

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

Note introductive à l'étude



Direction régionale et interdépartementale  
de l'Équipement  
et de l'Aménagement d'Ile-de-France

[www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr)





## **Note introductive à l'étude sur le renouvellement du parc d'entrepôts en Île-de-France**

L'importance de la logistique pour le fonctionnement de la métropole francilienne est actuellement admise et prise en compte par la puissance publique, en particulier l'Etat (Dos frêt, Nouveau Grand Paris) et le Conseil Régional (assises du frêt, SDRIF). Mais l'obsolescence du parc d'entrepôts reste mal appréhendée. En particulier, le renouvellement du parc est une question émergente mais stratégique pour toute prospective sur les besoins fonciers de la logistique et les réflexions sur les actions à engager pour garantir le développement durable de la métropole.

Par renouvellement, il convient de comprendre tout ce qui touche à la transformation, à la reconstruction et au remplacement des entrepôts (notamment réhabilitation, démolition-reconstruction, changement de destination).

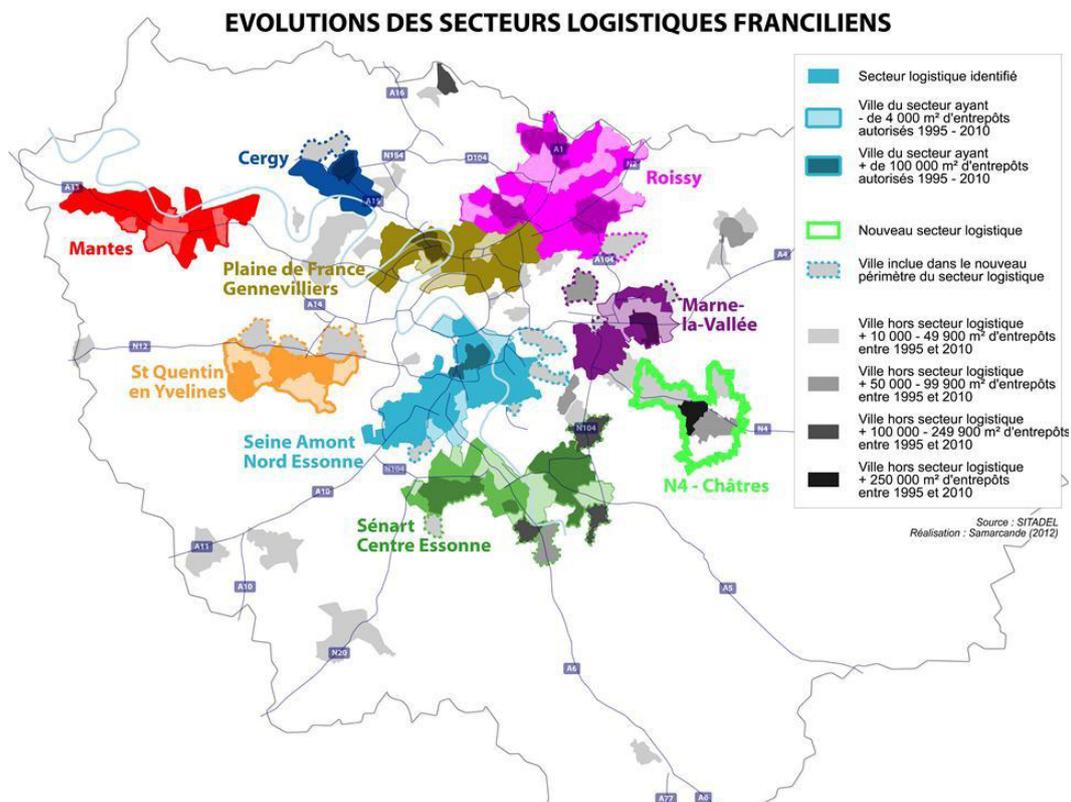
La Driea a ainsi lancé une étude sur le "renouvellement du parc d'entrepôts en ile-de-France", confiée au bureau d'études SAMARCANDE, avec trois objectifs :

- mieux comprendre les facteurs et les dynamiques de l'obsolescence, du renouvellement et de la reconversion du parc d'entrepôts ainsi que les points de blocage éventuels au renouvellement du parc ;
- appréhender les phénomènes de renouvellement et de reconversion du parc d'entrepôts de la région ;
- tracer des perspectives ainsi que des leviers d'actions possibles en matière de renouvellement du parc d'entrepôts et de politique publique.

La présente note a pour objet de présenter rapidement les thématiques abordées et quelques éléments essentiels de l'étude, riche en enseignements, qui fait l'objet d'un rapport complet et d'une note de synthèse rédigés par SAMARCANDE.

## Le contexte du renouvellement : analyse systémique et démographie du parc

En première approche, l'étude caractérise les grandes dynamiques spatiales de la construction d'entrepôts sur longue période en lien avec l'évolution des pratiques et du contexte économique.



Les phénomènes de desserrement et de constitution des grands pôles territoriaux sont illustrés. L'étude analyse plus particulièrement les 8 grands territoires logistiques déjà constitués et les dynamiques associées. Elle relève ainsi les dynamiques des territoires de Roissy et de Sénart-Centre Essonne, où la construction est particulièrement concentrée, et la constitution dans la dernière période d'un neuvième territoire (secteur de la N 4-Châtres).

## Le renouvellement : caractérisation et premières estimations

La question du renouvellement, émergente, n'a pas encore fait l'objet d'études globales. Pour documenter le sujet, la méthodologie retenue a consisté à réaliser une bibliographie, puis une série d'entretiens auprès de professionnels, 10 monographies de sites, et de traitements de données (agrément, construction, etc). 5 axes structurant pour l'analyse ont été retenus. Deux d'entre eux portent sur des aspects techniques et géographique du renouvellement tandis que trois autres tournent autour de la question du marché de l'entrepôt (les acteurs de l'immobilier, les loyers et la valorisation foncière).

# L'approche technique et géographique du renouvellement

## 1/ Les freins et leviers du renouvellement

L'étude s'est notamment attachée à mettre à jour les mécanismes du renouvellement (ou non) de l'immobilier logistique en prenant en compte le jeu des acteurs selon la typologie des entrepôts. Des définitions du renouvellement (ré-adaptation d'un entrepôt au marché immobilier) et de l'obsolescence (décalage entre les caractéristiques premières d'un entrepôt et son usage présent, soit une dégradation par rapport à une évolution) ayant été proposées, Samarcande distingue d'abord trois grands types d'obsolescence :

- Les évolutions des pratiques logistiques sont un premier facteur explicatif dans l'évolution des entrepôts du parc immobilier logistique (**obsolescence par l'usage**).
- Les évolutions des caractéristiques techniques des entrepôts (**obsolescence technique**) accompagnent ces évolutions des pratiques logistiques. Ainsi, la part des entrepôts construits après 2000 doit être de 40 %.
- Les évolutions réglementaires impactent le renouvellement du parc et ont pour conséquences de rendre obsolète par la réglementation pour des pratiques logistiques modernes une part du parc d'entrepôts inadaptés (**obsolescence réglementaire**).

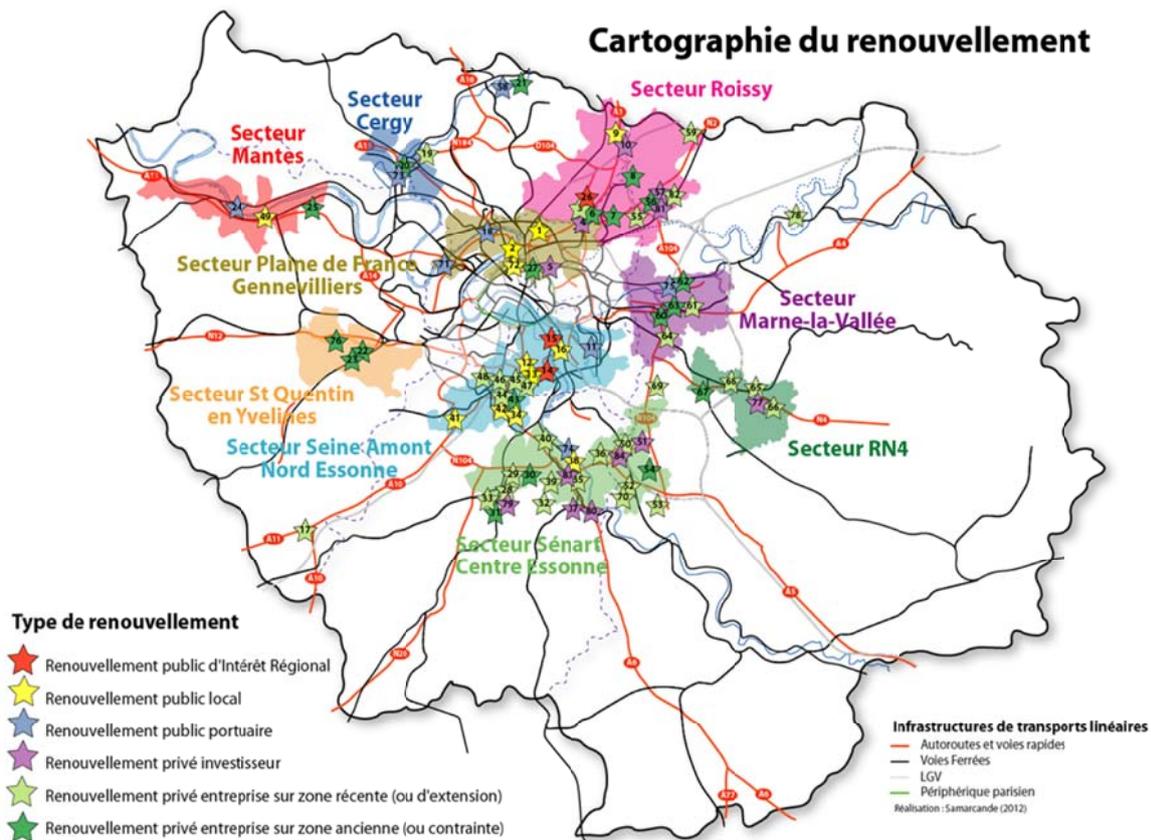
Des leviers de renouvellement ou des points de blocages possibles sont alors identifiés par le bureau d'études :

- **La situation géographique** est certainement le facteur primordial. Il prime sur tout autre élément quant à l'évaluation de l'utilité d'un entrepôt. 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.
- **Les caractéristiques techniques de base des bâtiments** (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, notamment :

- **La volonté politique** définit l'opérationnalité d'une opération de renouvellement. La détermination du COS 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.





## L'approche "marché"

### 1/ L'approche du renouvellement par les acteurs de l'immobilier logistique : le marché

La vision des acteurs de l'immobilier logistique, recueillie grâce à une série d'entretiens pour cadrer le sujet au démarrage de l'étude, a permis de dégager des grandes tendances du renouvellement à travers le prisme du marché francilien et de la qualification des entrepôts en distinguant notamment les entrepôts selon leur classe (A,B,C, frigorifique, groupage) :

- le marché de la grande logistique moderne arrive à maturité (bâtiments de classe A), il n'est pas soumis à obsolescence à court ou moyen terme, la question du renouvellement ne se pose pas (mais Sénart souffre d'une suroffre ponctuelle) ;
- le marché des entrepôts anciens en Île-de-France obéit à une problématique très spécifique, compte tenu notamment de la réglementation des installations classées et de son évolution (le parc d'avant 2002 qui perd ses ICPE n'est plus destiné à la logistique moderne). **Pour autant, il n'existe pas d'obsolescence de marché pour la grande majorité de ces entrepôts dès lors qu'il répondent à quelques critères techniques de base** (accessibilité, hauteur libre, trame, cour de livraison, charge au sol, etc.). Au final, la **situation géographique** de ces immeubles, au regard des fonctions logistiques et des normes réglementaires est **plus importante** que leur obsolescence technique. Dans ce contexte, le stock d'entrepôts ancien hors marché (obsolescence/perte ICPE+ mauvaise situation géographique) pourrait être de l'ordre de 15%, moindre que celui évoqué couramment. Parallèlement, cette situation

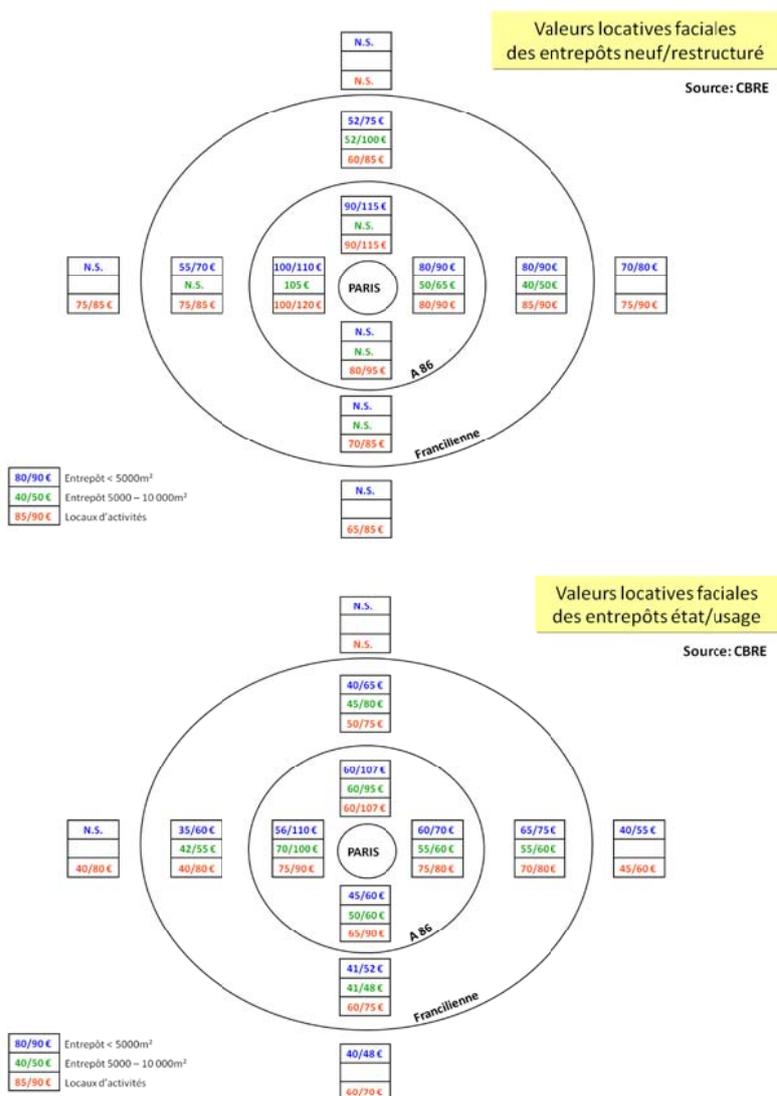
géographique favorable ne fait pas pour autant d'un entrepôt ancien un produit investisseur du fait de l'absence de plus-values potentielles significatives dégagées par ce bâtiment et des contraintes financières liées à son acquisition et à sa rénovation. **Ce point est essentiel pour la compréhension des raisonnements introduits dans l'étude.**

## 2/ La compréhension du processus de renouvellement : les loyers

L'étude (vision des acteurs, leviers de renouvellement) révèle que le montant du loyer et la valorisation foncière sont considérés comme déterminants pour permettre de valider ou non un investissement privé de renouvellement.

**Dans ce contexte, la segmentation des loyers se retrouve être une variable déterminante de la valorisation foncière et par contre coup de l'enclenchement ou pas du renouvellement du parc.**

Même s'il reste difficile d'établir une segmentation fine des loyers des bâtiments d'entreposage en Île-de-France, tant ceux-ci dépendent de leur qualité et de leur localisation, l'étude propose une première cartographie des loyers.



### 3/ Éléments explicatifs de valorisation foncière

Si le marché de l'immobilier logistique en Île-de-France est hétérogène, l'étude considère néanmoins 4 grands types de segmentation dont 3 en lien direct avec la question du renouvellement :

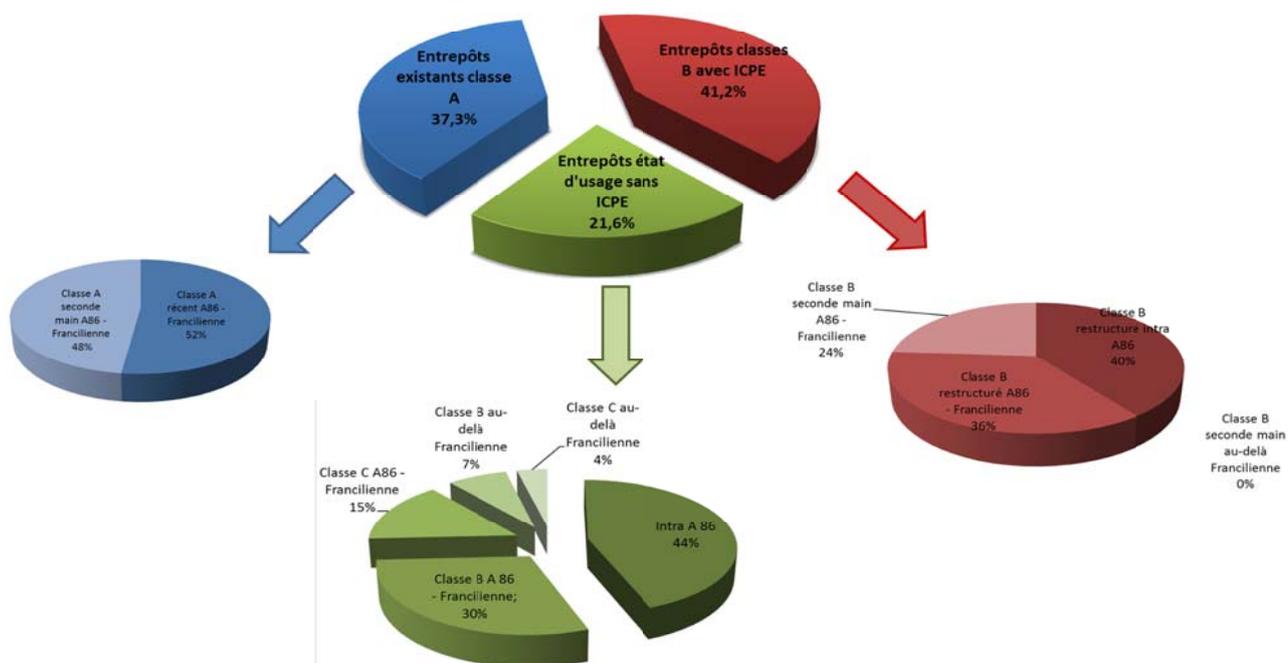
- **Un marché mature et moderne pour la grande logistique ;**
- **Un marché d'entrepôts classe B1<sup>1</sup> avec ICPE** (stratégiquement situé entre Paris et l'A 86);
- **Un marché dynamique d'entrepôts classe B avec ICPE** (en direction de la Francilienne);
- **un marché pour PME/PMI, commerce de gros et petit entreposage** (très demandeur autour de l'A86 et son pourtour) qui s'appuie sur les entrepôts classes B et C sans ICPE

Pour essayer de quantifier ces marchés, en recoupant sur trois espaces géographiques (intra et pourtour A86, Francilienne et axes autoroutiers liés, au-delà de la Francilienne hors grands axes autoroutiers) des données d'âge et de taille, l'étude définit 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. Leur combinaison aboutit à la réalisation de 23 catégories au total.

A ce stade, et avec toutes les précautions nécessaires, l'étude aboutit aux éléments de synthèse suivants :

**Sur 20,1 millions de m2 de surfaces d'entrepôts construites entre 1975 et 2010 et existantes :**

- **37,3 % correspondraient à des bâtiments classe A;**
- **41,2 % recouvreraient des bâtiments classe B avec ICPE;**
- **21,6 % se rapporteraient à des bâtiments classe B et C sans ICPE.**



1 Voir en annexe, la grille établie par l'ORIE (Observatoire Régionale de l'Immobilier d'Entreprises en Île-de-France).

Pour chacun des 23 types d'actifs immobiliers définis, l'étude estime 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 des logiques (**investisseurs**) 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).

L'étude trace ensuite des perspectives sur la poursuite de la construction d'entrepôts classe A dans les quinze prochaines années. Elle retient comme **hypothèse forte** que cette construction devrait se réaliser tout à la fois **en substitution progressive** aux entrepôts de classe B et C et en **accroissement** absolu des surfaces logistiques (classe A). D'où la question centrale dans la suite de l'étude de la substitution possible d'entrepôts de classe B et C.

L'étude tente alors d'approcher les coefficients traduisant pour chaque catégorie d'actif leur changement d'usage probable à long terme (accueil d'activités ne développant plus une fonction principale d'entreposage, démolition pour d'autres usages). Cette approche globale (segmentation, quantification, valorisation foncière, coefficient de changement d'usage), avec toutes ses limites, participe à alimenter un "modèle" présenté dans l'ultime partie de l'étude pour étayer les perspectives proposées .

## Perspectives retenues sous forme de scénarios et de modélisation

Cette partie présente des perspectives d'évolution en fonction de la typologie des activités logistiques. Cette typologie, reliée à la localisation des activités, permet de simuler des évolutions possibles de la fonction logistique au sein de l'agglomération. Deux scénarios centrés sur la question du renouvellement sont ainsi mis en place.

Un **scénario** 1 "fil de l'eau" décrit les grandes tendances en matière d'évolution de la fonction logistique au sein de la région Ile-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 ;
- Une disparition importante 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 à des fins d'infléchissement des tendances actuelles d'évolution de l'implantation de la logistique en Ile-de-France. Certains des objectifs pour la puissance publique sont rappelés : encourager en zone dense une logistique de proximité composée de petits entrepôts qui permettront l'utilisation croissante de mode de transport vert, favoriser le renforcement des plates-formes logistiques déjà existantes et limiter la disparition de sites multimodaux aux qualités d'implantations rares (ex ports) avant l'urbanisation de nouveaux sites logistiques, promouvoir un modèle de ville mixte et maintenir une activité productive dans les zones denses peu éloignées des lieux d'habitat, de formation et de recherche, lutter contre le mitage, 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, etc.

Ce scénario répond ainsi en grande partie au scénario 1 dit « du fil de l'eau » en énonçant des leviers d'actions possibles pour orienter l'implantation des entrepôts et leur renouvellement. Il s'appuie sur 2 objectifs majeurs :

- La préservation d'aires de logistique en zone très dense et dense (A86) ;
- La maîtrise du développement des grandes plateformes d'entrepôts de classe A autour de la francilienne.

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 (environ 40 000 m<sup>2</sup> en moyenne annuelle). Ce scénario se traduirait également par une économie foncière nécessaire au développement de l'offre d'entrepôts en classe A dans les quinze prochaines années (environ 50 à 60 hectares par an).

Outre l'hypothèse forte retenue d'agir sur le taux de substitution des bâtiments de classes B et C, le scénario 2 évoque six grands leviers à utiliser de manière plus ou moins importante, dont l'impact n'est pas évalué :

- une évolution réglementaire principalement autour du règlement ICPE ;
- une révision de la fiscalité appliquée aux entrepôts en zone dense ;
- une intervention foncière qui pourrait s'appuyer sur les EPF ;
- la création d'une société d'investissement en faveur du développement de nouveaux produits logistiques ;
- le développement « d'une quote-part immobilière » réservée à la logistique dans les opérations d'aménagement ;
- le développement de réglementations contraignantes.

L'étude à caractère largement exploratoire permet ainsi de disposer des éléments essentiels à la compréhension des leviers et des freins au renouvellement du parc d'entrepôts .

## Annexe

<b>La classification des entrepôts (ORIE)</b>
<b>Entrepôts de classe A (bâtiments logistique de nouvelle génération)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Hauteur libre d'au moins 9,5 m</li><li>• Aire de manœuvre d'une profondeur d'au moins 35 m</li><li>• Un quai pour 1 000 m<sup>2</sup> de shon</li><li>• Résistance au sol d'au moins 5 tonnes/m<sup>2</sup></li><li>• Chauffage et système d'extinction</li></ul>
<b>Entrepôts de classe B (entrepôts aux standards modernes)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Hauteur libre d'au moins 7,5 m</li><li>• Aire de manœuvre d'une profondeur d'au moins 32 m</li><li>• Un quai pour 1 500 m<sup>2</sup> de shon</li><li>• Résistance au sol d'au moins 3 tonnes/m<sup>2</sup></li><li>• Système d'extinction</li></ul>
<b>Bâtiments de messagerie (locaux de distribution : groupage dégroupage)</b>
<b>Entrepôts frigorifiques (froid positif négatif)</b>
<b>Entrepôts de classe C</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tous les entrepôts (obsolescence logistique annoncée ou adaptation à la petite logistique et à l'accueil de PME/PMI)</li></ul>





**Direction régionale et interdépartementale  
de l'Équipement et de l'Aménagement  
d'Ile-de-France**

Service de la Connaissance des Études  
et de la Prospective  
21/23 rue Miollis  
75732 Paris cedex 15  
Tél. 01 40 61 80 80  
Fax. 01 40 61 88 77

