l'état d'usage des bâtiments. Ainsi, si les fourchettes représentatives des valeurs locatives observées restent assez stables dans le temps, elles révèlent surtout une certaine hétérogénéité de ces valeurs selon la localisation et la qualité des biens loués (du simple au double).



## 5.2 - Éléments explicatifs de valorisation foncière

Le marché de l'immobilier logistique en Île-de-France est hétérogène. On peut néanmoins considérer 4 types :

- **Un marché mature et moderne pour la grande logistique** de la A86 à la Francilienne et aux axes autoroutiers les reliant. Ce marché devrait continuer à se développer à un rythme soutenu (en lien bien sûr avec l'évolution de la conjoncture économique), à la fois en substitution progressive aux entrepôts classe B de deuxième couronne et en accroissement absolu des surfaces logistiques.
- **Un marché de situation très fort d'entrepôts classe B avec ICPE**, plus ou moins adaptés aux normes fonctionnelles modernes, et de messageries, stratégiquement situés entre Paris et l'A86 et que les prestataires logistiques veulent pour cette raison à tout prix préserver.
- **Un marché dynamique d'entrepôts classe B avec ICPE** en direction de la Francilienne, qui reste attractif pour les activités de stockage.
- **Un marché PME/PMI, commerce de gros et petit entreposage** qui s'appuie sur les entrepôts classes B et C sans ICPE, très demandeur autour de la A 86 et en proche deuxième couronne où il y a place également pour le développement de parcs d'activités locatifs neufs ou restructurés, et plus ponctuel au-delà.

Pour essayer de quantifier ces marchés en l'absence de données précises et approcher leur degré de rentabilité, l'étude menée en 2009 par le GRECAM pour le compte de la DREIF<sup>11</sup>, a servi de base à l'analyse. En recoupant sur trois espaces géographiques (intra et pourtour A86, Francilienne et axes autoroutiers liés, au-delà de la Francilienne hors grands axes autoroutiers) ces données d'âge et de taille, nous avons donc défini une segmentation par taille et situation en entrepôts classe A récents et de seconde main, entrepôts classe B avec ICPE, entrepôts classe B et C sans ICPE (23 segments).

Puis nous avons extrapolé ces résultats sur les données Sitadel utilisées dans la présente étude et les avons corrigés d'une estimation des disparitions et changements d'affectation intervenues sur cette période et des constructions nouvelles 2011-début 2012. En particulier, nous avons pris en compte le chiffre de 17 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts existants de plus de 5 000 m<sup>2</sup> avancé pour 2011 par les commercialisateurs, contre 20,6 millions de m<sup>2</sup> résultant de notre extrapolation Sitadel, ce qui signifie la disparition de 3,6 millions de m<sup>2</sup> construits depuis 1975. En considérant que ces disparitions n'ont vraisemblablement pas affecté ces entrepôts avant une quinzaine d'année suivant leur construction, cela représenterait **180 000 m<sup>2</sup> de disparition annuelle de surfaces d'entrepôts sur ces vingt dernières années**. A ce stade, et avec toutes les précautions nécessaires, nous aboutissons aux tableaux récapitulatifs (en annexe) dont on peut retirer un profil (marché concerné, taille, situation géographique) par type d'actif et les éléments de synthèse suivants :

**Sur 20,1 millions de m<sup>2</sup> de surfaces d'entrepôts existantes construites entre 1975 et 2010** (source Sitadel corrigée) :

- **7,5 millions de m<sup>2</sup> (soit 37,3%) correspondraient à des bâtiments classe A**, dont un peu plus de la moitié récents (moins de 5 ans) et un peu moins de la moitié de seconde main (de 5 à 10 ans).

<sup>11</sup> Etude sur l'estimation et la caractérisation du parc d'entrepôts en Île-de-France, 2009, GRECAM – DRIEA IdF

- **8,3 millions (soit 41,2%) à des bâtiments classe B avec ICPE**, dont près des ¾ ont une taille supérieure à 10 000 m<sup>2</sup>, 40% sont situés en secteur intra A 86 et le reste (dont 60% restructurés et 40% de seconde main) entre la A 86 et la Francilienne.
- **4,3 millions (soit 21,6%) à des bâtiments classe B et C sans ICPE**, dont 45% sont situés en intra A 86, 46% ont une taille inférieure à 5 000 m<sup>2</sup> et 30% sont compris entre 5 et 10 000 m<sup>2</sup>.

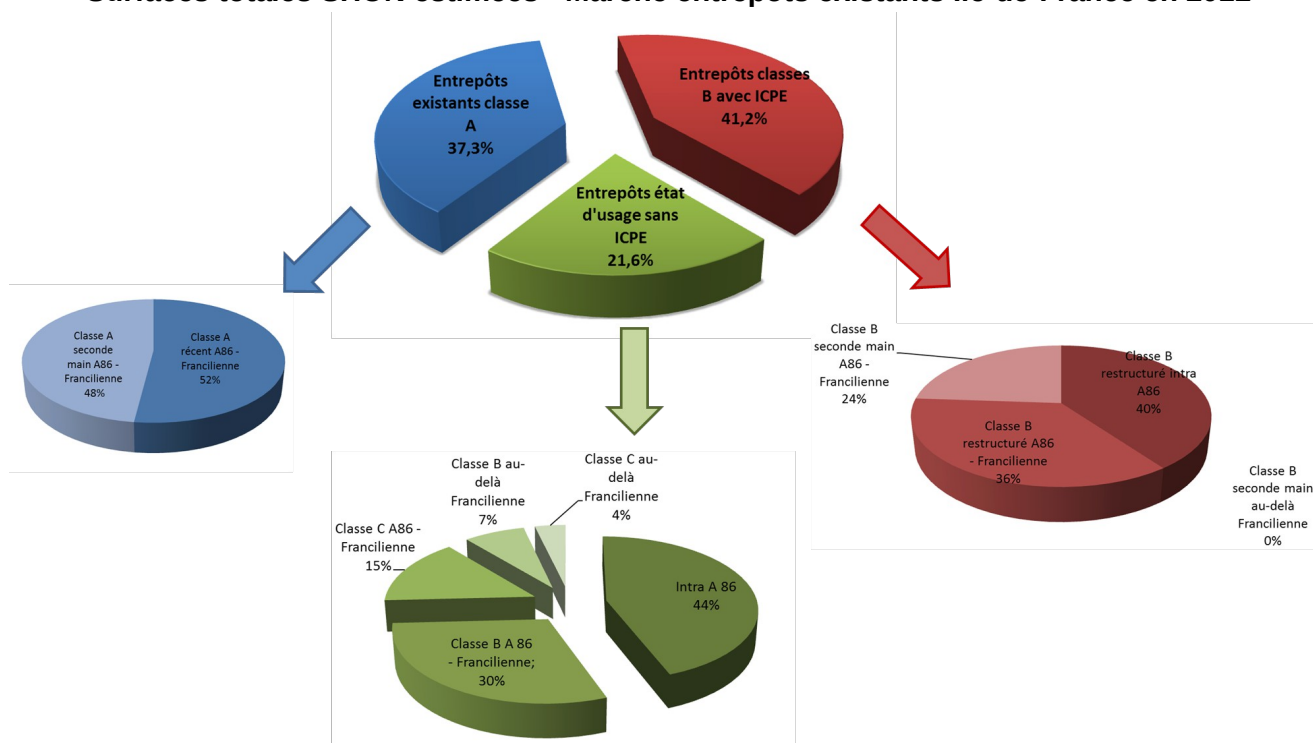
Pour chacun de ces 23 types d'actifs immobiliers, nous avons cherché à approcher les niveaux de loyer de marché, que nous avons associés à une estimation des différentes rentabilité locative attendue par les investisseurs en fonction de la qualité et de la situation de ces actifs, et les prix auxquels ces actifs sont vendus, pour les comparer aux prix d'acquisition acceptables pour des investisseurs. Enfin, nous avons complété cette approche par une analyse de la valorisation foncière des constructions nouvelles de bâtiments logistiques (classe A, logistique du froid, messagerie classique, logistique urbaine).

#### On peut extrapoler que le marché :

- Est en adéquation avec les logiques des grands investisseurs pour la construction d'entrepôts classe A, messageries, bâtiments froid positif ou négatif, ainsi que pour les acquisitions/restructurations de bâtiments classes B ou C sans ICPE à destination des PME/PMI dans le cadre de parcs d'activités bien situés en intra A 86 ou proche deuxième couronne.
- Peut satisfaire à ces logiques pour l'acquisition de bâtiments classe B restructurés avec ICPE en intra A 86 (40% de part de marché), voire en secteur A 86-Francilienne (petits investisseurs individuels – 36% de part de marché).
- Peut s'appuyer sur des propriétaires bailleurs individuels pour la location de bâtiments classes B et C sans ICPE, de plus de 5 000 m<sup>2</sup>, en intra A 86 ou en secteur A 86-Francilienne, à destination d'activités PME/PMI et de commerce de gros.
- Est un marché d'acquéreurs-utilisateurs ou hors marché dans les autres cas (bâtiments B de seconde main avec ICPE, acquisitions/restructurations de bâtiments classe B ou C isolés sans ICPE, acquisitions de bâtiments classes B ou C au-delà de la Francilienne).

Enfin, la poursuite de la construction d'entrepôts classe A dans les quinze prochaines années devrait se réaliser à la fois en substitution progressive aux entrepôts classe B et C et en accroissement absolu des surfaces logistiques. Nous avons donc tenté, **dans le tableau ci-contre « Coefficients de changement d'usage » d'approcher les coefficients traduisant pour chaque catégorie d'actif leur changement d'usage à long terme** (accueil d'activités ne développant plus une fonction principale d'entreposage, démolition pour d'autres usages).

## Surfaces totales SHON estimées - Marché entrepôts existants Île-de-France en 2012



## Coefficients de changement d'usage

Type d'actif	superficie des bâtiments	Evolution à long terme Scénario "Fil de l'eau"	Coefficient changement usage (0 à 10)	Evolution à long terme Scénario "Intervention Publique"	coefficient changement usage (0 à 10)
<b>Acquisition entrepôts existants classe A</b>					
Classe A récent A 86 - Francilienne	shon généralement supérieure à 10 000 m2	Fort accroissement des surfaces entrepôts classe A	0	Fort accroissement des surfaces entrepôts classe A	0
Classe A seconde main A 86 - Francilienne	shon généralement supérieure à 10 000 m2	maintien entrepôt classe A	0	maintien entrepôt classe A	0
<b>Acquisition entrepôts classes B avec ICPE</b>					
		Départ des fonctions logistiques vers classe A, forte évolution des sites vers d'autres usages		Départ des fonctions logistiques vers classe A, mais renforcement logistique urbaine et industrielle très forte en zone dense et un peu en 2ème couronne	
Classe B restructuré intra A 86	shon inférieure à 5 000 m2 shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2 shon supérieure à 10 000 m2	50 % autres usages 50 % autres usages 50 % autres usages	5 5 5	80 % maintien site vers logistique urbaine 80 % maintien site vers logistique urbaine et industrielle 80 % maintien site vers logistique urbaine et industrielle	2 2 2
Classe B restructuré A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2 shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2 shon supérieure à 10 000 m2	30 % autres usages 30 % autres usages 30 % autres usages	3 3 3	20 % autres usages 20 % autres usages 20 % autres usages	2 2 2
Classe B seconde main A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2 shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2 shon supérieure à 10 000 m2	50 % autres usages 50 % autres usages 50 % autres usages	5 5 5	30 % autres usages 30 % autres usages 30 % autres usages	3 3 3
Classe B seconde main au-delà Francilienne	toutes superficies	50 % autres usages	5	30 % autres usages	3
<b>Acquisition entrepôts état d'usage sans ICPE</b>					
		Quasi disparition à terme des fonctions logistiques		Renforcement logistique urbaine et industrielle en zone dense et sur quelques sites les mieux situés en 2ème couronne	
Intra A 86	shon inférieure à 5 000 m2 shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2 shon supérieure à 10 000 m2	50 % autres usages 70 % autres usages 70 % autres usages	5 7 7	80 % maintien site vers logistique urbaine 80 % maintien site vers logistique urbaine et industrielle 80 % maintien site vers logistique urbaine et industrielle	2 2 2
Classe B A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2 shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2 shon supérieure à 10 000 m2	90 % autres usages 90 % autres usages 90 % autres usages	9 9 9	70 % autres usages 70 % autres usages 70 % autres usages	7 7 7
Classe C A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2 shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2 shon supérieure à 10 000 m2	90 % autres usages 90 % autres usages 90 % autres usages	9 9 9	90 % autres usages 90 % autres usages 90 % autres usages	9 9 9
Classe B au-delà Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2 shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2 shon supérieure à 10 000 m2	90 % autres usages 90 % autres usages 90 % autres usages	9 9 9	90 % autres usages 90 % autres usages 90 % autres usages	9 9 9
Classe C au-delà Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2 shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2 shon supérieure à 10 000 m2	90 % autres usages 90 % autres usages 90 % autres usages	9 9 9	90 % autres usages 90 % autres usages 90 % autres usages	9 9 9

## Partie III

# Perspectives

### 1 - Scénarios prospectifs et modélisation

Cette partie présente des scénarios d'évolution en fonction de la typologie des activités logistiques. Cette typologie a bien entendu un impact sur la localisation des activités et permet donc de prévoir les évolutions possibles de la fonction logistique au sein de l'agglomération. Deux scénarios centrés sur la question du renouvellement ont ainsi été mis en place.

#### 1.1 - Scénario 1 « Fil de l'eau »

Ce scénario décrit les grandes tendances en matière d'évolution de la fonction logistique au sein de la région Île-de-France en l'absence d'intervention plus volontariste de la puissance publique. Le scénario du fil de l'eau peut se caractériser par deux grandes tendances en partie liées :

- **Un développement régulier de grandes d'entrepôts de classe A autour de la francilienne en partie au sein de plates-formes logistiques.**

La **grande logistique internationale** et la **grande logistique régionale** vont se développer au gré des opportunités foncières autour de la francilienne au sein de plates-formes logistiques comprenant de très grands entrepôts de classe A (jusqu'à 60 000 m<sup>2</sup> et plus). Le document d'orientations stratégiques pour le fret élaboré par la DRIEA chiffre à 580 000 m<sup>2</sup> SHON (DRIEA/SCEP) l'accroissement annuel de ce marché, chiffre qui nous apparaît pertinent au regard de notre propre approche dans ce scénario au fil de l'eau puisqu'il se traduirait par un accroissement total des surfaces d'entrepôts en Île-de-France de 25% en 15 ans.

Compte tenu de la localisation stratégique d'un grand nombre d'entrepôts anciens de classe B ou C proche de Paris et de l'A86, et de la perspective d'un développement absolu des surfaces logistiques en Île-de-France, nous avons retenu l'hypothèse que cet accroissement des grandes PF de classe A ne viendrait qu'à 50% en substitution des entrepôts de classe B et C et donc à 50% en développement net. Dans cette hypothèse, l'application du modèle présenté ci-après aboutit à l'accroissement de la surface d'entrepôts classe A de 116% entre 2012 et 2027 (elle passerait de 7,5 millions de m<sup>2</sup> à 16,2 millions, donc une augmentation annuelle de 580 000 m<sup>2</sup>), et la diminution consécutive de 29% des entrepôts classe B et C (qui passeraient d'un peu plus de 12,6 millions de m<sup>2</sup> à presque 9 millions, soit une baisse annuelle moyenne de 243 000 m<sup>2</sup>).

Ce développement va se réaliser à l'image de la situation actuelle sur des terres agricoles (2/3 tiers des nouveaux entrepôts sont aujourd'hui construits sur du foncier agricole). Outre l'étalement urbain que ce modèle favorise, ces implantations présentent de multiples inconvénients pour les salariés du fait principalement d'une mauvaise desserte en transport en commun (même si le développement de services à destination des entreprises et des salariés est de plus en plus pris en compte au sein de ces plates-formes logistiques).

La logique d'implantation des grands entrepôts et des grandes plates-formes est avant tout une logique routière même si les opportunités de créer des sites multimodaux sont recherchées dans l'optique d'être à l'avenir en capacité de répondre à des appels offre exigeant le recours à la multi-modalité. Un effet de réseau entre la grande logistique régionale et les sites de distribution urbaine en zone dense (infrastructures dédiées, multi modalité...) commence notamment à se développer sur certains sites : Combs-la-Ville - Bercy ou Crépy-en-Valois - La Chapelle.

- **Une disparition importante de l'immobilier lié à la fonction logistique en zone très dense ou dense.**

La **logistique industrielle** liées aux activités de production, la **logistique de distribution** urbaine et la **logistique de service** sont aujourd'hui en net repli à l'intérieur de l'A86. L'immobilier lié à ces fonctions logistiques est fortement impacté par les coûts croissants du foncier et les politiques publiques. Tout laisse à penser que sans une forte implication publique la poursuite de cette tendance « centrifuge » concernant les activités logistiques va se confirmer dans les années à venir.

Les activités logistiques ne se maintiennent en zone très dense ou dense qu'au prix de l'utilisation d'entrepôts plus petits majoritairement inadaptés et obsolètes. Une certaine « résilience » semble ainsi être à l'œuvre permettant de ralentir le départ de la fonction logistique présente dans les zones denses. On peut également noter quelques projets de plates-formes de distribution urbaine ou hôtels logistiques multimodaux dans des zones mixtes grâce à des investisseurs privés accompagnés par des politiques locales favorables (La chapelle, Garonor). Ces projets sont pour le moment marginaux au regard du développement continu des très grands entrepôts de classe A dans le secteur Francilienne.

La concurrence exercée par les caractéristiques techniques et les loyers pratiqués dans les grands entrepôts de classe A situés proches de la Francilienne pénalise en partie le renouvellement du parc logistique situés à l'intérieur de l'A86 malgré les économies de temps et de carburant que le développement d'entrepôts en zone dense apporterait.

Il est également nécessaire d'attirer l'attention, au travers de ce scénario, sur l'impact de la disparition de la logistique industrielle qui contribue et dans le même temps qui est une conséquence de la désindustrialisation de l'Île-de-France : les surfaces sont très liées au tissu industriel régional et la vocation de cette famille logistique est d'approvisionner dans de bonnes conditions les sites de production, et d'évacuer dans de bonnes conditions et sur les marchés les marchandises produites.

## **1.2 - Scénario 2 « Intervention de la puissance publique »**

Le scénario 2 est un scénario basé sur l'intervention de la puissance publique à des fins d'infléchissement des tendances actuelles d'évolution de l'implantation de la logistique en Île-de-France. Ce scénario répond en grande partie au scénario 1 dit « du fil de l'eau » en proposant des leviers d'actions possibles pour orienter l'implantation des entrepôts et leur renouvellement.

- **La préservation d'aires de logistique en zone très dense et dense (A86)**

La zone dense (A86) comme on a pu le dire dans le scénario « du fil de l'eau » est aujourd'hui marquée par une disparition inquiétante des entrepôts logistiques. L'objectif est de conforter les activités logistiques actuelles en zone dense et d'y promouvoir une logistique de proximité composée de petits entrepôts qui permettront l'utilisation croissante de mode de transport vert pour la logistique du dernier kilomètre : véhicule propre, transports en commun, voie fluviale... Cette logistique urbaine s'appuiera dans l'idéal sur la constitution de réseaux en connexion avec des infrastructures de transports massifiées et reliés à des entrepôts de très grandes tailles situés autour de la francilienne.

L'intervention de la puissance publique doit se faire au profit d'organisations logistiques innovantes et de la promotion d'un modèle de ville mixte qui permette notamment de lutter contre l'étalement urbain. L'intervention publique doit également conduire à limiter la disparition de sites multimodaux aux qualités d'implantations rares (ex ports). On recherche au travers de ce scénario un soutien à un



schéma d'organisation de la logistique du dernier kilomètre favorisant le raccourcissement des distances de transports et la préservation de l'environnement.

Pour la logistique industrielle, l'objectif est de maintenir une activité productive dans les zones denses peu éloignées des lieux d'habitat, de formation et de recherche.

- **La maîtrise du développement des grandes plates-formes d'entrepôts de classe A autour de la francilienne**

Le scénario 2 propose également de réguler le développement des grands secteurs d'entrepôts de classe A autour de la francilienne. Il s'agit de favoriser le renforcement des plates-formes logistiques déjà existantes avant l'urbanisation de nouveaux sites logistiques et ainsi de lutter contre le mitage.

Les coefficients de changement d'usage retenus dans ce scénario aboutissent à une disparition sensiblement moindre des surfaces d'entrepôts de classe B et C (de 12,6 millions de m<sup>2</sup> à environ 10,3 millions, soit une diminution de 18% en 15 ans et de 152 000 m<sup>2</sup> en moyenne par an, soit 91 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'entrepôts classe B et C maintenues en moyenne annuelle en plus). Dans la mesure où l'on peut considérer que ces 91 000 m<sup>2</sup> de surfaces classe B et C supplémentaires maintenus se traduiront par une diminution correspondant à 50% de cette surface de la demande de bâtiments classe A, l'application du modèle présenté ci-après limite en conséquence l'accroissement du stock de surfaces classe A sur 15 ans à 107% (près de 15,6 millions de m<sup>2</sup> en 2025 contre 7,5 millions en 2012, 645 000 m<sup>2</sup> de moins que le scénario fil de l'eau), soit en moyenne 537 000 m<sup>2</sup> par an.

L'objectif d'une intervention publique est également de favoriser de grands sites de logistique répondant au mieux à un développement de la multi-modalité et des services au profit des entreprises et salariés. Ce scénario se traduit donc par une économie importante, de l'ordre de 50 à 60 hectares<sup>12</sup> de la consommation foncière annuelle nécessaire au développement de l'offre d'entrepôts en classe A dans les quinze prochaines années.

On peut avantageusement accompagner dans ces grandes plates-formes logistiques la recherche d'une certaine qualité environnementale. Un label à l'image des labels existants pour les écoquartiers pourrait être promu pour inciter à la prise en compte de principes environnementaux dans l'aménagement des grandes plates-formes logistiques modernes.

Le scénario 2 évoque principalement six grands leviers que l'on pourrait utiliser de manière plus ou moins importante ou « vigoureuse ». Il conviendrait cependant d'apprécier l'opportunité de leur mise en place et de les tester plus précisément pour en mesurer les effets :

- **Une évolution réglementaire principalement autour du règlement IPCE** qui doit permettre l'insertion urbaine des bâtiments logistiques notamment par des opérations de démolition-reconstruction. Il est nécessaire de notre point de vue de mener un travail précis avec les différentes parties prenantes principalement pour ce qui concerne les questions de sécurité. Un infléchissement réfléchi du règlement ICPE serait un appui important à un urbanisme mixte et dense permettant d'intégrer des locaux dédiés à la logistique urbaine au sein de quartiers urbains et de bâtiments multifonctionnels. Dans cette optique, si le maintien de règles contraignantes apparaît évident pour le traitement de marchandises présentant des risques importants (incendies, explosions...), on peut considérer que la réglementation ICPE 1510 s'appliquant aux entrepôts de plus de 50 000 m<sup>3</sup> pourrait être considérablement assoupli pour

12 Consommation foncière annuelle dans le cadre du scénario fil de l'eau : 580000 m<sup>2</sup>shon = 200 hectares de terrain (129 ha d'emprises privées avec un COS de 0,45+ 71 ha emprises publiques infrastructures etc)  
Consommation foncière annuelle dans le cadre du scénario intervention publique : 537000 m<sup>2</sup>shon «plateformisés» = 143 hectares de terrain (107 ha d'emprises privées avec un COS de 0,50 + économie emprises publiques de 50 %)

les immeubles de logistiques urbaines.... Cet assouplissement s'appliquerait en particulier aux distances de sécurité séparant l'immeuble de la parcelle voisine (20 m).

- **Une révision de la fiscalité appliquée aux entrepôts logistiques** en zone très dense et dense (A86). Il s'agit de rendre la fiscalité sur les entrepôts (principalement la taxe sur les entrepôts) beaucoup moins pénalisante en zone dense, pour la messagerie urbaine, dont on peut considérer qu'elle correspondent à des activités de messagerie, impliquant une circulation rapide des marchandises, et non de stockage.
- **Une intervention foncière qui pourrait s'appuyer sur les EPF** avec par exemple la création d'un fond dédié d'acquisition au profit de la logistique (acquisition du foncier, dépollution, remembrement...).
- **La création d'une société d'investissement en faveur du développement de nouveaux produits logistiques** (messageries urbaines en étage, hôtels logistiques ...) pour développer un « marché investisseur » qui pourrait s'appuyer sur les opérateurs existants (SEM). L'analyse investisseur que nous avons conduite sur ces nouveaux produits immobiliers fait en effet apparaître un équilibre d'exploitation, mais une rentabilité interne (notamment des fonds propres nécessaires à l'investissement) insuffisante au regard du risque découlant du caractère novateur (et donc financièrement incertain) de ces produits. Une société dédiée d'intérêt général en mesure de porter les premières réalisations spécifiques de messageries urbaines et de rassurer les investisseurs sur leur pérennité serait donc particulièrement nécessaire.
- **Le développement « d'une quote-part immobilière » réservée à la logistique dans toute opération d'aménagement.** Le développement d'une ville mixte se doit également d'intégrer dans sa conception la présence d'une logistique urbaine.
- **Le développement de réglementations contraignantes** (Eco- taxes, interdiction de circulation des véhicules poids lourds dans certaines aires urbaines ...).

### 1.3 - Modélisation des scénarios

Pour étayer l'analyse des scénarios, une réflexion a été engagée en vue de construire et d'alimenter un outil d'analyse et de projection des surfaces logistiques franciliennes, et leur évolution par zones.

- **Outil d'analyse** : la construction du modèle doit permettre de poser la question de l'évolution des surfaces et usages en lien avec des paramètres spatiaux, économiques et financiers, qui sont posés à priori ou qui résultent de l'étude en cours.
- **Outil de projection** : le modèle doit permettre d'anticiper les évolutions en fonction des variations anticipées ou conjecturées des paramètres, établir des situations projetées sur la base de scénarios et effectuer des analyses de sensibilité aux variations des paramètres.
- **Outil d'évaluation ex post** : réconcilier les données effectives avec les données projetées, recalculer les paramètres ou faire évoluer les analyses, faire évoluer le modèle.

Le modèle proposé prend en compte la catégorie d'immobilier logistique et sa localisation. Le croisement de ces facteurs aboutit à définir 23 catégories différentes dont les surfaces totales peuvent être approchées<sup>13</sup>. Chaque catégorie ainsi définie est affectée d'un « coefficient de changement d'usage », de 0 à 10 et qui reflète la dynamique relative de renouvellement pour la

<sup>13</sup> Voir tableau « coefficients de changement d'usage », chapitre 5.2

catégorie concernée, avec une très faible dynamique pour la catégorie A, (voire pas de reconversion ou de renouvellement), et des dynamiques importantes pour des catégories B et C en localisation tendue et dense et des surfaces utilisables pour des rentabilités possibles.

Ce coefficient absolu de 0 à 10 est calibré sur les surfaces changeant effectivement d'usage dans les hypothèses retenues de façon à déterminer un coefficient relatif par catégorie d'actif. Les surfaces globales nouvelles construites sont estimées à partir du scénario « fil de l'eau » à 580 000 m<sup>2</sup> classe A par an dont la moitié en substitution d'entrepôts existants classe B et C et l'autre en accroissement absolu des surfaces de classe A. On calibre ainsi les coefficients relatifs en multipliant les surfaces de chaque catégorie par son coefficient de changement absolu et en ramenant à l'égalité la somme de ces valeurs à  $580\,000/2 = 290\,000$  m<sup>2</sup> par un coefficient. Ce même coefficient, appliqué à chaque coefficient de changement d'usage par catégorie, permet de déterminer un coefficient relatif et de projeter les surfaces de changement d'usage par catégorie.

- **Scénario 1 « fil de l'eau » :**

Les surfaces en changement d'usage par catégorie et localisation sont calculées et consolidées à l'année 1. Les années suivantes sont calculées à partir du stock ainsi modifié année après année par catégorie en maintenant l'hypothèse de stabilisation des surfaces globales construites en classe A de 580 000 m<sup>2</sup>.

Il est aussi supposé que les surfaces de type A ou ayant changé d'usage ne feront plus l'objet de changement sur la période de 15 ans du modèle, en ligne avec les comportements des investisseurs et des entreprises du secteur.

- **Scénario 2 « intervention ciblée de la puissance publique »**

Dans cette hypothèse, les coefficients de changement d'usage des catégories B et C susceptibles de garder leur fonction, du fait de leur localisation ou d'une amélioration des conditions d'exploitation ou encore d'une rentabilité offerte en ligne avec le marché ou un marché « accompagné », seront plus faibles et en corollaire les surfaces globales changées elles-mêmes plus faibles. Ceci est la première conséquence montrée et quantifiée par le modèle.

Comme pour le scénario 1, le modèle repart du stock de l'année N-1 pour calculer les flux de l'année N. Ensuite un deuxième mécanisme intervient, en prenant l'hypothèse que le différentiel annuel entre le scénario 1 et le scénario 2 de bâtiments classe B et C changeant d'usage se traduit par le fait que moins de classe A sera construit, puisque cette construction était partiellement la conséquence de l'abandon des surfaces de classe B et C au profit d'un changement d'usage.

La quantification apportée dans le modèle du scénario 2 fait apparaître ainsi :

- une « économie » de changement d'usage des classes B et C cumulée sur 15 ans de 1 359 000 m<sup>2</sup> - à rapporter à un stock à 15 ans en classe B et C qui serait de 10 338 000 m<sup>2</sup> en 2027 dans scénario 2, soit 13% ;
- une « économie » de construction de bâtiments de classe A de 645 000 m<sup>2</sup> – à rapporter à un stock de classe A qui serait de 15 555 000 m<sup>2</sup> à 15 ans dans le scénario 2 soit 4%.

Ces chiffres, bien sûr à prendre avec les limites du modèle et la forte adhérence aux hypothèses de base, permettent de quantifier les conséquences associées aux scénarios, et en particulier de donner un ordre de grandeur sur les surfaces impliquées.

## Conclusion

La question de l'obsolescence et surtout du renouvellement des entrepôts devient une question essentielle tant pour les opérateurs logistiques que pour les gestionnaires du territoire ou les professionnels de l'immobilier, à mesure que l'ancienneté du parc progresse. Ce qui était un phénomène marginal jusqu'au début des années 2000 en raison de la jeunesse globale du parc issu d'une dynamique entamée dans les années 80 (il y a plus de 30 ans) devient un problème majeur pour tous ces acteurs confrontés à des décisions importantes en matière de stratégie et d'organisation logistique, de choix immobiliers et fonciers ou de politique d'aménagement.

Cette question apparaît ainsi en filigrane ou de manière partielle dans plusieurs documents immobiliers et d'aménagement du territoire, comme peut le montrer la revue de la littérature du présent rapport. Néanmoins, cette problématique n'a que très rarement été abordée comme un sujet central et part entière d'une démarche d'étude ou de recherche.

Comprendre les mécanismes qui amènent à la dévalorisation d'un entrepôt et souligner les solutions pour leur renouvellement ont été les objectifs principaux de cette mission qui est à notre connaissance la première qui ait été réalisée à cette échelle. Cette démarche pionnière s'est heurtée à la complexité du sujet ou se juxtaposent plusieurs paramètres de différents ordres : logistiques (tant au niveau stratégique qu'opérationnel), politiques, environnementaux, immobiliers, fiscaux...

Le caractère exploratoire de cette étude, notamment dans son amorce de « modélisation », a néanmoins permis de mettre en évidence, notamment :

- La différence d'approche sur le sujet entre les professionnels de l'immobilier et les acteurs institutionnels,
- La difficile adaptation des entrepôts aux évolutions de certaines pratiques logistiques,
- L'importance du paramètre réglementaire, la prépondérance des aspects financiers de remises aux normes des bâtiments et de leurs fréquences,
- Le différentiel de perception et de place accordé au fait logistique dans les politiques d'aménagement en fonction des territoires,
- L'absence de corrélation automatique entre l'ancienneté du bâti, l'obsolescence et le taux de renouvellement,
- La complexité des montages financiers en fonction des types d'entrepôts et des localisations géographiques,
- La diversité des loyers pratiqués,
- L'obsolescence technique, réglementaire et environnementale n'est pas le critère déterminant que l'on imaginait et le parc hors marché est sans doute plus faible qu'avancé habituellement,
- La pression foncière est identifiée comme un enjeu majeur du renouvellement des surfaces logistiques,

- La nécessaire implication des autorités publiques dans une stratégie de densification et d'optimisation des sites et des pratiques logistiques en Île-de-France.

Cette étude ouvre donc un certain nombre de réflexions qui devront être menées afin d'enrichir les analyses et les résultats que nous avons obtenus, mais qui mériteraient sans doute d'être amplifiés, tant au niveau des collectivités territoriales et de l'État, que du milieu professionnel de la logistique ou des acteurs de l'immobilier, à une échelle macro-économique et géographique (comme cette étude) ou à une échelle plus micro.

Les enjeux de la logistique se renforcent considérablement, dans une région métropolitaine comme l'Île-de-France, dont le périmètre de pertinence s'élargit avec l'émergence du Grand Paris et de l'axe Seine. La logistique apparaît en effet comme un levier considérable de développement et de transformation économiques et comme un vecteur de compétitivité pour les entreprises, les filières et l'ensemble du tissu économique régional. La question des entrepôts (outil majeur de la supply chain) et de leur renouvellement doit donc être positionnée comme une question clé pour les démarches portées par les collectivités comme le SDRIF, un schéma logistique et de transport de marchandises, les stratégies de développement économique régional ou les projets de logistique urbaine. De même, en raison de l'ampleur du phénomène « d'entrepôtisation » du territoire, cette question devrait être prise largement en compte dans tous les projets d'aménagement et d'urbanisme de la région capitale.

Enfin, cette question clé de l'aménagement devra désormais sans doute donner lieu à des démarches plus collaboratives et de concertation entre les acteurs publics et privés concernés par cette thématique.

#### **Avertissement**

*Le rapport final ainsi que le rapport de synthèse de l'étude sont le résultat d'un travail exploratoire. Les auteurs s'y sont engagés sous leur propre responsabilité et les avis émis ne sauraient engager la DRIEA. On reste convaincu qu'ils apportent à ceux qui préparent l'avenir de la région des connaissances utiles à tous, même si les avis exprimés n'engagent évidemment que leurs auteurs.*