

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

Rapport final de 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



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.

Cette étude a été réalisée par Samarcande sous la direction de **Philippe DUONG**, avec :

- **Eric DEROCHE**, SCET
- **Didier BERNATEAU**, SCET
- **Frédéric MEYNARD**, SCET
- **Charlotte JACQUOT**, SCET
- **Christophe RENARD**, SAMARCANDE
- **Renaud KOURLAND**, SAMARCANDE

Introduction.....	6
1. La démographie du parc immobilier logistique francilien	8
1.1. La dynamique de construction d'entrepôts entre 1975 et 2010	8
1.2. Les principales évolutions du parc d'entrepôts.....	11
1.3. La part des 8 secteurs logistiques franciliens	17
1.4. Une estimation du par médian d'entreposage	19
1.5. Reconfiguration des espaces logistiques franciliens	25
1.5.1. Les évolutions internes des 8 secteurs logistiques franciliens	25
1.5.2. Evolution externe des secteurs logistiques franciliens	27
1.5.3. Synthèse.....	29
2. Une analyse systémique de la logistique francilienne.....	31
3. Les facteurs d'obsolescence et de blocage au renouvellement	34
3.1. Revue bibliographique.....	34
3.1.1. Les études et rapports des acteurs institutionnels	34
3.1.2. Les rapports d'activités des investisseurs.....	35
3.1.3. Les articles de presse générale et spécialisée	36
3.2. La vision des acteurs de l'immobilier logistique	37
3.3. Les freins et leviers de renouvellement identifiés	43
3.3.1. Les évolutions des pratiques logistiques	43
3.3.2. Les évolutions des caractéristiques techniques des entrepôts	45
3.3.3. Les évolutions réglementaires impactent le renouvellement du parc.....	46
3.3.4. Les considérations durables pour l'immobilier logistique	46
3.4. Les leviers de renouvellement du parc	47
3.5. Synthèse.....	48
4. Les monographies territoriales	51
4.1. Le choix des sites et la grille d'analyse.....	51
4.2. Pantin Citrail.....	53
4.2.1. Diagnostic de l'obsolescence	55
4.2.2. Enjeux de renouvellement.....	57
4.3. Marly-la-Ville- Moimont.....	61
4.3.1. Diagnostic de l'obsolescence	62
4.3.2. Enjeux de renouvellement.....	63
4.4. Mitry-Mory – Compans	66
4.4.1. Diagnostic de l'obsolescence	68
4.4.2. Enjeux de renouvellement.....	68
4.5. Synthèse de l'analyse des zones.....	72
5. Caractéristiques du renouvellement	74
5.1. Calcul du taux de renouvellement	74

5.1.1. Méthodologie du calcul	74
5.1.2. Corrélation renouvellement / ancienneté du bâti	76
5.2. Caractérisation et spatialisation des différents types de renouvellement	78
5.2.1. Caractérisation du renouvellement selon la nature de l'intervention	79
5.2.2. Typologie du renouvellement.....	83
6. Les éléments à prendre en compte pour l'étude du renouvellement.....	86
6.1. La segmentation des loyers	86
6.2. Eléments explicatifs sur la valorisation foncière	89
7. Scénarios prospectifs et propositions	98
7.1. Une segmentation des activités logistiques	98
7.1.1. Logistique inter régionale et nationale de grande distribution	98
7.1.2. Logistique régionale de grande distribution.....	99
7.1.3. Logistique industrielle	100
7.1.4. Logistique de cœur de ville.....	100
7.1.5. Logistique des services.....	102
7.2. Scénario 1 « Fil de l'eau »	102
7.3. Scénario 2 « Intervention de la puissance publique ».....	104
7.4. Modélisation des scénarios.....	107
7.4.1. Approche méthodologique pour une modélisation	107
7.4.2. Les paramètres de modélisation.....	107
7.4.3. La mécanique du modèle	108
Conclusion	115
ANNEXES.....	117
Annexe 1 : Liste des communes par secteurs logistiques franciliens	118
Annexe 2 : Fiche technique de l'entrepôt Darty Mitry-Mory Compans	121
Annexe 3 : Fiche technique de l'entrepôt Prologis, Parc de la Feuchère, Mitry-Compans.....	122
Annexe 4 : Fiche technique de l'entrepôt Pantin Logistique.....	123
Annexe 5 : Monographie Les Docks de Saint Ouen	124
Annexe 6 : Monographie Vitry Les Ardoines	129
Annexe 7 : Monographie Sénia	134
Annexe 8 : Monographie Garonor	137
Annexe 9 : Monographie Paris Nord 2	142
Annexe 10 : Monographie La Vigne aux Loups	146
Annexe 11 : Monographie Sénart	152
Annexe 12 : Autre méthodologie de calcul du taux de renouvellement	160
Annexe 13 : Les 84 zones logistiques analysées.....	161
Annexe 14 : Méthodologie pour une modélisation	162

Introduction

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 m² 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 Ile-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. 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.

La question de l'obsolescence des entrepôts et 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 du développement 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 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 conduisant 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 les 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 contraintes actuelles de développement durable.

1. La démographie du parc immobilier logistique francilien

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

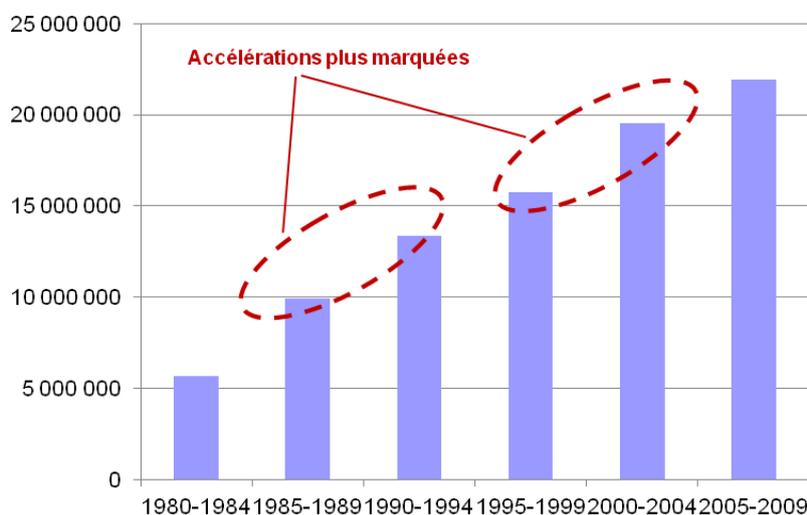
Premier élément de l'analyse, la démographie du parc immobilier logistique est analysée grâce notamment à la base de données SITADEL (1975 – 2010). La base de données SITADEL recense les surfaces d'entreposage autorisées et construites entre 1975 et 2010 et représente donc le flux de construction et 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 grandes tendances d'évolution.

1.1. La dynamique de construction d'entrepôts entre 1975 et 2010

En 35 ans, **entre 1975 et 2010, il s'est construit un total bâti de 22,9 millions de m² d'entrepôts**, soit une moyenne annuelle de 636 000 m² sur toute l'Ile-de-France. Cette évolution est marquée par deux phases d'accélération plus marquées qui culminent aux charnières entre les années 1980-1990, et 1990-2000.

Surfaces d'entreposage cumulées construites en Ile-de-France



La liste comparative des 10 premières communes ayant accueilli des entrepôts sur les deux périodes les plus éloignées montrent deux choses :

10 premières villes entre 1975 et 1979

	Surfaces (m ²)
PARIS 18E	109 853
RUNGIS	105 713
SAINT-OUEN-L AUMONE	94 246
AULNAY-SOUS-BOIS	89 854
NANTERRE	86 812
MARLY-LA-VILLE	80 547
SAINT-OUEN	70 985
SARCELLES	70 137
THIAIS	69 290
FONTENAY-SOUS-BOIS	67 404

10 premières villes entre 2005 et 2009

	Surfaces (m ²)
Châtres	279 624
Le Coudray-Montceaux	152 835
Brie-Comte-Robert	138 463
Bussy-Saint-Georges	136 742
Moissy-Cramayel	112 901
Marly-la-Ville	108 168
Pierrefitte-sur-Seine	84 420
Chevilly-Larue	44 432
Gonesse	43 023
Mitry-Mory	41 997

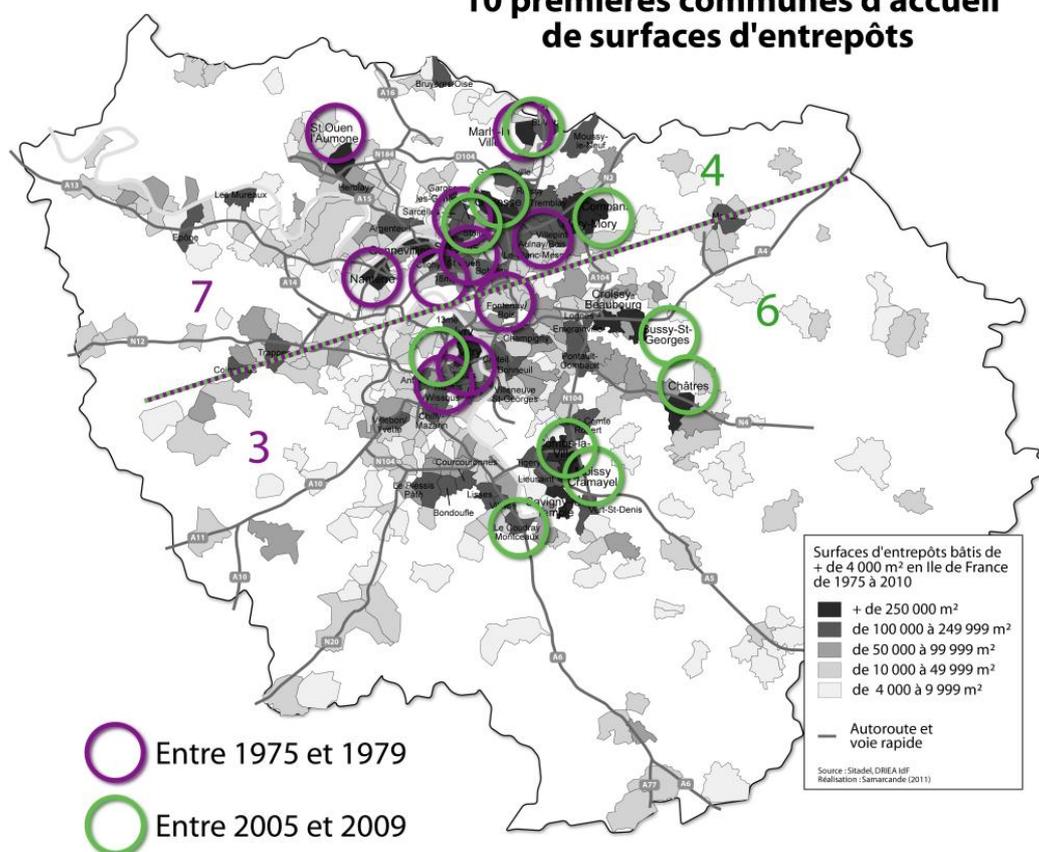
- **La concentration des territoires logistiques** : une assez forte homogénéité des chiffres entre 19675 et 1979, assez peu d'écart entre le premier territoire (Paris 18^{me}) et le 10^{me} (Fontenay-sous-Bois). A contrario, entre 2005 et 2009 l'écart entre la première commune et la 10^{me} est très important (rapport de 1 à 6,5 entre Châtres et Mitry-Mory).
- **Le desserrement logistique** : la liste 1975-79 ne compte que 2 communes (ou territoires) 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).

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 rocade (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.

Le déséquilibre Est-Ouest de cette dynamique est également visible, traduisant les manques infrastructuraux de la Francilienne, malgré la présence de radiales importantes dans les Yvelines et à l'Ouest du Val d'Oise (A13, A15, RN12), ainsi peut-être qu'une volonté politique moindre à vouloir développer les fonctions logistiques¹ (il faudrait pour cela analyser finement l'ensemble des PLU de l'Est et de l'Ouest pour préciser si ceux de l'Ouest sont plus restrictifs). Le renforcement de ce déséquilibre entre 1975 et 2010 est illustré par les deux tableaux ci-dessus : parmi les 10 premières villes entre 1975 et 1979. Cependant, parmi les 10 premières communes ayant accueilli des surfaces logistiques entre 1975 et 2010, 6 se situent à l'Est et 4 se situent à l'Ouest.

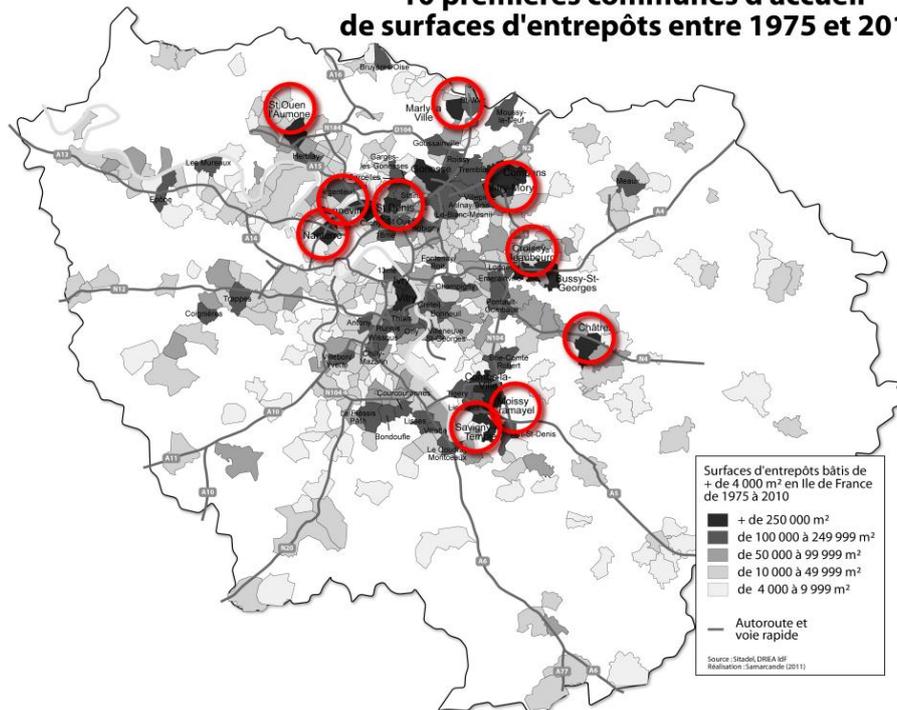
Un basculement du rapport Nord/Sud est également observable entre les 2 périodes : ce rapport était de 7 Nord / 3 Sud entre 1975 et 1979, alors qu'il est de 4 Nord / 6 Sud entre 2005 et 2009.

10 premières communes d'accueil de surfaces d'entrepôts



¹ En première approche, une limite Est-Ouest pourrait être dessinée, passant (du Sud au Nord) par Villebon/Yvette, Antony, St-Denis, Gonesse et Marly-la-Ville.

10 premières communes d'accueil de surfaces d'entrepôts entre 1975 et 2010



Dynamique logistique entre 1975 et 2010

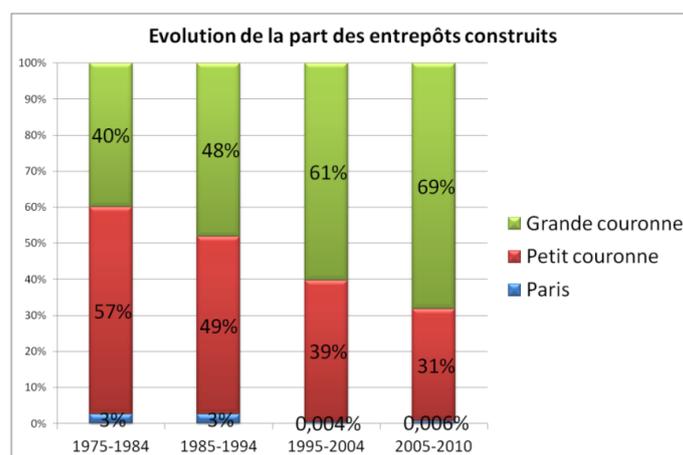
La Seine et Marne, premier département logistique de France, compte pour 28% de cette dynamique, loin devant le Val d'Oise (17%), l'Essonne (14%) et le Val de Marne (13%). En bas de l'échelle, les Hauts de Seine et Paris pèsent très peu (5% et 2%).

		M ²	Part Ile de France
75	Paris	406 004	2%
77	Seine-et-Marne	6 384 476	28%
78	Yvelines	2 227 189	10%
91	Essonne	3 167 035	14%
92	Hauts-de-Seine	1 255 158	5%
93	Seine-Saint-Denis	2 542 402	11%
94	Val-de-Marne	3 051 078	13%
95	Val-d'Oise	3 861 379	17%

Saint-Ouen l'Aumône est la 1^{ère} commune en termes de surfaces logistiques apparues en Ile-de-France sur la période 1975-2010 : 3,2% des surfaces réalisées (730 500 m²). Moissy-Cramayel compte pour 2,3% et Marly-la-Ville pour 2,1% du total régional. Sur les 10 premières communes, 7 sont en grande couronne et seulement 3 en petite couronne (Gennevilliers, Nanterre et Saint Denis). **Ces 10 communes pèsent près de 17% de la dynamique logistique francilienne** des 35 dernières années. A noter enfin que sur ces 10 premières communes, 5 sont clairement à l'Est (Moissy-Cramayel, Croissy-Beaubourg, Châtres, Savigny-le-Temple et Mitry-Mory) et 3 sont clairement à l'Ouest (St Ouen l'Aumône, Gennevilliers, Nanterre), ce qui accrédite le déséquilibre Est-Ouest.

10 premières communes d'accueil de surfaces d'entrepôts entre 1975 et 2010

	Surfaces (m ²)
SAINT-OUEN-L AUMONE	730 542
MOISSY-CRAMAYEL	529 508
MARLY-LA-VILLE	464 057
GENNEVILLIERS	374 464
CROISSY-BEAUBOURG	357 119
CHATRES	310 721
NANTERRE	303 639
SAVIGNY-LE-TEMPLE	303 305
MITRY-MORY	282 130
SAINT-DENIS	273 726



La perte d'influence de la petite couronne au bénéfice de la grande couronne est visible sur le graphique ci-contre, qui témoigne du basculement des territoires éloignés (qui représentent 69% de la part totale régionale entre 2005 et 2010, alors qu'ils ne comptaient que pour 40% entre 1975 et 1984).

1.2. Les principales évolutions du parc d'entrepôts

L'évolution structurelle du parc immobilier logistique est marquée par quelques faits majeurs (source : DRIEA, « estimation et caractérisation du parc d'entrepôts en Ile-de-France », oct. 2009)

- **La concentration des activités logistiques** : 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 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 m² représentent environ la moitié du parc aujourd'hui, contre seulement 20% en 2001.

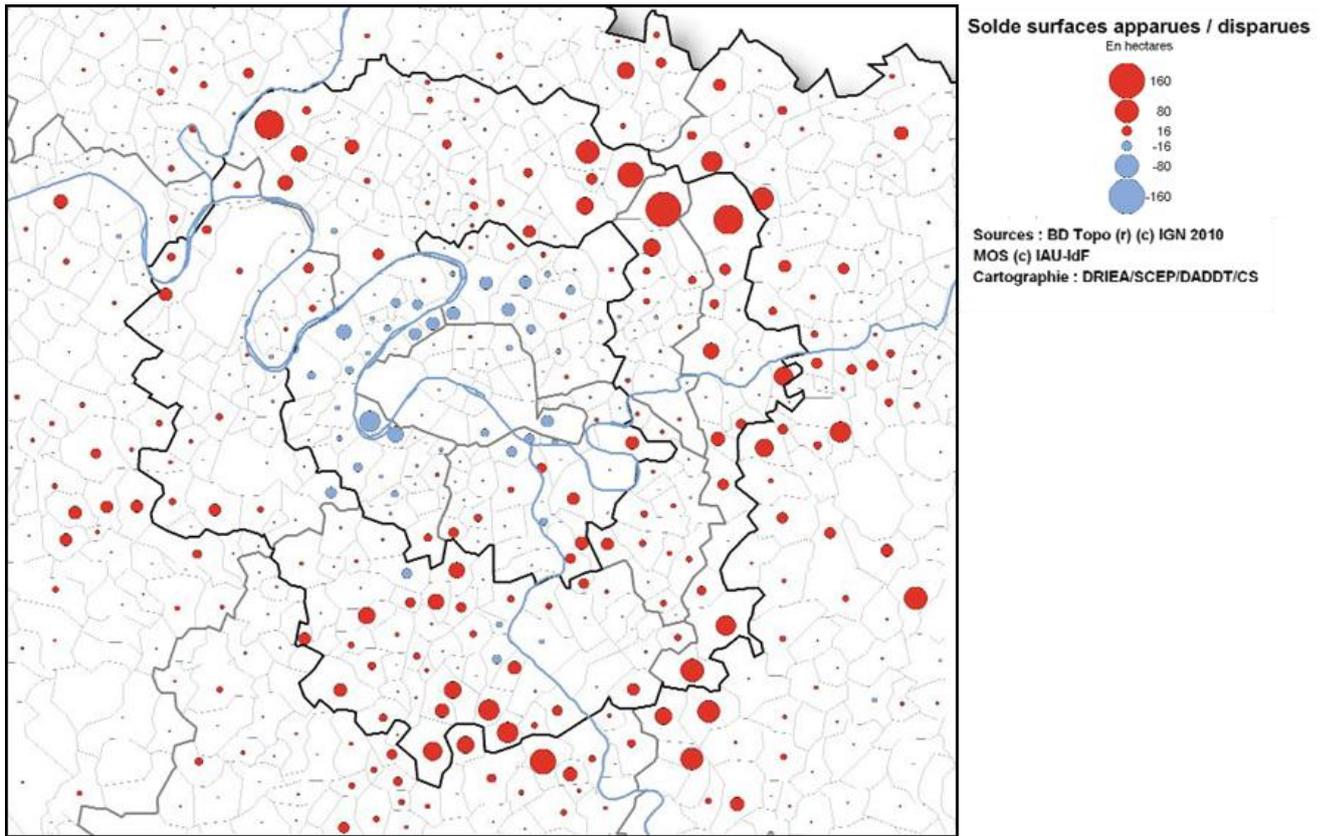
D'après une analyse faite par la DRIEA à partir du MOS Mode d'Occupation du Sol (MOS) en 2008², la période comprise entre 1987 et 2008 a vu 3 fois plus d'emprises vouées partiellement ou entièrement à la logistique apparues (6 550 ha) que d'emprises logistiques disparues (2 150 ha). La carte ci-dessous présente le solde entre les emprises logistiques 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 1/4 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 1/4 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...).

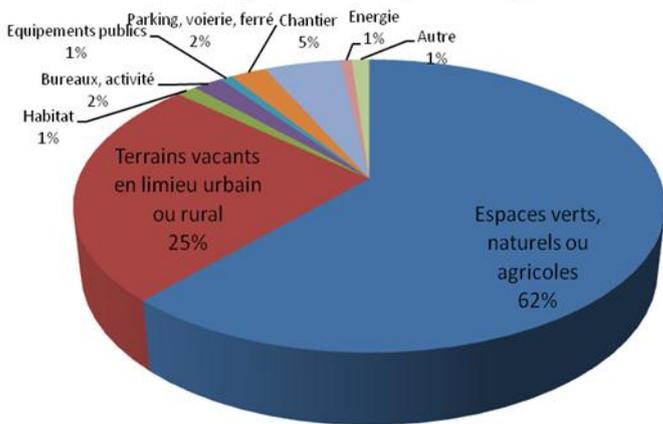
Les surfaces apparues entre 1987 et 2008 le sont essentiellement en moyenne et en grande couronne (colonne verte du graphique ci-dessous), alors que les surfaces disparues sont principalement localisées à Paris et en première couronne (colonne orange).

² Source : Les dynamiques spatiales à l'œuvre sur longue période dans la logistique en Ile-de-France, DRIEA Ile-de-France, 2012

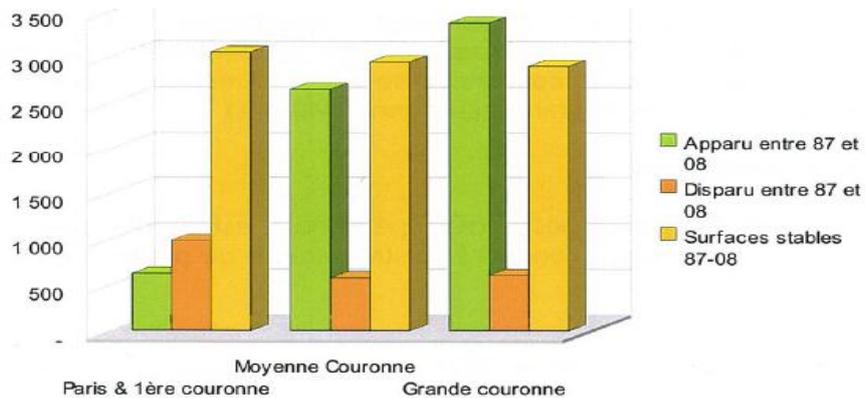
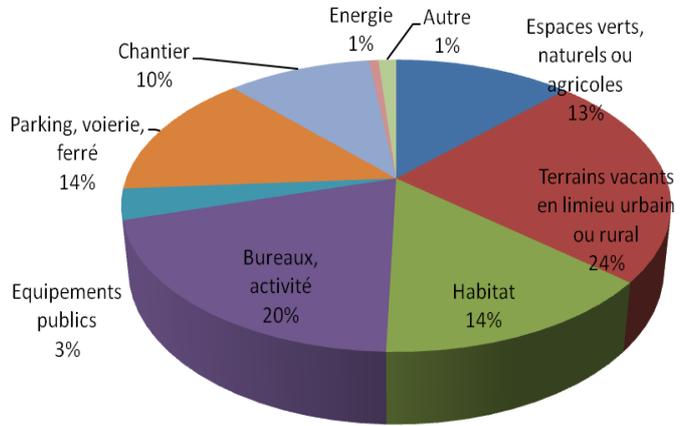
Surfaces apparues / disparues en Ile de France



Postes d'origine des emprises apparues



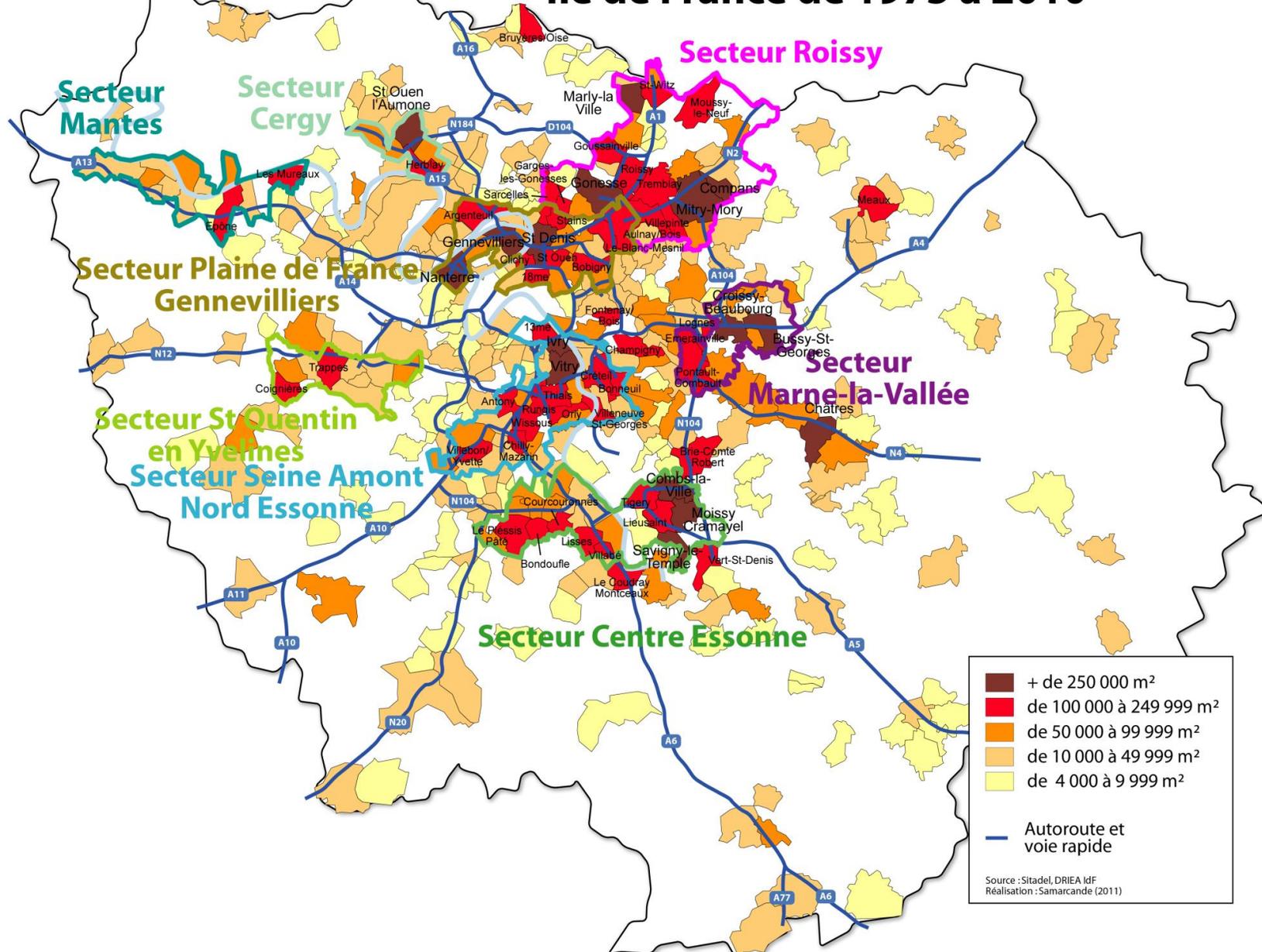
Postes de destination des emprises disparues

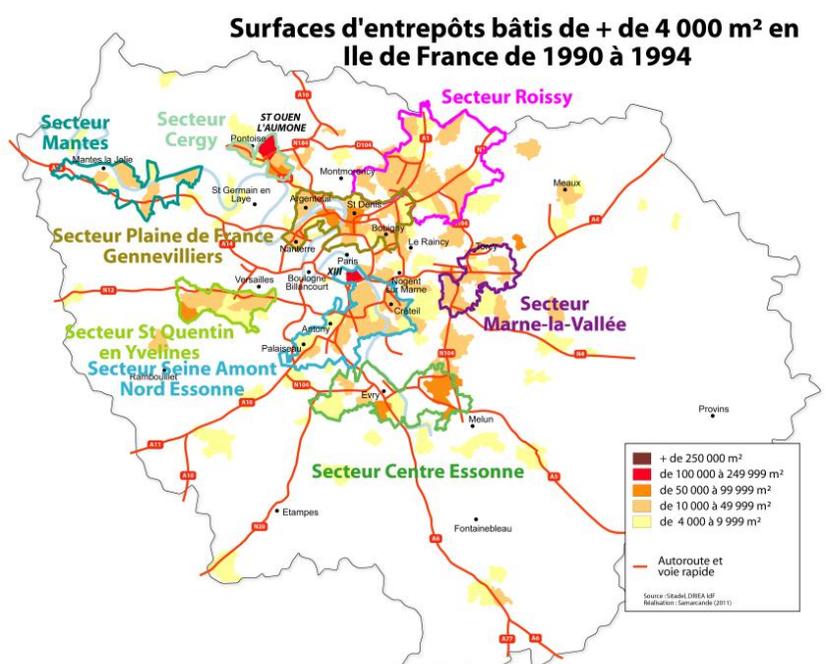
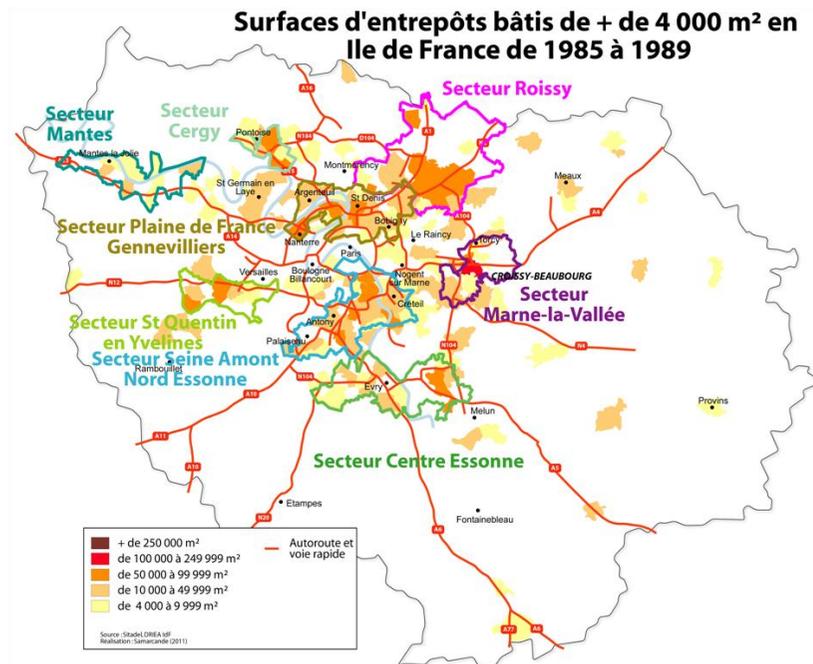
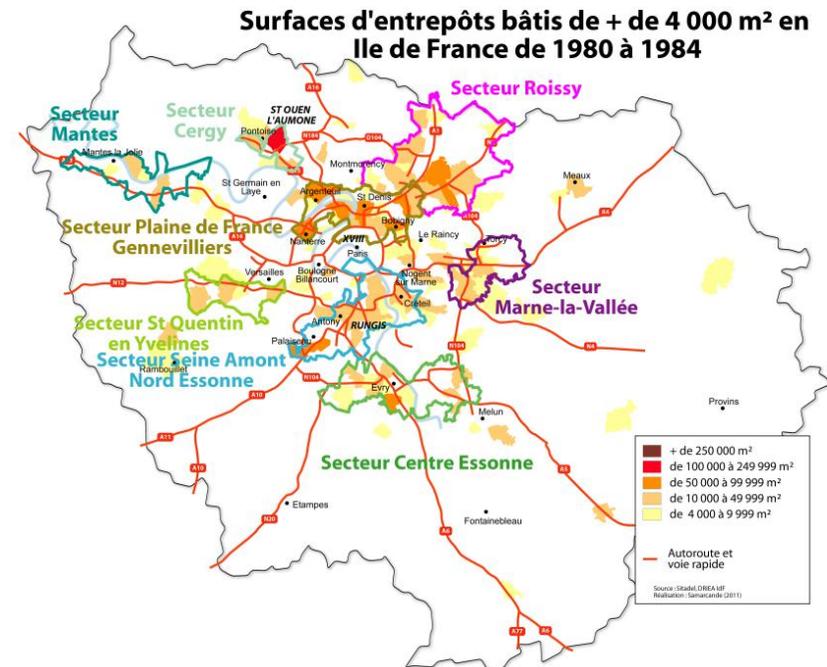
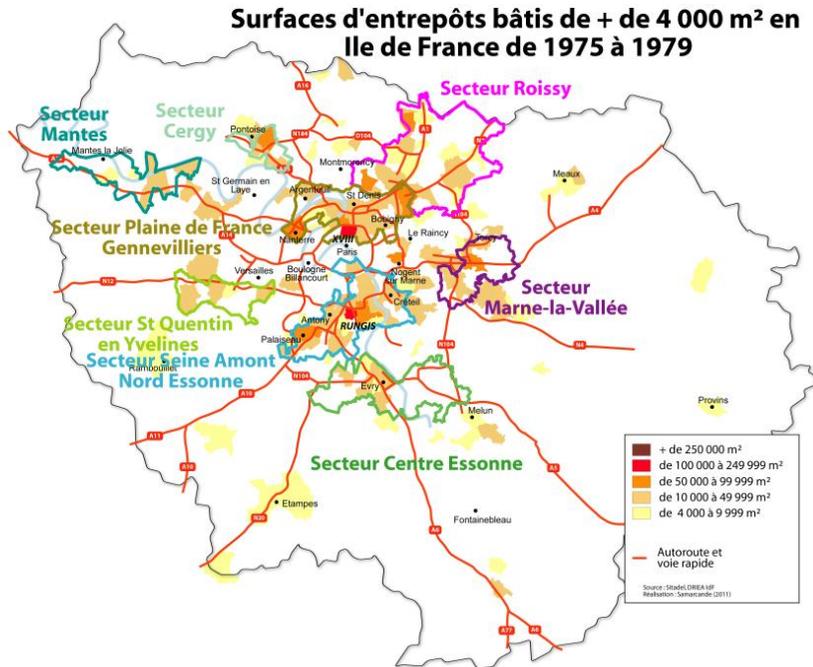


Les cartes par tranches d'âge de 5 années apportent un éclairage sur les rythmes de construction³ : elles marquent les pics et les creux (faiblesse des périodes 1980-84 et 1995-99, dynamisme de la période 2000-04) et elles soulignent la tendance à l'éloignement et à la concentration des opérations sur des pôles distincts sur les dernières années : entre 2000 et 2004 à Bruyères-sur-Oise, Saint Ouen l'Aumône, le secteur de Marly-la-Ville Saint-Witz, Brétigny-sur-Orge, Villabé, Sénart (Vert-Saint-Denis, Moissy-Cramayel) et entre 2005 et 2009 à Châtres, Bussy-Saint-Georges, Brie-Comte-Robert, Moissy-Cramayel et au Coudray-Montceaux.

³ Le seuil de 4 000 m² ne représente pas un seuil particulier, sinon un entrepôt de taille significative. Un seuil de 5 000 m² aurait de la même manière pu être choisi. Les surfaces trop petites n'ont pas été représentées pour ne pas alourdir la carte. Beaucoup trop de communes seraient apparues, ce qui aurait atténué la vision des plus importantes.

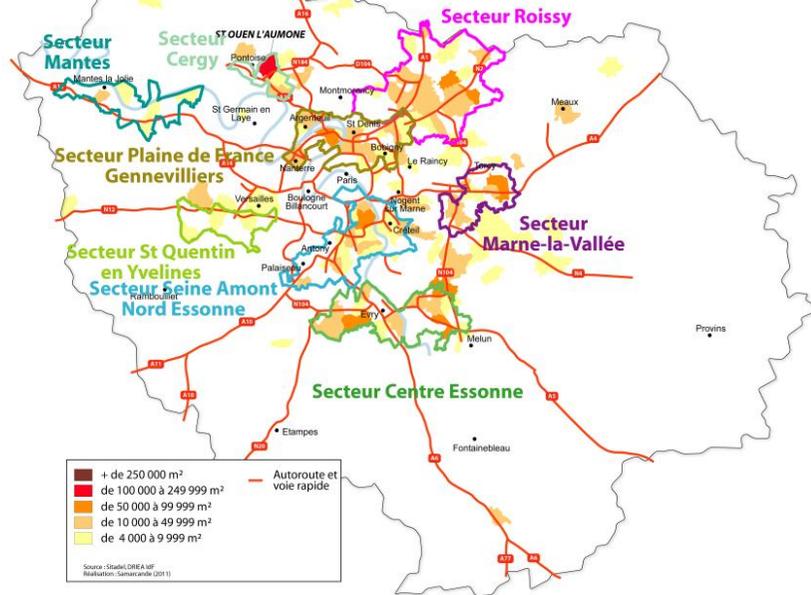
Surfaces d'entrepôts bâties de + de 4 000 m² en Ile de France de 1975 à 2010



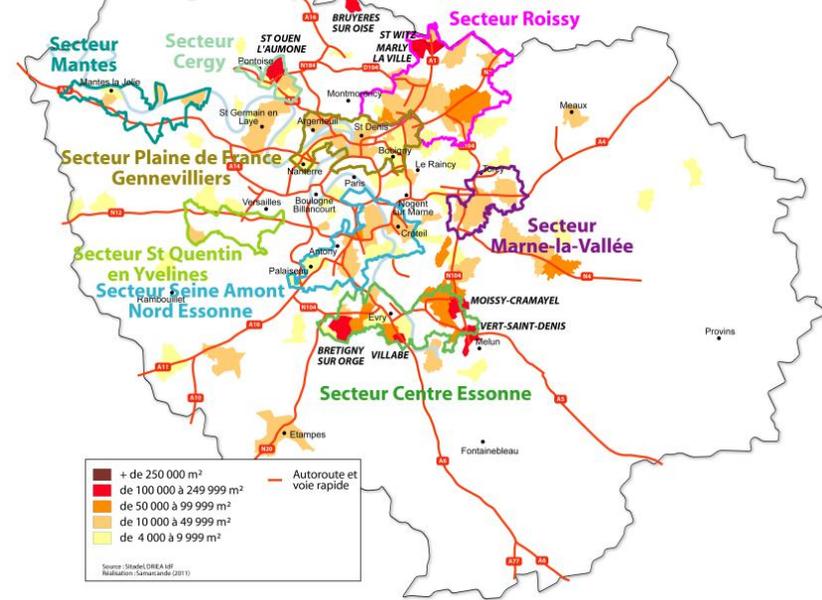


Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA

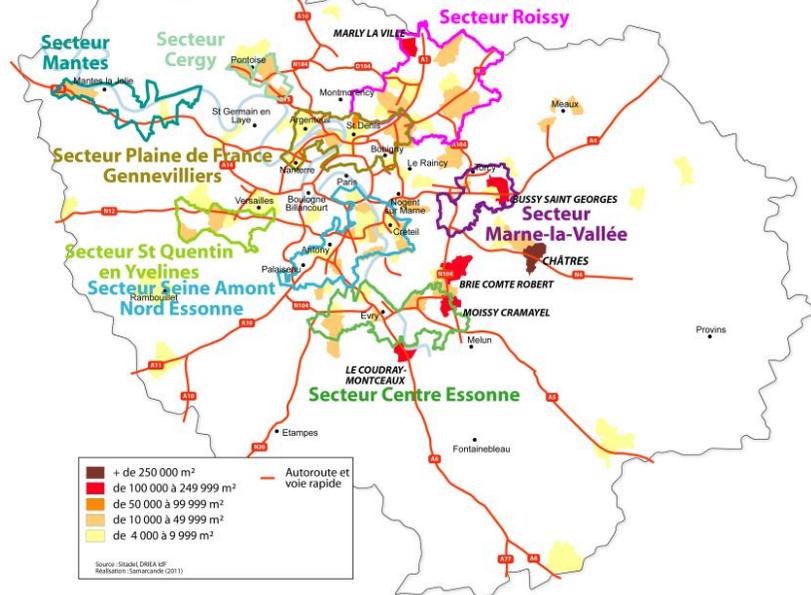
Surfaces d'entrepôts bâtis de + de 4 000 m² en
Ile de France de 1995 à 1999



Surfaces d'entrepôts bâtis de + de 4 000 m² en
Ile de France de 2000 à 2004



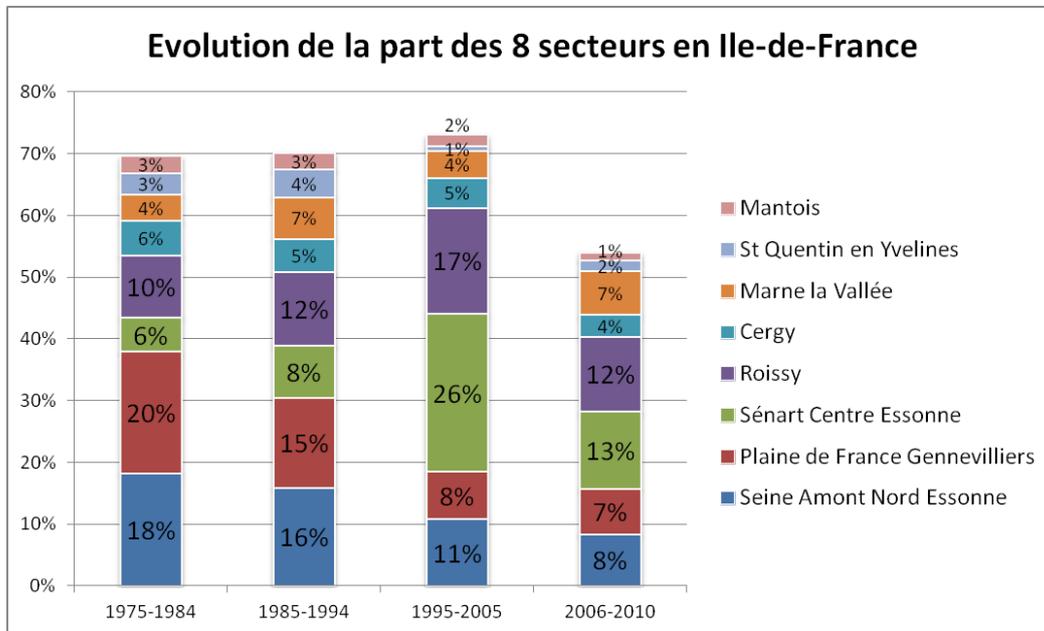
Surfaces d'entrepôts bâtis de + de 4 000 m² en
Ile de France de 2005 à 2009



1.3. La part 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 Samarcande et la DRIEA et une analyse particulière de ces secteurs permet donc de faire évoluer leurs configurations.

Les 8 secteurs logistiques de la DRIEA, définis il y a 10 ans, représentent 69% de la dynamique d'entreposage depuis 1975.

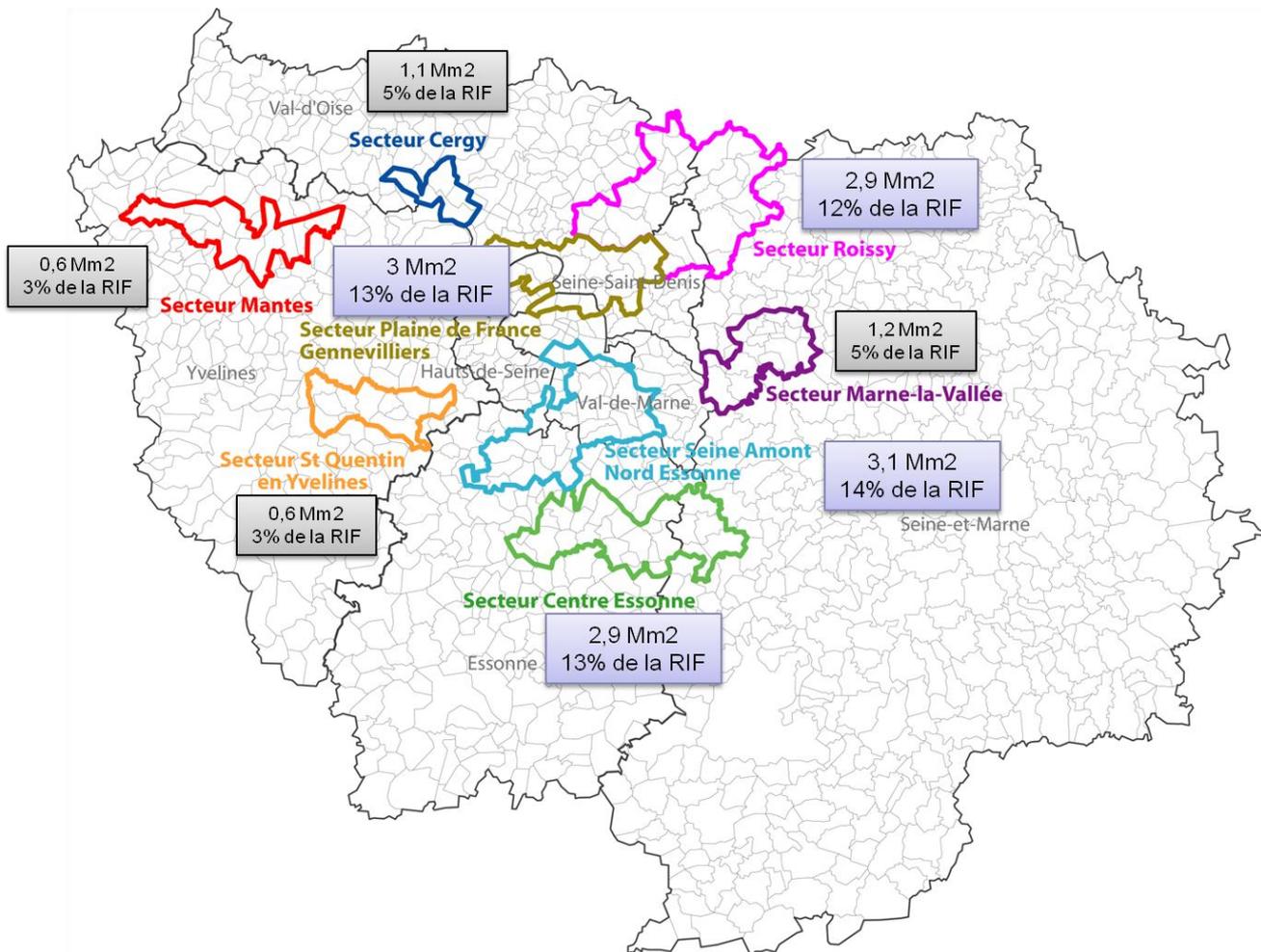


Cette part est en fort déclin sur les dernières années : elle était de 74% entre 1995 et 2005, elle n'est plus que de 54% entre 2006 et 2010. A peu près tous les secteurs sont concernés par cette perte d'influence, avec une mention spéciale à Sénart Centre Essonne, mais qui est parti de très haut puisque 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).

Quantité et part d'entrepôts réalisés sur les 8 secteurs logistique franciliens entre 1975 et 2010

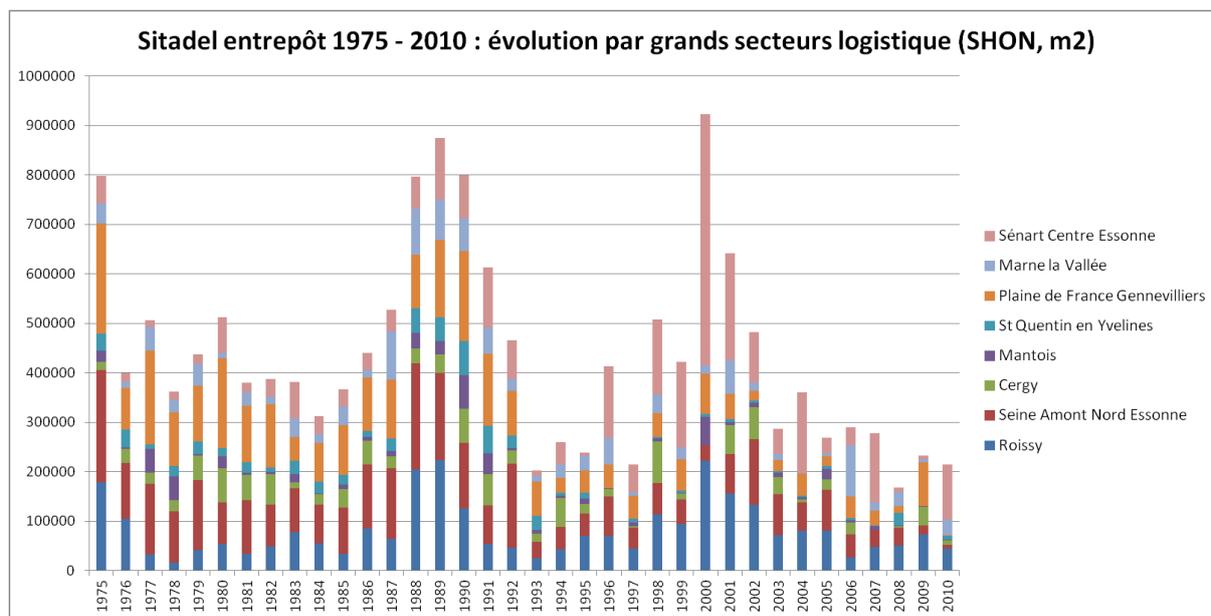


Le graphique d'évolution 1975-2010 permet de retrouver les 2 pics de construction évoqués plus haut :

- Charnière années 80 années 90 : l'émergence des grands prestataires logistiques, des besoins en grandes surfaces d'entreposage.** Ce pic concerne les 8 secteurs, de manière plus ou moins forte, notamment : le secteur de Roissy (avec des opérations importantes : 72 000 m² à Marly la Ville, 68 000 m² à Compans, 40 000 m² à Mitry Mory), le secteur Seine Amont Nord Essonne (57 000 m² à Villeneuve St Georges, 34 000 m² à Ivry/Seine, 102 000 m² à Paris 13^{me} en 1992) et le secteur Plaine de France Gennevilliers (un peu décalé dans le temps, 38 000 m² à St Denis en 1990, 35 000 m² à Gennevilliers, 30 000 m² à Argenteuil, 32 000 m² à Stains en 1989...).
- Charnière années 90 années 2000 :** ce pic ne concerne que deux zones, en grande couronne : **Sénart Centre Essonne** (85 000 m² à Lieusaint en 2000, 182 000 m² à Villabé en 2000, 61 000 m² à Combs la Ville en 2001, ainsi que beaucoup de programmes 30 000 m² à Lisses, à Moissy Cramayel, à Brétigny, à Tigery, à Savigny-le-Temple... En 2000, le pic atteint 500 000 m², dont 182 000 m² à Villabé - Parc Eurologistic, ou ZAC des Brateaux, vocation grande distribution, non alimentaire (hifi notamment) pour compte Auchan, à vocation national, et 85 000 à Lieusaint) **et à un degré moindre Roissy** (97 000 m² à Marly la Ville en 2000, 58 000 m² à Compans en 2000).

Une liste précise des principales zones et des communes contenant des activités logistiques avant 1975 serait intéressante à réaliser afin d'avoir une vision plus historique de l'évolution des grands

secteurs. Ceci nécessiterait un travail de recherche très fouillé qui n'a pas été réalisé dans le cadre de cette étude.



- Le secteur de **Mantes la Jolie** ne pèse que très peu sur la dynamique d'entreposage depuis 1975, qu'elle que soit la période (de 1 à 3%).
- Le constat est identique sur le secteur de **St Quentin en Yvelines** (entre 1 et 4%).
- **Marne la Vallée** a une dynamique cyclique avec 2 périodes fortes (de 1985 à 1994 et de 2006 à 2010) et 2 périodes faibles (de 1975 à 1984 et de 1995 à 2004).
- La part du secteur de **Cergy** est relativement stable, comprise entre 4 et 6%.
- Les secteurs de **Roissy et de Sénart Centre Essonne** ont connu une dynamique similaire : de 1975 à 1994 leurs parts ont progressé mais faiblement, passant de 6 à 8% pour Sénart et de 10 à 12% pour Roissy. La période 1995 – 2005 a vu l'explosion de l'influence de Sénart (26%) et des grands programmes immobiliers PRD et Prologis sur des zones dédiées (PariSud et Parc de Chanteloup notamment). Pour Roissy la dynamique, a été moins forte (17%). Elle correspond au développement du Parc logistique de Compans et du Parc des Guépelles de Saint Witz.
- Les secteurs **Plaine de France Gennevilliers** et **Seine Amont Nord Essonne** présentent également des similitudes : une dynamique déclinant continuellement depuis 1975, sur des territoires déjà très denses, ne disposant plus ou peu d'espace libre ou très convoités pour d'autres fonctions.

Néanmoins, il faut noter que si cette part est en diminution elle se restreint aux périmètres établis en 1999. Un élargissement géographique de chacun des 8 secteurs est sans doute à examiner.

1.4. Une estimation du par médian d'entreposage

Le calcul de l'âge moyen du parc d'entreposage francilien se heurte à nombre de difficultés, essentiellement liées à l'abondance et à la diversité des sites logistiques, ainsi qu'à la multiplicité des sources qu'il faudrait exploiter pour aboutir à une estimation fiable.

Néanmoins, 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, peut donner un aperçu des générations de construction d'entrepôts. **Elle exprime l'ancienneté du parc, mais pas nécessairement son obsolescence** (donc les facteurs sont en rapport avec d'autres éléments primordiaux).

La principale limite à cet exercice est liée à l'antériorité de Sitadel, qui ne prend pas en compte les constructions avant 1975. Les calculs réalisés se basent donc sur un parc incomplet, même s'il est très abondant.

L'année médiane de l'ensemble des constructions d'Ile-de-France est 1990. L'année médiane des 8 secteurs logistiques franciliens est également en 1990. Les entrepôts réalisés avant peuvent être considérés comme relativement anciens (mais pas directement obsolètes), ceux réalisés après comme relativement récents.

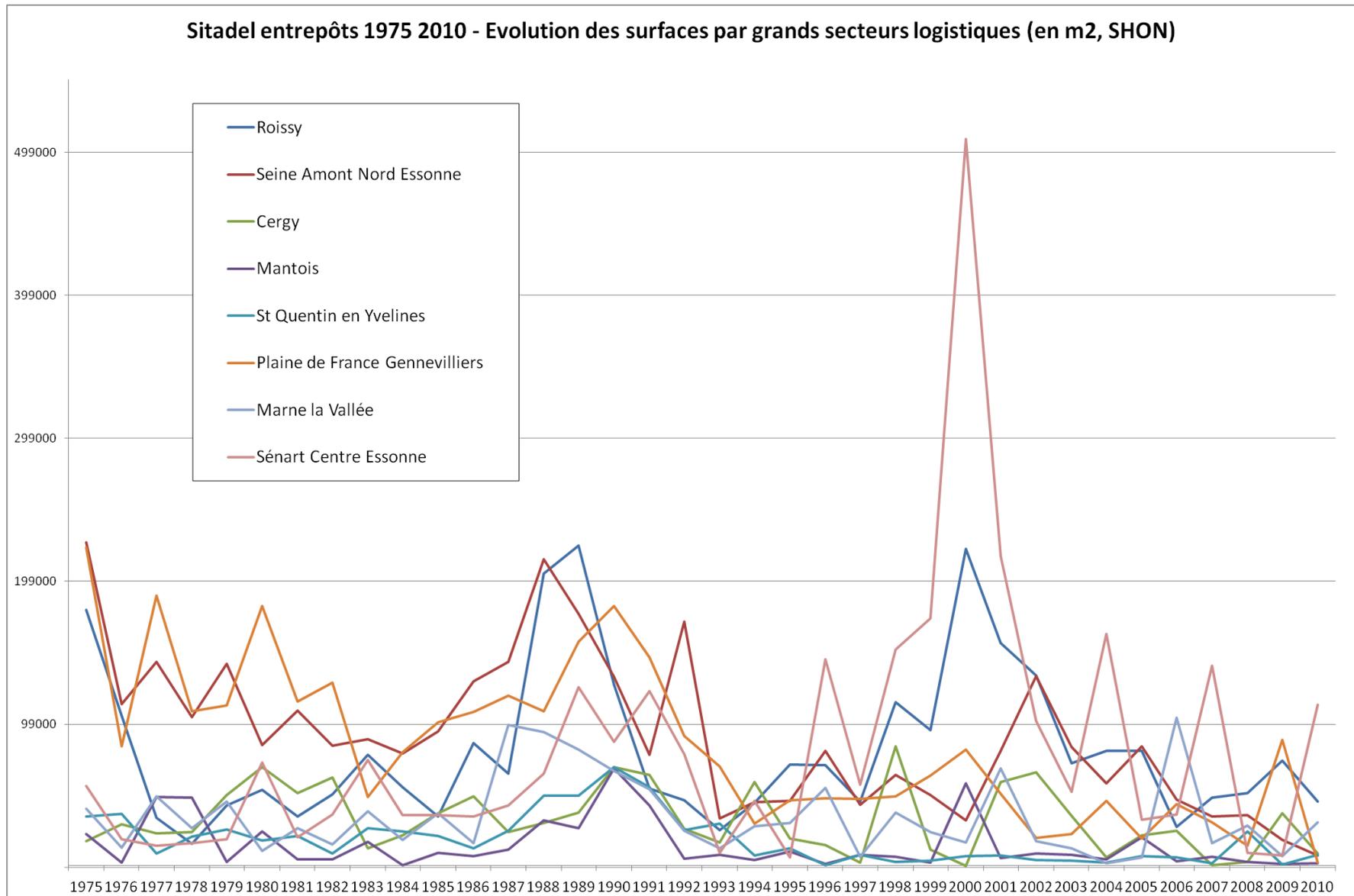
Les courbes du total cumulé des 8 grands secteurs logistiques traduisent plusieurs faits :

- Le parc d'entreposage de Sénart date en valeur médiane de 1999. Il est de 10 ans plus récent que le parc d'entreposage francilien. La courbe cumulée montre bien le passage à la division supérieure de Sénart entre 1990 (où elle est au niveau des secteurs de Cergy, ou de Marne-la-Vallée) et 2000 (date où la courbe rejoint celle de Roissy).
- 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'Ile-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.

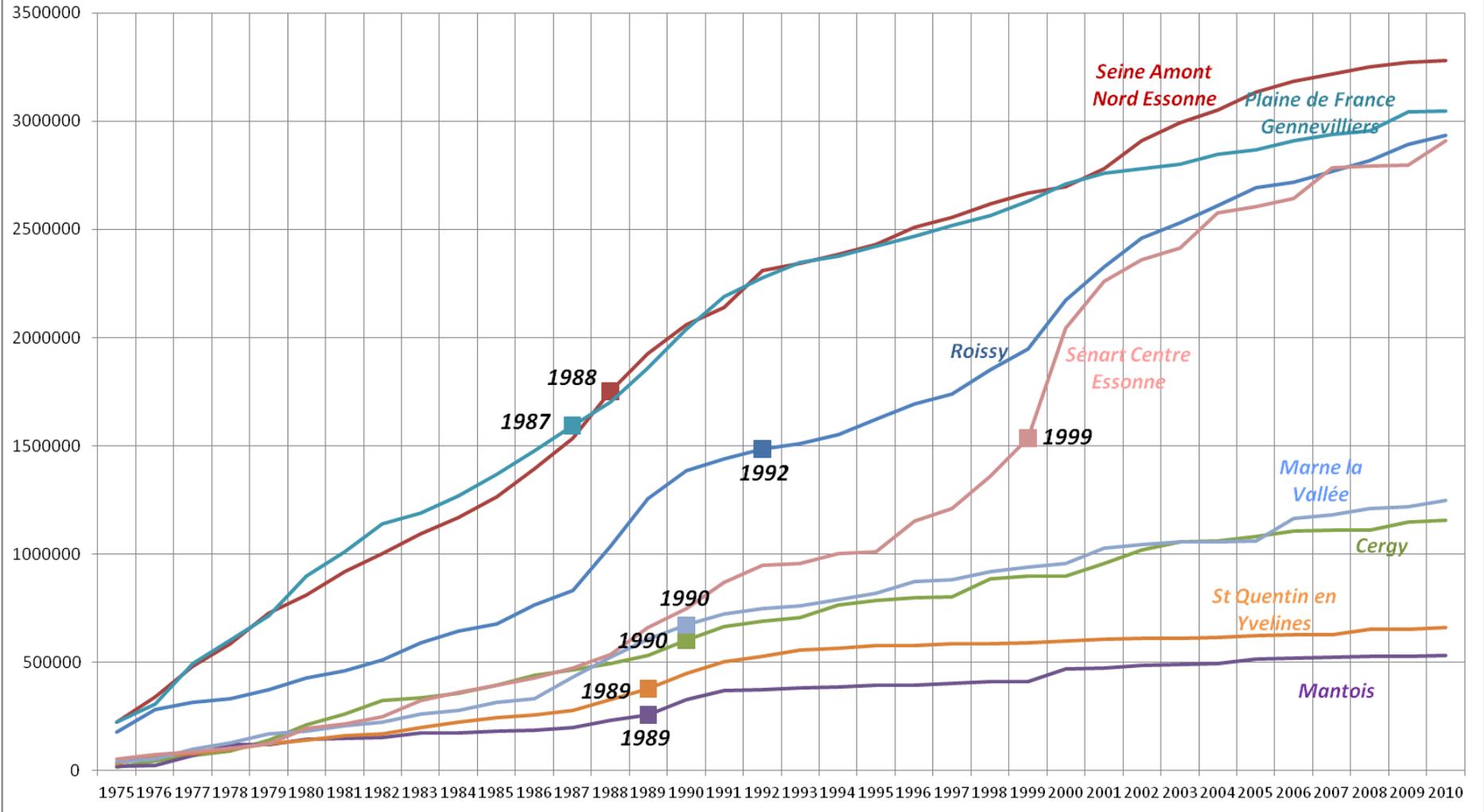
A noter que la commune de Châtres affiche une valeur médiane de 2005.

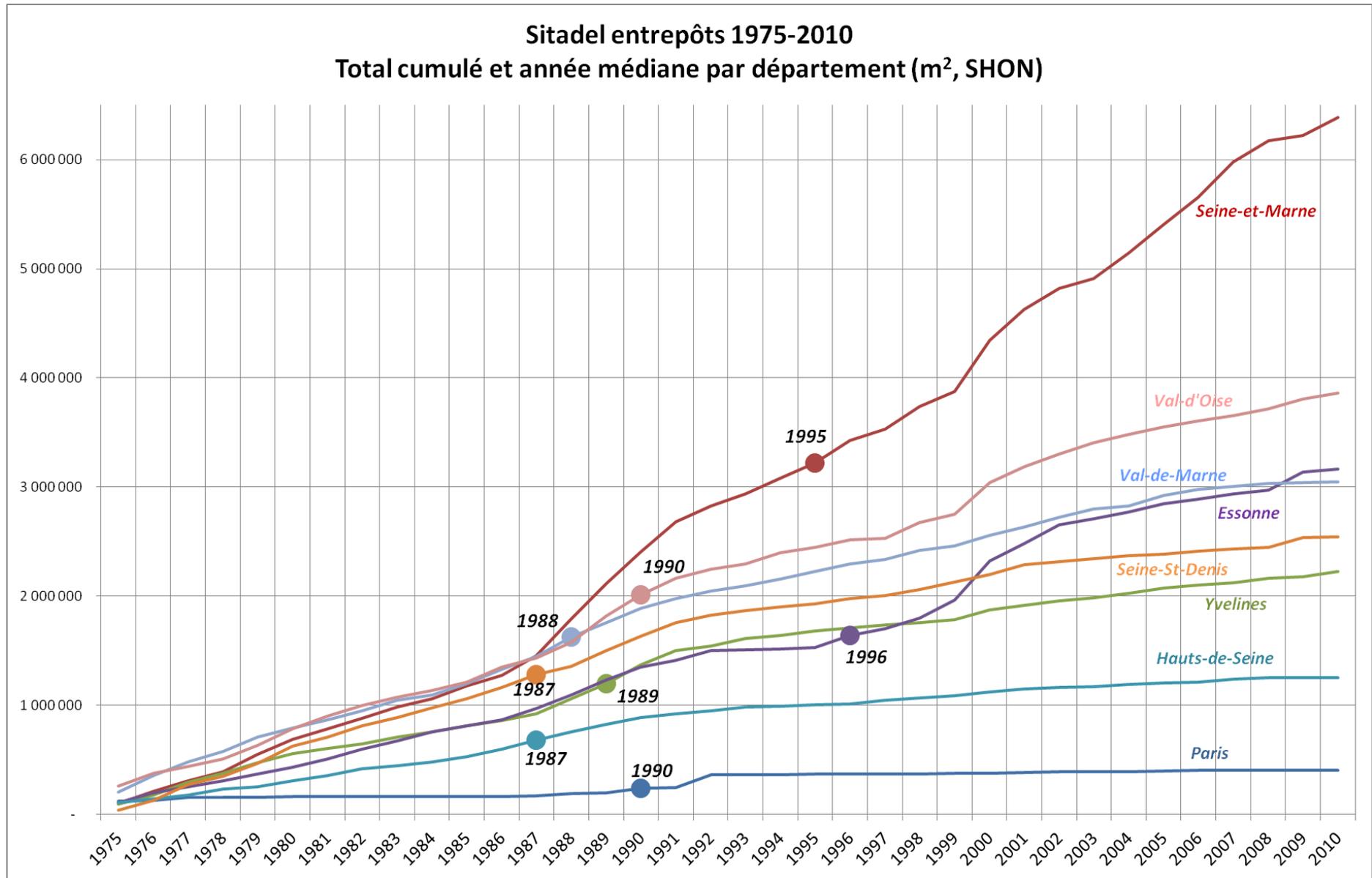
Par département, deux groupes se détachent :

- La Seine-et-Marne et l'Essonne affichent une année médiane plus récente (respectivement 1995 et 1996), donc une faible ancienneté du parc d'entreposage étudié.
- Les autres départements franciliens ont des valeurs identiques ou légèrement inférieures à la médiane régionale. Il est à noter la relative ancienneté du parc des Yvelines (1989) et du Val-d'Oise, surtout par rapport aux deux autres départements de grande couronne. La Seine-Saint-Denis et les Hauts-de-Seine ont le parc d'entrepôt le plus ancien (1987).

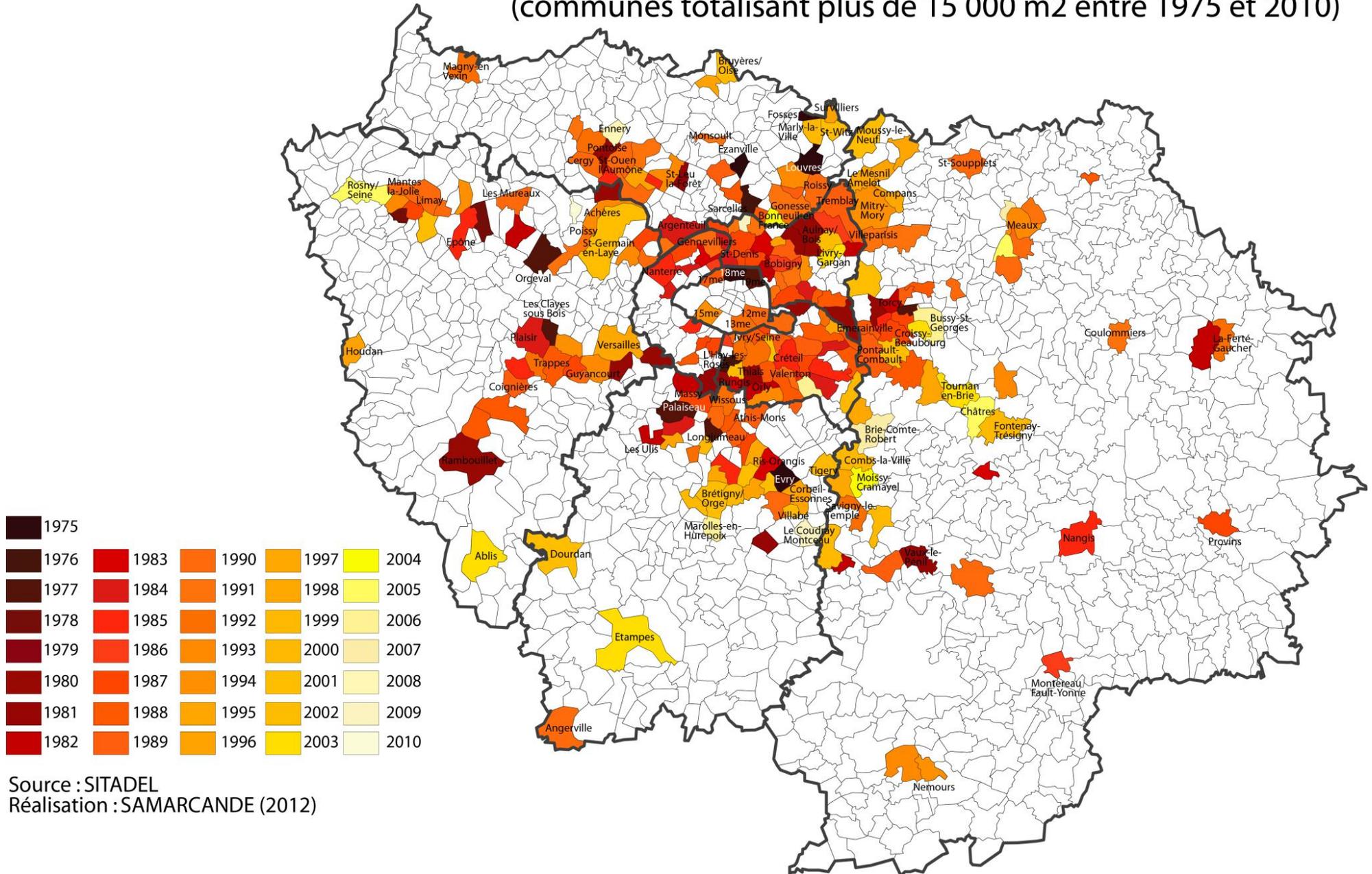


Sitadel entrepôts 1975 2010 - total cumulé et année médiane par grands secteurs logistiques (m2, SHON)





Age médian des entrepôts d'Ile-de-France par communes (communes totalisant plus de 15 000 m2 entre 1975 et 2010)



1.5. Reconfiguration des espaces logistiques franciliens

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

- Pour **les évolutions « internes »**, les communes situées dans les périmètres des 8 secteurs logistiques franciliens ayant autorisé moins de 4 000 m² et ayant autorisé plus de 100 000 m² de surfaces d'entrepôts entre 1995 et 2010 ont été identifiées ;
- Pour **les évolutions « externes »** et la redéfinition des périmètres des 8 secteurs logistiques franciliens, les communes hors secteurs logistiques identifiés en 1999 et ayant autorisé plus de 10 000 m² de surfaces d'entrepôt entre 1995 et 2010 ont été identifiées, et certaines communes ont été incluses dans le périmètre redéfinis.

Cette analyse a permis une reconfiguration des secteurs logistiques franciliens.

1.5.1. Les évolutions internes des 8 secteurs logistiques franciliens

Les **évolutions des secteurs sont marquées par la concentration des surfaces logistiques** autorisées entre 1995 et 2010 sur certaines communes et à l'inverse peu d'évolutions des mises en chantier de surfaces d'entrepôt dans d'autres communes, au sein du même secteur.

Les concentrations de mises en chantier de surfaces logistiques sont **notamment importantes dans les secteurs de Roissy et de Sénart**, comme le montre le tableau des 15 communes comprises dans les secteurs logistiques ayant autorisé le plus de surfaces logistiques entre 1995 et 2010. L'analyse statistique traduit donc une attractivité des secteurs de Sénart et Roissy, secteurs périphériques situés sur un axe Nord Sud et bien desservi par des infrastructures autoroutières :

- Dans le secteur de Roissy, les concentrations des surfaces logistiques autorisées entre 1995 et 2010 se situent dans les pôles de Marly la Ville, et Gonesse près de l'autoroute A1, et dans le pôle de Mitry-Compans près de l'A104 et de la RN2.
- Dans le secteur de Sénart, les concentrations de surfaces logistiques autorisées entre 1995 et 2010 se situent dans le secteur desservi par la Francilienne et l'A5 (Moissy-Cramayel, Lieusaint, Combs-la-Ville, Savigny le Temple) et dans le secteur Centre Essonne desservi par la Francilienne, l'A6 et la RN20 (Brétigny-sur-Orge, Plessis-Pâté).
- Les communes de Saint Ouen l'Aumône, Gennevilliers, Bussy-Saint-Georges et Chevilly-Larue sont également des lieux de concentration des surfaces logistiques autorisées entre 1995 et 2010 dans les secteurs de Cergy, Plaine de France Gennevilliers, et Seine Amont Nord Essonne.

15 villes des secteurs logistiques ayant autorisé les plus de surfaces logistiques 1995 - 2010 (SITADEL)

Ville	Secteur	Total m ² autorisés 1995 - 2010
MOISSY-CRAMAYEL	Sénart	393 412
SAINT-OUEN-L AUMONE	Cergy	267 141
MARLY-LA-VILLE	Roissy	253 333
BUSSY-SAINT-GEORGES	Marne la Vallée	225 972
COMBS-LA-VILLE	Sénart	211 737
VILLABE	Sénart	186 779
COMPANS	Roissy	177 820
BRETIGNY-SUR-ORGE	Sénart	168 056
CHEVILLY-LARUE	Seine Amont	162 674
SAVIGNY-LE-TEMPLE	Sénart	140 702
MITRY-MORY	Roissy	140 319
GONESSE	Roissy	125 228
GENNEVILLIERS	Plaine de France	118 812
LIEUSAIN	Sénart	114 896
PLESSIS-PATE	Sénart	113 216

A l'inverse, tous les secteurs logistiques excepté le secteur de Cergy présentent des communes n'ayant autorisé que moins de 4 000 m² de surfaces logistiques ente 1995 et 2010. Ces communes

sont inclus dans les périmètres des secteurs logistiques par soucis de continuité territoriale mais ne représentent pas des pôles dynamiques de croissance des surfaces logistiques.

Communes par secteur logistique ayant autorisé moins de 4 000 m² de surfaces logistiques entre 1995 et 2010 (SITADEL)

Roissy	Seine Amont Nord essonne	Sénart
SARCELLES	MAISONS-ALFORT	SAINT-PIERRE-DU-PERRAY
LOUVRES	SAVIGNY-SUR-ORGE	ORMOY
VILLERON	PARIS 14E ARRONDISSEMENT	RIS-ORANGIS
THILLAY	LONGJUMEAU	MORSANG-SUR-ORGE
EPIAIS-LES-LOUVRES	PARAY-VIEILLE-POSTE	REAU
ARNOUVILLE-LES-GONESSE	CHARENTON-LE-PONT	EVRY
THIEUX	SAINT-AURICE	SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL
ROUVRES		MORSANG-SUR-SEINE
MAUREGARD		LEUVILLE-SUR-ORGE
CHENNEVIÈRES-LES-LOUVRES	Mantois	SAINTRY-SUR-SEINE
MOUSSY-LE-VIEUX	PORCHEVILLE	
NANTOUILLET	FLINS-SUR-SEINE	
OTHIS	MAGNANVILLE	
VAUDHERLAND	MEZIERES-SUR-SEINE	
	GUERVILLE	
Plaine de France	Marne la Vallée	Saint Quentin 78
COURNEUVE	COLLEGIEN	ELANCOURT
ASNIÈRES-SUR-SEINE	BUSSY-SAINT-MARTIN	BUC
DUGNY	JOSSIGNY	MAGNY-LES-HAMEAUX
PARIS 17E ARRONDISSEMENT	CHANTELOUP-EN-BRIE	JOUARS-PONTCHARTRAIN
ILE-SAINT-DENIS	TORCY	VOISINS-LE-BRETONNEUX
PARIS 18E ARRONDISSEMENT	GOUVERNES	VERRIÈRE
	GUERMANTES	

Cette évolution des flux de construction d'entrepôts peut s'expliquer par la perte d'influence de l'ensemble du secteur logistique, notamment pour les secteurs du Mantois et de la Plaine de France, ou par la concentration des surfaces logistiques autorisées près des infrastructures routières et autoroutières routières ou près de zones d'activités logistiques structurantes, et au détriment de communes situées dans les secteurs logistiques mais éloignées des infrastructures, notamment au sein des secteurs de Roissy, Sénart, Marne la Vallée.

Afin de compléter cette analyse, la carte ci-dessous issue de l'étude « les dynamiques spatiales à l'œuvre sur longue période dans la logistique 1987 – 2008 », publiée par la DRIEA Ile de France en avril 2012, analyse le solde entre les emprises logistiques 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), par grand territoire identifié. Cette carte met en évidence :

- **Le desserrement des activités logistiques entre 1987 et 2008**, dans le nord de la région sur le secteur de Roissy, et également sur les secteurs logistiques de Cergy, Marne la Vallée, Sénart-Centre-Essonnes et Saint Quentin en Yvelines.
- **Le secteur logistique de Plaine de France-Gennevilliers a un solde négatif** qui montre l'importante perte d'influence des activités logistiques sur ce territoire de première couronne qui subit une forte pression foncière.
- **Les secteurs de Seine-Amont Nord-Essonnes et du Mantois**, historiquement industriels et logistiques, **ont connu des évolutions beaucoup plus mitigées** et certaines communes de ces secteurs ont des soldes d'emprises vouées à la logistique négatifs.

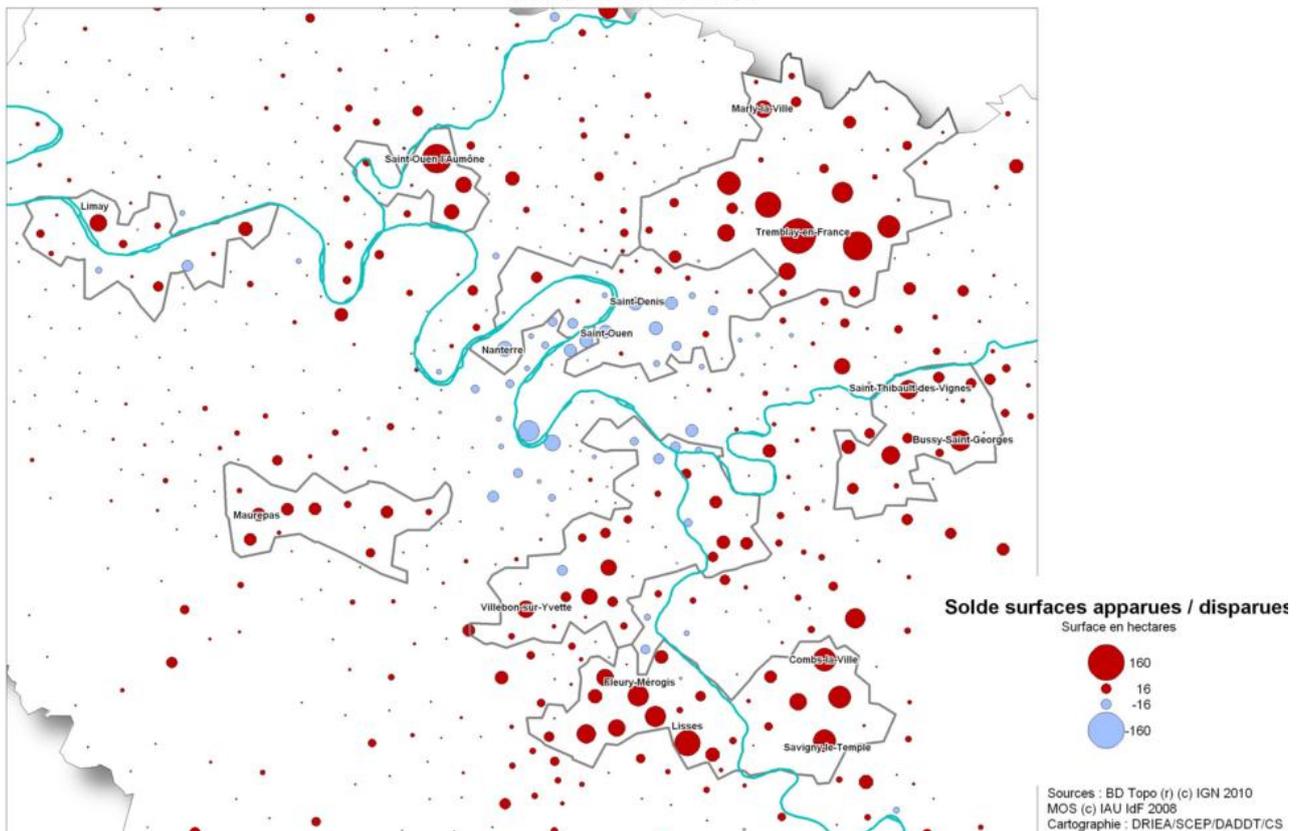
En conclusion, les évolutions des secteurs logistiques sont en faveur des secteurs les plus éloignés du cœur de l'agglomération et particulièrement des secteurs de Roissy, Sénart-Centre Essonne, mais également Marne-la-Vallée, Cergy et Saint-Quentin en Yvelines, et au détriment des secteurs de Seine Amont Nord Essonne et surtout Plaine de France (excepté la commune de Gennevilliers).

En outre, les **activités logistiques ont tendance à se concentrer près des infrastructures autoroutières** et de délaisser certaines communes incluses dans les périmètres des secteurs

logistiques. La Francilienne structure les activités logistiques à l'Est, notamment aux intersections avec les axes routiers radiaux desservant le cœur de l'agglomération :

- A104 et A1/A3, RN2 sur le secteur de Roissy,
- A104 et A4 sur le secteur de Marne la Vallée
- A104 et A5 (A et B), A6, RN20, voir A10 sur le secteur de Sénart Centre Essonne.

Emprises d'espaces vouées partiellement ou entièrement à la logistique entre 1987 et 2008



Source : Les dynamiques spatiales à l'œuvre sur longue période dans la logistique 1987 – 2008, DRIEA IdF, Avril 2012

1.5.2. Evolution externe des secteurs logistiques franciliens

Selon SITADEL, 51 communes hors secteurs logistiques ont autorisées plus de 10 000 m² de surfaces d'entreposage entre 1995 et 2010, pour un total de plus de 2 000 000 de m² de surfaces d'entreposage autorisées entre 1995 et 2010. Les 5 premières communes ayant autorisé le plus de surfaces d'entreposage représentent plus de 900 000 m² de surfaces d'entreposage autorisées entre 1995 et 2010, soit plus de 45% des surfaces autorisées hors secteurs logistiques. Cette analyse fait ressortir **les nouvelles zones d'expansion et de développement des activités logistiques** hors secteurs logistiques franciliens identifiés.

Un nouveau secteur logistique est identifié d'un point de vue statistique : les communes de Châtres, Fontenay-Trésigny, Tournan-en-Brie, Gretz-Armainvilliers, la Houssaye-en-Brie, Marles-en-Brie et Chaumes-en-Brie ont autorisées plus de 475 000 m² de surfaces d'entreposage entre 1995 et 2010 (soit plus de 2% des surfaces logistiques totales autorisées en Ile 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.

15 Villes hors secteurs logistiques ayant autorisé les plus de surfaces logistiques entre 1995 et 2010		
Villes	Secteurs rattachés	Total m ² autorisés 1995 - 2010
CHATRES	N4	310 721
BRIE-COMTE-ROBERT	Sénart	199 717
COUDRAY-MONTCEAUX	Sénart	160 736
BRUYERES-SUR-OISE	-	128 605
VERT-SAINT-DENIS	Sénart	109 673
FONTENAY-TRE SIGNY	N4	73 713
SANTENY	-	72 618
SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY	Sénart	55 278
MEAUX	-	51 362
CHELLES	Marne la Vallée	51 224
TOURNAN-EN-BRIE	N4	49 860
CHANTELOUP-LES-VIGNES	-	46 845
CHAMPIGNY-SUR-MARNE	Seine Amont	38 788
DOURDAN	-	34 099
MAREUIL-LES-MEAUX	-	31 951

Deux autres zones de développement des surfaces logistiques autorisées ont pu être remarquées :

- Les communes de **Bruyeres/Oise**, Bernes, Beaumont et Persan ont autorisé 150 000 m² de surfaces logistiques entre 1995 et 2010. Cette zone de développement au Nord de l'Ile de France doit s'analyser dans une logique logistique inter-régionale qui comprend l'Ile 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**, Mareuil-les-Meaux, Poincy et Cregy-les-Meaux ont autorisé plus de 130 000 m² 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

Les expansions territoriales des secteurs logistiques s'effectuent principalement à proximité d'infrastructure routière structurantes et sur des surfaces disponibles, soit :

- Les communes de **Brie-Comte-Robert**, le Coudray-Montceaux, Marolles-en-Hurepoix, Vert-Saint-Denis et Saint-Fargeau-Ponthierry ont été intégrées au secteur logistique de Sénart Center Essonne : près de 620 000 m² de surfaces d'entreposage autorisées entre 1995 et 2010 sur ces communes. Les infrastructures routières A104, A5, A6 et RN20 structurent le développement.
- Les communes de **Lognes**, Chessy et Chelles ont été intégrées au secteur logistique de Marne-la-Vallée : plus de 325 000 m² de surfaces d'entreposage autorisées entre 1995 et 2010 sur ces communes. L'A104 et l'A4 structurent le développement.
- Les communes de **Champigny/Marne**, Chennevières-sur-Marne et Sucy-en-Brie proches de l'A104 et l'A86, et la Ville du Bois et Ballainvilliers proches de l'A6 et la RN20 ont été intégrées dans le périmètre du secteur Seine Amont Nord Essonne : près de 320 000 m² de surfaces d'entreposage autorisées entre 1995 et 2010 sur ces communes.

- Les communes de **Plaisir**, Bois-d'Arcy et Versailles, proches de la RN12 ont intégrées le secteur logistique de Saint Quentin en Yvelines : plus de 120 000 m² de surfaces d'entreposage autorisées entre 1995 et 2010 sur ces communes.
- Les communes d'**Osny** et Ennery proches de l'A15 et la Francilienne ont intégrées le secteur logistique de Cergy : plus de 65 000 m² de surfaces d'entreposage autorisées entre 1995 et 2010 sur ces communes à proche de l'A15 et de la Francilienne pour Cergy
- La commune de **Claye-Souilly** proches de l'intersection entre l'A104 et la RN3 a été intégrée au secteur logistique de Roissy : plus de 45 000 m² de surfaces d'entreposage autorisées entre 1995 et 2010 sur ces communes.

En annexe 1 se situe la liste des communes par secteur.

1.5.3. Synthèse

Le tableau ci-dessous établit une comparaison entre les surfaces logistiques des 8 secteurs selon les périmètres identifiés en 1999 et les surfaces logistiques selon les périmètres redéfinis dans le cadre de cette analyse. La carte de synthèse ci-dessous représente les évolutions internes et externes des secteurs logistiques en Ile de France.

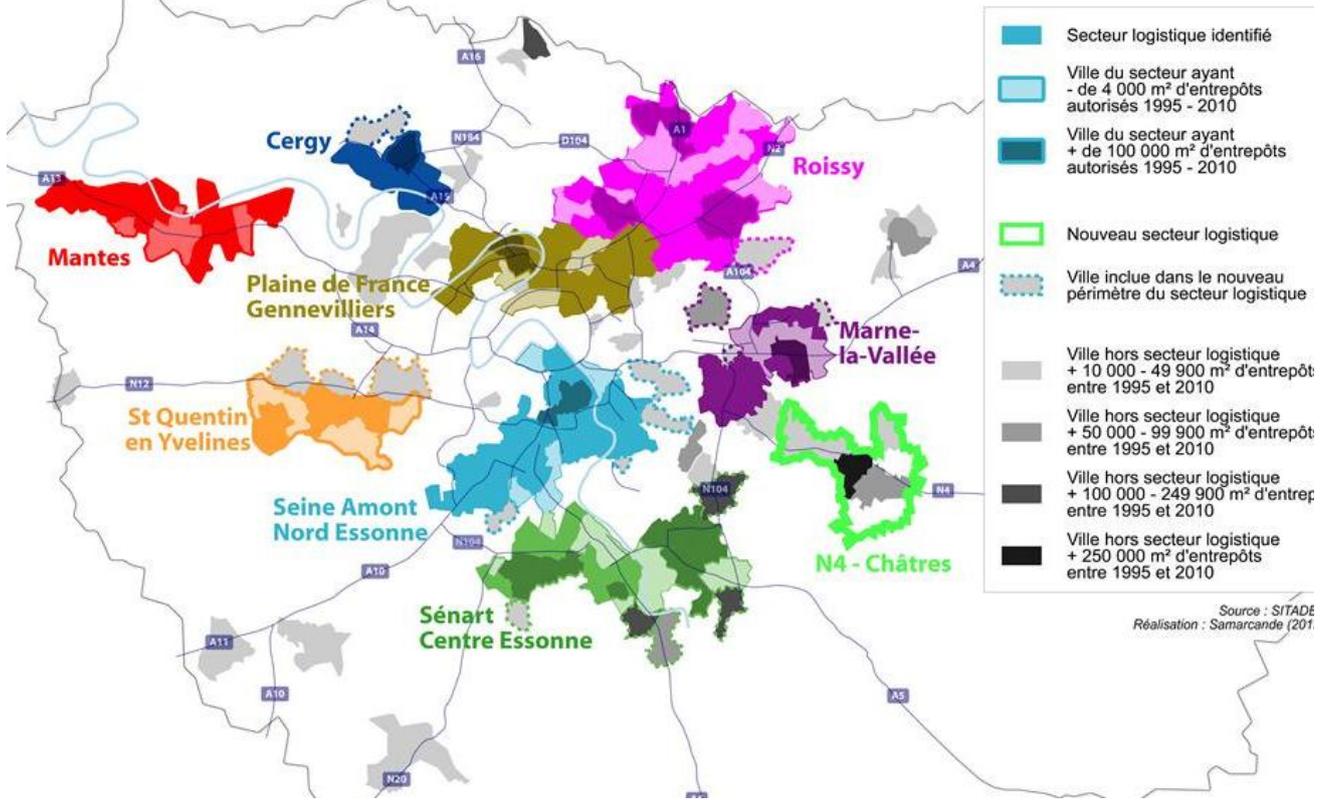
Les évolutions des périmètres des secteurs logistiques franciliens permettent d'incorporer près de 2 000 000 m² de surfaces logistiques autorisées entre 1995 et 2010 dans les secteurs logistiques : plus de 17 500 000 m² de surfaces logistiques autorisées dans les périmètres des secteurs logistiques identifiés en 2012, contre plus de 15 500 000 m² dans les périmètres des secteurs logistiques franciliens identifiés en 1999. Ces surfaces représentent **désormais 77% des surfaces logistiques autorisées entre 1975 et 2010 en Ile de France, contre 68% en 1999.**

Les parts des secteurs logistiques dans les surfaces immobilières logistiques totales franciliennes ont évolué, notamment pour les secteurs de Marne la Vallée, Sénart Centre Essonne et Seine Amont Nord Essonne, car la reconfiguration des périmètres permet de prendre en compte des surfaces logistiques situées auparavant hors périmètres. Mais le développement du secteur de Châtres est également un levier important pour une meilleure prise en compte des surfaces logistiques franciliennes : ce nouveau secteur représente 2% des surfaces logistiques franciliennes totales autorisées entre 1975 et 2010.

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

EVOLUTIONS DES SECTEURS LOGISTIQUES FRANCILIENS



2. 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 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, impliquant une forte tendance à la réduction des stocks. 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 m² 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 des changements politiques importants et 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 m², 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 m² 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 en est le premier secteur économique consommateur) et plus généralement des TIC. Dans cet esprit, la mondialisation pousse au développement des intégrateurs, 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 m², 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-Essonne).

- **1998-2002**, est une période de forte reprise de la croissance économique sans doute dynamisée par l'ouverture européenne opérée lors de la période précédente⁴. 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 m²) 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 m² 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 m² d'entrepôts construits par an, on est plutôt dans une période de faible rythme de construction.

⁴ Application des accords de Schengen à partir de 1995.

Synthèse systémique et historique de la logistique en Île de France

	1975-80	1981-85	1986-92	1993-97	1998-02	2003-10
Contexte macro-économique	Fin 30 Glorieuses, post choc pétrolier, crise surproduction, désindustrialisation	Rigueur et désinflation compétitive Taux d'intérêt élevés	Libéralisation dérégulation Taux d'intérêt élevés	Crise post guerre du Golfe Accélération mondialisation Marché unique	Reprise de la croissance	Stagnation, crise financière, endettement, mise en place de l'euro, développement durable
Contexte logistique	Fin de la production de masse standardisée	Début tendance réduction des stocks	Réduction des stocks, JAT Émergence prestataires	Externalisation Renforcement prestataires Informatisation Integrators	Renforcement des grands opérateurs logistiques Grands projets logistiques immobiliers	Logistique urbaine Optimisation, mutualisation Internet
m²/an	724 000	526 000	904 000	392 000	812 000	446 000
Tendances spatiales	Prédominance des secteurs de proche couronne (Seine amont et Plaine St Denis)	Proche couronne encore dominante, montée en puissance de secteurs périphériques Substitution sites industriels par logistique	Forte de croissance de Roissy, Marne la Vallée, Sénart-Centre Essonne	Prédominance des secteurs desservis par la Francilienne, à l'Est et au Sud	Roissy et surtout Sénart-Centre Essonne en situation dominante Marginalisation de la proche couronne, surtout au Nord	Poursuite des tendances précédentes mais à un niveau plus faible Substitution logistique par bureaux (1 ^{ère} couronne)

3. Les facteurs d'obsolescence et de blocage au renouvellement

L'obsolescence des entrepôts est un processus complexe qui ne concerne pas seulement la dimension physique des bâtiments et les conséquences de l'âge sur l'état des constructions. Il concerne aussi des paramètres extérieurs à la nature même des bâtiments et qui relèvent de facteurs extérieurs qui font que les entrepôts deviennent plus ou moins adaptés à l'usage logistique en fonction par exemple de l'évolution de la réglementation, de l'évolution des normes techniques d'exploitation ou des caractéristiques du marché et des besoins logistiques des entreprises. De même, les freins ou blocage au renouvellement peuvent être dus à des causes différentes, qui relèvent de l'évolution du contexte urbanistique, des critères de localisation des fonctions logistiques, de facteurs fonciers ou des comportements des acteurs de l'immobilier logistique.

Dans cette partie, nous allons donc, à partir de différentes sources (entretiens avec des acteurs de l'immobilier logistiques, revue bibliographique...) identifier les différents éléments de blocages et/ou de leviers du renouvellement de l'immobilier logistique. Ces éléments sont de différentes natures et une démarche exhaustive est nécessaire et nécessite une bonne connaissance du fonctionnement du marché immobilier logistique.

3.1. Revue bibliographique

L'analyse bibliographique s'est traduite par des lectures de différentes typologies de documents.

3.1.1. 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 Ile de France. A ce titre, l'étude *Etat du parc immobilier logistique en France*, publiée par l'OBLOG⁵ en 2007, fournit des enseignements sur les conséquences des évolutions réglementaires sur le marché national de l'immobilier logistique.

Parmi les documents publiés par des acteurs institutionnels régionaux :

- *Impact urbain et économique des sites logistiques en Ile de France*, DREIF, 1997.
- *Etude sur la reconversion des sites et bâtiments logistiques*, DREIF, 2001.
- *Les activités logistiques en Ile de France : Atouts et défis*, CCIP, 2005
- *Le transport de fret et la logistique en Ile de France*, CCIP, 2009
- *Etude sur l'estimation et la caractérisation du parc d'entrepôts en Ile de France*, DRIEA / GRECAM, 2009
- *Fret et logistique, pour une nouvelle stratégie pour le développement durable*, Région Ile de France, 2011
- *Les dynamiques spatiales à l'œuvre sur une longue période (1987-2008) dans la logistique en Ile de France*, DRIEA, 2012

Ces documents décrivent notamment les dynamiques d'évolutions du parc immobilier logistique en Ile de France. Ces dynamiques d'évolutions se traduisent, comme nous l'avons vu précédemment,

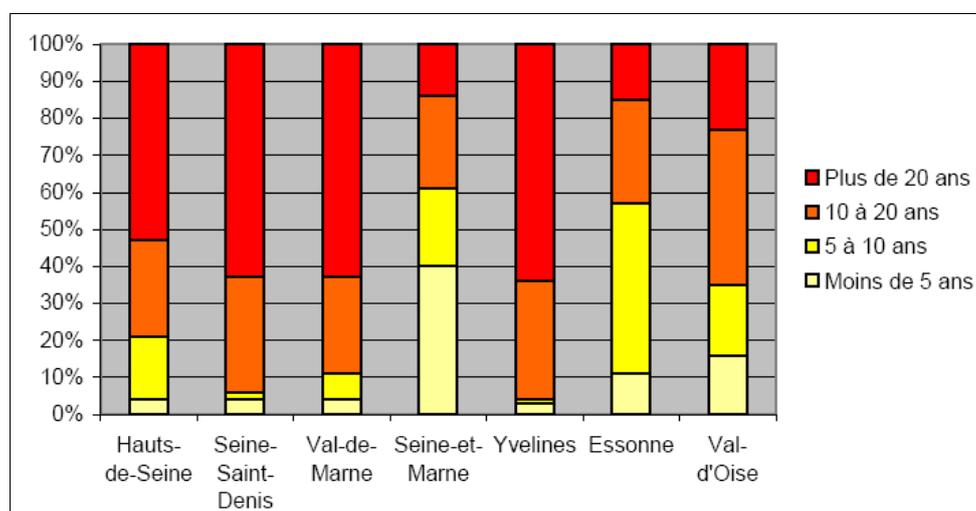
⁵ OBLOG : Observatoire de l'immobilier Logistique et du Supply Chain Management, créé par AFILOG, FONCIERE EUROPE LOGISTIQUE, GSE, LOGISTIQUE SEINE NORMANDIE et GS1, afin de collecter et produire des analyses statistiques et des études sur les sujets d'évolution du secteur logistique et de la Supply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

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.

Répartition du parc par classe d'âge



Source : Estimation et caractérisation du parc d'entrepôts en Ile de France, DRIEA / GRECAM, 2009

3.1.2. 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, à l'inverse des études et documents publiés par des acteurs publics, les rapports d'investisseurs ne prennent que peu en compte les questions d'évolution des surfaces logistiques dans le temps (les rapports d'activités sont annuels), de planification du développement des surfaces logistiques et d'évolution probables de sites et bâtiments logistiques 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.

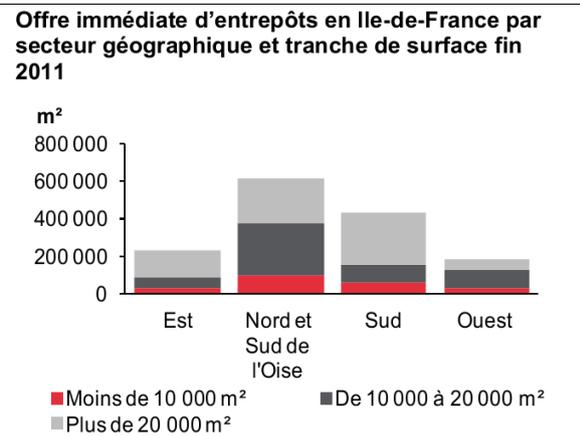
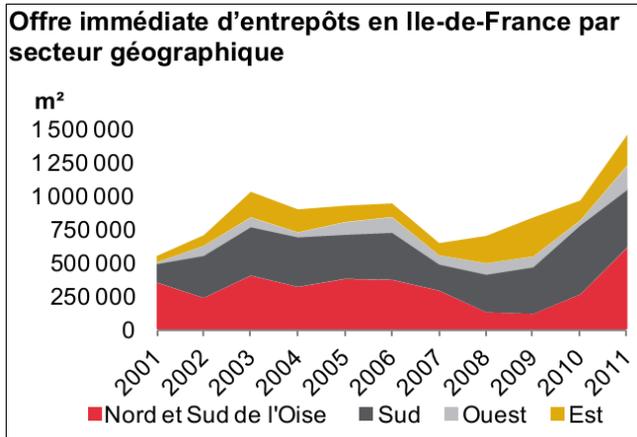
L'impact de la crise économique de 2008 s'est fait ressentir sur le marché de l'immobilier logistique national, mais le marché a connu un net rebond de son activité en 2011, principalement dans les agglomérations de Lille, de Lyon, de Paris et de Marseille. Le contexte de crise économique a cependant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

En Ile 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 m² et 20 000 m², notamment dans le Nord de la région, et 17 transactions d'entrepôts supérieures à 20 000 m² ont été identifiées en 2011 par DTZ⁶. Une autre caractéristique du marché de l'immobilier logistique en Ile de France est le fait que la production neuve d'entrepôts diminue et les transactions immobilières sont plus

⁶ Source : France Entrepôts Bilan 2011, DTZ, 2012

importantes pour les entrepôts de seconde main (70% de la demande placée⁷). 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 plateformes 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.



Source : France Entrepôts Bilan 2011, DTZ, 2012

3.1.3. 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 Ile 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 Ile de France.
- D'exemples d'évolution des pratiques logistiques qui ont un impact sur l'évolution et le renouvellement du parc immobilier logistique francilien. Par exemple, 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.

Le projet SOGARIS *Chapelle International*

Ce projet se traduit par l'aménagement d'une base fret multimodale de 35 000 m², conçue comme porte d'entrée logistique pour Paris et la zone dense de l'agglomération. SOGARIS a chiffré à 50 millions d'€ le coût de développement du projet logistique. Le concept de plateforme de "Cross docking" est mis en place. Cette plateforme profitera d'infrastructures bimodales fer/route sur le site. Les caractéristiques logistiques du site :

- Au sous-sol, le Centre d'Appui Logistique de plus de 13 000 m² sera composé d'un parc de stationnement, d'un centre technique pour véhicules propres, d'un point déchets et de petites surfaces d'entreposage destinée aux organisations logistiques urbaines mais également à d'autres activités (artisanat, stockage...)
- Au rez-de-chaussée, le Terminal Ferroviaire Urbain (TFU) de près de 20 000 m² sera aménagé pour l'arrivée des marchandises de la grande distribution (train long nocturne) et le e-commerce (train court diurne) ;
- En termes de desserte ferroviaire, la zone fret reliée à deux sites logistique : Crépy-en-Valois (60) et Combs-la-Ville (77). SOGARIS prendra en compte l'affrètement des trains en recourant aux services d'un Short Liner ferroviaire. Ces sites présentent des surfaces logistiques embranchées et réparties au Nord et au Sud de l'agglomération (à noter que les plateformes nationales MONOPRIX reliée par voie ferrée aux plateformes de cross-docking de Bercy se situent également à Combs-la-Ville).
- Le modèle d'exploitation "fer/route" : en entrée le fer / en sortie la route, au moyen de véhicules propres pour une diminution de 13 700 camions dans Paris, une réduction de 560 tonnes de CO² et moins de nuisances sonores.

L'exploitation logistique sera également compatible avec le projet urbain du site, et une cohabitation avec d'autres programmes et d'autres activités sera organisée : une pépinière d'entreprises viendra compléter le dispositif industriel du bâtiment de la halle ; des services seront mis en place : restauration, espaces vert, terrains de sports ; un « centre de savoir » sur la logistique urbaine est prévu sur le site.

3.2. La vision des acteurs de l'immobilier logistique

Cette première approche des grandes tendances « marché » du renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France, qui concerne une grande diversité d'immeubles (voir la classification de l'ORIE en entrepôts dernière génération classe A, entrepôts plus anciens classe B et C, messageries et entrepôts frigorifiques) et de sites géographiques (la situation géographique d'un immeuble, liée à son accessibilité et à sa visibilité, est toujours déterminante dans sa valorisation potentielle), et donc incite à beaucoup de prudence, s'appuie sur les connaissances acquises par l'équipe des marchés immobiliers logistiques et sur des entretiens menés avec des acteurs de référence de ces marchés.

Ont été notamment sollicités des grands cabinets de conseil et de commercialisation : Didier Malherbe (CBRE) et René Jeannenot (BNP Paribas Real Estate), des investisseurs et asset-managers : Bruno Borius (Proudreed) et Gilles Vaissié (CVIO/VALAD), des promoteurs : Jacques Bunel (BUILT) et Jean-Christophe Courné (ALSEI), ainsi que GA, SOGEPROM et l'AFILOG (Caroline Ceccaldi et Claude Sanson).

N'a pas été abordé à ce stade le renouvellement des entrepôts anciens se traduisant par un changement total d'usage (bureaux, logements, centres commerciaux) dans le cadre d'opérations de démolition-reconstruction initiées par les collectivités locales voire l'État, ou par les propriétaires de ces immeubles et des promoteurs lorsque les règlements d'urbanisme incitent à cette transformation d'usage.

LA CLASSIFICATION DES ENTREPÔTS (ORIE)

- **Entrepôts de classe A (bâtiments logistique de nouvelle génération)**
 - Hauteur libre d'au moins 9,5 m
 - Aire de manœuvre d'une profondeur d'au moins 35 m
 - Un quai pour 1 000 m² shon
 - Résistance au sol d'au moins 5 tonnes / m²
 - Chauffage et système d'extinction
- **Entrepôts de classe B (entrepôts aux standards modernes)**
 - Hauteur libre d'au moins 7,5 m
 - Aire de manœuvre d'une profondeur d'au moins 32 m
 - Un quai pour 1 500 m² shon
 - Résistance au sol d'au moins 3 tonnes / m²
 - Système d'extinction
- **Bâtiments de messagerie (locaux de distribution: groupage dégroupage)**
- **Entrepôts frigorifiques (froid positif ou négatif)**
- **Entrepôts de classe C**
 - Tous les autres entrepôts (obsolescence logistique annoncée ou adaptation à la petite logistique et à l'accueil de PME/PMI)

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

Il n'existe pas aujourd'hui et à court et 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 m² et plus avec ICPE, des bâtiments de messagerie modernes et quelques entrepôts frigorifiques, souvent développés dans le cadre de grands parcs logistiques locatifs (tels par exemple que 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 m² de bâtiments classe A à louer en Ile-de-France, la moitié est située à Sénart) ajoutée à une fiscalité pénalisante (la TFPB y représente le tiers du loyer).

Il vient de faire l'objet à l'initiative de l'Afilog d'une nouvelle grille de cotation, intégrant de nouveaux critères autour des notions de développement durable, de diversité des ICPE, de multi-modalité, de localisation (dont la fiscalité), de qualité des occupants.

• **Le marché des entrepôts anciens en Ile 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 de la nomenclature des ICPE sont autorisés à stocker des matières combustibles en quantité supérieure à 500 tonnes dans un volume égal ou supérieur à 5 000 m³ (entre 5 000 et 50 000 m³, régime déclaratif ; au-delà de 50 000 m³, régime de l'autorisation). En cas de changement des conditions d'exploitation de ces entrepôts, lié notamment à l'arrivée d'un nouvel exploitant locataire ou propriétaire, le Préfet peut imposer le dépôt d'un nouveau dossier de demande d'autorisation conforme à l'arrêté ministériel du 5 août 2002 (qui impose notamment une distance minimale de 20 m entre le bâtiment et les limites de propriété), non seulement pour les entrepôts d'un volume supérieur à 50 000 m³ (arrêté du 5 août 2002) mais aussi maintenant pour les entrepôts d'un volume compris entre 5 000 et 50 000 m³ hors entrepôts frigorifiques (arrêtés ministériels des 23 décembre 2008 et 13 janvier 2009). Faute de pouvoir satisfaire à ces nouvelles exigences, ces entrepôts autorisés avant l'arrêté du 5 août 2002 ne pourront plus répondre aux besoins de stockage des prestataires logistiques et de l'essentiel des chargeurs.

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 (tels que 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 (par l'adaptation des caractéristiques techniques du bâtiment aux procès industriels et aux technologies développés par l'entreprise) pour accueillir leurs activités de production et de stockage, d'activités de commerce de gros à la location ou à la vente, mais aussi de prestataires logistiques pour les grands entrepôts anciens de première couronne (par exemple, les 75 000 m² de plancher de l'Eurostore de Gennevilliers sont entièrement loués, K+N vient d'y prendre 10 000 m², alors qu'à 50 km de Paris cet immeuble serait plus vraisemblablement vide et destiné à la démolition).

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'A 86.

L'obsolescence technique, réglementaire et environnementale d'une très grande part des entrepôts anciens (on citait le chiffre de 80 % de bâtiments destinés à la casse) n'est donc finalement pas le critère déterminant que l'on imaginait.

Dans ce contexte, le stock d'entrepôts anciens hors marché (obsolescence technique et réglementaire / perte ICPE + mauvaise situation géographique) pourrait n'être de l'ordre de 15 % (cette estimation, qui correspond plus au « vécu » de certains des acteurs immobiliers sollicités, est toutefois 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'Ile de France les conséquences suivantes sur le marché du renouvellement du parc d'entrepôts anciens.

1. Les investisseurs institutionnels ne s'intéressent pas au renouvellement ponctuel des entrepôts anciens.

En achetant (à un promoteur ou un autre investisseur) un bâtiment logistique neuf ou récent de classe A, l'investisseur institutionnel achète un actif financier, une rentabilité locative liquide. Le processus de valorisation attendu par cet investisseur se décline sommairement de la façon suivante :

- Acquisition de l'immeuble au prix de son loyer potentiel capitalisé : pour un loyer escompté de 50 € HT HC le m² / an et un taux de rentabilité brute demandé par l'investisseur de 8 %, le prix d'acquisition est donc de 625 € HT le m² ($625 \times 8\% = 50$)
- Financement de cette acquisition par des fonds propres à hauteur de 20 à 30 % et par emprunt pour le solde (effet de levier de l'emprunt dont le taux d'intérêt est significativement inférieur au taux de rentabilité locative, ce qui rend d'autant plus rentables les fonds propres engagés que la quote-part du financement par l'emprunt est élevée)
- Exploitation locative de l'immeuble (le rendement locatif d'un bâtiment logistique de classe A est sensiblement plus élevé que pour d'autres classes d'actifs tels que les bureaux)
- Arbitrage par la revente de l'immeuble avec plus-value à plus ou moins court terme. Cette plus-value découle de la bonne tenue locative de l'immeuble (qualité des locataires, taux de remplissage et accroissement du résultat d'exploitation de l'immeuble), et de la diminution du taux de rentabilité locative proposé au nouvel acquéreur-investisseur. Elle est toutefois aujourd'hui plus relative pour les bâtiments logistiques de classe A que pour d'autres classes d'actifs tels que les bureaux, du fait de la stagnation du niveau général des loyers de ces bâtiments logistiques (en seconde couronne le loyer moyen d'un bâtiment classe A récent est resté un peu près constant à 42/46 € HT HC le m² / an, celui d'un immeuble classe A « prime » culmine à 54/56 € HT HC le m² / an) et de l'arrêt (conjoncturel ?) de la baisse des taux de rentabilité locative.
- Dégagement de cash-flow pendant la durée d'exploitation de l'immeuble et plus-value à la revente assurent la rémunération des fonds propres engagés dans l'acquisition.

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 :

- 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

Ces investisseurs institutionnels ne sont donc pas acquéreurs d'entrepôts anciens et ont d'ailleurs déjà arbitré à la vente (auprès de PME/PMI, de marchands de biens etc.) une grande part de ceux qu'ils détenaient ponctuellement dans les différents sites d'Ile de France.

2. 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.

Pour illustrer cette difficulté nous considérerons le cas d'une simple remise à niveau d'un entrepôt ancien de classe B de plus de 5 000 m². Les valeurs locatives faciales indiquées par CBRE pour l'année 2011 sont les suivantes :

- entrepôt classe B rénové (ou classe A seconde main) : 42 € HT HC le m² / an
- entrepôt classe B seconde main : 35 € HT HC le m² / an

Du fait du haut niveau du loyer de l'entrepôt non rénové (lié à sa situation géographique) et de ce niveau limité des loyers de marché des bâtiments destinés aux activités logistique, l'augmentation de loyer induite par la rénovation de cet entrepôt n'est que de 7 € HT HC le m² / an, ce qui correspond avec un taux de capitalisation de 8 % à une marge pour travaux de rénovation inférieure à 90 € HT le m², très insuffisante compte tenu notamment des exigences réglementaires (ICPE) et environnementales actuelles.

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 quitte à accueillir des activités de moins en moins valorisantes (la zone d'activités de la Vigne aux Loups en est un exemple qui sera précisé à l'occasion des monographies), ou les arbitrent à la revente à l'instar des investisseurs institutionnels lorsqu'ils se libèrent.

3. Dans ce contexte, le renouvellement ponctuel du parc d'entrepôts anciens en Ile 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.

Il faut toutefois distinguer le cas particulier de la messagerie : les bâtiments de messagerie classique existants, qui sont implantés sur des emplacements stratégiques pour ses prestataires et offrent selon leur situation des loyers supérieurs à 100 voire 140 € HT HC le m² / an, soit deux à deux fois et demi les loyers des bâtiments logistiques « primes » de classe A, sont généralement maintenus au meilleur niveau par leurs utilisateurs ou leurs investisseurs (dans la mesure toutefois où ces investisseurs ne peuvent miser sur une valorisation beaucoup plus importante du site à travers par exemple la réalisation en lieu et place du bâtiment d'un programme tertiaire). Il faut également prendre en

compte les développements à venir de la logistique urbaine (activités de messagerie du « dernier kilomètre » sur plusieurs niveaux ou dans le cadre de programmes mixtes notamment).

4. 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.

Pour rentabiliser l'investissement d'acquisition-restructuration d'un entrepôt ancien en locaux d'activités divisible en petits lots destinés à des PME/PMI (petite production, bureaux d'accompagnement et stockage), petites implantations de plus grosses entreprises (show-room, stock et bureaux), activités d'entreposage liées au e-commerce etc., le loyer de marché doit atteindre une valeur de l'ordre de 90 à 100 € HT HC le m² / an toutes surfaces confondues, dégageant au taux de rentabilité locative brute de 8 à 8,5 % une capacité d'investissement totale (acquisition + travaux de restructuration) de 1 100 à 1 200 € HT le m².

Ce niveau de loyer est rendu possible par l'intégration de ce bâtiment PME/PMI divisible dans un véritable parc d'activité locatif, clos et géré sur place (la gestion de proximité est une condition indispensable de succès de ce type de parc), développant en zone urbaine ou périurbaine de première et seconde couronne une offre diversifiée et polyvalente de plusieurs dizaines de milliers de m² de bâtiments d'activité et petit entreposage très divisibles et des services de proximité (gardiennage 24 h sur 24, restaurant inter entreprises, conciergerie d'entreprise...). A Saint-Ouen, le Parc des Docks développé et géré par GVIO (groupe VALAD), qui fera l'objet d'une monographie, en est une bonne illustration, il offre aux PME/PMI dans 8 bâtiments construits entre 1950 et 2000, représentant une surface totale de 72 000 m², des surfaces d'activité/stockage en RDC (avec accès gros porteurs, portes de plain-pied et à quai, hauteurs libres supérieures à 7,50 m, charges au sol de 2,5 à 6 tonnes /m²) et des bureaux d'accompagnement en mezzanine et en étage, ainsi que de nombreux services.

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).

D'autres investisseurs, propriétaires de parcs existants pareillement situés en première/début seconde couronne, privilégient leur valorisation par la démolition-reconstruction plus dense d'immeubles de bureaux, d'activité et de petite logistique modernes. Par exemple PROUDREED propose de construire sur deux niveaux + sous-sol un bâtiment de messagerie de 13 000 m² à La Courneuve, et envisage la démolition totale de son parc de 6 hectares à Antony, qui développe aujourd'hui 20 000 m² de bâtiments d'activité et d'entreposage anciens divisibles à partir de 1 000 m² et entièrement loués (au Vieux campeur, à Nature et Découverte...) au prix moyen de 60 € HT HC le m² / an, pour reconstruire sur ce site 60 000 m² de bâtiments de bureaux, commerces et logistique urbaine en flux tendus (15 000 m² en petites cellules de 500 m² louées 120 € HT HC le m² / an).

En dehors de ces réaménagements de quelques grands sites en parcs d'activités locatifs avec services plus facilement valorisables, le marché de l'entrepôt ancien en Ile-de-France est donc principalement un marché utilisateurs.

valeur économique/valeur faciale : le différentiel entre les deux montants peut atteindre 20 €. A Sénart, les loyers faciaux en juin 2012 sont de l'ordre de 48-50 €/m²/an (source CBRE). Les loyers réels se rapprocheraient de 30 € sous l'effet de difficultés de commercialisation (source déclarative d'un immobilier).

Mais la négociation entre propriétaire et locataire peut aussi se faire sur la franchise : exemption de loyer pendant une période donnée (de 6 mois pour des baux 3-6-9 à 1 an pour des baux fermes), loyer progressifs. Les aménagements des locaux peuvent aussi faire partie des négociations.

Exemples de loyers faciaux sur Sénart

	Loyer entrepôt euros/m2/an HT HC	Charges HT/m2/an	Total m2 SHON	Nature	Impot foncier euros/m2/an	Prix vente millions euros HD HC
Lieusaint	45	4,68	11 648	Classe A	15,19	5,8
Moissy cramayel	51	5,9	29 670	Classe A		
Lieusaint	48	3,99	27 022	Classe A		
Savigny le Temple	40	2,97	33 225	Classe B		
Combs la ville	49	4,43	23 262		15,26	
Lieusaint	49	5,43	23 644	Classe A	8,14	
Combs la ville	46	8	16 483	Classe A		
Combs la ville	53	3,08	40 482	Classe A		
Lieusaint	40	10,11	14 006	Classe B		5,1
Savigny le Temple	35		16 275	Classe B	11,3	
Savigny le Temple	55		30 505	Classe A		
Savigny le Temple	37,5	2,42	8 059		14,67	
Moissy cramayel	50	6,46	20 569	Classe A		
Combs la ville	55		16 856	Classe A		
Lieusaint	45		30 653	Classe B	16,25	
Combs la ville	40	3,27	22 795	Classe A	14,71	
Tigery	75		9 780	Frigo		9
MOYENNE	48	5,1			13,6	

Source : CBRE (juin 2012)

Exemples de loyers faciaux proches de Sénart (éléments comparatifs)

	Loyer entrepôt euros/m2/an HT HC	Charges HT/m2/an	Total m2 SHON	Nature	Impot foncier euros/m2/an	Prix vente millions euros HD HC
SEINE-ET-MARNE						
Croissy-Beaubourg	45		7 190	Classe B	11,51	
Croissy-Beaubourg	50	3	18 933	Classe B	12,74	
Réau	52,9		59 180	Classe A		
Brie Comte Robert	50	8,42	23 325	Classe A		
Brie Comte Robert	52	7,52	12 797	Classe A		
St Mard	52	4,55	69 928	Classe A		
Moussy le Neuf	51		93 314	Classe A		
Chatres	46	6,9	5 583	Classe A		
Chatres	46	9,29	17 366	Classe A	12,5	
Mitry Mory	51	8,3	5 760	Classe A	8,5	
Brie Comte Robert	40	7	19 904	Classe C	10,66	
Bussy St Georges	56		24 939	Classe A	20,44	17
Chatres	45	7,5	22 946	Classe A	11,65	
Croissy-Beaubourg			13 007	Classe C		8
Mitry-Mory			7 500	Classe B		3,5
Compans	53	7,2	10 133	Classe A	7	
Mitry-Mory	58	7	10 868	Classe A		
Vaux Le Penil	34	10,81	55 888	Classe A	4,61	
Tournan en Brie	53		66 526			
St Pathus	48,5	5	200 000	Classe A		
Bussy St Georges	55	8	5 321		13	
ESSONNE						
Brétigny/Orge	49		19 448	Classe A	8,3	9,5
Ris-Orangis	50		11 076	Classe A		
Villabé	50	8,95	6 018		8,95	
Lisses	50	5,36	22 416	Classe A	7,36	
Le Plessis Paté	50	4,07	9 254	Classe A		
Brétigny/Orge	51	5	16 205	Classe A		
Athis-Mons	40		5 259	Classe B		
Viry-Châtillon	35	15	18 390	Classe C	9,83	
Corbeil-Essonnes			34 851	Classe A		18
St Germain les Arpajon	52		24 360	Classe A		
MOYENNE	49	7,3			10,5	

Source : CBRE (juin 2012)

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 m² / an et plus encore pour la messagerie). La réalisation à venir de messageries urbaines s'inscrit dans ce marché.
- **et un marché PME/PMI, commerce de gros et petit entreposage qui s'empare des 3/4 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 localitifs (GVIO, Proudreed, Alsei, Sogeprom etc), et plus ponctuel au-delà.

3.3. Les freins et leviers de renouvellement identifiés

Ces éléments nous permettent de procéder à une analyse des mécanismes du renouvellement de l'immobilier logistique, en prenant en compte le jeu des acteurs selon la typologie d'entrepôts. De cette analyse, nous proposons dans cette partie une définition du renouvellement par les blocages et les leviers identifiés.

Les principaux blocages identifiés concernent les évolutions techniques des pratiques logistiques et des entrepôts et la réglementation, à la fois en termes d'autorisation d'exploiter et de normes environnementales.

3.3.1. Les évolutions des pratiques logistiques

Les évolutions des pratiques logistiques sont un premier facteur expliquant l'évolution des entrepôts et du parc immobilier logistique : les organisations logistiques modernes amènent de nouveaux besoins que les entrepôts doivent satisfaire. **Pour répondre à ces nouveaux besoins logistiques, la création de surface logistique a été privilégiée** par les acteurs de l'immobilier logistique, plutôt que l'aménagement et la réhabilitation de surfaces logistiques anciennes.

Cette « professionnalisation » de l'activité logistique a touché tous les acteurs, qu'ils soient chargeurs, transporteurs, distributeurs ou logisticiens. Les caractéristiques des évolutions des pratiques logistiques concernent :

- **La logistique urbaine et l'apparition de plateforme de cross-docking** : les marchandises sont manipulées des quais d'arrivées aux quais de départs sans passage par le stock. Cette organisation requiert un niveau d'activité élevé au sein de l'entrepôt et des délais très courts. Ces bâtiments logistiques adaptés aux organisations de logistique urbaine nécessitent des implantations proches des bassins de consommation (donc principalement en petite couronne voir moyenne couronne). Ces entrepôts de cross-docking nécessitent également des aménagements des accès aux quais, et des surfaces d'entrepôts réduites (majoritairement entre 5 000 et 10 000 m²).

Le e-commerce impacte également les organisations logistiques et notamment la logistique du dernier kilomètre. A l'image des plateformes de cross-docking, les entrepôts du e-commerce se situent proche des bassins de consommation car les délais sont très courts. Mais les coûts du foncier et des taxes en milieu urbain sont difficiles à supporter pour les logisticiens.

Exemple de COLIZEN*

COLIZEN est une entreprise logistique de livraison à domicile de produits du e-commerce.

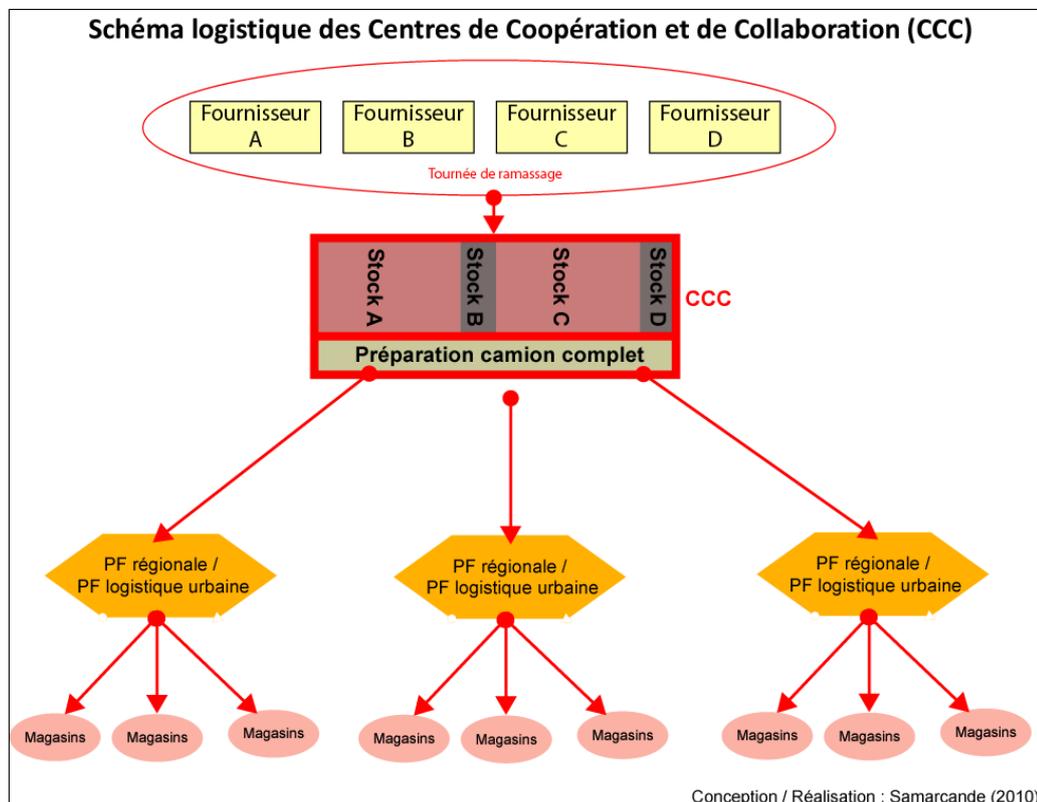
- Trois agences de distributions urbaines en IDF : implantation à Porte d'Aubervilliers et Porte d'Orléans notamment.
- Les loyers des surfaces logistiques sont élevés : 135 € / m².
- Ce prix du foncier est compensé par une optimisation des activités logistiques (fonctionnement 20h/24).

COLIZEN a souhaité ainsi se rapprocher du consommateur pour pouvoir assurer une livraison sur rendez-vous. Les véhicules motorisés sont hybrides ou au GPL : la faible autonomie suppose une implantation près des consommateurs.

Source : Conférence ASLOG, *Le marché de l'immobilier logistique*, 27/10/2011

* A noter que la surface des agences Colizen sont de l'ordre de 300-400 m²

- **A l'inverse, une activité logistique de plus en plus éloignée du cœur de l'agglomération** s'est mise en place, sous l'impulsion des distributeurs et prestataires logistiques nationaux et inter-régionaux. Cette activité logistique se traduit par l'implantation de grandes plateformes de distribution régionales, nationales et internationales, à l'est et au Sud de la Grande Couronne notamment. Les surfaces d'entreposage sont plus élevées (au minimum environ 20 000 m²), et ont des logiques de localisation plus routières et autoroutières (A1, A5 et francilienne). La plateformes des activités logistiques correspond à cette évolution. En outre, une évolution des chaînes logistiques des distributeurs, à l'image des Centres de Consolidations et de Collaboration (CCC) de Carrefour, se traduit par **une remontée des stocks dans les chaînes logistiques de distribution**, le passage de la gestion du stock du distributeur aux fournisseurs au sein d'entrepôts mutualisés et l'utilisation de plateforme de cross-docking pour optimiser les flux et diminuer les stocks près des marchés de consommation. Cette nouvelle organisation permet aux distributeurs de faire supporter le coût du stock aux fournisseurs, qui pour cela mutualisent leurs organisations logistiques au sein des CCC.



3.3.2. Les évolutions des caractéristiques techniques des entrepôts

Les évolutions du produit « entrepôt » accompagnent ces évolutions des pratiques logistiques. Ainsi, une nouvelle génération d'entrepôts a émergé : depuis le début des années 2000, 40% des entrepôts de l'échantillon de l'enquête réalisée dans l'étude DREIF/ GRECAM ont moins de 10 ans, et cette proportion est supérieure en Seine et Marne, alors que la part des entrepôts de l'échantillon de plus de 20 ans est de 30%.

Les évolutions des techniques des entrepôts favorisent :

- L'aménagement de bâtiments quasi identiques de 25 000m² ;
- Des aires de manœuvre supérieures à 27m ;
- La hauteur-sous-plafond supérieure à 10m ;
- L'aménagement de racks dynamiques cumulé à une hauteur plus importante des entrepôts permet ainsi d'atteindre 3 palettes / m² en picking (contre 1,2 à 1,5 palettes/m² dans un entrepôt classique) ;
- Le chauffage à 15°C pour maintenir les sprinklers hors-gel ;
- Le gardiennage groupé de la zone d'entrepôt.

A l'inverse, **ces évolutions ont pour conséquences de rendre obsolètes par l'usage pour des pratiques logistiques modernes les entrepôts qui ne sont pas adaptés** à ces évolutions techniques des bâtiments :

- Les entrepôts chargeurs présentent un défaut de souplesse au regard des besoins actuels.
- La taille trop réduite des surfaces d'entreposage entraîne l'impossibilité pour des zones existantes à générer des économies d'échelles entre coûts de stockage et coûts de transports.
- La localisation dans des secteurs d'immobilier logistique « éclaté » est un frein à l'optimisation des occupations.

Ainsi, la taille trop réduite d'entreposage ou l'éclatement des entrepôts associé à un mode de transport à trop faible tonnage ou non-massifié renforce le caractère obsolète des bâtiments anciens.

Comparaison entre établissements logistiques anciens et modernes

	Bâtiments anciens	Bâtiments modernes
Résistance au sol	De 3 à 4 t/m ² (40 dNm) ¹⁵	5 t/m ² (7 t/m ² (70 dNm)
Taille	1 000 à 5 000 m ²	10 000 à 100 000 m ²
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 ¹⁶	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

Exemple : l'investissement de Foncière Logistique Europe.

En lançant un vaste programme de réhabilitation sur son site phare de Garonor, Foncière Europe Logistique souhaitait revoir de fond en comble la structure de ses bâtiments afin de ne plus accueillir 260 locataires sur des petites surfaces mais des moyens et grands utilisateurs sur des surfaces aux gabarits plus conséquents. Cette évolution vers des surfaces logistiques plus importantes et modulables correspond à une évolution du bâti en adéquation avec les évolutions modernes des pratiques logistiques.

3.3.3. Les évolutions réglementaires impactent le renouvellement du parc

Selon l'étude **OBLOG⁸**, **9% des surfaces logistiques nationales sont obsolètes. L'étude définit l'obsolescence d'un point de vue réglementaire** : « la principale source d'obsolescence des bâtiments logistiques est celle de la réglementation » : un bâtiment est obsolète s'il est privé définitivement de son autorisation d'exploiter. Un blocage au renouvellement du parc est donc, à l'inverse de l'obsolescence par l'usage, l'obsolescence par la réglementation.

- La classification établie par l'ORIE⁹ est largement utilisée par les acteurs de la logistique et permet de distinguer les bâtiments logistiques selon leurs caractéristiques techniques :
 - Entrepôts de classe A, entrepôts de haute fonctionnalité : hauteur supérieure à 9,3 mètres, aire de manœuvre d'une profondeur supérieure à 35 mètres, bâtiments isolés, chauffés, sprinklés et dont la résistance au sol est d'au moins 5 tonnes par m².
 - Entrepôts de classe B, répondant aux standards modernes : hauteur supérieure à 7,5 mètres, aire de manœuvre d'une profondeur de 27 mètres et dont la résistance au sol est supérieure à 3 tonnes par m².
 - Entrepôts de classe C : tous les entrepôts ni de classe A ni de classe B.
 - Entrepôts de messagerie : isolation thermique et source de froid.
 - Entrepôts frigorifiques
- La réglementation en matière de sécurité et de prévention des risques s'est considérablement renforcée depuis l'arrêté du 5 août 2002 qui fixe les prescriptions applicables aux entrepôts soumis à autorisation. La réglementation ICPE est le document de référence qui classe les installations sous le régime de la déclaration, de l'autorisation ou de l'enregistrement. Cette nomenclature s'organise autour principalement des substances et des activités dans le bâti.

Les entrepôts dont le volume est supérieur à 50 000 m³ sont soumis au régime de l'autorisation ; les entrepôts dont le volume est compris entre 5 000 et 50 000 m³ sont soumis au régime de la déclaration. La mise en place récente du régime de l'enregistrement correspond à une volonté de simplifier les procédures.

Actuellement, **le parc d'entrepôts est souvent inadapté à la réglementation ICPE** et les conséquences sont souvent graves en cas de contrôle. De plus, les inspecteurs de la DREAL, responsables des déclarations d'autorisations, sont vigilants pour les autorisations d'exploiter, y compris pour le nouveau régime de l'enregistrement, plus adapté aux entrepôts récents et classiques, en zone d'activité. Cette tendance à la prévention des risques par des outils réglementaires a été renforcée par les assureurs qui recherchent également des protections supplémentaires. Les assureurs sont en effet libres d'aller au-delà aux protections apportées par la réglementation ICPE et jouent un rôle non négligeable en faveur du blocage du renouvellement réglementaire et administratif des bâtiments logistiques.

Cependant, tous les bâtiments construits depuis 2002 sont à priori aux normes et devraient rester opérationnel sans modification majeure de la réglementation à horizon 2030.

3.3.4. Les considérations durables pour l'immobilier logistique

La définition d'une politique immobilière logistique durable se traduit par la certification et l'ingénierie principalement. La préoccupation concerne la mise aux normes du parc existant : **le niveau d'obsolescence au niveau environnemental du parc immobilier logistique s'amplifie**. Les enjeux concernent principalement les consommations énergétiques et leurs coûts dans le bâtiment logistique.

En termes de certification, la charte AFILOG¹⁰ est un guide des bonnes pratiques. 42 bâtiments sont actuellement certifiés par cette charte. Les thèmes principaux sont :

⁸ Source : Etat du parc immobilier logistique en France, OBLOG, 2007

⁹ ORIE : Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprises, association regroupant les acteurs de l'immobilier d'entreprises en Ile de France et ayant pour objectifs d'apporter une meilleure qualité de l'information mise à disposition de l'ensemble des acteurs. Cf : <http://www.orie.asso.fr>.

- L'aménagement durable des territoires et des parcelles ;
- La réalisation de bâtiments adaptables au process ;
- La gestion énergétique ;
- Les conditions de travail et de management dans l'entrepôt.

En ce qui concerne l'ingénierie, les solutions les plus importantes sont :

- La gestion des éclairages, qui représentent 60 à 70% des consommations énergétiques des bâtiments logistiques. La solution la plus probable à venir est l'installation de LED : 75% des installations d'ici 2020 contre 17% des installations en 2011. La LED permet une économie de 50% des consommations pour l'éclairage, permet une gestion de l'éclairage accrue et a une excellente tenue au froid (y compris froid négatif).
- La mise en place de panneaux photovoltaïques sur les toits permet également de répondre aux exigences énergétiques et favorise la stratégie en faveur d'une image durable. Cette solution permet également de disposer d'un revenu régulier. Le photovoltaïque est favorable aux grandes surfaces supérieures à 10 000 m².

Ces aménagements techniques et normatifs sont plus facilement mis en œuvre sur des bâtiments logistiques neufs et modernes.

3.4. Les leviers de renouvellement du parc

Les entrepôts anciennement construits en petite couronne se situent désormais dans des zones stratégiques pour le développement urbain, dans **un contexte urbain dense et soumis à la pression foncière**. Les mutations du tissu urbain et des activités logistiques en faveur d'autres activités se retrouvent notamment, selon l'étude GRECAM, pour le compte de la DRIEA¹¹ :

- A Créteil : le parc d'entrepôts est en diminution importante (119 000 m² en 2001 à 52 500 m² en 2009, soit 55% de baisse) car le tissu d'activité est mixte et a récemment muté vers le développement d'activités de bureaux.
- A Ivry sur Seine : la forte baisse de son parc entre 2001 et 2009 (139 000 m² à 64 000 m², soit une baisse de 54 %) est due aux mutations d'activités logistiques en d'autres activités ou en équipement urbain (80 000 m² d'entrepôts BHV transformés en établissement d'enseignement secondaire).
- A Aubervilliers : le loyer des showrooms est plus intéressant pour les investisseurs que les loyers de surfaces d'entreposage, ce qui explique la fin de cette activité.
- A Saint Denis (Parc de 135 000 m² en 2001, 96 000 m² en 2009) : une zone traditionnelle d'entreposage (rue des Fillettes) doit faire l'objet d'un projet de requalification urbaine liée à l'arrivée du tramway...

Ces évolutions sont, comme nous l'avons vu, contraire aux besoins logistiques identifiés, du e-commerce et de la logistique urbaine notamment : ces organisations nécessitent des surfaces logistiques en zone urbaine dense, et proche des bassins de consommation.

Pour cela, **la mise en place de programme mixant les activités logistiques à d'autres activités**, à l'image du projet SOGARIS *Chapelle International*, est une solution apportée par les investisseurs en faveur du renouvellement du parc. La mixité des activités doit permettre une bonne desserte et accessibilité du site, l'optimisation des activités logistiques, notamment en faveur du cross-docking, et les nuisances générées par les activités logistiques ne doivent pas impacter les autres activités ou fonctions urbaines présentes sur le site ou dans son environnement (notamment pour l'environnement résidentiel).

¹⁰ AFIOLOG est une association créée fin 2001 qui réunit de nombreux acteurs logistiques afin de représenter en une seule entité tous les métiers du Supply Chain et de l'immobilier logistique. Son objectif est d'optimiser les connaissances, de développer et promouvoir les évolutions des activités logistiques et de Supply Chain. Cf : <http://www.afilog.org>

¹¹ Source : Etude sur l'estimation et la caractérisation du parc d'entrepôts en Ile de France, DRIEA / GRECAM, 2009

Les **questions des consommations d'énergies et de développement durable favorisent le report modal et donc les plateformes multimodales**. Cette considération n'est pas actuellement un critère de renouvellement de premier ordre : les implantations récentes de surfaces d'entrepôts répondent plus à des logiques d'accessibilité autoroutières (notamment en grande couronne) mais l'importance de la multimodalité des sites semble être croissante dans une analyse prospective.

- Faute de trafic suffisant, nombre de terminaux ferroviaires de première couronne ont fermé au cours des dernières années, rendant le fret ferroviaire de moins en moins accessible. Seuls les sites ayant la possibilité de remplir des trains complets permettent actuellement de rentabiliser l'exploitation : MIN de Rungis, Transport Combine Rail/Route à Créteil.

Cependant, les entrepôts distributeurs récents récemment implantés en grande couronne sont souvent embranchés et en première couronne, les considérations de développement durable poussent les investisseurs à privilégier les zones embranchées, qui sont un atout pour la commercialisation des entrepôts. On peut ainsi imaginer une organisation logistique favorisant le report modal entre une plateforme distributeur interrégional située en grande couronne ou en périphéries de l'agglomération et une plateforme de logistique urbaine embranchée et située proche du bassin de consommation (petite couronne).

Les exemples de Samada à Bercy qui utilisent le fret ferroviaire pour l'approvisionnement des magasins Monoprix, et du projet de SOGARIS *Chapelle International* de réalisation d'une plateforme de cross-docking embranché au réseau ferroviaire témoignent du caractère exploratoire de la multimodalité ferroviaire comme levier de renouvellement du parc d'entrepôts en petite couronne. Cependant, la multimodalité seule ne suffit pas aujourd'hui à justifier le renouvellement d'entrepôts et les organisations de logistiques urbaines et ferroviaires ont un surcoût non négligeable pour les logisticiens et également pour la collectivité (coût du transport ferroviaire plus élevé, peu de flexibilité des transports, réception des marchandises de nuit dans une zone urbaine dense et habitée à Bercy, flux de véhicules importants à partir de la plateforme de logistique urbaine...).

- La desserte fluviale retrouve une nouvelle attractivité grâce au développement du trafic fluvial de conteneur (+25% par an depuis 10 ans).
 - Gennevilliers : le PAP a mis en place un système de loyers avantageux des entrepôts qu'il loue en propre. Le loyer diminue avec le nombre de conteneurs passant par le terminal (le seuil maximal permet une diminution du loyer de 50%).
 - Limay
 - Bonneuil sur Marne : utilisation des modes fluviaux et ferroviaires
 - Bruyeres sur Oise (le promoteur FL développe un programme de 150 000 m² d'entrepôts à côté de ceux existants).

L'exemple récent de Franprix, qui va mettre en place une organisation logistique favorable à la voie d'eau pour livrer certains de ses magasins dans Paris témoigne de l'intérêt stratégique de la voie d'eau pour l'implantation d'activités logistiques.

3.5. Synthèse

L'obsolescence est un « *déclassement technologique du matériel industriel, entraîné 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 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. Cette inadaptation est la résultante d'évolutions qui sont pour l'essentiel de 3 ordres :

- **L'obsolescence par l'usage** : inadaptation à l'évolution des pratiques logistiques ou inadaptation des accès. Le développement du e-commerce ou du discount a obligé les grands distributeurs à réorganiser les chaînes logistiques en fonction des lieux de consommation.

- **L'obsolescence par la réglementation** : inadaptation aux mesures réglementaires et aux normes environnementales. La multiplication et le renforcement de ces normes déclassifie un certain nombre de bâtiments.
- **L'obsolescence technique** : inadaptation des caractéristiques immobilières de base (trame, cour de livraison...) pour des activités de petite production et de stockage. Cette obsolescence peut découler de l'obsolescence par l'usage.

D'autres facteurs peuvent ponctuellement renforcer l'obsolescence : l'inadaptation aux besoins de service peut concerner des sites dont l'occupant a un besoin de services (centre routier par exemple, avec parking PL, station-service et restaurant) non satisfait. L'inadaptation aux demandes de multimodalités pourrait concerner un entrepôt en demande d'embranchement ferroviaire pour son développement.

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.
- 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 de base adaptées aux 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. Par exemple, la détermination d'un COS, qui ne doit pas dépasser 0,5 – 0,6 en logistique, ne doit pas disqualifier les implantations d'entrepôts. Mais pour cela, l'Elu doit être sensibilisé aux enjeux et à l'importance de l'activité logistique. La mise en place d'un ratio logistique urbaine dans tout projet d'aménagement significatif est une piste à explorer.
- 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.

Facteurs d'obsolescence

Obsolescence par l'usage
Inadaptation à l'évolution des pratiques logistiques
Inadaptation des accès
Obsolescence par la réglementation
Inadaptation aux mesures réglementaires (ICPE, autorisation...)
Inadaptation aux normes environnementales
Obsolescence technique
Inadaptation des caractéristiques immobilières de base (trame, cour de livraison, hauteur libre, dallage...) pour des activités de petite production et de stockage
Autres facteurs secondaires d'obsolescence
Inadaptation aux besoins de services
Inadaptation aux demandes de multimodalité

Facteurs de renouvellement

Situation géographique
Proximité de Paris et de la A 86
Qualité des accès
Facteurs liés à la propriété
Taille de l'emprise foncière
Nature de la propriété foncière (propriétaire institutionnel, absence de copropriété, processus public d'acquisition)
Facteurs immobiliers
Caractéristiques immobilières de base adaptées aux activités de petite production et de stockage

Conditions du renouvellement

A compléter et à développer à la lumière des monographies
La volonté politique de maintenir des fonctions logistiques et de petite production en site péri-urbain
Urbanisme réglementaire
Obligations programmatique (ex ratio de logistique urbaine dans tout projet d'aménagement significatif)
La maîtrise des coûts fonciers en résultant
La maîtrise publique des acquisitions foncières
La mise en place de véhicules d'investissement pour développer l'offre immobilière neuve ou restructurée nécessaire
Le développement de la logistique urbaine
Le développement du e-commerce
L'intégration urbaine et la mutualisation des messageries urbaines

4. Les monographies territoriales

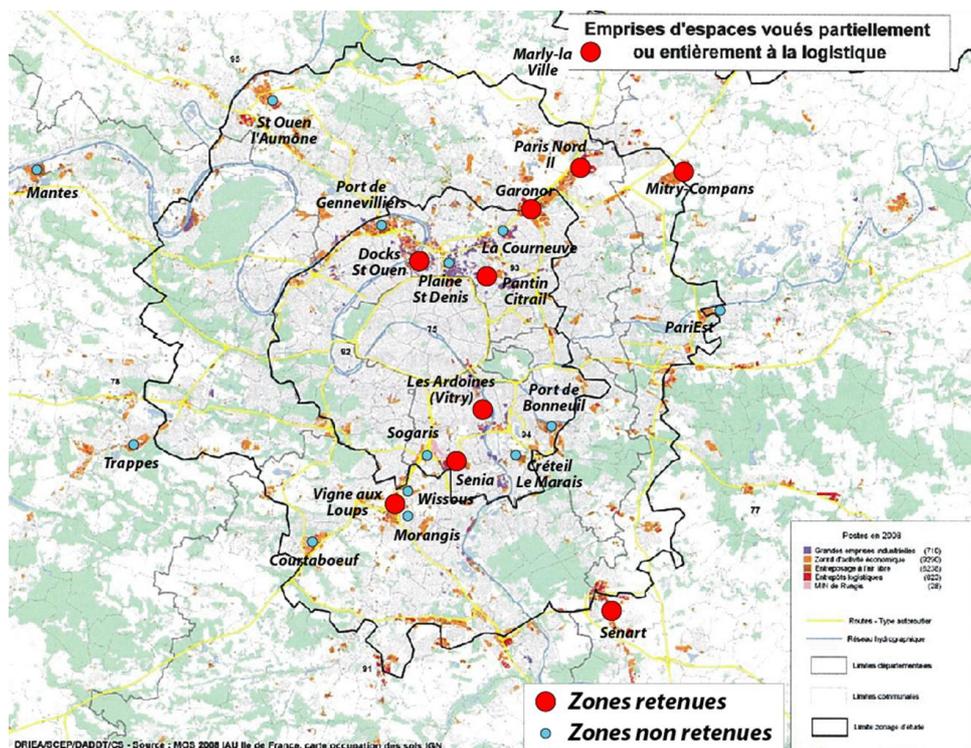
Le territoire francilien n'est pas un territoire homogène. Il peut être segmenté géographiquement selon une logique concentrique avec un territoire central dense et ancien qui a accueilli les fonctions logistiques au début de l'histoire économique moderne de la métropole, une première couronne, zone d'expansion de la logistique durant les dernières décennies du 20^{ème} siècle et une grande couronne qui est le lieu du développement de la logistique contemporaine. Cette vision est fortement structurée par le système autoroutier et en particulier les autoroutes de rocade (périphérique, A 86, Francilienne). Il peut également être segmenté selon une logique cardinale, avec des quadrants aux caractéristiques logistiques affirmées : le Nord-Est porte d'entrée plutôt internationale et portuaire de l'Europe du Nord, fortement structuré par l'autoroute A1 et l'aéroport CdG, le Sud-Est fortement tourné vers la plupart des territoires nationaux et plutôt orienté vers les échanges de produits de consommation et l'agro-alimentaire, le Nord-Ouest structuré par la Seine et tourné vers les échanges extérieurs, le Sud-Ouest, plus résidentiel et peu tourné vers les fonctions logistiques. Il peut enfin être segmenté selon une lecture logistique correspondant au découpage en 9 territoires logistiques définis plus haut.

Nous allons dans ce chapitre confronter les éléments de blocages ou de leviers du renouvellement identifiés ci-dessus à 10 territoires logistiques franciliens dont le choix a été fait en fonction de leur représentativité logistique du territoire régional. Par soucis de lisibilité, nous ne présentons que 3 monographies dans ce chapitre, les autres monographies territoriales sont situées en annexe.

4.1. Le choix des sites et la grille d'analyse

Le choix des zones et des territoires à analyser s'est fait selon différents critères :

- **Une logique territoriale** par couronnes, jugée préférable à une logique départementale, car elle reflète plus globalement le phénomène de desserrement logistique francilien. Les 3 couronnes sont les deux grandes rocades régionales A86 et RN104 : 5 zones sont en première couronne (à l'intérieur de l'A86), 2 en deuxième couronne (entre A86 et RN104), et 3 en troisième couronne (au-delà de la RN104).
- **Une recherche d'équilibre Nord-Sud** : 6 zones sont en partie Nord, 4 en partie Sud.
- **Une représentativité des 8 secteurs logistiques franciliens** initiés et définis dans le cadre d'une commande de la DRIEA : 3 zones sont sur le secteur de Roissy, 3 sur celui de Plaine de France Gennevilliers, 2 sur Seine Amont Nord Essonne, 1 sur Centre Essonne et 1 zone extérieure aux 8 secteurs (la Vigne aux Loups, Chilly-Mazarin).



Chaque monographie a donné lieu à une voire plusieurs visites de sites et d'entrepôts. De 2 à 4 entretiens ont été réalisés pour chacune d'elles auprès d'une gamme assez complète d'acteurs immobiliers, économique et institutionnels, ce qui a permis d'avoir plusieurs points de vue, dont certains opposés sur la vocation future de ces espaces et la place accordée à la fonction logistique. Une vingtaine d'entretiens ont été réalisés au total.

Les 10 territoires logistiques franciliens analysés et les entretiens réalisés sont

- Pantin Citrail : Ville de Pantin, Foncière Europe Logistique, Saint-Gobain Point P
- Docks de Saint-Ouen : Sequano, VALAD,
- Vitry/Seine Les Ardoines : CBRE, EPA ORSA,
- Sénia : EPA ORSA, SEMMARIS, Gemmofis, CBRE
- Garonor : Mairie d'Aulnay/Bois, Entrepôt On Line
- Paris Nord 2 : Paris Nord 2 Gestion, Gemmofis, Entrepôt On Line
- La Vigne aux Loups : Gemmofis, M. Mouthon, la CA Europ'Essonne, CBRE,
- Marly-la-Ville Moimont : Mairie de Marly-la-Ville, CBRE,
- Mitry-Mory CompansMairie de Mitry-Mory, Gemmofis, Entrepôt On Line, Darty,
- Sénart : EPA Sénart, Gemofis, CBRE,

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. 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.

L'importance des leviers et des freins a été synthétisé dans un tableau de cotation mettant en lumière 12 paramètres :

- **Politique** : ce paramètre souligne les orientations stratégiques d'aménagement qui sont donnés. Il comprend le soutien local, régional ou de l'Etat, ou au contraire le portage de projets autres que logistiques.
- **Propriété foncière** : multipropriété ou propriété unique, coordination ou non pour les travaux de renouvellement, capacité financière des propriétaires, sont des facteurs importants qui poussent ou freinent la réhabilitation.
- **Loyers** : ce paramètre donne lieu à un chapitre particulier (4. Segmentation géographique des loyers). Son montant peut expliquer la vacance.
- **Taxes** : le niveau des taxes foncières joue sur le niveau de loyer. Il incite ou peut décourager l'acquisition de bâtiment pour un renouvellement.
- **Réglementation** : qui englobe notamment les contraintes Seveso, limitant les périmètres de construction, ou de désamiantage et dépollution, qui nécessitent des travaux coûteux.
- **Multimodalité** : est-ce qu'un embranchement ferroviaire reste un atout pour l'attractivité d'une zone ou d'un entrepôt et milite pour son renouvellement ?
- **Caractéristiques techniques des bâtiments** : par exemple leurs monovalences, le fait qu'ils soient adaptés et conçus pour un type de logistique, ce qui peut empêcher le renouvellement lorsqu'un autre type de logistique veut s'implanter (stockage sur cintre, entrepôt sous température dirigée...). Ce paramètre comprend aussi l'ancienneté et le caractère dégradé des bâtiments.
- **Géographie, proximité du marché / pression urbaine** : qui prend en compte à la fois le poids de la pression urbaine pour d'autres activités que logistiques (frein) et la proximité de l'aire de distribution (un atout).

- **Accessibilité routière** (réseau structurant) : ce paramètre décline du paramètre précédent, géographique. Il évalue la rapidité de connexion au réseau structurant, paramètre très fluctuant en fonction des horaires de circulation.
- **Emplois** : est-ce que le bassin d'emploi dans son importance et dans sa composition est adapté à la zone et justifie son renouvellement ?
- **Services** : qu'il s'agisse des services aux salariés (restauration, sécurisation, transport en commun..) et des services techniques aux poids lourds (stationnement, station essence...).
- **Voirie sur zone** : l'état de la voirie, sa maîtrise par une collectivité, la signalisation, sont des outils de renouvellement d'une zone. Son mauvais état est un frein car il implique des investissements importants.

Chacun de ces paramètres a été coté selon 3 niveaux d'impact : 1 (faible), 2 (moyen) ou 3 (fort). Un même paramètre peut être à la fois un levier et un frein au renouvellement. Par exemple, pour les Docks de Saint Ouen, le paramètre géographique est un levier au renouvellement car le positionnement géographique de la zone est remarquable, pour la messagerie notamment. Mais c'est également un frein car ce positionnement géographique est source de convoitise pour un renouvellement de la zone pour d'autres fonctions que logistique (pression urbaine).

Cette cotation est une évaluation qui n'engage que le bureau d'étude, réalisée à une date fixe (mai et juin 2012) et donc susceptible d'évoluer dans le temps.

Trois zones d'activités sont examinées plus spécifiquement : Pantin Citrail, la ZI de Mitry-Mory et parc de Compans et la zone Moimont de Marly-la-Ville. L'analyse des autres zones d'activités (Docks de Saint-Ouen, Les Ardoine à Vitry-sur-Seine, la zone Sénia, Garonor, Paris Nord 2, La Vigne aux Loups à Chilly-Mazarin et le secteur de Sénart) est en annexe.

4.2. Pantin Citrail

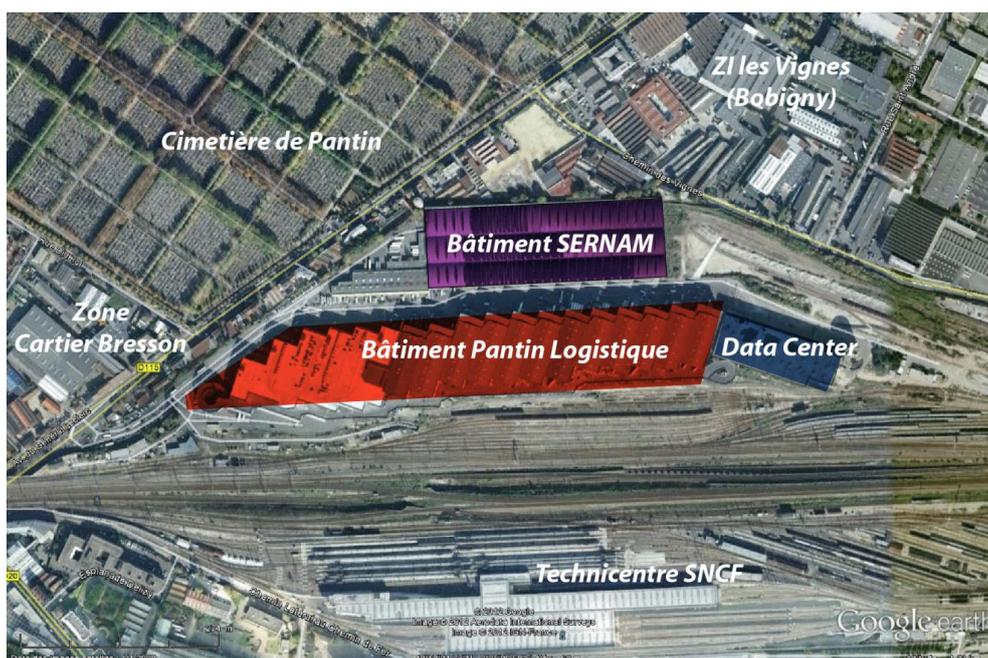
Pantin Citrail		
Commune : Pantin Desserte(s) routière(s) principale(s) : Périph. à 2 kms Multimodalité : fer Surfaces totales : 20 ha (Pantin Logistique 10 ha bâtis, bâtiment SERNAM 32 000 m ²) Extensions prévues : NON	Vocation principale : Logistique, distribution urbaine Principales entreprises : grossistes textile (Place des Tendances, Vetsoca...), ID Logistique (pour Point P), Telemarket, Camerus, Equinix Data Center...	Année de création : 1947 (Halle SERNAM), 1974 (Pantin Log) Loyer : 60-65 € / m ² (loyer commercial hors charges), 70 à 80 € / m ² charges comprises pour Point P.

Citrail comprend 3 bâtiments :

- **Pantin Logistique**, bâtiment de 165 000 m² sur 3 niveaux, réalisé en 1974-75 et mis en exploitation en 1976 sur un terrain appartenant à la SNCF. La Foncière des Régions était alors en concession d'exploitation. FEL (Foncière Europe Logistique) a fait l'acquisition de l'ensemble de Citrail en 2006. Cette transaction rentrait dans le cadre d'un protocole avec la SNCF (règlement d'un contentieux entre les deux parties, portant sur le site et relatif au contrat de concession). Aujourd'hui, Pantin Logistique est occupé par près de 16 entreprises, dont Télémarket (depuis 2000), Point P, Camerus (événementiel, mobiliers pour salons professionnels). Mais le bâtiment est principalement occupé par des entreprises exerçant une logistique textile prêt à porter haut de gamme, en propre compte ou par leurs logisticiens ; Vetsoca (grossiste textile), Place des tendances (e-commerce textile)... La Poste, client historique, a quitté le site en 2008 (regroupement d'activité). 500 à 600 emplois sont présents.
- **La Halle Sernam** : bâtiment de 33 000 m² construit en 1947, conçu pour une logistique de type messagerie ferroviaire. Après le départ du SERNAM, le bâtiment est resté inoccupé

pendant de nombreuses années. Il est aujourd'hui en cours de renouvellement. Saint Gobain a fait l'acquisition de ce site pour 10 million d'€ afin d'aménager un espace pour le commerce de gros destiné aux professionnels du bâtiment, ainsi qu'un site d'approvisionnement permanent des magasins de paris et de la première couronne, donc proche du marché. Le groupe va implanter 5 enseignes (toutes ces enseignes appartiennent à Point P, dont l'enseigne « La Plate-forme du bâtiment »). L'ouverture publique est prévue fin 2013. Le bâtiment était embranché, mais les voies ont été déposées.

- Un **Data Center** de 10 000 m² pour la société Equinix (stockage informatique, serveurs, routeurs et systèmes de refroidissement, probablement un des plus grands Data Center d'Europe). Les travaux sont en cours pour une première livraison durant l'été 2012. Le projet est porté par SODEARIF (filiale Bouygues Immobilier en Ile-de-France), qui a fait l'acquisition du bâtiment auprès de la Foncière Europe Logistique en 2010.¹² 40 emplois sont prévus.



Principales dates de Pantin Citrail

1947	Construction de la Halle SERNAM
1974-75	Construction du bâtiment Pantin Logistique sur un foncier appartenant à la SNCF
1976	Mise en exploitation de Pantin Logistique
2000	Arrivée de Telemarket à Pantin Logistique
2006	Acquisition de Citrail par FEL à la SNCF
2010	Acquisition du bâtiment Data Center par SODEARIF à FEL
2011	Acquisition de la Halle SERNAM par Saint-Gobain Point P
2012	Livraison du Data Center
2013	Fin des travaux de réhabilitation de Pantin Logistique par FEL (octobre) Fin des travaux sur l'ex bâtiment SERNAM

¹² http://datacenter.bouygues-construction.com/index.php?option=com_content&view=article&id=84:pantin-equinix-pa4-demarrage-des-travaux&catid=61:news

4.2.1. Diagnostic de l'obsolescence

Citrail fait actuellement l'objet d'importants travaux d'amélioration de ses espaces communs et surtout de réhabilitation et de mises aux normes de ses bâtiments.

FEL a investi 24 millions d'€ pour l'ensemble des travaux portant à la fois sur le bâtiment Pantin Logistique et sur les parties communes de Citrail.

Sur Pantin Logistique, les principaux travaux ont été :

- La réhabilitation des façades ; isolation thermique, changement des châssis de fenêtre, double vitrage,
- La mise aux normes trentenaire des systèmes de sprinklage,
- La mise aux normes des ascenseurs,
- Des travaux de modification de portes à quai, avec reprise totale des façades au rez de chaussée,
- L'habillage de la rampe d'accès.

Sur les parties communes, les travaux ont porté sur la voirie, le plan de circulation, les trottoirs et les éclairages.

Sur les 24 millions d'€, la mise aux normes des systèmes de sécurité (sprinklers et ascenseurs) compte pour près de 8 millions d'€. Les travaux de réfection de voirie ont coûté 5 millions d'€. Ces deux postes ont été les plus coûteux. Difficulté supplémentaire : ces travaux ont été réalisés sur site occupé, de nuit.

Du point de vue fonctionnel, **Pantin Logistique n'a pas bénéficié de modification fondamentale**, sinon le changement des portes à quai qui facilite le chargement/déchargement des camions (les portes ont été alignées pour qu'elles ne s'ouvrent pas sur les poteaux). De même, l'aspect extérieur du bâtiment est quasiment identique à celui qu'il était avant les travaux. La reprise de la voirie et les travaux d'isolation permettent surtout une meilleure commercialisation mais n'apportent rien du point de vue de la performance logistique.

Les travaux engagés par FEL ont davantage consisté à mettre en conformité des systèmes de sécurité (sprinklers et ascenseurs) que d'apporter des améliorations sur le fonctionnement du bâtiment du point de vue de ces caractéristiques techniques. Ces travaux de mise en conformité sont cependant obligatoires pour l'exploitation du site.

Pantin Logistique conserve donc quelques handicaps liés à son ancienneté et qui n'ont pas été repris :

- **Une faible portance au sol** aux étages : 1,7 tonne au 1^{er} et 2^{ème} étage (ce qui est faible en logistique ; les bâtiments de classe A ont une portance de plus de 5 tonnes, et ceux de classe B de plus de 3 tonnes). La charge au sol en rez-de-chaussée est en revanche de 5 t / m².
- **Des hauteurs limitées** : 6 mètres, contre 8 mètres en moyenne voir 10-12 mètres pour les bâtiments de classe A.
- **Des cellules pouvant s'avérer trop grandes pour certaines logistiques urbaines** : Pantin Logistique comprend 48 cellules de 3 000 m² chacune. La Mairie de Pantin souhaitait faire glisser les activités purement logistiques de la zone Cartier Bresson toute proche (zone à très forte mixité d'activités, mais avec une composante de petites industries et commerce de gros) vers Pantin Logistique. Mais la contrainte sur Pantin Logistique est de devoir prendre au minimum 3 000 m², la taille d'une cellule. Ces cellules peuvent s'avérer trop grandes pour certaines fonctions logistiques. Par exemple, les Laboratoires Boiron occupent environ 3 000 m² sur Cartier Bresson, mais cette implantation comprend en plus des superficies de stockage des espaces de bureaux, des laboratoires... 3 000 m² serait probablement trop grand pour la seule fonction logistique.
- **Un manque de place PL** : le site génère un nombre important de flux routiers. En revanche les places VL sont trop nombreuses (800 en toiture, et plusieurs dizaine au rez-de-chaussée). Le stationnement PL se fait devant les cellules non occupées.

Un autre paramètre peut expliquer quelques difficultés de commercialisation de Pantin Logistique, qui est le **poind important de la taxe foncière et des charges** : d'après FEL, le loyer économique en

phase de commercialisation est proche de 60-65 € / m², hors charge. FEL souhaiterait baisser ce loyer, mais se dit limité par une fiscalité lourde sur Pantin. Point P annonce quand à lui un loyer réel de 70 € / m² charges comprises au 1^{er} étage et de 80€ / m² charges comprises au rez de chaussée.

La taxe foncière représente la moitié du budget de charge de FEL. La taxe foncière de Pantin est de **16 € / m²** (soit près de 2,6 millions d'euros). Par comparaison Aulnay-sous-Bois affiche une taxe foncière de 12 € / m².¹⁴ A cette taxe foncière il faut ajouter la taxe sur les bureaux, celle sur les entrepôts et celle sur le stationnement. Selon FEL, la totalité de ces charges se monte à 18,5 € / m².

La marge est assez étroite, ou si elle se fait c'est en détriment des locataires, mais qui ne sont pas toujours prêts à payer un loyer supérieur. Néanmoins, la valeur de la marchandise stockée (textile haut de gamme) et la solvabilité des locataires (la forte capacité financière du groupe Saint-Gobain Point P) permet l'amortissement de cette charge fiscale. Etre aux portes de Paris est un luxe qui se paye. Plus ces entreprises sont proches du marché, mieux c'est. Tout dépend de la stratégie des locataires, de leur puissance financière et de la valeur des marchandises qui permet d'encaisser les loyers et les charges.

Le niveau de charges prend en compte les services de PC sécurité incendie 24h/24, le contrôle général centralisé des installations techniques, une chaufferie centrale et les services aux salariés tels que la navette bus vers la gare RER de Pantin¹⁵. Il n'y a en revanche aucun Restaurant Inter Entreprise (RIE) sur la zone, chaque entreprise dispose de locaux sociaux et de réfectoire. Un RIE reste très couteux (de l'ordre de 2,5 millions d'€) et sa justification économique incertaine.

Sur la Halle SERNAM, le groupe Saint-Gobain réalise actuellement 20 millions d'€ de travaux, soit le double du prix d'acquisition à FEL (10 millions d'€).

- Comblement de carrières réalisé (le site se situe sur des poches de gypses) en juillet 2012, les inspecteurs des carrières devraient délivrer des autorisations.
- Démolition du bâtiment de 4 000 m² et désamiantage de la halle SERNAM (devrait être terminée courant 2012).
- Octobre 2012 : campagne pour conforter les fondations.
- Puis démolition des quais dans la Hall Sernam. Les terres polluées seront dépolluées par phytorestauration à l'arrière du bâtiment.
- Ensuite travaux pour assurer l'étanchéité de la toiture. Point P a fait le choix des chais apparents (toiture) qui seront conservé mais refermées avec des produits spécifiques (hauteur, transparence préservés, étanchéité spécifique). La qualité architecturale sera préservée.
- Puis aménagement intérieur du bâtiment et pose de verrières.

Ces travaux étaient indispensables pour l'exploitation du site, non seulement au point de vue réglementaire, mais également au point de vue fonctionnel.

- Au point de vue réglementaire, le bâtiment ne possédait plus d'ICPE. Sa remise aux normes pour une vocation logistique aurait nécessité des travaux très importants. Mais sa vocation va changer (commerce de gros). Il va être soumis à la **réglementation ERP** (Etablissement Recevant du Public), plus sévère en termes de règle de conception - construction, avec des critères très stricts de désenfumage, d'évacuation... mais plus simple en termes de procédure d'autorisation. La mise aux normes vis-à-vis de l'amiante justifie également les travaux.
- Au point de vue fonctionnel, son ancienneté le rendait incompatible pour des activités logistiques modernes (faible hauteur sous plafond, présence de quais...). Ces handicaps auraient pu justifier sa démolition (envisagée par FEL après l'acquisition de la zone en 2006). Une procédure de démolition - reconstruction conforme au PLU aurait couté 30% moins chère selon Point P. D'ailleurs, un hangar de 4 000 m², situé à l'Ouest de la Halle SERNAM a été détruit¹⁶. Mais le bâtiment construit par l'ingénieur Bernard Laffaille présente des qualités

¹⁴ La taxe foncière de certaines communes peut monter jusqu'à 30 € / m², comme Bussy St Georges.

¹⁵ Service de l'entreprise Mobicité : une navette de 5h30 à 9h30, et de 16h30 à 20h30, avec une rotation toutes les 30 minutes.

¹⁶ Cet espace est destiné à servir de parkings et contiendra en sous sol un bassin de rétention des eaux usées dans le cadre d'une démarche environnementale.

architecturales particulières (des poteaux de faible épaisseur dite « à section V »¹⁷). L'ABF (Architectes des Bâtiments de France) et la Mairie de Pantin se sont opposés à cette démolition et le choix a été fait de réhabiliter l'existant.

4.2.2. Enjeux de renouvellement

Les handicaps de Pantin Citrail sont largement compensés par **une situation géographique unique** justifiant les investissements importants réalisés par FEL, SODEARIF et Saint-Gobain.

Le bâtiment Pantin Logistique est l'un des derniers, sinon le dernier de ce type, bénéficiant d'une ICPE 1510 avec les entrepôts Ney et les entrepôts Mac Donald¹⁸ (mais qui sont en voie de reconversion).

Pour Saint-Gobain, cette proximité est un avantage concurrentiel important, lui permettant de mettre en place une logistique fine et précise. Les magasins Plateforme du Bâtiment annoncent 12 000 articles en stock permanent, ce qui permet une très forte disponibilité produits. Les seuls ruptures logistiques seront les ruptures fournisseurs.

Au niveau de l'image, ce projet est une vitrine des capacités du groupe Saint-Gobain : au niveau des clients, au niveau du grand public, au niveau des élus (valorisation des friches industrielles et création d'emplois et de richesse. Cette notion est accentuée par la volonté d'aller chercher des emplois dans le bassin d'emploi local et au sein du groupe Point P).

Le renouvellement de Pantin Citrail est également porteur d'une **utilité sociale**. Il est générateur d'emplois dans un secteur géographique au taux de chômage plus élevé, pour une population parfois peu qualifiée. La réhabilitation de la Halle SERNAM devrait permettre la création de 150 emplois commerciaux, 50 emplois à Pantin Logistique (ou Point P envisage d'acquiescer d'autres cellules) et environ 50 emplois de chauffeurs. La Mairie de Pantin travaille avec Point P pour développer une charte de partenariat entreprise et territoire, ou sur différents volets les entreprises et le territoire de Pantin s'engagent à travailler de concert sur un volet emploi (parcours de formation, embauche...).

Le ratio d'emploi par hectare dans le bâtiment Pantin Logistique (33 emplois / ha bâti, 500 à 600 salariés pour 165 000 m²) est dans la moyenne des ratios logistiques observés (de 30 à 50 emplois / ha). Dans le détail ils peuvent être beaucoup plus élevés ; Télémarket compte 200 salariés pour 20 000 m² (100 emplois/ha). Il faut noter que le nombre total d'emploi sur Pantin Logistique avant la crise de 2008 était supérieur à 1 200.

Pour la Mairie de Pantin, cette utilité sociale se double d'une **utilité urbaine**. Le renouvellement de Citrail participe au projet d'éco-quartier, qui vise à donner du lien entre les deux parties de Pantin séparées par les rails et par le canal. Dans le PLU, Citrail est en périmètre UI (zone urbaine à vocation spéciale¹⁹). Il n'y a jamais eu de volonté de modifier ce périmètre pour des implantations autres qu'industrielles.

Présentation Foncière Europe Logistique (source : Foncière Europe Logistique, information financière 2008)

« Créée en mai 2007, la société a constitué depuis juillet 2007 un patrimoine de 1,37 milliard d'euros (valeur patrimoniale) composé de 49 actifs dont 41 situés en France et 8 en Allemagne. Foncière Europe Logistique est un acteur à la fois sur les marchés de la logistique, de la messagerie et des locaux d'activités et qui investit sur l'ensemble de la chaîne logistique pour jouer un rôle de consolidateur dans ces secteurs. Présente aujourd'hui en France et en Allemagne, la société confirme son ambition d'être un acteur majeur du secteur. Durant le premier semestre 2008, Foncière Europe Logistique a fait le choix de se concentrer sur l'asset management de ses actifs et de mettre en place une organisation cohérente avec la stratégie annoncée lors de la création de la société autour de trois pôles spécifiques : un pôle logistique, un pôle locaux d'activités, le site de Garonor Aulnay. »

¹⁷ « Cette immense halle d'entreposage mesure 324 m de long pour 108 m de large, soit une surface de 35 000m². Elle se compose de la juxtaposition de trois nefs à structure béton reposant sur les poteaux-coque à section "V" (marque de fabrique de l'ingénieur Laffaille). Ce bâtiment est un exemple unique de mise en œuvre des procédés constructifs de Laffaille, ingénieur spécialiste du béton qui influença après guerre les architectes du mouvement moderne. » (source : http://www.atlas-patrimoine93.fr/pg-html/bases_doc/inventaire/fiche.php?idfic=055inv067)

¹⁸ 165 000 m², 200 ha, construit en 1969, reconversion en locaux d'activités, logements, commerces et bureaux, volonté politique affichée par la Mairie de Paris de pas conserver la logistique, rentre dans le cadre d'un programme de renouvellement urbain du quartier <http://www.lemoniteur.fr/155-projets/article/actualite/703994-une-deuxieme-vie-pour-l-entrepot-parisien-macdonald>

¹⁹ Pour rappel : les PLU distinguent les zones U (zones urbaines), les zones AU (à urbaniser), les zones A (agricoles) et les zones N (naturelles et forestières). Selon le PLU, la zone UI est caractérisée par « une dominante activités/industries pour les fonctions urbaines, avec des implantations diversifiées. Elle correspond à des tissus urbains variés, allant des grandes emprises logistiques des années 1960 à un tissu industriel de faubourg de la fin du 19^{ème} siècle. »

Les Promoteurs investisseurs en France : ils comptent pour 61% des mises en chantier.

Investisseurs	Répartition Géographique							
	Ile de France	Rhône Alpes	PACA	Nord	Centre	Ouest	Sud Ouest	Est
AEW Europe	38%	21%	15%	11%			13%	3%
Affine	27,2%	9,3%		9,3%		38,9%		7,4%
Argan	67%	33%						
FEL	64%	20%		11%	3%			
Gecina	46%		2%	2%	15%	9%		1%
Goodman	15%	30%		30%	15%			10%
ING REIM	62%	14%		19%				6%
Parcolog	30%	30%*		20%		5%	10%	5%
P. A. P.**	100%							
Prologis	27%	34 %		12 %	13 %			9%
Proudreed	37%				63%			
Segro	83%	15%	2%					

Source : Enquête Oblog auprès des investisseurs. * Avec la Bourgogne. ** Port Autonome de Paris

Investisseurs	Répartition par classe d'âge				
	0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans	20-30 ans	> 30 ans
AEW Europe	100%				
Affine	36%			50%	24%
Argan	91%*				9%
FEL	15%	16%	6%	12%	51%
Gecina	16%		71%		13%
Goodman	50%	40%		10%	
ING REIM	45%	36%		19%	
Parcolog	90%	10%			
P. A. P.	10%	20%	60%		10%
Prologis	100%				
Segro	90%		10%		

Source : Enquête Oblog auprès des investisseurs. * Moins de 7ans

Descriptif technique de Pantin Logistique

Lot standard	2 300 m ² à 3 100 m ²
Ossature	Béton armé et charpente métallique
Couverture	Bacs aciers avec isolation et étanchéité multi couche
Façade	Nord : bardage double peau, aluminium naturel Sud : traitée en maçonnerie
Trames de poteaux	Niveau 0 et 1 : 11,10 x 12,60 Niveau 2 : libre de tut poteau dans la limite de chaque lot
Hauteur libre	Niveau 0 : 6 m sous poutre Niveau 1 : 5,50 m sous poutre Niveau 2 : 6 m sous entrain de charpente
Résistance au sol – surcharge admissible	Niveau 0 : 5 t/m ² Niveau 1 et 2 : 1,7 t/m ²
Portes	Accès camions gros porteurs 7 à 9 portes au niveau 0 5 portes par lot aux niveaux 1 et 2 Rideaux métalliques 2,50 m x 3 m

Source : Foncière Europe Logistique – nov. 2011

CITRAIL	Leviers de renouvellement	Freins au renouvellement
Politique	3	1
Propriété foncière	3	1
Loyers	1	2
Taxes	1	2
Réglementation	1	2
Multimodalité	2	1
Caractéristiques techniques bâtiments	1	2
Géographie, prox. marché / pression urbaine	3	1
Accessibilité routière (réseau structurant)	2	2
Emplois	2	1
Services	2	1
Voirie sur zone	2	1
Autre		



Nouveaux éclairages et voirie –



Halle SERNAM à gauche, Pantin Logistique à droite



Panneau d'information du renouvellement du site et faisceau ferroviaire



Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA



Entrepôts Point P et entrepôts en cours d'aménagement (textile)



Rampe d'accès aux étages et stationnement camionnette Télémarket sur le toit

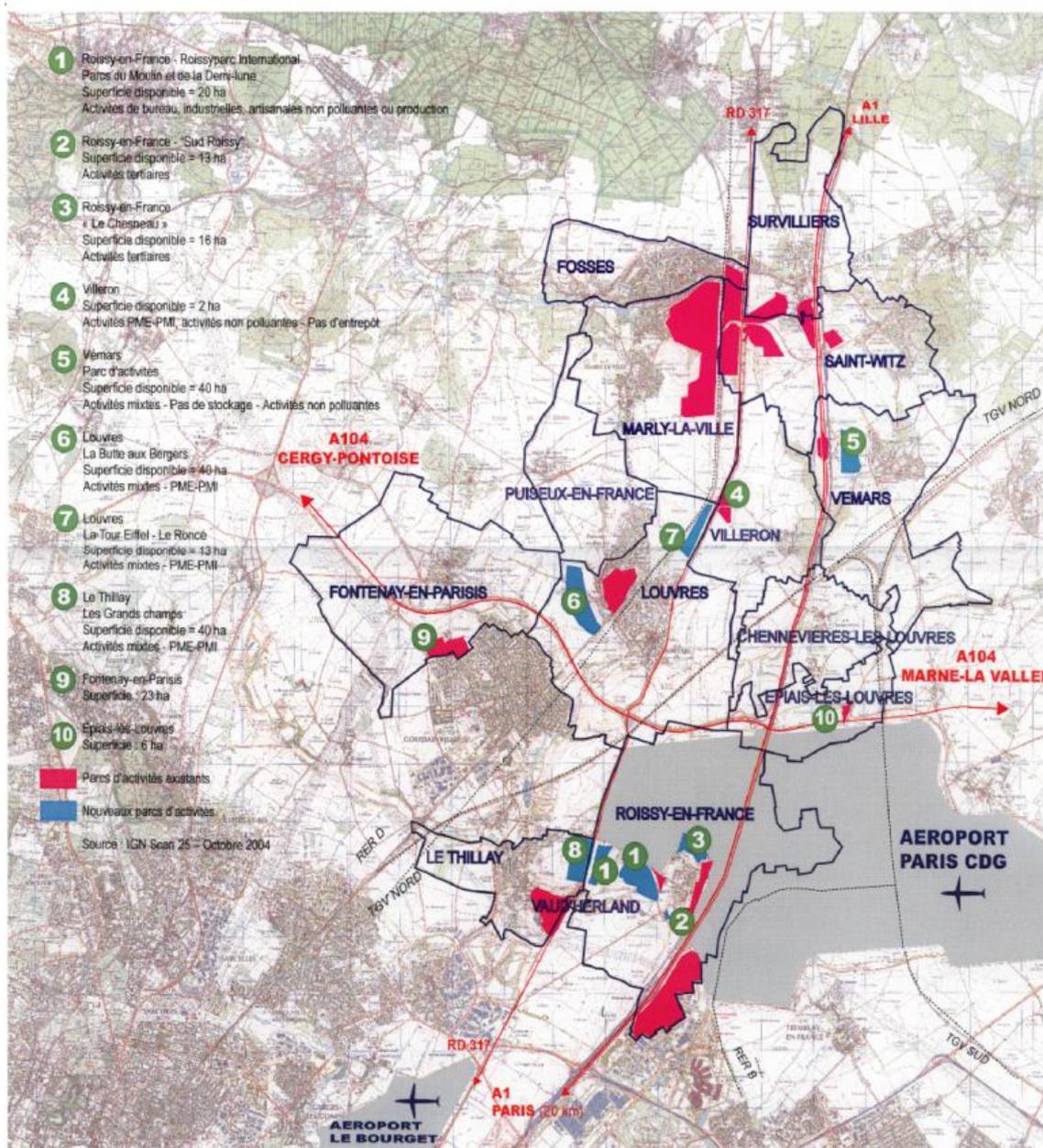


La halle SERNAM

4.3. Marly-la-Ville- Moimont

Marly-la-Ville Moimont		
Commune : Marly la ville	Vocation principale : Logistique	Année de création : 1970 Zonage : ZAC Loyer : 50 € / m ²
Desserte(s) routière(s) principale(s) : A1	Principales entreprises : Transport, commerce et industrie (1 750 emplois)	
Multimodalité : Fer	30 entreprises : Delsey, Point P, Sanofi Aventis, Electrolux, Kookai, Daher, Gefco...	
Surfaces totales : 140 ha.		
Extensions prévues : Non		

LES PARCS D'ACTIVITES





Située dans le Département du Val d'Oise, la Commune de Marly la Ville, 5 429 habitants se situe à 28 km au Nord-Est de Paris, adhère à la Communauté de Communes Roissy-Porte de France en 2002.

Marly-la-Ville étant située à environ 10 km au Nord-Ouest de la plate-forme aéroportuaire, des ensembles pavillonnaires, de vastes quartiers neufs se sont développés sur des terres autrefois cultivées. Ce type d'urbanisation, consommateur d'espaces a parallèlement stimulé et modifié le développement des infrastructures, en facilitant la desserte de Marly la Ville.

Cette situation a permis à la Municipalité au cours des années 1970, de développer la Zone d'Activités Economiques de Moimont I et II sur environ 110 ha. Au départ la zone a accueilli les entreprises et entrepôts délocalisés des quais de Javel à Paris.

La Zone de Moimont I et II est situé à moins de 500 mètres d'une entrée- sortie sur l'A1, ce qui est un atout majeur pour ce site.

4.3.1. Diagnostic de l'obsolescence

La visite du site ne laisse pas apparaître de signes d'obsolescence importants en tout cas depuis l'extérieur des emprises d'activités. Plusieurs entrepôts ou locaux industriels ont été démolis et reconstruit ces dernières années.

Comprenant essentiellement des entrepôts de stockage, la zone est directement reliée à l'autoroute A1 est également dotée d'une desserte ferroviaire, constituant un pôle stratégique. La sortie autoroute qui dessert la zone des Moimonts est située juste avant le premier péage de l'autoroute A1 ce qui constitue un atout.

Au sein de La Communauté de Communes, Marly la Ville est avec deux communes du nord de l'agglomération (St Witz et Fosses) dédiée à la logistique. Cette spécialisation est inscrite dans la stratégie de la Communauté de Communes en matière de développement économique.

Au centre de l'espace Roissy Portes de France la logique est surtout industrielle. Au sud de l'agglomération les zones d'activités en cours de commercialisation ciblent surtout les PME- PMI et le Tertiaire.

En 2009 Moimont I et II sont revitalisés à 90 %. La ville a repris l'ensemble des voiries de Moimont I et II en 2010/2011. Les voiries de l'ensemble de la ZA sont donc aujourd'hui neuves. De manière

générale le site est très bien tenu en matière de gestion et peu de stationnement sauvage sont à déplorer. L'articulation de cette Zone d'Activités avec le reste de la commune est très bien gérée et amène que peu de nuisances selon le Maire de Marly la Ville.

4.3.2. Enjeux de renouvellement

De manière générale le site est très bien tenu en matière de gestion et peu de stationnement sauvage sont à déplorer. L'articulation de cette Zone d'Activités avec le reste de la commune est très bien gérée et amène que peu de nuisances aux dire du Maire de Marly la Ville. Ce positionnement de zone directement reliée à l'A1 ne présentant aucun conflit d'usage important avec le tissu urbain existant conforte son fonctionnement et son renouvellement.

Le site de Moimont I et II est conforté par la politique de développement économique menée par la Communauté de Communes Roissy-Porte de France en 2002. Sa vocation logistique est clairement mise en avant.

Même si le Maire de Marly la Ville souhaite dans l'idéal un développement de l'emploi sur le site par le choix d'entreprises comprenant un nombre d'employés plus important, il s'inscrit pleinement dans la stratégie communautaire de la Communauté de Communes Roissy- Porte de France qui vise à conforter sa vocation industrielle. L'approche intercommunale contribue à conforter la zone dans sa vocation logistique et donc à pérenniser son développement et l'investissement public et privé consacré à son fonctionnement

Le Maire de Marly la Ville ainsi que les techniciens de la ville et de la Communauté de Commune semblent très attentifs au bon fonctionnement de la Zone de Moimont : entretien, remise à niveau régulière de la voirie qui souffre de l'important trafic de poids lourds (notamment l'hiver en période de gel) et sécurité. L'investissement de la commune et de la Communauté de Commune dans sa gestion et dans la réalisation des travaux nécessaires sur l'espace public est facilité par **les capacités financières des collectivités concernées** qui bénéficient fortement des retombées financières de l'aéroport de Roissy.

La Municipalité dit développer son lien avec les responsables d'entreprises pour favoriser le fonctionnement de la zone. Elle est notamment attentive à la qualité de l'espace public et à sa gestion : voiries, mobilier urbain, plantations... et à la sécurité au sein de la ZAE.

Le site a fait l'objet d'un investissement important des propriétaires de locaux qui ont remis progressivement à niveau leurs bâtiments. La grande majorité des entreprises et des gestionnaires des sites semblent également porter une attention à la gestion de leurs sites (propreté, entretien des espaces verts, état des bâtiments...) notamment à la demande des collectivités locales.

L'affichage politique et l'implication des acteurs politiques et techniques à maintenir et conforter une activité logistique importante doit très certainement contribuer au renouvellement et à la bonne gestion globale du site constatée lors de notre visite de Moimont I et II.

Les entreprises présentes sur le site sont en majorité de grands groupes à la santé financière plutôt bonne : Sanofi – Aventis, Delsey, Point P, Monoprix... qui par ailleurs sont propriétaires des emprises foncières et bâties datant en majorité des années 70 et donc aujourd'hui largement amorties.

Les entreprises présentes sur le site ont également plutôt favorisé parmi leurs différents sites logistiques d'Ile de France le site de Moimont dans leurs stratégies de regroupements. D'après les professionnels de BNP Paribas seul le site Electrolux présente des capacités sous utilisées.

Par ailleurs l'excellente desserte du site : Entrée et sortie sur l'A1 à moins de 30 kilomètres du cœur de l'agglomération parisienne, offre un positionnement stratégique en matière de logistique.

MARLY-LA-VILLE MOIMONT	Leviers de renouvellement	Freins au renouvellement
Politique	2	1
Propriété foncière	2	1
Loyers	3	1
Taxes	3	1
Réglementation	1	1
Multimodalité	1	1
Caractéristiques techniques bâtiments	2	2
Géographie, prox. marché / pression urbaine	3	1
Accessibilité routière (réseau structurant)	2	1
Emplois	2	1
Services	1	2
Voirie sur zone	1	2
Autre		



Electrolux et entrepôts Delsey



L'imposant entrepôt logistique SED au nord de la ZAE et le site Daher

Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA



Des abords de sites très bien gérés, des entreprises logistiques aux accès soignés



Embranchement ferré et restauration rapide sur zone (à droite)



Renouvellement du site par des opérations démolition- construction et Sortie sur un secteur pavillonnaire de Marly la Ville équipée d'un portique interdisant l'accès au PL

4.4. Mitry-Mory – Compans

Mitry-Mory Compans		
Communes : Mitry-Mory, Compans Desserte(s) routière(s) principale(s) : A104, RN2 Multimodalité : Fer Surfaces totales : 270 ha Extensions prévues : oui	Vocation principale : pluriactivités et logistique Principales entreprises : Géodis, Darty, Gazachim, Air Liquide...	Année de création : 1972 Zonage PLU (ZAE, ZAC...) : Pluriactivité à Mitry-Mory / logistique à Compans Loyer facial : 50 – 60 €/m ²

La zone d'activités de Mitry-Compans a été aménagée dans les années 1970 afin **d'accueillir les activités génératrices de nuisances et initialement situées à Paris** ou en première couronne. La vocation de pluriactivités de la zone a été planifiée dès l'origine, afin de favoriser l'implantation d'activités industrielles variées : des entreprises comme Air Liquide ou Gazechim sont présentes depuis l'origine de l'aménagement de la zone. Dans le même temps, des activités logistiques se sont également développées dans la zone pluriactivités, à l'image notamment de l'entrepôt de logistique interrégional de Darty présent depuis 1975. Aujourd'hui, le maintien de la pluriactivité fait partie de la stratégie mise en place par la commune de Mitry-Mory : la non-spécialisation permet de traverser les crises économiques qui touchent particulièrement une filière économique et donc de maintenir les 6 000 emplois de la zone. Ainsi, **le profil des entreprises présentes aujourd'hui sur la zone pluriactivités est varié**. Sur les 252 entreprises de la zone d'activités pluriactivités :

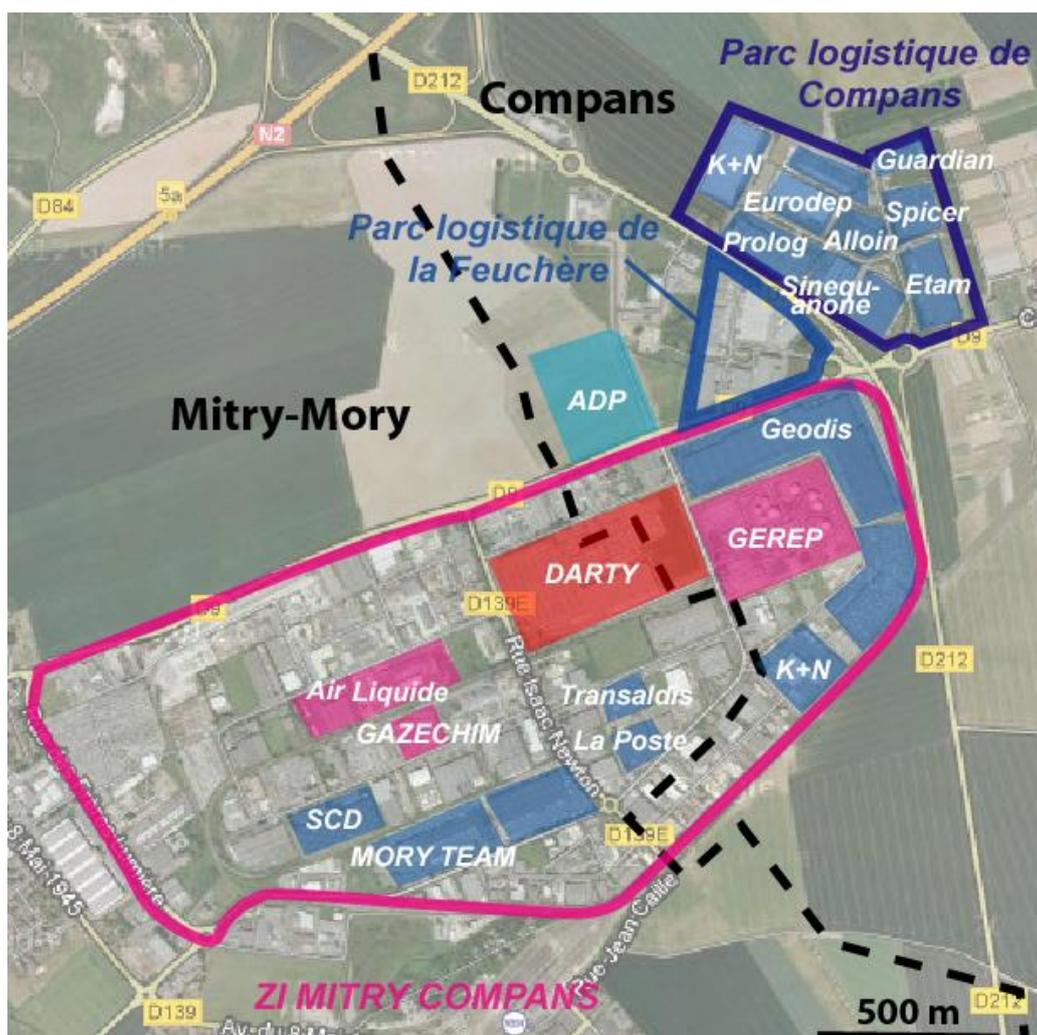
- Environ 10% ont plus de 100 salariés ;
- Environ 55% ont moins de 10 salariés ;
- Environ 25% sont des activités artisanales.

Trois entreprises sont classées **SEVESO Seuil haut** dans la zone : Gazechim, CCMP (cuves d'hydrocarbures) et GEREP (chimie). Ces activités à risques ont **un impact sur les règlements et prescriptions urbanistiques** :

- Aucun ERP (établissement recevant du public) n'est autorisé dans la zone, ce qui limite fortement l'offre de services aux salariés dans la zone d'activité : un seul restaurant d'entreprises sur la zone d'activité.
- Les activités de la zone doivent donc être compatibles avec ces risques. La logistique de produit dangereux, par exemple, est incompatible.
- La réglementation SEVESO et le plan de prévention des risques PPRI (en cours de renouvellement) définissent un cadre précis d'environnement des sites.

Actuellement 4 entreprises utilisent le mode ferroviaire : Gazechim, MPRO (asphalte), Messer (chimie) et Carrières du Boulonnais. Une association d'utilisateurs du ferroviaires regroupe les entreprises de la zone et gère la maintenance de l'embranchement. Geodis et Darty sont également intéressés pour l'utilisation de l'embranchement fer et seraient soutenus par les politiques locales.

La situation géographique est le premier facteur d'attractivité de la zone. La proximité des infrastructures autoroutières (A104 à 2 km, RN2, A1 et A4 proches), la proximité de Roissy et de la zone de Fret et la proximité du bassin d'activités dynamique du Nord de l'agglomération sont des atouts pour le développement de la zone. La surface foncière disponible a également été un levier de développement lors de l'aménagement de la zone de Mitry-Compans. La situation géographique est donc favorable aux activités industrielles, mais également aux activités logistiques, ainsi qu'aux activités de commerces de gros, logistiques des matériaux du BTP et de stockage d'hydrocarbures (CCMP alimente la demande en hydrocarbure des distributeurs de pétrole situés au Nord et à l'Est de l'agglomération) qui se sont développées sur la zone pluriactivités. Dans la ZI de Mitry-Mory, les activités logistiques présentes sont celles des logisticiens (Geodis, Mory, Eurodep) et des acteurs économiques ayant leur organisation logistique (Darty).



Les activités purement logistiques se situent principalement dans la partie Nord (commune de Compans) :

- **La zone pluriactivités de Mitry-Compans**, 237,5 ha, est la plus ancienne, les bâtiments les plus anciens datent des années 1970, ne sont pas aux normes techniques actuelles mais ont tous une ICPE 1510. Les loyers pratiqués dans ce bâti ancien sont inférieurs aux bâtiments plus récents et sont attractifs. Ils permettent de maintenir l'activité logistique dans un bâti techniquement obsolète. La zone n'est pas dédiée à la logistique et comprend des activités différentes : 140 entreprises de moins de 10 salariés, 30 entreprises ont plus de 100 salariés sur 252 entreprises sur la commune de Mitry-Mory. Les bâtiments Geodis, Darty, La Poste, Mory Team, Kuhne+Nagel sont les surfaces logistiques parmi les plus importantes.
- Le **parc de la Feuchère**, 9 ha, a été développé par Prologis sur la commune de Compans pendant les années 1980 et 2000. **Ce parc d'activité est dédié à la logistique** et les bâtiments sont adaptés : le taux de vacances est faible sur le parc de la Feuchère. Certains bâtiments disposent d'ICPE 1510 (voir ICPE 2663).
- La dernière tranche de développement de **surfaces logistiques depuis les années 2000 sur la commune de Compans** se caractérise par la construction d'entrepôts normés, adaptés aux pratiques logistiques modernes et a permis l'implantation d'organisations logistiques de Kuhne-Nagel, Alloin, Etam, Sinéquanone... La zone d'activités logistiques de Compans est pleine.
- Le secteur de Mitry-Compans se développe autour de la vocation logistique : projet de développement d'entrepôts et de surfaces logistiques pour le fret aérien à Compans, et il existe une autre zone logistique récente, La Zone d'Activité de la Villette aux Aulnes à Mitry-Mory.

Les vocations des parcs de la Feuchère et du parc d'activités de Compans sont clairement identifiées logistiques, à l'inverse de la zone d'activités industrielles et pluriactivités de Mitry-Compans où les dynamiques d'implantations des entreprises sont variées : petites activités à vocation artisanale et activités industrielles ou logistiques régionales et nationales (voir internationale avec le fret aérien de Roissy).

4.4.1. Diagnostic de l'obsolescence

Les facteurs d'obsolescence de l'immobilier logistique concernent principalement **l'ancienneté des bâtiments et l'obsolescence technique** : certains entrepôts ne sont plus adaptés aux activités logistiques modernes, ont un dimensionnement non modulable, et un état parfois vétuste. Actuellement l'attractivité des loyers et la situation géographique attractive permettent une occupation et une activité logistique dans ces bâtis.

A cette obsolescence technique s'ajoute **une obsolescence réglementaire** : certains bâtis n'ont pas d'autorisation d'exploiter ICPE. Cette obsolescence est clairement identifiée par les commercialisateurs comme un frein au maintien et développement de l'activité logistique dans des bâtis anciens de la zone.

Exemple : Le bâtiment Mory Team, sur la ZI Mitry-Mory était utilisé pour des activités de stockage et de distribution. Mais Mory a subi une crise économique importante et a finalement été contraint après un dépôt de bilan de vendre ce bâtiment qui était son ancien siège (Mory est resté locataire pendant un temps puis a restitué sa partie après un dépôt de bilan). Le bâtiment est désormais occupé de façon hybride : activités de bureaux, stockage, messagerie... Malgré son apparence, ce bâtiment est aujourd'hui obsolète : problèmes de chauffage et d'isolation (plaques de verglas à l'intérieur), bardages anciens, manque d'entretiens... La situation géographique est attractive, mais les caractéristiques techniques font que les propriétaires ne pourront plus le louer à son prix historique (très forte décote). L'avantage du bâti pour la commercialisation est le nombre de portes à quais.

Les premières causes de la vacance sont liées à la spéculation foncière de certains promoteurs ou à l'obsolescence technique du bâti. On rencontre très peu de terrains vacants sur la zone : au total, 1 friche industrielle liée à la pollution du site et 6 bâtiments sont vacants dans la partie de Mitry-Mory de la ZI de Mitry-Compans.

Enfin, le stationnement des Poids Lourds dans la zone est actuellement problématique : de nombreux Poids Lourds stationnent dans les rues et détériorent la qualité des voiries. La commune de Mitry-Mory perçoit la présence de poids lourds comme génératrice de nuisances.

4.4.2. Enjeux de renouvellement

Le renouvellement des surfaces logistiques ne concernent pas aujourd'hui les parcs d'activités logistiques de la Feuchère et de Compans, qui ont été développés récemment et sont actuellement occupés pour des activités logistiques. Le besoin de renouvellement est essentiellement concentré dans les bâtiments les plus anciens, techniquement obsolète. Ces bâtiments anciens ne sont pas modulables et la division du bâti en plusieurs lots peut être un levier de renouvellement de l'activité logistique et du bâti.

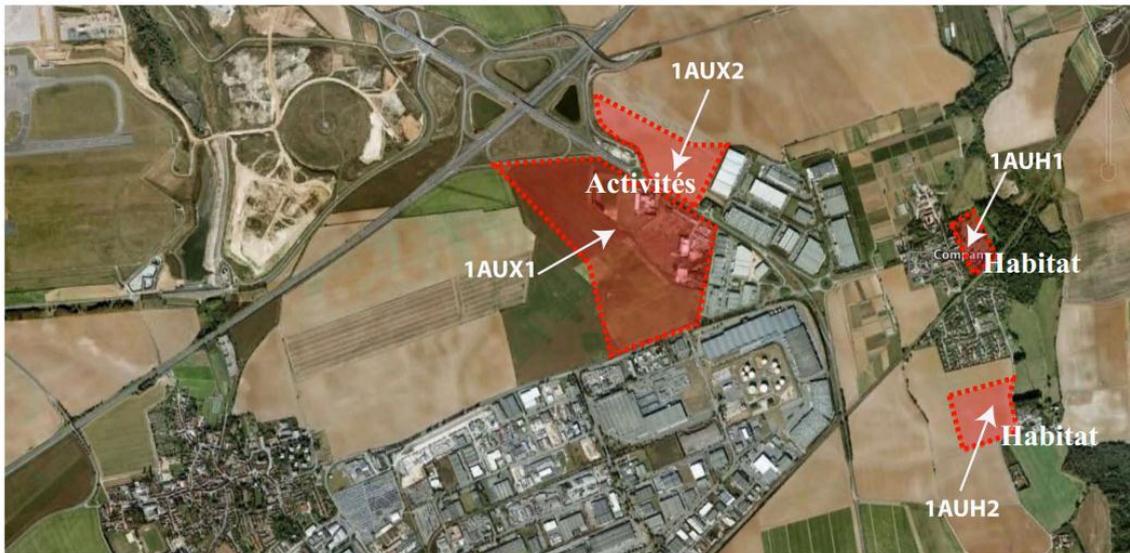
Les évolutions récentes de la réglementation ICPE constituent un frein au renouvellement : la commercialisation de certains bâtiments qui ne possèdent pas d'autorisation d'exploiter est difficile et les autorisations d'exploiter constituent un levier favorable au renouvellement. Exemple du bâtiment logistique Ventes-privées à Mitry-Mory : le bâtiment était inoccupé pendant presque six mois et aurait pu perdre son autorisation ICPE. Afin de conserver l'autorisation ICPE, le commercialisateur a rapidement trouvé un occupant logistique pour cet entrepôt et avant la limite des deux ans d'inoccupation du bâti (limite après laquelle un bâtiment perd automatiquement son autorisation d'exploiter ICPE²⁰).

²⁰ Source : « Les droits nés de l'octroi de la déclaration ou l'autorisation cessent lorsque l'installation classée n'a pas été mise en service dans le délai de trois ans ou n'a pas été exploitée durant deux années consécutives, sauf le cas de force majeure. »
<http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr/Cessation-d-activite.html>

Mais **la réglementation locale est le principal frein au renouvellement**, car les deux communes de Mitry-Mory et de Compans ont mis en place une stratégie et une politique de développement économique différente ce qui constitue un frein au renouvellement :

- **Maintien de la pluriactivité inscrite dans le PLU de Mitry-Mory** : un zonage précis permet de limiter le risque technologique et d'assurer la multi-activité. Le PLU met également en avant la volonté de mettre en place une qualité architecturale et paysagère dans la zone avec un travail précis notamment sur les parcelles. Exemple : le PLU limite la taille du bâti, les surfaces dédiées au parking dans les parcelles sont définies pour gérer le trafic et le stationnement des Poids Lourds. Cette stratégie permet l'implantation d'entreprises variées et la mairie de Mitry-Mory a refusé l'implantation d'activités qui ne respectaient pas les planifications établies dans le PLU : activités chimiques et activités de tri des matériaux du BTP en contradiction avec la volonté politique locale de créer de la valeur ajoutée sur les parcelles de la zone. Les activités logistiques ne sont pas prioritaires dans la stratégie de développement du parc pluriactivité.
- **Développement et spécialisation logistique de la zone Compans**, notamment avec le projet en cours d'aménagement d'entrepôts modernes sur des terrains initialement agricoles. Ce développement s'effectue en collaboration avec ADP qui assure la commercialisation des entrepôts pour des activités logistiques en lien avec la zone de Fret de Roissy. La carte ci-dessous représente le développement de surfaces logistiques sur des parcelles actuellement agricole (1AUX 1 et 2) sur la commune de Compans, et donc un étalement des surfaces logistiques à proximité immédiate de la zone pluriactivités de Mitry-Compans.
- Actuellement, l'attractivité et le développement du secteur logistique de Mitry-Compans permet le maintien d'activités logistiques dans des bâtis anciens de la zone pluriactivités grâce à des loyers avantageux mis en place. Cette attractivité est également le moteur du développement des surfaces logistiques sur de nouvelles surfaces. Mais par soucis de planification et de maîtrise de l'implantation des surfaces logistiques, **la mise en place d'une stratégie de développement économique commune entre Mitry-Mory et Compans favorable aux activités logistiques serai un levier en faveur du renouvellement**, car cette stratégie aura pour objectif la spécialisation et le développement des activités logistiques au sein des zones d'activités existantes, notamment dans la zone pluriactivité. Le processus d'implantation d'activités logistiques dans les zones existantes serai alors facilité par les politiques locales, les règlements d'urbanisme délimiteraient par un zonage précis les périmètres des zones d'activités économiques et logistiques existantes (et contrôlèrent ainsi l'étalement urbain) et règlementeraient le renouvellement du bâti logistique ancien, notamment après chaque transaction immobilière. Le renouvellement de l'immobilier logistique est cependant possible sans spécialisation de la zone pluriactivités de Mitry-Compans, mais il doit alors résoudre les questions de l'obsolescence technique (les bâtiments anciens ne sont pas modulables et le processus de démolition – reconstruction nécessite des investissements conséquents), de l'obsolescence réglementaire, et de politique locale constante depuis l'origine à Mitry-Mory.
- Enfin, **la politique fiscale n'est pas désavantageuse** : la taxe foncière se situe autour de 6-8 €/m² à Mitry-Compans.

Localisation des zones de développement urbain à Compans



Source : www.mairiedecompan.fr

MITRY-COMPANS	Leviers de renouvellement	Freins au renouvellement
Politique	2	2
Propriété foncière	1	2
Loyers	1	1
Taxes	1	1
Réglementation	1	3
Multimodalité	2	1
Caractéristiques techniques bâtiments	2	2
Géographie, prox. marché / pression urbaine	3	1
Accessibilité routière (réseau structurant)	3	1
Emplois	1	2
Services	1	2
Voirie sur zone	1	2
Autre		

Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA



La zone pluriactivités de Mitry-Compans



Des entrepôts logistiques du Parc de la Feuchère



Entrepôts du parc d'activités logistiques de Compans



Géodis et Air Liquide

4.5. Synthèse de l'analyse des zones

Le renouvellement est un calcul de poids sur une balance mesurant des facteurs positifs et des facteurs négatifs. C'est un examen au cas par cas : les combinaisons entre ces paramètres sont multiples.

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.** Toutes les zones analysées sont bien positionnées. La proximité du marché est le principal levier qui peut justifier un renouvellement pour des fonctions logistiques. Pour les commercialisateurs il n'y a pas d'obsolescence de marché à partir du moment où l'implantation géographique est bonne.
- **La question des accès routiers** découle de la question géo stratégique. 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. Néanmoins, elles ne semblent influencer sur l'attractivité d'une zone, et donc son potentiel de renouvellement, que faiblement. Il faut par ailleurs signaler le tassement des circulations en France depuis quelques années (stagnation des données de comptage routier). La situation semble avoir cessé de s'aggraver.
- **Le paramètre politique** (soutien institutionnel, à différentes échelles, locale ou de l'Etat) 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... Il n'y a pas de distinction par zonage (couronnes).
- **La propriété foncière** (maîtrise par un seul acteur, disposant de moyens financiers) est un accélérateur du renouvellement (Citrail, Garonor...), en particulier en proche couronne (subissant davantage la pression urbaine). Pour EOL, construire, démolir, porter financièrement... ces opérations 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. Ces opérations ne sont pas réalisables pour une SCI privée ou une petite foncière.
- Plus localement, **des loyers et des taxes foncières** attractifs limitent la vacance et dynamisent le marché (Marly-la-Ville zone Moimont ou la taxe foncière est de l'ordre de 7 €/m² pour le neuf²¹).
- **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).

²¹ Source : CBRE

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 **multiropriété** émette 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).

5. Caractéristiques du renouvellement

5.1. Calcul du taux de renouvellement

5.1.1. Méthodologie du calcul

Le taux de renouvellement a été calculé à partir des agréments « Entrepôts » accordés entre 1989 et 2010 pour 3 types d'opération qui renseignent sur les surfaces renouvelées : réhabilitation, démolition / reconstruction et changement de destination. Ces données ont été agrégées par départements.

Il a été choisi dans un premier temps de ne pas considérer les extensions comme une opération de renouvellement. Les agrandissements ne touchent pas directement les surfaces existantes, il ne s'agit donc pas réellement de renouvellement d'un parc ancien qu'il faut réadapter. Toutefois, compte tenu de l'importance des opérations d'extension, un second calcul du taux de renouvellement, intégrant les extensions, a été réalisé. Il permet de réévaluer à la hausse les premiers taux.

Les agréments accordés constituent l'unique source statistique identifiée qui traite des travaux de renouvellement des surfaces logistiques. Cette source est cependant incomplète, car elle concerne uniquement les surfaces supérieures à 5 000 m².

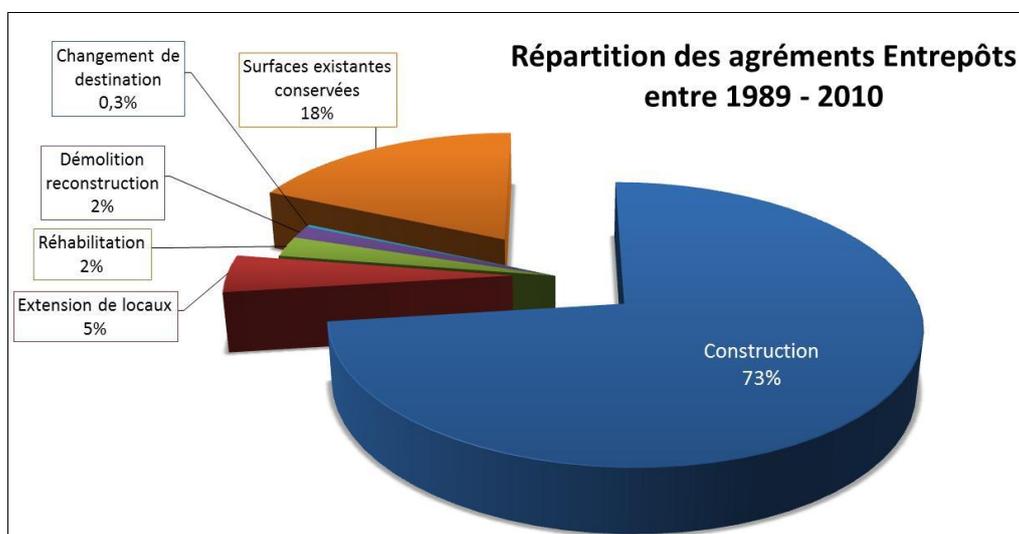
Surfaces agréées – entrepôts 1989 – 2010 (en m²)

Dép.	Construction	Extension de locaux	Réhabilitation	Démolition / reconstruction	Changement de destination	Surfaces existantes conservées	Total
75	94 657	9 059	37 248		9 200	99 787	249 951
77	2 668 247	257 306	25 459	52 813		400 903	3 404 728
78	530 137	41 113	21 274	9 720		120 545	722 789
91	2 080 071	88 140	98 070	10 952	2 021	485 117	2 764 371
92	342 997	14 234	4 884	230	61	217 567	579 953
93	585 735	8 346	49 883	51 691	11 340	376 931	1 083 926
94	536 836	70 023	26 815	27 796	6 376	206 653	874 531
95	2 164 836	64 472	36 763	35 405	5 959	343 805	2 651 240
Total	9 003 528	552 693	300 396	188 607	34 957	2 251 308	12 331 489

Source : DRIEA (2012)

Le graphique ci-dessous présente la répartition des agréments « Entrepôts » par typologie : les surfaces d'entreposage construites correspondent à près des ¾ des surfaces d'entreposage ayant bénéficié d'un agrément. Les surfaces renouvelées ne représentent que :

- 4,3% des surfaces si l'on ne considère pas les extensions
- 9,3% des surfaces si l'on considère les extensions.



La méthodologie de calcul effectuée pour ce taux de renouvellement est la suivante :

$$\text{Taux de Renouvellement} = \frac{\text{Surfaces Renouvelées}}{\text{Parc total d'entreposage en 2010}}$$

Les surfaces renouvelées correspondent à la somme des surfaces réhabilitées, des surfaces démolies / reconstruites, et des surfaces ayant subi un changement de destination ; et dans un second calcul en intégrant également les surfaces d'extension. Les 3 ou 4 types d'opération (avec ou sans extension) de renouvellement ont été comparés au parc d'entreposage tel qu'il est estimé dans la note de synthèse de la DRIEA de janvier 2010²². Par soucis de cohérence avec les agréments qui ne concernent que les surfaces supérieures à 5 000 m², les surfaces de référence de la DRIEA correspondent également aux surfaces logistiques supérieures à 5 000 m² (et non aux surfaces logistiques totales de la région). Ce **calcul est imparfait car il met en parallèle des données agrégées annuellement** (entre 1989 et 2010) **avec un stock d'entreposage daté de 2010**. Dans l'idéal, il aurait fallu calculer la part du renouvellement sur le stock Ile-de-France année par année. En l'absence de données disponible, cette méthodologie a néanmoins été conservée.

Ce calcul du taux de renouvellement a servi de référence pour l'analyse suivante de corrélation avec l'âge médian des entrepôts. En annexe, une autre méthodologie de calcul du taux de renouvellement appliquée. Cette autre méthodologie n'a pas été reprise dans la suite des analyses.

Les résultats de ce calcul sont présentés dans les tableaux ci-dessous :

	Estimation du parc d'entreposage plus 5 000 m ² (m ²)	Taux de renouvellement sans extension	Taux annuel de renouvellement sans extension	Taux de renouvellement avec extension	Taux annuel de renouvellement avec extension
75	457 344	10%	0,48%	12%	0,58%
92	512 448	1%	0,05%	4%	0,18%
93	2 299 836	5%	0,23%	5%	0,25%
94	1 664 718	4%	0,17%	8%	0,37%
Proche Couronne	4 477 002	4%	0,19%	6%	0,29%
77	3 381 084	2%	0,11%	10%	0,47%
78	788 638	4%	0,19%	9%	0,44%
91	2 460 949	5%	0,21%	8%	0,39%
95	2 579 463	3%	0,14%	6%	0,26%
Grande couronne	9 210 134	3%	0,15%	8%	0,39%
RIF	14 144 480	4%	0,18%	8%	0,36%

Sans prendre en compte les surfaces d'extensions, 4% des surfaces supérieures à 5 000 m² du parc logistique régional ont été renouvelées entre 1989 et 2010, soit un taux moyen annuel de 0,18% des surfaces renouvelées.

Sur l'ensemble de la région, le taux de renouvellement par rapport aux surfaces du parc logistique régional supérieures à 5 000 m² double avec la prise en compte des surfaces d'extension : 8% des surfaces supérieures à 5 000 m² du parc logistique régional ont été renouvelées entre 1989 et 2010, soit un taux moyen annuel de 0,36% des surfaces renouvelées.

Le taux de renouvellement du parc parisien est le plus élevé de la région : 10% et 0,48% annuellement sans les extensions. En petite couronne, le taux de renouvellement est relativement faible : 4% sans extension soit un taux moyen annuel de 0,19%. En prenant en compte les extensions, le taux de renouvellement augmente principalement dans les départements des Hauts de Seine et du Val de Marne.

²² http://www.dria.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese_ImmobilierEntrepots_cle537e75.pdf

En grande couronne, le taux de renouvellement sans prendre en compte les extensions est également faible : 3% et 0,15% annuellement. Ce taux est plus particulièrement faible en Seine et Marne (taux moyen de 2%, 0,11% annuellement) et dans le Val d'Oise (taux moyen de 3%, 0,14% annuellement). Cela s'explique par le développement des surfaces logistiques sur des surfaces agricoles dans ces départements. La prise en compte des surfaces permet de plus que doubler le taux moyen de renouvellement de la grande couronne : taux moyen de 8% et taux annuel de 0,36%. A l'inverse du taux sans les surfaces d'extension, la Seine et Marne présente le plus fort taux de renouvellement de grande couronne en prenant en compte les extensions : taux moyen de 10% et taux annuel de 0,47%.

5.1.2. Corrélation renouvellement / ancienneté du bâti

La relation de causalité entre ancienneté du bâti et taux de renouvellement peut apparaître évidente au premier abord. L'âge d'un entrepôt, sa dégradation progressive et naturelle, le rend obsolète et apte à un renouvellement potentiel.

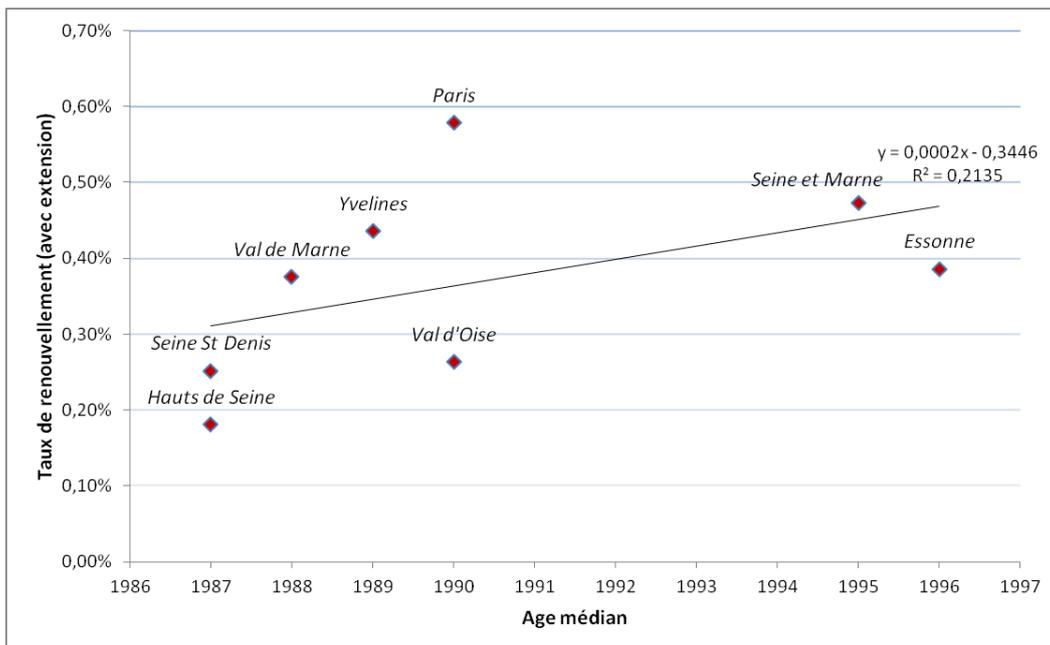
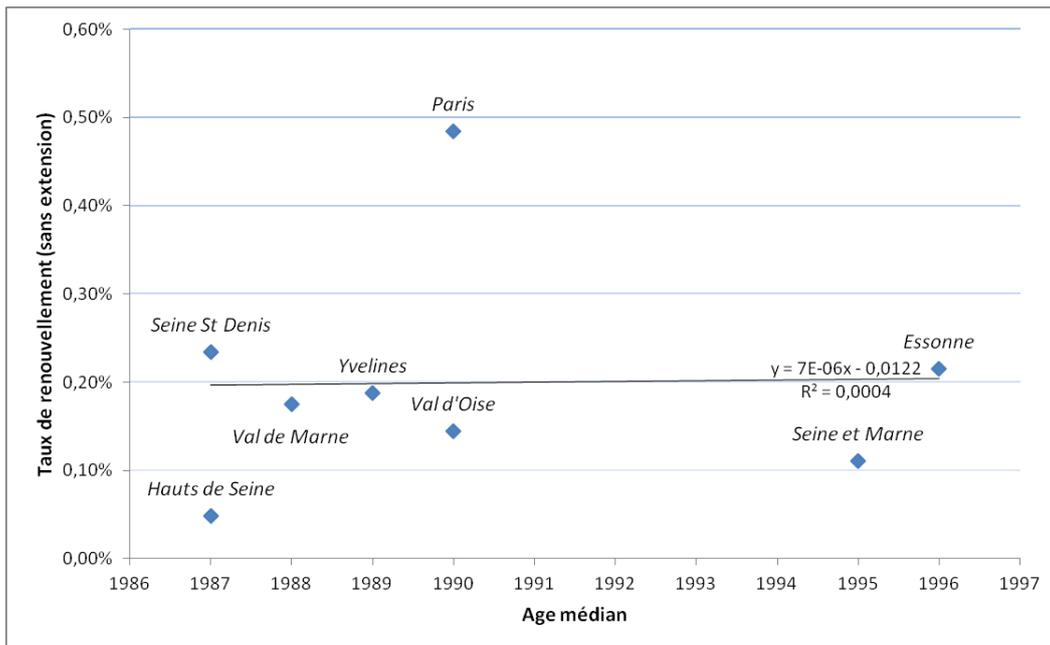
Néanmoins, en mettant en relation la mesure de l'âge médian (calculé à partir de la base Sitadel de 1975 à 2010, qui donne par commune une valeur annuelle qui indique que 50% des m² ont été construit avant et 50% après) et le taux de renouvellement « parc total » (taux annuel), il semble **ne pas y avoir de corrélation automatique entre l'ancienneté du parc d'entrepôt et les valeurs des taux de renouvellement.**

	Age médian	Taux de renouvellement annuel (sans extension)	Taux de renouvellement annuel (avec extension)
75	1990	0,48%	0,58%
92	1987	0,05%	0,18%
93	1987	0,23%	0,25%
94	1988	0,17%	0,37%
77	1995	0,11%	0,47%
78	1989	0,19%	0,44%
91	1996	0,21%	0,39%
95	1990	0,14%	0,26%
RIF		0,18%	0,36%

Le graphique renouvellement sans les opérations d'extension fait apparaître une courbe de tendance horizontale et un coefficient de corrélation (R^2) est très bas (0,0004). La relation est même inverse lorsque l'on intègre les extensions, même si là aussi le coefficient de corrélation est assez éloigné de 1 : sur cette seconde courbe, plus le parc est ancien, moins renouvellement il y a.

Deux valeurs s'écartent sensiblement de la courbe (hors opérations d'extension) : Paris, avec un taux de renouvellement très fort (0,48%) par rapport à son âge médian, qui n'est ni ancien ni récent (1990), et les Hauts-de-Seine, avec un taux de renouvellement très bas (0,17%) malgré l'ancienneté du parc (1987).

Les départements qui se rapprochent le plus de la droite de régression sont Les Yvelines et l'Essonne. Mais les deux affichent un taux de renouvellement annuel quasiment identique (proche de 0,22%), alors que leurs âges médians sont très différents (1989 pour les Yvelines, 1996 pour l'Essonne).



Ceci veut-il dire que l'âge d'un entrepôt n'est pas facteur d'obsolescence et donc n'influe pas sur le renouvellement ? Comment analyser ces informations ? Quel sont les facteurs explicatifs ?

La relation qui est établi entre ancienneté et renouvellement présuppose que :

- l'âge d'un entrepôt est un facteur premier de son obsolescence,
- et que cette obsolescence implique automatiquement son renouvellement.

Néanmoins, **l'ancienneté d'un entrepôt ne signifie pas nécessairement sa vétusté** et son inadaptation aux pratiques logistiques actuelles. La relation ne semble pas être automatique. Un entrepôt même ancien peut trouver une utilité logistique car il peut correspondre aux demandes du marché, à certains types de logistiques (petite logistique urbaine, textile par exemple), et à des niveaux de loyers plus bas, ajustés au produit.

D'autre part, **un entrepôt effectivement obsolète n'est pas systématiquement renouvelable ou renouvelé**. Des blocages d'ordre financier par exemple, liés aux capacités financières du propriétaire (privé ou institutionnel), peuvent probablement intervenir.



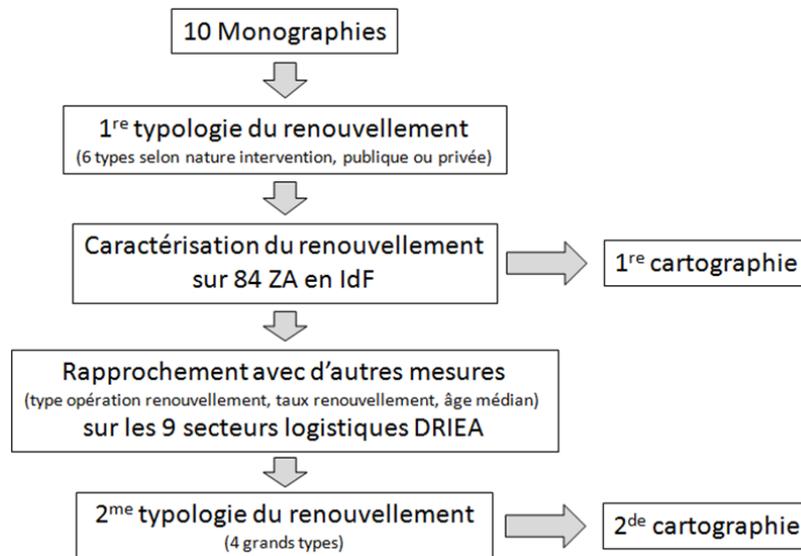
Ces remarques sont néanmoins à prendre avec précaution du fait de l'imperfection des données qui sont mise en parallèle : rappelons les défauts du calcul des taux de renouvellement (les agréments ne concernent que les surfaces supérieures à 5 000 m²) et du calcul de l'âge médian (à partir d'un parc incomplet, répertorié par Sitadel entre 1975 et 2010, et donc éliminant les entrepôts les plus anciens, antérieurs à 1975).

5.2. 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 (en particulier de leurs degré de développement, s'il s'agit de zone anciennes ou toujours en cours de développement). Les 10 monographies ne rendaient compte que de 5 types de renouvellement : un sixième type a été ajouté, caractérisant les espaces portuaires.

Cette première typologie a été appliquée sur 84 zones d'activités connues en Ile-de-France comme accueillant des activités logistiques. Une cartographie a été établie afin de rendre compte de logiques géographiques. Une attention particulière a été portée aux 9 zones logistiques de la DRIEA²³, lesquelles représentent 77% des surfaces logistiques régionales. Les 84 zones d'activités sont explicitées en annexe 13.

Puis un rapprochement a été fait avec d'autres mesures du renouvellement établis dans les phases antérieures de l'étude (taux de renouvellement annuel, types d'opération de renouvellement et âge médian), toujours sur les 9 secteurs logistiques de la DRIEA. 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 5 grands types regroupant plusieurs paramètres : nature de l'intervention, âge médian des entrepôts, types d'opération, importance des opérations (taux de renouvellement). Une cartographie donne une vision géographique d'ensemble à ces 5 grands types sur les 9 secteurs logistiques de la DRIEA.

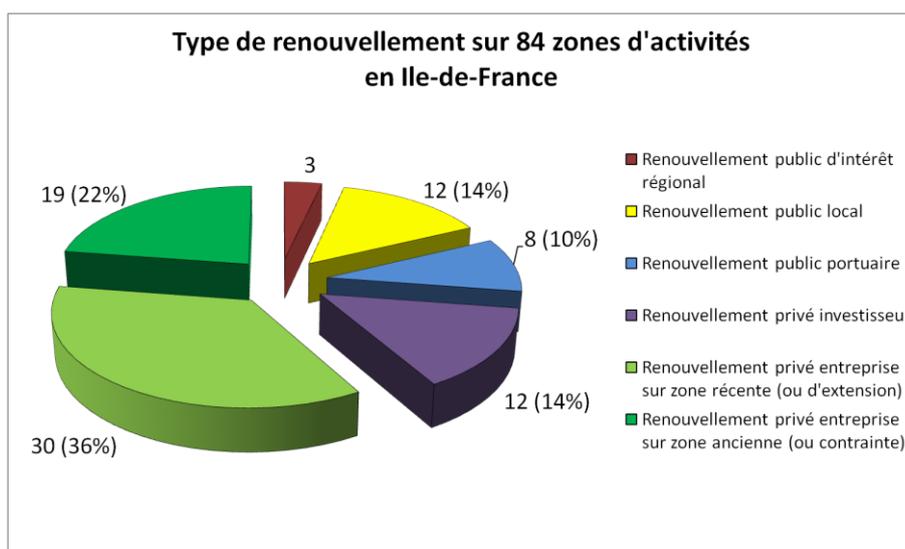


²³ Mantes, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy, Roissy, Plaine de France Gennevilliers, Seine Amont Nord Essonne, Sénart Centre Essonne, Marne-la-Vallée et RN4 (nouveau secteur).

5.2.1. Caractérisation du renouvellement selon la nature de l'intervention

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 National, 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 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).

Le renouvellement d'initiative publique représente un quart des actions recensées : 12 cas ont été inventoriés de renouvellement public local, porté par des communes, intercommunalités ou départements, pour le maintien ou pour le retrait des activités logistiques.

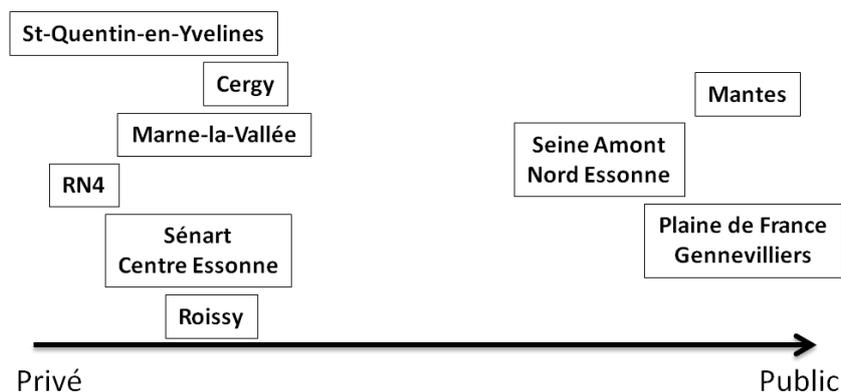
	public				privé				Total		
	Intérêt régional	local	portuaire		investisseur	zone récente	zone ancienne				
St Quentin en Yvelines				0	0		3	3	100%	3	
Cergy			1	1	33%		1	1	2	67%	3
Marne la vallée			1	1	17%		2	3	5	83%	6
RN4				0	0%	1	3	1	5	100%	5
Sénart Centre Essonne		1	1	2	9%	6	12	3	21	91%	23
Roissy	1	1		2	14%	4	4	4	12	86%	14
Mantes		1	1	2	67%			1	1	33%	3
Seine Amont Nord Essonne	2	6		8	57%		5	1	6	43%	14
Plaine de France Gennevilliers		3	2	5	71%	1		1	2	29%	7

ZONE	Type de territoire, contexte géo	Type de zone, gds caractéristiques	Description du renouvellement	Horizon temporel	Type de renouvellement
Vitry les Ardoines	OIN, politique d'aménagement urbain, Grand Paris, proche couronne,	Forte ancienneté, mixité vocations, faible densité, Seveso	Portage politique, changement d'affectation, préemptions, densification, logistique urbaine	Long terme (15-20 ans)	Renouvellement public d'intérêt régional
Senia	OIN, politique d'aménagement urbain, Grand Paris, moyenne couronne, proximité MIN	Ancienneté bâtiments, IAA, multipropriété, site ferroviaire	Portage politique, changement d'affectation, réorganisation du parcellaire, préemptions (voire expropriations), densification, mixité des usages (hôtel logistique), verticalisation, accès TC	Long terme (15-20 ans)	Renouvellement public d'intérêt régional
Mitry-Compans	Grande couronne	Seveso, site ferroviaire, ancienneté et caractère récent bâtiments, pluriactivité	Extensions sur espaces agricoles, difficultés de renouvellement	Permanent	Renouvellement privé entreprise sur territoire ancien
Docks St Ouen	Proche, pression urbaine	ZAC, site ferroviaire,	ZAC en 2007, aménagement par Séquano Aménagement (SEM), révision PLU en 2008, réorganisation du parcellaire, diversification des activités	Moyen terme	Renouvellement public local
Pantin Citrail	Proche couronne, taux de chômage élevé, densité urbaine	Site ferroviaire, forte densité,	Portage promoteur investisseur à forte capacité financière, soutien politique local, réhabilitation de façade et de sécurité, réhabilitation voirie	Court terme (quelques années)	Renouvellement privé investisseur
Paris Nord 2	Moyenne couronne, proximité Roissy CDG, sur plusieurs communes	Mixité des activités, tertiarisation, émiettement propriété foncière,	Difficultés de renouvellement,	Permanent	Renouvellement privé entreprise sur territoire ancien
Garonor	Moyenne couronne	Zone logistique historique RIF	Portage promoteur investisseur à forte capacité financière, réhabilitation,	Moyen terme	Renouvellement privé investisseur
La Vigne aux Loups	Moyenne couronne, attractivité logistique (développement zones logistiques proches), sur 3 communes	Ancienneté, forte mixité vocation, friches logistiques, multipropriété	Programme intercommunal requalification, récession voirie autorité publique et rénovation voirie, maintien fonctions logistiques	Court moyen terme (voirie jusqu'en 2016)	Renouvellement public local
Marly Moimont	Grande couronne,	Ancienneté, zone embranchée, mais zone renouvelée	Reprise des voiries par la municipalité,	Court terme	Renouvellement public local
Sénart	Grande logistique, grande distribution, ville nouvelle, en développement, espaces disponibles,	Vocation logistique affirmée, problématique vacance, faible ancienneté, site ferroviaire	Renouvellement ponctuel (bâtiments), extensions sur espaces agricoles	Permanent	Renouvellement privé entreprise sur territoire récent

Proche couronne : intérieur A86
Moyenne couronne : entre A86 et RN104
Grande couronne : extérieur RN104

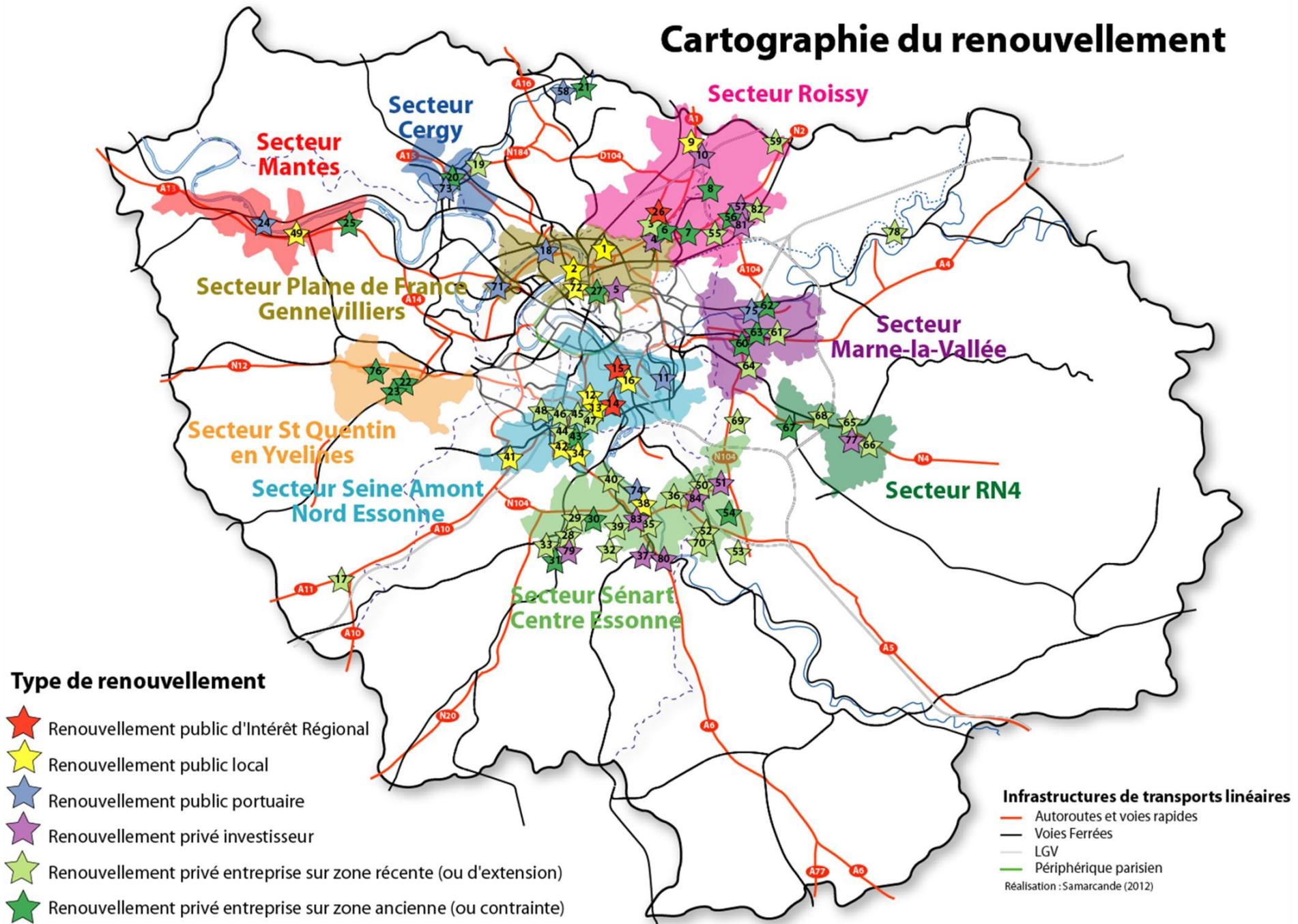
Court terme : moins de 5 ans
Moyen terme : de 5 à 15 ans
Long terme : plus de 15 ans

Degré d'intervention de la puissance publique



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).

Cartographie du renouvellement



Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA

Secteurs logistiques DRIEA	Type de renouvellement (selon l'initiative, publique ou privée)	Type d'opération de renouvellement** (d'après les agréments de 1989 à 2010)	Taux de renouvellement annuel*** (calcul d'après les agréments 1989 – 2010)	Age médian (calcul d'après Sitadel 1975 – 2010)	Part régionale (d'après Sitadel 1975 – 2010)	Type de renouvellement
Sénart Centre Essonne	Majorité de renouvellements privés sur zones récentes (ou d'extension)	Forte majorité d'extension Extension 65% Réhabilitation 23% Démolition / reconstruction 12%	0.43%	1999	13% (2,9 Mm ²)	Type 1
RN4	Majorité de renouvellements privés sur zones récentes (ou d'extension)*	Forte majorité d'extension Extension 77% Démolition / reconstruction 16% Réhabilitation 8%	0.47%	2005	2% (0,5 Mm ²)	Type 1
Marne-la-Vallée	Majorité de renouvellements privés sur zones anciennes ou récentes	Forte majorité d'extension Extension 77% Démolition / reconstruction 16% Réhabilitation 8%	0.47%	1990	5% (1,2 Mm ²)	Type 1
Roissy	Majorité de renouvellements privés sur zones anciennes ou récentes	Priorité d'extension Extension 58% Démolition / reconstruction 22% Réhabilitation 18%	0.32%	1992	12% (2,9 Mm ²)	Type 2
Cergy	Majorité de renouvellements privés sur zones anciennes ou récentes*	Priorité d'extension Extension 45% Réhabilitation 26% Démolition / reconstruction 25%	0.26%	1990	5% (1,1 Mm ²)	Type 2
Mantes	Majorité de renouvellements publics*	Priorité d'extension Extension 57% Réhabilitation 30% Démolition / reconstruction 13%	0.44%	1989	3% (0,6 Mm ²)	Type 3
Saint-Quentin en Yvelines	Majorité de renouvellements privés sur zones anciennes*	Priorité d'extension Extension 57% Réhabilitation 30% Démolition / reconstruction 13%	0.44%	1989	3% (0,6 Mm ²)	Type 2
Plaine de France Gennevilliers	Majorité de renouvellements publics, d'initiative locale, portuaire ou investisseur immobilier	Réhabilitation et démolition / reconstruction Réhabilitation 39% Démolition / reconstruction 36% Extension 16%	0.25%	1987	13% (3 Mm ²)	Type 4
Seine Amont Nord Essonne	Majorité de renouvellements publics, d'initiative locale ou d'intérêt régional	Priorité d'extension Extension 50% Réhabilitation 29% Démolition / reconstruction 16%	0.38%	1988	14% (3,1 Mm ²)	Type 3

* sur un faible nombre de zones

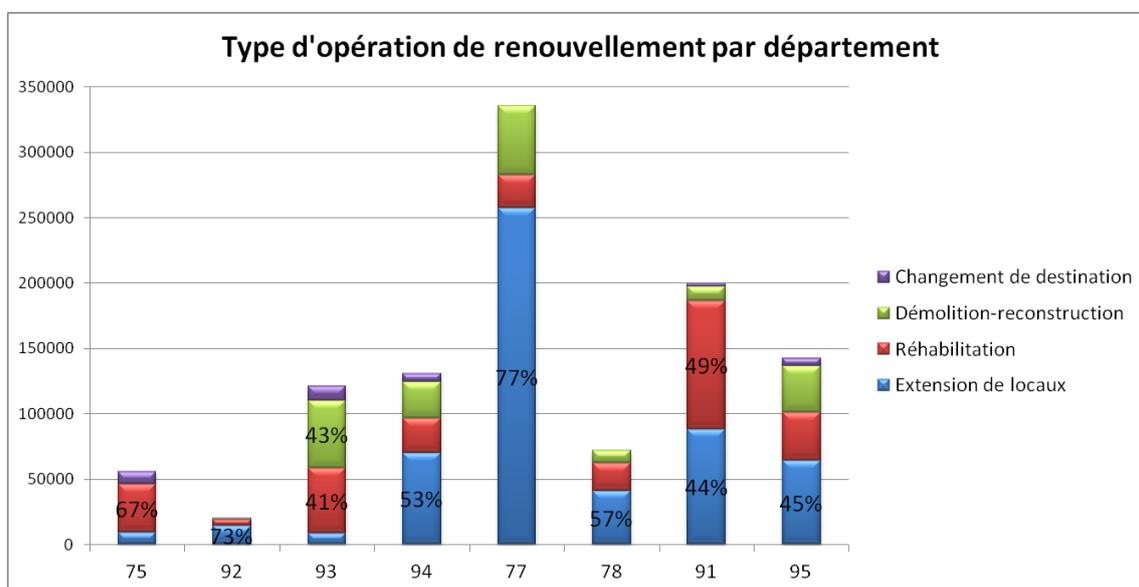
** Si le secteur logistique est en totalité dans un département, c'est le type d'opération de renouvellement du département qui est pris en compte. Si le secteur est sur plusieurs départements, la part de chaque département dans ces secteurs géographiques a été prise en compte et a été appliquée au type d'opération de renouvellement.

*** Si le secteur logistique est en totalité dans un département, c'est le taux de renouvellement départemental qui est pris en compte. Si le secteur est sur plusieurs départements, la part de chaque département dans ces secteurs géographiques a été prise en compte et a été appliquée au taux de renouvellement. Par exemple, pour le secteur Sénart Centre Essonne, la part de l'Essonne (en m² d'après Sitadel) est de 50%, et la part de la Seine-et-Marne est de 50%. La moyenne des 2 taux départementaux (0,39 pour l'Essonne et 0,47 pour la Seine-et-Marne) a donc été prise (0,43). Le taux de renouvellement annuel Ile-de-France est de 0,36%.

5.2.2. Typologie du renouvellement

Le **calcul des types d'opération de renouvellement est basé sur les données DRIEA des agréments obtenus entre 1989 et 2010**. Ces données n'ont été disponibles qu'à une échelle départementale. Il a donc fallu extrapoler sur les secteurs logistiques. 2 cas de figure ont été rencontrés :

- le secteur logistique est en totalité dans un département. C'est le type d'opération de renouvellement du département qui est pris en compte.
- le secteur logistique est sur plusieurs départements (cas de Sénart Centre Essonne, de Plaine de France Gennevilliers, de Roissy et de Seine Amont Nord Essonne) : la part de chaque département dans ces secteurs géographiques a été prise en compte (par exemple, pour Sénart Centre Essonne 50% pour l'Essonne, 50% pour la Seine-et-Marne). Cette part a été appliquée au type d'opération de renouvellement.



Types d'opérations de renouvellement par département (selon les agréments entre 1989 et 2010)

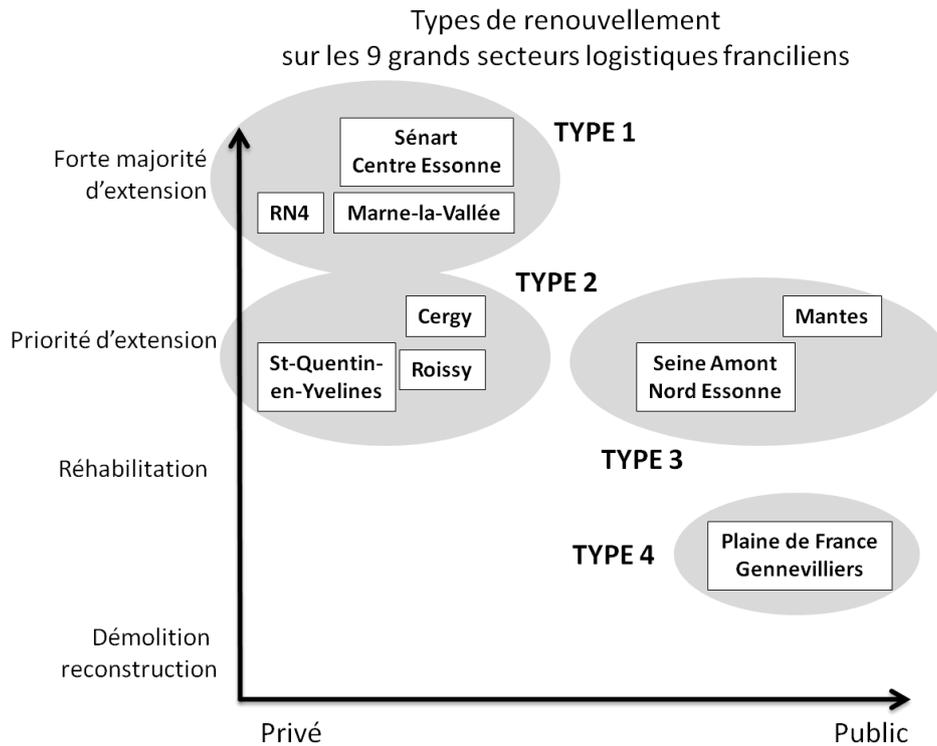
Type d'opération de renouvellement	Département
Forte majorité d'extension	Hauts-de-Seine, Seine-et-Marne
Priorité d'extension	Val-de-Marne, Yvelines, Val-d'Oise
Majorité de réhabilitation	Paris
Réhabilitation et extension	Essonne
Réhabilitation et démolition / reconstruction	Seine-Saint-Denis

Les types d'opérations de renouvellement (et leurs degré d'importance pour les opérations d'extension, forte majorité d'extension quand les opérations d'extension représentent 65% et plus du total, et priorité d'extension quand les opérations d'extension représentent entre 45% et 65% du total) ont été croisés avec la nature et le degré de l'intervention privée publique.

L'extension est considérée comme un renouvellement dans la mesure où elle augmente l'attractivité d'un entrepôt et par conséquent qu'elle contribue à l'allongement de sa « durée de vie » et à la pérennisation de l'activité logistique. En outre, l'extension permet généralement la mise en place de nouvelles pratiques logistiques sur les surfaces nouvelles, y compris si les surfaces initiales sont inadaptées.

Exemple : La première implantation de l'entrepôt Darty sur la zone de Mitry-Compans date de 1975. Depuis, le bâtiment a subi 3 extensions en 1979 (extension et aménagement d'une cellule de 15

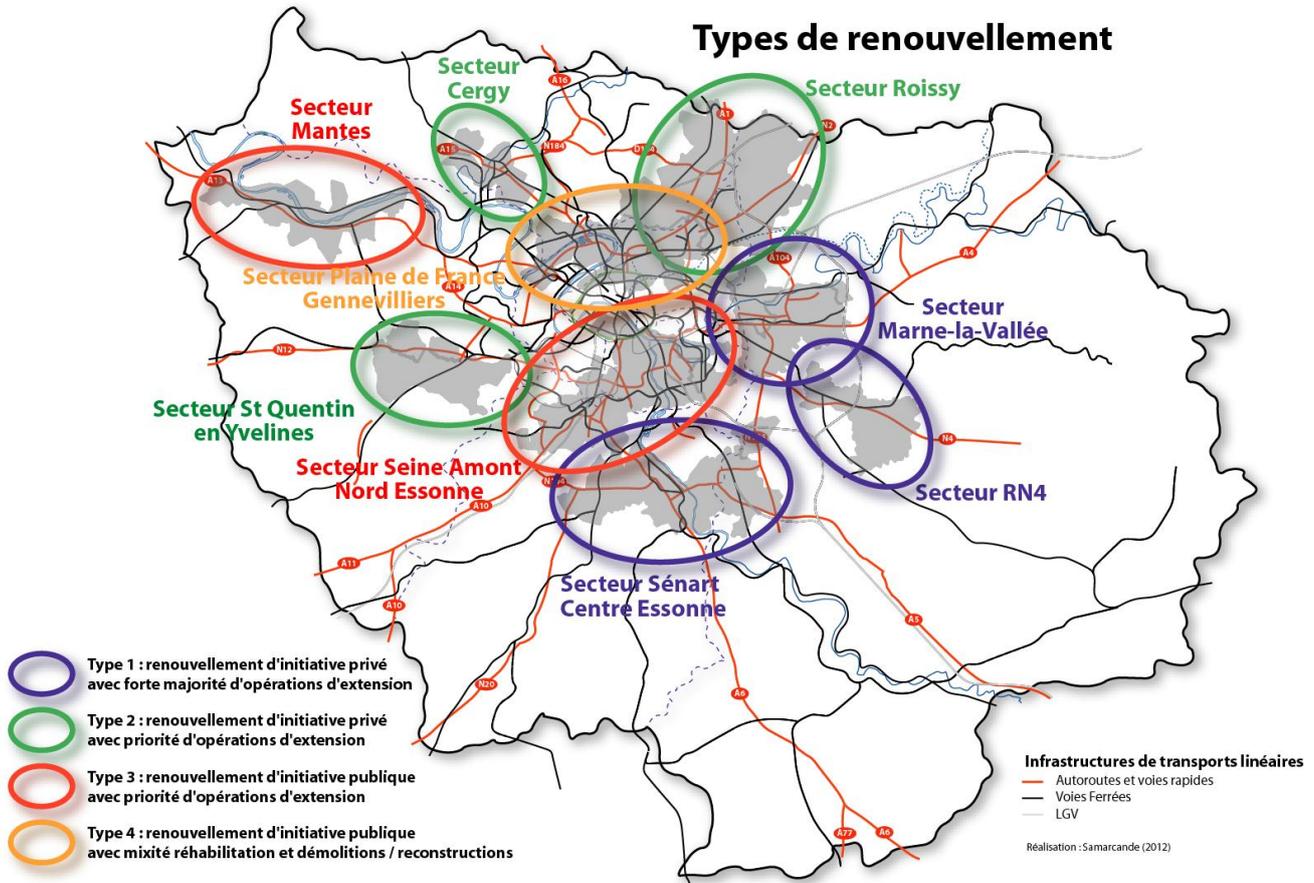
mètres de hauteur), en 2001 et en 2012 (deux extensions du bâtiment logistique de 12 000 m²). Ces aménagements confortent l'activité logistique de l'électro-ménager de Darty sur ce site ancien mais désormais adapté aux pratiques logistiques modernes grâce à l'entretien et à l'aménagement du bâti.



4 grands types de renouvellement apparaissent ainsi sur les 9 grands secteurs logistiques franciliens :

- **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**), à l'Est et au Sud-Est de la région, des secteurs de développement récent (surtout pour Sénart Centre Essonne, où l'âge médian est de 1999, et pour le secteur RN4, où l'âge médian est de 2005). Ces secteurs sont aussi ceux qui ont le plus accueilli de parcs logistiques. L'âge médian de Marne-la-Vallée est de 1990, qui est l'âge médian de la région) et qui compte pour 20% des surfaces logistiques autorisées en Ile-de-France entre 1975 et 2010 (4,6 millions de m²). Les taux de renouvellement annuels (surtout par extension) sont élevés (de 0,43 à 0,47%).
- **Type 2 : Un renouvellement d'initiative privée avec une priorité d'opérations d'extension** : concerne 3 espaces de grande couronne de lu 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 (3,6 millions de m², selon Sitadel) et où l'âge médian est proche de la moyenne régionale (1989 pour St-Quentin-en-Yvelines et 1990 pour Cergy).
- **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 (1988 d'âge médian pour Seine Amont Nord Essonne et 1989 d'âge médian pour Mantes) comptant pour 17% des surfaces logistiques (3,7 millions de m²). Les taux de renouvellement sont assez élevés (0,38% à 0,44%).
- **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** (13% de la dynamique logistique, 3 millions de m²) et un espace de développement ancien (1987 d'âge médian). Le taux de renouvellement est faible (0,25%).

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.



6. Les principes de l'investissement immobilier

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.

6.1. 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 (entrepôts de classe A, B, C, frigorifiques, messageries, plus ou moins adaptés à la mise en œuvre de prestations logistiques ou reconditionnés pour les besoins industriels et commerciaux de PME/PMI) et surtout de leur localisation (intra A 86, entre la A 86 et la Francilienne, au-delà de la Francilienne). 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, correspondants et de leur intervention dans une grande part des transactions immobilières réalisées à la location et à la vente sur les différents territoires. Les valeurs locatives présentées ci-après sont ainsi issues des données fournies par le département Etudes et Recherche de CBRE.

Ce sont des estimations au premier avril 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 derniers pouvant notamment résulter du reconditionnement de petits bâtiments d'entreposage de classe B ou C). Ces fourchettes excluent les valeurs extrêmes observées sur certaines transactions ou produits hors normes.

Elles représentent des valeurs locatives faciale hors taxes hors charges au m² shon / an (les loyers réels intègrent des avantages commerciaux représentant souvent de 1,5 à 2 mois de franchise de loyer par année de bail ferme).

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).

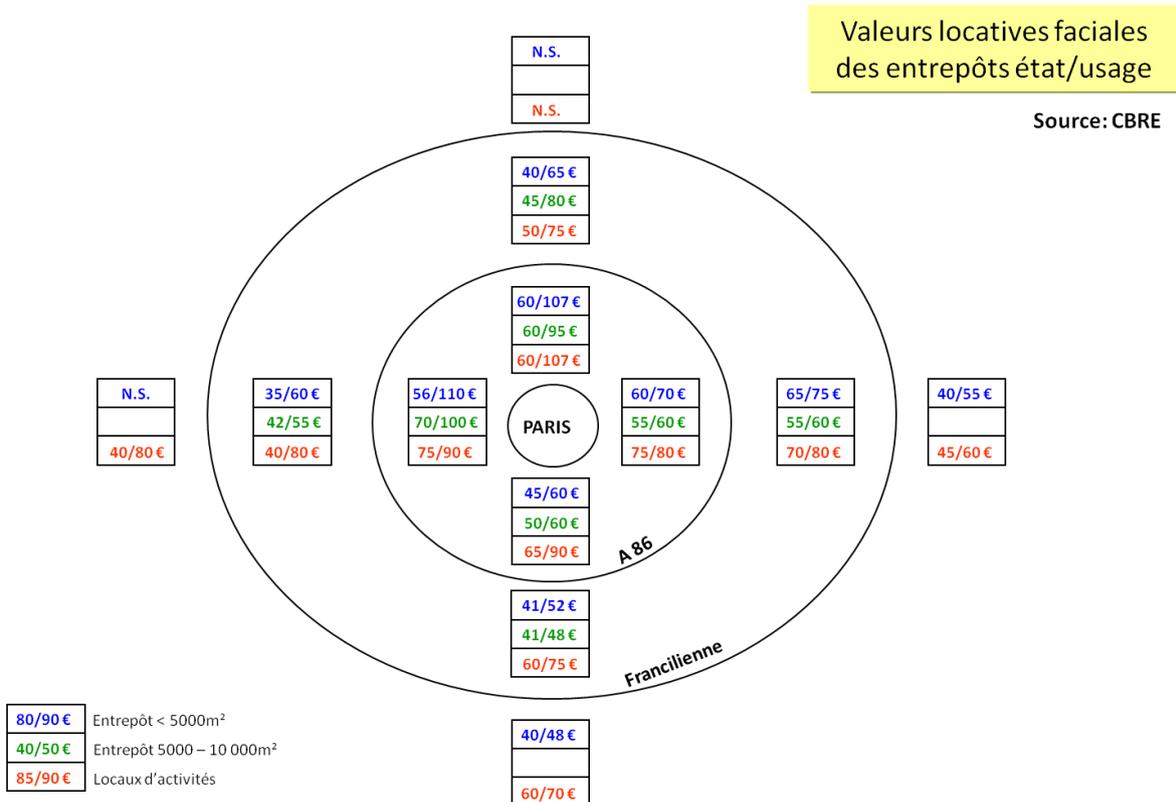
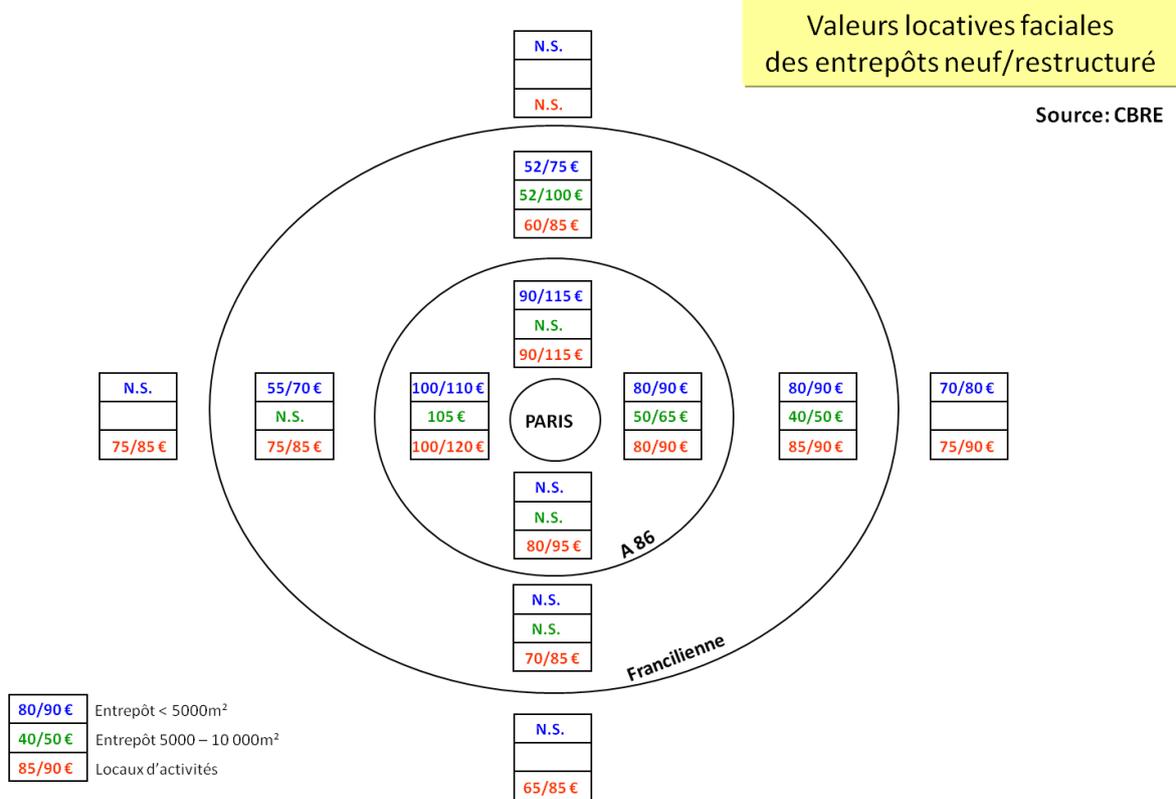
Cette segmentation est moins sensée pour les entrepôts de classe A, dont la localisation se structure pour l'essentiel en seconde couronne, à presque parité entre un secteur Nord-Nord Ouest légèrement prépondérant et un secteur Sud-Sud Est, à des niveaux de valeurs locatives plus déterminées par la qualité « prime » des bâtiments et les services des parcs qui les abritent que par leur localisation (en classe A, la valeur locative faciale d'un bâtiment « prime » s'établit ainsi à 54 €, celle d'un bâtiment récent à 46 € et celle d'un bâtiment seconde main à 42 €²⁴), et également pour les bâtiments neufs par leur mode de réalisation (le loyer pourra ainsi être plus important pour un bâtiment clés-en-main totalement adapté aux cahiers des charges de son utilisateur qui pourra ainsi optimiser les délais de livraison et réduire ses coûts logistiques et de transport que pour un bâtiment standardisé).

Dans tous les autres cas, **le rôle prépondérant de la localisation dans la valorisation locative des bâtiments d'entreposage se confirme.** Les entrepôts anciens de classe B et C bien situés répondent souvent bien aux besoins de petit entreposage (surtout s'ils disposent encore d'ICPE) et d'utilisateurs PME/PMI sans que le coût de leur reconditionnement soit nécessairement élevé. C'est ainsi qu'Eurostore, propriété de France Europe Logistique à Gennevilliers, entrepôt âgé de 40 ans, a ainsi signé en 2011 avec le prestataire Kuehne+Nagel à un niveau de loyer de 60 €, soit plus qu'un

²⁴ D'après des données CBRE, le loyer bâtiment classe A à Sénart s'établit à 48 € / m² / an.

bâtiment classe A « prime » de seconde couronne. 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 grande hétérogénéité de ces valeurs selon la localisation et la qualité des biens loués**.



Références de transactions locatives en entrepôts toutes surfaces au 1er trimestre 2012 en Ile-de-France (hors transactions et loyers confidentiels)

Sources : CBRE et Immostat-IPD

Adresse	Département	Commune	Preneur	Surface	Valeur locative faciale (HT HC/m ² /an)	Classe	Etat des locaux
ROUTE PRINCIPALE DU PORT	92	GENNEVILLIERS	ISO ROULEMENTS	9 849 m ²	50 €	B	Etat d'usage
RUE ROBERT MOINON	95	GOUSSAINVILLE	SEGETEX	9 617 m ²	39 €	B	Etat d'usage
ALLÉE ANDRÉ AMPÈRE	78	ROSNY SUR SEINE	CUC	5 119 m ²	48 €	A	Etat d'usage
VOIE DU MORT RU	91	LONGPONT SUR ORGE	OSCAR V	3 704 m ²	37 €	Non	Etat d'usage
AVENUE ROGER HENNEQUIN	78	TRAPPES	ASSOCIATION ENVIE	2 220 m ²	62 €	Non	Etat d'usage
RUE CHARLES HELLER	94	VITRY SUR SEINE	URBASER ENVIRONNEMENT	2 138 m ²	65 €	Non	Etat d'usage
RUE DES QUINZE ARPENTS	94	ORLY	MAN EVENTS	2 000 m ²	28 €	Non	Etat d'usage
RUE DE L'ESCOUVRIER	95	SARCELLES	MISTIGRIFF	1 900 m ²	55 €	Non	Etat d'usage
RUE DE LA GARENNE	92	NANTERRE	PLASTIC OMNIUM	1 500 m ²	50 €	Non	Etat d'usage
CHEMIN DES CARRIERES	94	ORLY	MDJ TRADE	1 450 m ²	31 €	Non	Etat d'usage
RUE LEON JOUHAUX	77	CROISSY BEAUBOURG	EXIGENSS LOCATION	1 434 m ²	50 €	Non	Etat d'usage
AVENUE JEAN JAURES	94	IVRY SUR SEINE	BONHAMS	1 220 m ²	75 €	Non	Etat d'usage
RUE ALBERT EINSTEIN	78	TRAPPES	ERAMET RESEARCH	1 010 m ²	69 €	Non	Etat d'usage
RUE LUCIEN SAMPAIX	91	STE GENEVIEVE DES BOIS	AS INTERNATIONAL	990 m ²	48 €	Non	Etat d'usage

Valeurs locatives faciales des entrepôts classe A neufs > 10 000 m² en France au 1er avril 2012 (HT HC/m²/an)

Source : CBRE

Bourgogne / Franche-Comté	30 € / 35 €
Couloir rhodanien	42 € / 44 €
Grand Centre	40 € / 50 €
Grand Est	37 € / 50 €
Grand Nord	39 € / 45 €
Grand Sud	40 € / 45 €
Grand Sud-ouest	42 € / 48 €
Ile-de-France	46 € / 54 €
Normandie	37 € / 49 €
Ouest	40 € / 45 €

6.2. Eléments explicatifs sur la valorisation foncière

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

- **Un marché mature et moderne pour la grande logistique** (plates-formes logistiques développées depuis 2002, grands immeubles classe A avec ICPE, messageries, logistique du froid) de la A 86 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 (les surfaces logistiques par habitant sont deux fois plus élevées aux Etats Unis qu'en France).
- **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 (même au prix de loyers élevés). La réalisation à venir de messageries urbaines s'inscrit dans ce marché.
- **Un marché dynamique d'entrepôts classe B avec ICPE** en direction de la Francilienne, qui reste attractif pour les activités de stockage.
- **et 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, nous nous sommes appuyés sur l'étude menée en 2009 par le GRECAM pour le compte de la DREIF²⁵ et en particulier sur son enquête terrain portant sur près de 11 millions de m² de surface d'entrepôts et les segmentant pour chaque département par âge (moins de 5 ans, de 5 à 10 ans, de 10 à 20 ans, plus de 20 ans) et par taille (moins de 5 000 m², de 5 à 10 000 m², de 10 à 20 000 m², plus de 20 000 m²).

En recoupant sur trois espaces géographiques (intra A86 et pourtour A86, après A86 vers la Francilienne et axes autoroutiers liés, au-delà de la Francilienne hors grands axes autoroutiers) ces données d'âge et de taille, et en les interprétant à partir de notre connaissance des actifs immobiliers, nous avons donc défini une segmentation par taille et situation des bâtiments à usage d'entrepôts existants en entrepôts classe A récents et de seconde main, entrepôts classe B avec ICPE, entrepôts classe B et C sans ICPE, et tenté de la quantifier pour chacun de ces segments (23 au total).

Puis nous avons extrapolé ces résultats sur les données Sitadel utilisées dans la présente étude (un peu plus de 23 millions de m² d'entrepôts construits entre 1975 et 2010) 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 m² d'entrepôts existants de plus de 5 000 m² avancé pour 2011 par les commercialisateurs, contre 20,6 millions de m² résultant de notre extrapolation Sitadel, ce qui signifie la disparition (changement d'affectation ou démolition) de 3,6 millions de m² 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 m² de disparition annuelle de surfaces d'entrepôts sur ces vingt dernières années.**

Pour chacun de ces 23 types d'actifs immobiliers, nous avons par ailleurs cherché à approcher, à partir des données de transactions fournies par les cabinets de commercialisation (en particulier CBRE), 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.

²⁵ Etude sur l'estimation et la caractérisation du parc d'entrepôts en Ile de France, 2009, GRECAM – DRIEA IDF

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).

A ce stade, et avec toutes les précautions nécessaires (une telle approche d'extrapolation et d'interprétation de données ne peut déboucher sur une quantification exacte, mais vise à donner une image immobilière actuelle du parc d'entrepôts en Ile-de-France et de sa valorisation potentielle), 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 :

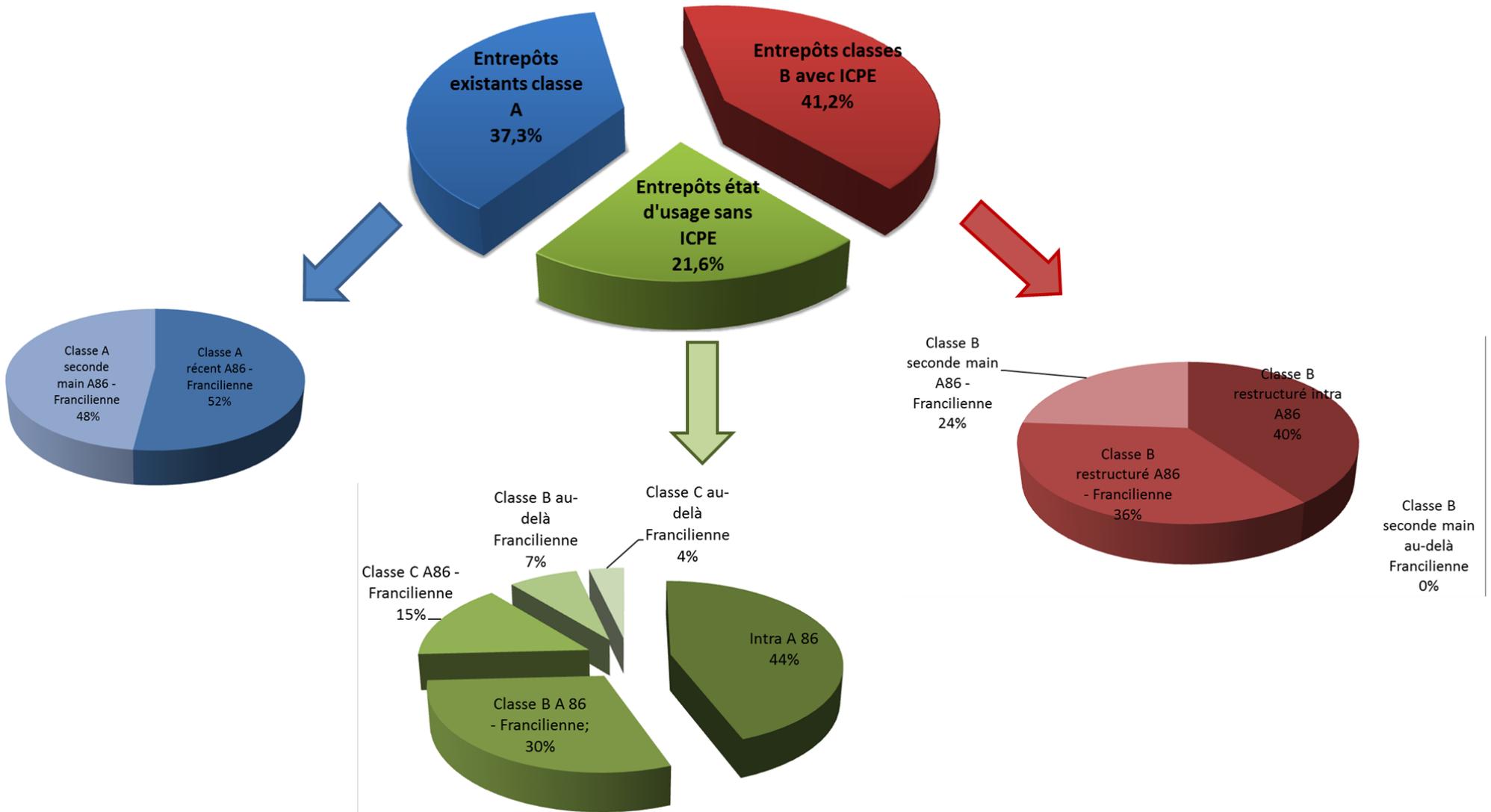
Sur 20,1 millions de m² de surfaces d'entrepôts existantes construites entre 1975 et 2010 (source Sitadel corrigée) ;

- **7,5 millions de m² (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)
- **8,3 millions (soit 41,2 %) à des bâtiments classe B avec ICPE**, dont près des ¾ ont une taille supérieure à 10 000 m², 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 m² et 30 % sont compris entre 5 et 10 000 m².

Essai de segmentation entrepôts existants
(Extrapolation sources Grecam, Sitaldel, commercialisateurs)

Type d'actif	Superficie des bâtiments	Surfaces shon totales Sitaldel 1975-2010 (estimation en milliers de m ² shon)	Pourcentage	Surfaces shon totales corrigées (estimation en milliers de m ² shon)	Pourcentage corrigé
Acquisition entrepôts existants classe A		7000	30,2%	7500	37,3%
Classe A récent A 86 - Francilienne	shon généralement supérieure à 10 000 m2	3400	14,7%	3900	19,4%
Classe A seconde main A 86 - Francilienne	shon généralement supérieure à 10 000 m2	3600	15,5%	3600	17,9%
Acquisition entrepôts classes B avec ICPE		10300	44,4%	8285	41,2%
Classe B restructuré intra A 86	shon inférieure à 5 000 m2	300	1,3%	255	1,3%
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	900	3,9%	765	3,8%
	shon supérieure à 10 000 m2	2 700	11,6%	2295	11,4%
Classe B restructuré A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	200	0,9%	200	1,0%
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	500	2,2%	450	2,2%
	shon supérieure à 10 000 m2	2 600	11,2%	2340	11,6%
Classe B seconde main A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	100	0,4%	100	0,5%
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	400	1,7%	320	1,6%
	shon supérieure à 10 000 m2	2 600	11,2%	1560	7,8%
Classe B seconde main au-delà Francilienne	toutes superficies	ns			
Acquisition entrepôts état d'usage sans ICPE		5900	25,4%	4340	21,6%
Intra A 86	shon inférieure à 5 000 m2	900	3,9%	900	4,5%
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	1 000	4,3%	600	3,0%
	shon supérieure à 10 000 m2	700	3,0%	420	2,1%
Classe B A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	400	1,7%	400	2,0%
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	500	2,2%	300	1,5%
	shon supérieure à 10 000 m2	1 000	4,3%	600	3,0%
Classe C A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	400	1,7%	400	2,0%
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	400	1,7%	240	1,2%
	shon supérieure à 10 000 m2	ns			
Classe B au-delà Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	200	0,9%	200	1,0%
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	200	0,9%	120	0,6%
	shon supérieure à 10 000 m2	ns			
Classe C au-delà Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	100	0,4%	100	0,5%
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	100	0,4%	60	0,3%
	shon supérieure à 10 000 m2	ns			
TOTAL		23200	100,0%	20125	100,0%

**Surfaces totales SHON estimées
Marché entrepôts existants Ile de France en 2012**



A noter que la vacance reste limitée sur ce parc :

- Sur un parc de 17 millions de m² d'entrepôts de plus de 5 000 m² analysé par CBRE, le stock immédiatement disponible est de l'ordre de 6%, dont 45% de bâtiments classe A (en net recul), 27% de bâtiments classe B avec ICPE, 3% de bâtiments de messagerie, et 26% de bâtiments classe B sans ICPE ou classe C
- La vacance est du même ordre de grandeur (un peu plus de 7%) pour le parc total de locaux d'activités et d'entreposage inférieurs à 5 000 m².

Dans les tableaux ci-dessous « *Marché et valorisation foncière des entrepôts existants* » et « *Valorisation foncière des constructions neuves et acquisitions-restructuration* », en comparant les attentes de rentabilité locative d'investisseurs potentiels et les coûts de revient (constructions neuves, acquisitions simple et acquisitions/restructurations) **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 m², 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).

Marché et valorisation foncière des entrepôts existants

Type d'actif	superficie des bâtiments	Destination	Loyer annuel (m ² SHON)	Rentabilité locative	Prix acquisition investisseur (potentiel m ² SHON)	Prix de vente estimé (bâtiment m ² SHON)	Type de marché
Acquisition entrepôts existants classe A							
Classe A récent A 86 - Francilienne	shon généralement supérieure à 10 000 m2	Logistique d'entreposage	46	7,75%	594	594	investisseur possible
Classe A seconde main A 86 - Francilienne	shon généralement supérieure à 10 000 m2	Logistique d'entreposage	42	8,25%	509	509	investisseur possible
Acquisition entrepôts classes B avec ICPE							
Classe B restructuré intra A 86	shon inférieure à 5 000 m2	Petite logistique d'entreposage	98	7,00%	1400	1354	investisseur possible
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	Logistique d'entreposage	73	7,00%	1043	1081	investisseur possible
	shon supérieure à 10 000 m2	Logistique d'entreposage	60	7,50%	800	829	investisseur possible
Classe B restructuré A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	Petite logistique d'entreposage, industrie, commerce de gros	70	8,50%	824	832	petit investisseur possible
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	Logistique d'entreposage, industrie, commerce de gros	61	9,00%	678	572	petit investisseur possible
	shon supérieure à 10 000 m2	Logistique d'entreposage, industrie, commerce de gros	42	9,50%	442	438	petit investisseur possible
Classe B seconde main A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	Petite logistique d'entreposage, industrie, commerce de gros	35	9,50%	368	601	acquéreur utilisateur
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	Logistique d'entreposage, industrie, commerce de gros	35	10,00%	350	455	acquéreur utilisateur
	shon supérieure à 10 000 m2	Logistique d'entreposage, industrie, commerce de gros	35	10,50%	333	455	acquéreur utilisateur
Classe B seconde main au-delà Francilienne	toutes superficies		30	12,00%	250	320	acquéreur utilisateur
Acquisition entrepôts état d'usage sans ICPE							
Intra A 86	shon inférieure à 5 000 m2	Petite logistique d'entreposage, industrie, commerce de gros	71	7,75%	916	1081	acquéreur utilisateur
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	Industrie, commerce de gros	69	7,75%	890	829	acquéreur utilisateur ou propriétaire bailleur
	shon supérieure à 10 000 m2	Industrie, commerce de gros	55	8,00%	688	577	acquéreur utilisateur ou propriétaire bailleur
Classe B A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	Petite logistique d'entreposage, industrie, commerce de gros	54	10,00%	540	601	acquéreur utilisateur
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	Industrie, commerce de gros	48	10,00%	480	460	acquéreur utilisateur ou propriétaire bailleur
	shon supérieure à 10 000 m2	Industrie, commerce de gros	35	10,00%	350	320	acquéreur utilisateur ou propriétaire bailleur
Classe C A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	Industrie, commerce de gros	35	10,50%	333	320	acquéreur utilisateur ou propriétaire bailleur
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	Industrie, commerce de gros	30	10,50%	286	320	acquéreur utilisateur
	shon supérieure à 10 000 m2		ns				
Classe B au-delà Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	industrie	46	11,00%	418	320	acquéreur utilisateur ou propriétaire bailleur
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	Industrie	35	11,00%	318	320	acquéreur utilisateur ou propriétaire bailleur
	shon supérieure à 10 000 m2		ns				
Classe C au-delà Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	industrie	30	12,00%	250	320	acquéreur utilisateur
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	industrie	25	12,00%	208	320	acquéreur utilisateur
	shon supérieure à 10 000 m2		ns				

Valorisation foncière des constructions neuves et acquisitions-restructuration

Type d'actif	Destination	Loyer annuel (m ² SHON)	Rentabilité locative	Prix acquisition investisseur (m ² SHON)	Cash flow promoteur (m ² SHON)	Prix de revient promoteur (m ² shon hors foncier)	Charge foncière (potentielle m ² SHON)	COS	Prix foncier brut (m ² terrain)	Prix foncier net (m ² terrain)	Prix acquisition potentiel bâtiment (m ² SHON)	Prix de vente estimé bâtiment (m ² SHON)	Type de marché
Construction entrepôts neufs													
Classe A prime	Logistique d'entreposage	54	7,20%	750	78	521	151	0,50	75	70	750		investisseur possible
Logistique du froid	Logistique du froid	110	8,75%	1257	110	730	418	0,33	138	128	1257		investisseur possible
Messagerie classique	Messagerie classique	125	7,25%	1724	89	591	1044	0,25	261	243	1724		investisseur possible
Messagerie urbaine	Messagerie urbaine	80	7,50%	1067	101	673	293	0,73	214	199	1067		investisseur possible
Type d'actif	Destination	Loyer annuel (m ² SHON)	Rentabilité locative	Prix acquisition investisseur (m ² SHON)	Cash flow promoteur (m ² SHON)	Coût travaux restructuration (m ² SHON hors foncier)	Charge foncière (potentielle m ² SHON)	COS	Prix foncier brut (m ² terrain)	Prix foncier net (m ² terrain)	Prix acquisition potentiel bâtiment (m ² SHON)	Prix de vente estimé bâtiment (m ² SHON)	Type de marché
Acquisition/restructuration entrepôts sans ICPE													
Classe B ou C isolé intra A 86	Locaux d'activités et petit stockage	80	7,25%	1103	110	377					616	829	acquéreur utilisateur
Classe B ou C dans parc activités intra A 86	Locaux d'activités et petit stockage	96	7,00%	1371	137	377					857	829	investisseur possible
Classe B isolé A 86 - Francilienne	Locaux d'activités et petit stockage	66	8,75%	754	75	377					302	460	acquéreur utilisateur
Classe B dans parc d'activités A 86 - Francilienne	Locaux d'activités et petit stockage	79	8,50%	929	93	377					459	460	investisseur possible
Classe C isolé A 86 - Francilienne	Locaux d'activités et petit stockage	66	8,75%	754	75	377					302	320	acquéreur utilisateur
Classe C dans parc d'activités A 86 - Francilienne	Locaux d'activités et petit stockage	79	8,50%	929	93	377					459	320	investisseur possible
Classe B ou C isolé au-delà Francilienne	Locaux d'activités	59	10,50%	562	56	377					129	210	acquéreur utilisateur

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 (les surfaces logistiques par habitant sont deux fois plus élevées aux Etats Unis qu'en France).

Nous avons donc tenté, dans le tableau ci-dessous « 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).

L'ensemble de cette approche (segmentation, quantification, valorisation foncière, coefficients de changement d'usage), avec toutes ses limites, participe au modèle présenté ci-après.

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)
Acquisition entrepôts existants classe A		Fort accroissement des surfaces entrepôts classe A		Fort accroissement des surfaces entrepôts classe A	
Classe A récent A 86 - Francilienne	shon généralement supérieure à 10 000 m2	maintien entrepôt classe A	0	maintien entrepôt 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
Acquisition entrepôts classes B avec ICPE		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	50 % autres usages	5	80 % maintien site vers logistique urbaine	2
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	50 % autres usages	5	80 % maintien site vers logistique urbaine et industrielle	2
	shon supérieure à 10 000 m2	50 % autres usages	5	80 % maintien site vers logistique urbaine et industrielle	2
Classe B restructuré A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	30 % autres usages	3	20 % autres usages	2
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	30 % autres usages	3	20 % autres usages	2
	shon supérieure à 10 000 m2	30 % autres usages	3	20 % autres usages	2
Classe B seconde main A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	50 % autres usages	5	30 % autres usages	3
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	50 % autres usages	5	30 % autres usages	3
	shon supérieure à 10 000 m2	50 % autres usages	5	30 % autres usages	3
Classe B seconde main au-delà Francilienne	toutes superficies				
Acquisition entrepôts état d'usage sans ICPE		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	50 % autres usages	5	80 % maintien site vers logistique urbaine	2
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	70 % autres usages	7	80 % maintien site vers logistique urbaine et industrielle	2
	shon supérieure à 10 000 m2	70 % autres usages	7	80 % maintien site vers logistique urbaine et industrielle	2
Classe B A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	90 % autres usages	9	70 % autres usages	7
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	90 % autres usages	9	70 % autres usages	7
	shon supérieure à 10 000 m2	90 % autres usages	9	70 % autres usages	7
Classe C A 86 - Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	90 % autres usages	9	90 % autres usages	9
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	90 % autres usages	9	90 % autres usages	9
	shon supérieure à 10 000 m2				
Classe B au-delà Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	90 % autres usages	9	90 % autres usages	9
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	90 % autres usages	9	90 % autres usages	9
	shon supérieure à 10 000 m2				
Classe C au-delà Francilienne	shon inférieure à 5 000 m2	90 % autres usages	9	90 % autres usages	9
	shon comprise entre 5 000 et 10 000 m2	90 % autres usages	9	90 % autres usages	9
	shon supérieure à 10 000 m2				

7. Scénarios prospectifs et propositions

L'analyse des loyers pratiqués et des éléments de valorisation permet de détailler les mécanismes qui mènent au renouvellement (ou non) par les investisseurs. Suite à cette analyse, 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 ont ainsi été mis en place.

7.1. Une segmentation des activités logistiques

L'organisation logistique francilienne regroupe de nombreux acteurs et de nombreuses pratiques logistiques, qui varient en fonction des produits traités, de la place dans la chaîne de production et de distribution, de la typologie des acteurs, des organisations de transports mis en place... Cette diversité crée différents critères d'implantation en Ile de France et dans le tissu urbain en fonction des organisations logistiques, et a un impact certain sur le marché de l'immobilier logistique.

Dans une analyse prospective, la division en grande famille logistique permet d'anticiper les évolutions probables et d'évaluer les besoins, notamment en termes de surface, par famille. La division en 5 grandes familles ayant chacune des caractéristiques propres permet de prendre en compte l'ensemble des organisations logistiques franciliennes. Cependant, cette segmentation n'est pas figée et laisse une part d'interprétation. Ainsi, par exemple :

- La logistique de la RATP regroupe des caractéristiques de la logistique industrielle et de la logistique de services ;
- La logistique des téléphones (Orange, SFR...) peut être considérée comme de la logistique de distribution régionale, de la logistique de cœur de ville (pour les sites logistiques de distribution urbaine) et de la logistique de services (services après-vente et maintenance technique des appareils)...

7.1.1. Logistique inter régionale et nationale de grande distribution

Cette famille logistique concerne :

- les grands groupes de distribution et de distribution alimentaire (Carrefour, Leclerc, Intermarché...), dont l'organisation logistique répond à des objectifs régionaux, notamment d'assurer la distribution dans les hypermarchés et grandes surfaces commerciales situées en périphérie de l'agglomération parisienne, et d'assurer également la distribution dans les surfaces commerciales du grand bassin parisien.
- Les groupes industriels et les grands grossistes qui concentrent les flux sur une grande plateforme logistiques afin d'assurer la distribution de produits à une échelle soit inter régionale, soit mi-nationale (moitié Nord de la France), soit nationale et plus rarement à échelle européenne. Dans cette organisation, la desserte des produits en région francilienne représente une part importante de l'organisation logistique.
- Les prestataires logistiques qui travaillent pour les distributeurs ou les industriels.

Les plateformes accueillent des marchandises en grande quantité, le volume des produits traités est massif. Ces produits sont majoritairement des biens de grandes consommations, des biens d'équipement, parfois des biens intermédiaires, et pour les organisations logistiques industrielles des produits à haute valeur ajoutée.

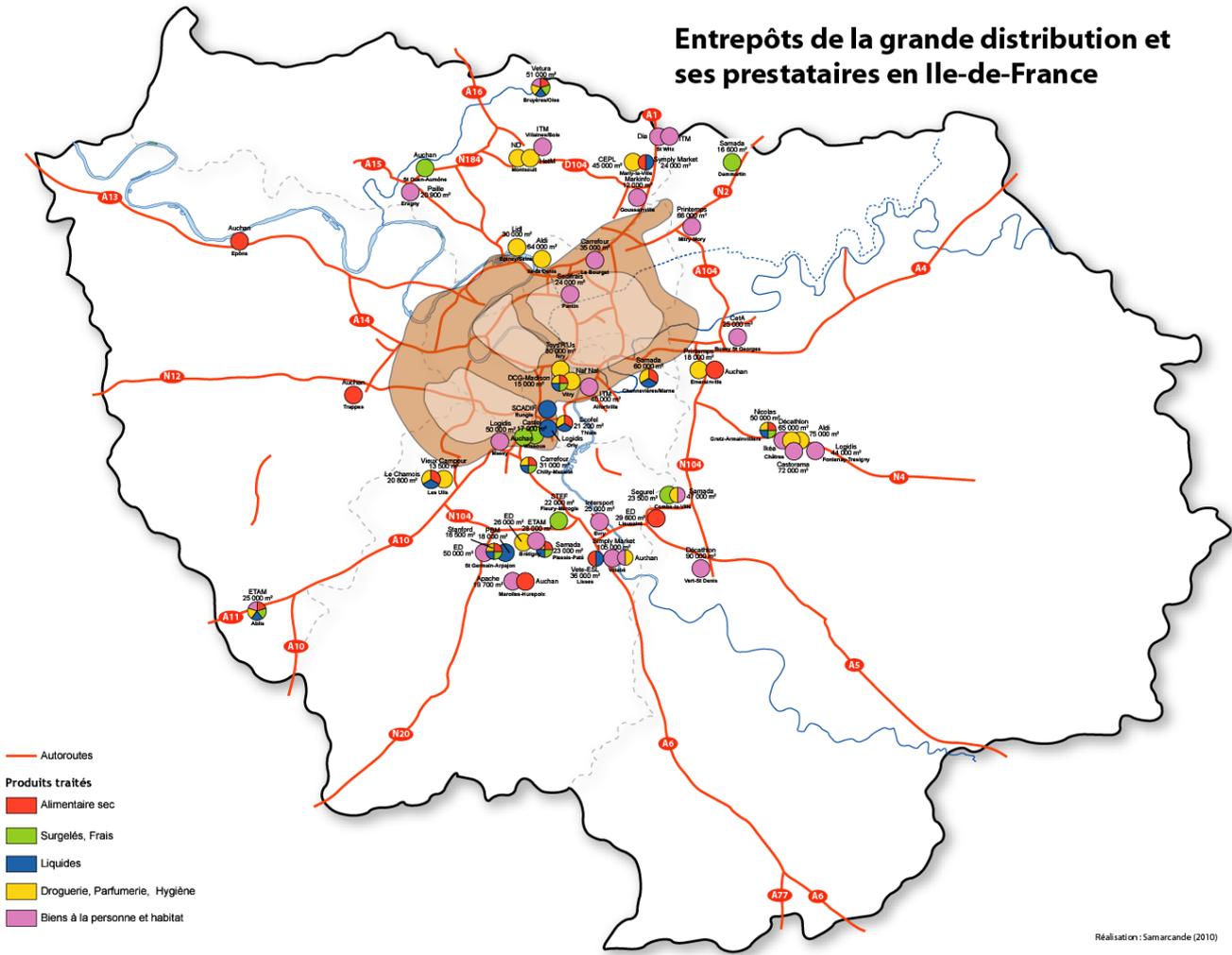
La logique d'implantation de ces grandes surfaces est en grande couronne, autour de l'autoroute Francilienne et au-delà dans les zones limitrophes des régions voisines (Sud de l'Oise, logique orléanaise). Les surfaces logistiques sont importantes (de 10 000 m² à 100 000 m²) et les bâtiments logistiques sont massifs. Les bâtiments sont intégrés dans des parcs logistiques où les logisticiens exploitent des cellules pour assurer la distribution. Ces surfaces logistiques se concentrent au Sud, au Nord et à l'Est de l'agglomération. Les bâtiments logistiques sont normés, et correspondent aux critères Classe A.

7.1.2. Logistique régionale de grande distribution

Cette famille logistique a des caractéristiques immobilières et des pratiques logistiques proches des activités de la famille logistique inter régionale et nationale de grande distribution, notamment pour les grands groupes de distributions. Mais selon les pratiques des grands distributeurs, les aires d'influence des entrepôts sont variables et peuvent être uniquement régionaux.

Les distributeurs régionaux concentrent les produits généraux de consommation : produits secs, produits frais, biens d'équipements ... Les surfaces logistiques de distribution régionales sont plus souvent isolées en zone rurale ou dans des zones logistiques de fait. La logique d'implantation est d'optimiser la position barycentrique afin d'optimiser l'approvisionnement des magasins. L'implantation des entrepôts hors des parcs logistiques permet de négocier les conditions d'implantation avec les collectivités locales, et les organisations logistiques ont moins d'intérêt à être directement embranché à une infrastructure autoroutière.

Les surfaces logistiques varient entre 10 000 m² et 100 000 m², mais la moyenne des surfaces de distribution régionale est de 50 000 m², notamment pour les produits secs. La tendance est à la diminution des surfaces de stockage et de favoriser les activités de transit et de cross-docking, notamment pour les produits frais et périssables. Dans le cas des produits frais, les surfaces sont plus petites et sont mieux raccordés aux infrastructures routières (afin d'optimiser les délais de livraison).



Source : Etude de Benchmark pour le projet de fret dans le cadre de la préparation au débat public sur le Grand Paris, Samarcande, 2010

7.1.3. Logistique industrielle

Les surfaces logistiques industrielles sont plus diffuses, et sont très liées au tissu industriel régional. Les vocations de cette famille logistique sont d'approvisionner dans de bonnes conditions les sites de production et d'évacuer dans de bonnes productions et sur les marchés les marchandises produites.

L'activité industrielle en Ile de France connaît une segmentation :

- Activité industrielle lourde, qui s'est beaucoup affaiblie en Ile de France ces dernières décennies mais qui génère d'importantes fonctions logistiques (exemple de l'industrie automobile)
- Activité de la grande industrie, par exemple des produits de haute technologie : la grande activité industrielle a également connu une baisse de sa production en Ile de France.
- Activités industrielles des PME, dans des secteurs variés (mécaniques en sous-traitance, production de biens de consommation...).

Cette segmentation crée des organisations logistiques très variées, mais avec un dénominateur commun qui est de se situer à proximité des sites de production. Trois modèles d'implantation de surfaces logistiques industrielles permettent de répondre à cet objectif :

- Les surfaces logistiques sont situées directement dans les sites de production. Ce modèle d'organisation est le plus ancien. Les surfaces logistiques peuvent alors être très importantes (exemple de PSA Aulnay avec plusieurs entrepôts logistiques de 10 000 M²) ;
- Les surfaces logistiques industrielles sont dédiées à un site de production mais sont localisées en dehors du site. Dans ce cas, les flux logistiques tendent vers le « Juste à temps » et les sites logistiques sont proches des sites de production afin d'assurer l'approvisionnement dans des délais très courts. Les surfaces sont variables jusqu'à 30 000 m² ;
- Les surfaces logistiques beaucoup plus diffuses et générateurs de flux plus modestes, afin d'assurer l'organisation logistique des PME. Dans ce cas, les organisations peuvent être externalisée et prise en charge par des prestataires logistiques ou par des messagers. La logique d'implantation est plutôt en couronne A86 et les surfaces logistiques sont petites, ou dans le cas de prestataires logistiques les entrepôts sont de tailles moyennes (10 000 – 20 000 m²) mais sont mutualisés.

L'implantation de ces surfaces dépend donc de l'évolution de la géographie productive francilienne. Cette évolution est de plus en plus périphérique (couronne A 86 et Francilienne). Les sites de production tendent à disparaître de la proche couronne, exceptée au Nord (secteur de Gennevilliers, Plaine de France). L'Ouest de l'Ile de France concentre de nombreux sites de production (vallée de la Seine, secteur du Mantois, secteur de Saint Quentin en Yvelines, Velizy...). Le Nord (Cergy, Roissy) et le Sud de l'agglomération accueillent également des sites de production, mais les logiques d'implantation sont assez variées et diffuses. L'Est de la région est moins industrialisé.

7.1.4. Logistique de cœur de ville

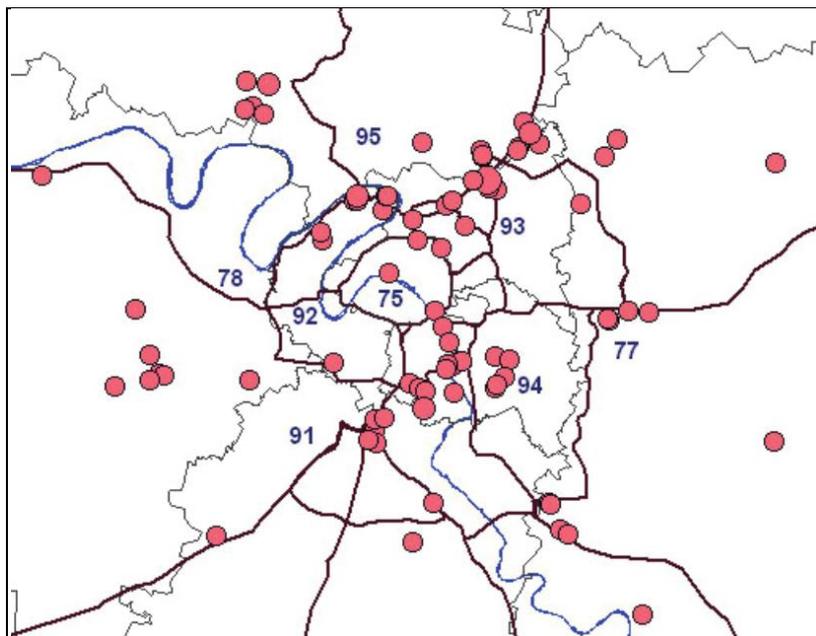
La logistique de cœur de ville est liée aux organisations de logistiques industrielles, mais également à la consommation et à la démographie. L'enjeu est double :

- Optimiser les flux et réduire les coûts de transports grâce à des lieux de massifications optimaux. Dans ces lieux de massification le stockage est faible (voire aucun stockage), les marchandises transitent et les flux sont donc très intenses.
- Optimiser les coûts du transport des derniers kilomètres, qui sont très élevés. La logique d'implantation des surfaces logistiques du cœur de ville est donc la proximité du marché et du destinataire final.

La logique d'implantation des activités de cœur de ville est proche du marché : logique A86, surtout pour les messagers, voire logique périphérique pour la logistique urbaine et les petites surfaces de gestion logistique du cœur de ville (ex : Pantin Citrail). Parfois, pour des sites très petits, l'implantation peut être dans Paris.

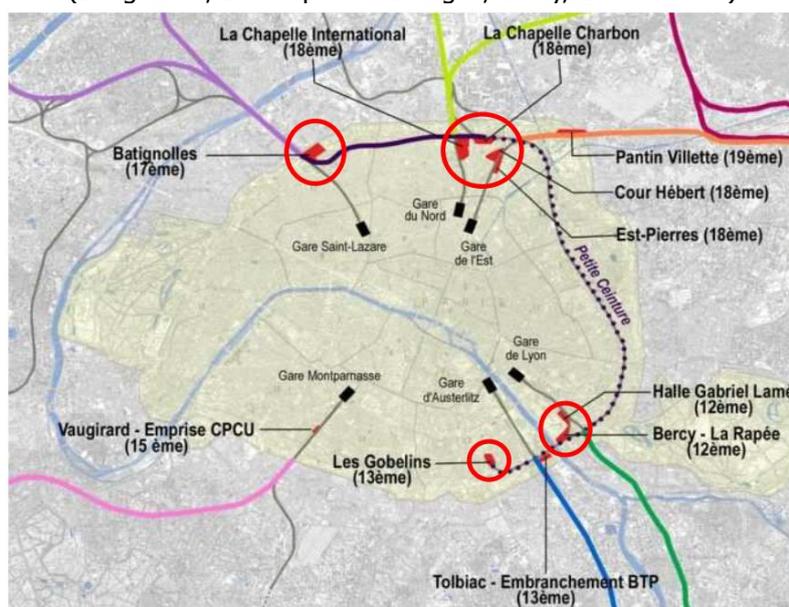
La tendance immobilière est au développement de nouveaux produits immobiliers pour une meilleure intégration dans un tissu urbain dense, comme par exemple les hôtels logistiques. Ces nouveaux produits sont de petites surfaces (de quelques centaines à plusieurs milliers de m²), modulables, où le transit des marchandises est privilégié par rapport au stock. Un enjeu de ces nouveaux produits est également d'optimiser l'impact environnemental du bâtiment et du transport : la multimodalité est favorisée. Dans ce cas, la surface logistique de cœur de ville peut être reliée à un entrepôt de logistique de grande distribution situé en périphérie de l'agglomération (exemple de l'entrepôt Monoprix de Bercy pour la logistique de cœur de ville relié par voie ferroviaire à un entrepôt de grande distribution situé à Combs la Ville). Cette articulation entre des plateformes de massification des approvisionnements, un système multimodal utilisant le fer ou la voie d'eau afin de minimiser les transports vers le cœur de Paris et un site logistique d'éclatement et de diffusion des marchandises situées le plus en aval possible est une tendance de développement de la logistique de cœur de ville.

Localisation des plateformes messagerie dans l'agglomération parisienne en 2008



Source : INRETS 2008-2009

Les zones logistiques ferroviaires dans Paris : 4 sites principaux (Batignolles, La Chapelle - Evangile, Bercy, Les Gobelins)



Source : Ville de Paris

7.1.5. Logistique des services

Cette fonction logistique est très importante en Ile de France, qui est une métropole de services d'envergure mondiale. Le Service Après-Vente (SAV) domine ce segment logistique. Les organisations de « reverse-logistic » sont très liées aux produits très variés. On retrouve deux types de service en Ile de France :

- Services aux entreprises, très lié au tissu économique. Les produits concernés sont les machines et systèmes informatiques, les équipements divers et variés, les véhicules, les systèmes industriels, la bureautique et l'informatique... ;
- Services aux particuliers, très lié à la démographie. Les produits concernés sont l'électroménager, l'informatique, les véhicules ...

Les acteurs sont diversifiés : la logistique des services peut concerner de très grands groupes (FNAC, DARTY...) et également concerner des petites entreprises sur des marchés de niches. La caractéristique commune de ces entreprises variées est la nécessité d'être proche des lieux où le marché s'exprime et des lieux de vente.

Les sites logistiques de services sont multiformes et multifonctions : certains sites peuvent associer dans le même bâti la fonction commerciale, la fonction technique (réparation sur site) et la fonction logistique. La fonction commerciale associée est souvent le commerce de gros. Les bâtiments peuvent parfois accueillir du public (et donc être concerné par la réglementation ERP plutôt que par la réglementation ICPE).

Les sites logistiques de services se situent à proximité du cœur de l'agglomération, très souvent la logique d'implantation se situe entre les espaces A 86 et Périphérique. Le secteur de Massy, au Sud de l'agglomération et bien desservi, regroupe de nombreux acteurs de la logistique des services. Les secteurs aéroportuaires d'Orly et de Roissy concentrent également des activités logistiques de services (sans lien avec les aéroports).

Les surfaces sont très variables mais sont denses en emplois : exemple du bâtiment FNAC de 50 000 m² pour 1 000 emplois.

D'autres logistiques de services que le SAV répondent à des logiques particulières : logistique hospitalière, logistique des administrations,... Les frontières entre familles logistiques sont également parfois perméables.

7.2. Scénario 1 « Fil de l'eau »

Le scénario du « fil de l'eau » est construit à partir de plusieurs données directement liées à notre démarche d'étude :

- Les entretiens menés auprès de différents professionnels ;
- Les 10 monographies réalisées ;
- Les données quantitatives collectées ;
- L'approche immobilière et de valorisation développée ci-dessus.

Ces différentes sources nous permettent d'établir un scénario prospectif dit « au fil de l'eau » qui est le scénario de l'évolution attendue en matière de logistique si aucune évolution notable du contexte politique, juridique et financier n'est envisagée.

Autrement dit ce scénario 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 s'articule autour du découpage de l'évolution de la fonction logistique en cinq catégories que l'on analyse au regard de la carte de densité de population de la région Ile de France. Ce découpage nous permet de distinguer quatre secteurs distincts :

- Secteur très dense (périphérique) ;
- Secteur dense (A86) ;

- Secteur moyennement dense (francilienne et axes autoroutiers liés en grande couronne) ;
- Secteur peu dense (au-delà francilienne et axes autoroutiers liés).

Le scénario du fil de l'eau peut se caractériser par deux grandes tendances en partie liées :

- La poursuite du développement de grands entrepôts de classe A autour de la francilienne ;
- La disparition importante de l'immobilier lié à la fonction logistique en zone dense.

Un développement régulier de grandes d'entrepôts de classe A autour de la francilienne en partie au sein de plateformes logistique.

Dans ce scénario « au fil de l'eau » la grande logistique internationale et la grande logistique régionale vont se développer au gré des opportunités foncières autour de la francilienne au sein de plateformes logistiques comprenant de très grands entrepôts de classe A (jusqu'à 60 000 m² et plus).

Nous avons déjà souligné que le marché des grands entrepôts de classe A est un marché mature qui va continuer à se développer fortement dans les 15 ans à venir (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 (les surfaces logistiques par habitant sont deux fois plus élevées aux Etats Unis qu'en France).

Dans cette optique, le document d'orientations stratégiques pour le fret élaboré par la DRIEA chiffre à 580 000 m² SHON 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 Ile-de-France de 25 % en 15 ans (cf modèle ci-après), encore bien loin des ratios américains.

En retenant l'hypothèse où 50 % de cet accroissement viendrait en substitution aux entrepôts classe B et C et 50 % en développement net, l'application du modèle présenté ci-après aboutit pour ce scénario à l'accroissement de la surface d'entrepôts classe A de 116 % entre 2012 et 2027 (elle passerait de 7,5 millions de m² à 16,2 millions, donc une augmentation annuelle de 580 000 m²), et la diminution consécutive de 29 % des entrepôts classe B et C (qui passeraient d'un peu plus de 12,6 millions de m² à presque 9 millions, soit une baisse annuelle moyenne de 243 000 m²).

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 plateformes logistiques (restaurant d'entreprises, services mutualisés, navettes pour desservir les gares...).

Les grands entrepôts de classe A contribuent à une réorientation de l'utilisation des entrepôts de classe B au profit d'entreprises qui quittent la zone dense ou au profit de « petits stockages » liés aux entreprises.

On peut observer actuellement de la vacance dans certains entrepôts de classe A par effet de concurrence sur les caractéristiques techniques ou de surfaces offertes. Cette vacance amène également une baisse sensible des prix à la location constatée dans certaines grandes zones logistiques d'entrepôts de classe A moins attractives (Sénart, Marne la Vallée). Ce phénomène ne devrait cependant pas perdurer.

La logique d'implantation des grands entrepôts et des grandes plateformes 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 aujourd'hui fortement impactées par les couts croissants du foncier et les politiques publiques menées.

Les grandes opérations d'aménagement privilégient le logement, les bureaux et l'espace public et ne laissent que peu de place aux fonctions logistiques. 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 plateformes 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 très marginaux au regard du développement continu des très grands entrepôts de classe A situés dans le secteur de la francilienne.

La recherche d'une plus grande proximité de la zone dense qui constitue le bassin de consommation de l'Ile de France et la demande importante concernant notamment le segment de la logistique de service en plein développement (e-commerce, SAV ...) peut cependant conduire à moyen ou long terme au développement de nouveaux produits logistiques dont le modèle économique serait rendu possible par des loyers en forte hausse.

Mais, aujourd'hui 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 accélère la désindustrialisation de l'île de France. Le secteur industrielle en Ile de France a besoin de bénéficier d'une logistique adaptée et performante. De ce point de vue, toute réflexion d'ensemble portant sur le secteur industriel d'Ile de France devra pour être complète et efficace intégrer la problématique d'implantation de la logistique industrielle.

7.3. 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 Ile 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. Ces leviers d'actions peuvent être utilisés par les différentes composantes de la puissance publique en région Ile de France : Etat, Conseil Régional, Conseils généraux, Communautés d'agglomération et villes.

Le scénario 2 s'articule principalement sur deux grandes orientations en matière d'infléchissement des tendances d'évolution des implantations logistiques en Ile de France :

- Une intervention au profit de la préservation de zones de logistiques en secteur très dense et dense (à l'intérieur de l'A86) au profit majoritairement de la logistique des services, de la logistique de distribution urbaine et de la logistique industrielle. Concernant la logistique industrielle il s'agit de conforter une logique plus générale de maintien du secteur industriel en Ile de France.

- Une maîtrise du développement des grands sites de logistique d'entrepôts de classe A autour de la francilienne (limiter la consommation de foncier et le mitage urbain).

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

Il s'agit de proposer des leviers permettant de conforter et de renouveler les sites de logistique existants. Ce scénario doit également favoriser le développement de nouvelles implantations logistiques à l'intérieur de l'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. Ce modèle de ville mixte s'appuie ainsi sur la synergie des fonctions urbaines au profit du secteur industriel.

La maîtrise du développement des grandes plateformes d'entrepôts de classe A autour de la francilienne

Le scénario 2 propose une intervention de la puissance publique pour préserver la fonction logistique urbaine à l'intérieur de la zone dense de la région Ile de France. Il propose également de réguler le développement des grands secteurs d'entrepôts de classe A autour de la francilienne.

Le marché des grands entrepôts de classe A, comme on a pu le présenter dans le scénario 1, est un marché mature qui va continuer à se développer tant une demande importante existe aujourd'hui pour les entrepôts de classe A, notamment de très grande taille.

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 (passant de 12,6 millions de m² à plus de 10,3 millions, soit une diminution de 18 % en 15 ans et de 152 000 m² en moyenne par an contre 243 000 m² dans le scénario au fil de l'eau, soit 91 000 m² 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 m² de surfaces classe B et C supplémentaires maintenus dans leur fonction principale d'entreposage se traduira 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 m² en 2027 contre 7,5 millions en 2012, 645 000 m² de moins que le scénario fil de l'eau), soit en moyenne 537 000 m² par an.

Il s'agit en l'occurrence de favoriser le renforcement des plateformes logistique déjà existantes avant l'urbanisation de nouveaux sites logistiques et ainsi de lutter contre le mitage.

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) de la consommation foncière annuelle nécessaire au développement de l'offre d'entrepôts en classe A dans les quinze prochaines années :

- Consommation foncière annuelle dans le cadre du scénario fil de l'eau
 - 580 000 m² 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
 - 537 000 m² shon « plateformisés » = 143 hectares de terrain (107 ha d'emprises privées avec un COS de 0,50 + économie emprises publiques de 50 %)

On peut avantageusement accompagner dans ces grandes plateformes logistiques la recherche d'une certaine qualité environnementale (maîtrise de l'énergie, smart-grids, développement du photovoltaïque, biodiversité...). Un label à l'image des labels existants pour les éco-quartiers pourrait être promu pour inciter à la prise en compte de principes environnementaux dans l'aménagement des grandes plateformes logistiques modernes.

Le scénario 2 privilégie principalement six grands leviers que l'on peut utiliser de manière plus ou moins importante ou « vigoureuse » :

1- Une évolution réglementaire principalement autour du règlement IPCE qui est identifié par les acteurs de la logistique comme un frein important au renouvellement et au développement des entrepôts de logistique à l'intérieur de l'A86. Une évolution réglementaire (urbanisme, environnement, sécurité ...) doit permettre l'insertion urbaine des bâtiments logistiques notamment par des opérations de démolition- reconstruction.

Concernant la modification du règlement ICPE il est nécessaire, de notre point de vue, de mener un travail précis avec les différentes partie- prenantes principalement pour ce qui concerne les questions de sécurité. Il nous paraît cependant possible, sans prendre de risque en matière de sécurité, de travailler à une modification de la réglementation au profit notamment d'une logistique urbaine qui n'a pas les mêmes fonctionnements notamment en matière de stockage. La réflexion devra bien évidemment tenir compte des produits concernés.

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.

2- Une révision de la fiscalité appliquée aux entrepôts logistiques en zone très dense et dense (A86)

3- Une intervention foncière qui pourrait s'appuyer sur l'EPFIF avec par exemple la création d'un fond dédié d'acquisition au profit de la logistique (acquisition du foncier, dépollution, remembrement...)

4- 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 par ailleurs sur ces nouveaux produits immobiliers (notamment messagerie urbaine mutualisée sur trois niveaux et 10 000 m² SHON) 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. De ce fait, les opérations privées envisagées aujourd'hui par certains investisseurs s'appuient sur un transfert de la rentabilité de ces produits vers des réalisations les associant à d'importants programmes de bureaux, commerces, logements. 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.

5- 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.

6- Le développement de réglementations contraignantes (Eco- taxes, interdiction de circulation des véhicules poids lourds dans certaines aires urbaines ...)

Différentes mesures peuvent également avoir des répercussions directes sur le développement de la logistique urbaine en contraignant le fonctionnement actuel :

- Coût et fiscalité alourdis sur l'énergie fossile
- Règlements en matière de transport de fret
- Exigence environnementale du distributeur et du client
- Utilisation de véhicules verts : véhicule électrique sans CO2 (sans bruit sans odeur)
- Labels environnementaux

7.4. Modélisation des scénarios

7.4.1. Approche méthodologique pour une modélisation

Il s'agit de construire et alimenter un outil d'analyse et de projection des surfaces logistiques franciliennes, et leur évolution par zones.

1. 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 a priori ou qui résultent de l'étude en cours
2. 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
3. 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.

Cet outil doit être d'un maniement ergonomique, sa logique doit en être documentée et étayée par des observations vérifiables. Les projections sont adossées à des paramètres disponibles, mesurables dans le temps et si possible en recherchant les causalités effectives directes.

Il doit être évolutif et, sans que son usage soit nécessairement pressenti comme très développé, se doit d'être "scalable", c'est-à-dire avoir des fonctionnalités qui résistent à une extension de son usage et de l'accroissement des données.

La méthodologie de construction du modèle est explicitée en annexe du présent rapport.

7.4.2. Les paramètres de modélisation

Le modèle proposé prend en compte :

- La catégorie d'immobilier logistique, notamment à partir de paramètres permettant d'en tracer les caractéristiques techniques, la conformité aux besoins logistiques, les caractéristiques financières et l'usage actuel éventuellement au regard d'usages précédents :
 - Type : A, B, C avec ou non ICPE
 - Surfaces : avec des seuils à 10 000 m² et 5 000 m²
 - Etat général : âge, restructuration récente ou pas, ...
- La localisation : avec la prise en compte de la spécificité du territoire francilien, qui combine des infrastructures périphériques de desserte centre/périphérie, grande périphérie et intercity

avec la A86 et la francilienne, et un système territorial avec des densités de population très décroissantes du centre vers la grande périphérie. Cette spécificité agglomère différents facteurs qui de ce fait se retrouvent dans le seul paramètre de localisation :

- La densité et l'hinterland desservis
- La densité et la valeur foncière, donc les facteurs de spéculation ou de coûts d'implantations
- Les infrastructures et les facilités d'accès, de desserte

Le croisement de ces facteurs aboutit à définir 27 catégories différentes dont les surfaces totales peuvent être approchées (base Sitadel, avec corrections notamment prenant en compte la surévaluation de surfaces transformées et comptabilisées indument en logistique dans les catégories B et C, et de surfaces non comptabilisées en catégorie A).

7.4.3. La mécanique du modèle

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 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 m² 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 $580\,000/2 = 290\,000$ m² 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

Le modèle n'incorpore pas à ce stade une possible variation du chiffre global dans le temps (construction intrinsèque classe A + changement d'usage classe B et C vers classe A) qui pourrait être éventuellement corrélée à des données macro-économiques (comme par exemple une évolution du PIB Ile-de-France).

La mécanique d'évolution est ensuite accordée à chaque scénario selon la description ci-après.

- **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 m².

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 »**

Les scénarios projetés font différer les coefficients relatifs de renouvellement par catégorie, en essayant d'inférer les conséquences du scénario sur la nature de l'exploitation des catégories et le jeu supposé des acteurs, investisseurs et entreprises. 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'offrir une rentabilité 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.

Le modèle prend donc en compte l'hypothèse que la moitié de ce différentiel entre [M2 changement d'usage classe B et C] pour le scénario 1 et pour le scénario 2 est déduit des surfaces de classe A annuellement construites.

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

1. une « économie » de changement d'usage des classes B et C cumulée sur 15 ans de 1 359 000 m² - à rapporter à un stock à 15 ans en classe B et C qui serait de 10 338 000 M2 en scénario 2, soit 13%
2. et une « économie » de construction de bâtiments de classe A de 645 000 M2 – à rapporter à un stock de classe A qui serait de 15 555 000 m² 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.

Hypothèses de modélisation du scénario 1 « Fil de l'eau »

Page suivante : Modélisation du Scénario 1 « Fil de l'eau » (surfaces en milliers de m²)

Catégorie					Localisation	Surface (milliers de m ² SHON)			Coefficient de changement d'usage			
N°	Type bâtiment classe	Superficie SHON m2	Adaptation	ICPE		Extraction Grecam/ Sitadel	corrigée		scénario 1 "fil de l'eau"			
									absolu	relatif		
1	A	> 10 000	récent		A86< < Francilienne		3 400	3 900		0	0,00	
2	A	> 10 000	seconde main		A86< < Francilienne		3 600	3 600		0	0,00	
Total A							7 500					
3	B	<5 000	état usage		> Francilienne		200	200		9	37,90	
4	B	5000< < 10 000	état usage		> Francilienne		200	120		9	37,90	
5	B	> 10 000	état usage		> Francilienne	ns						
6	B	<5 000	état usage		A86< < Francilienne		400	400		9	37,90	
1	B	5000< < 10 000	état usage		A86< < Francilienne		500	300		9	37,90	
8	B	> 10 000	état usage		A86< < Francilienne		1 000	600		9	37,90	
9	B	<5 000	état usage		< A86		900	900		5	21,06	
10	B	5000< < 10 000	état usage		< A86		1 000	600		7	29,48	
11	B	> 10 000	état usage		< A86		700	420		7	29,48	
Total B Etat d'usage							3 540					
12	B	<5 000	restructuré	1	A86< < Francilienne		200	200		3	12,63	
13	B	5000< < 10 000	restructuré	1	A86< < Francilienne		500	450		3	12,63	
14	B	> 10 000	restructuré	1	A86< < Francilienne		2 600	2 340		3	12,63	
15	B	<5 000	restructuré	1	< A86		300	255		5	21,06	
16	B	5000< < 10 000	restructuré	1	< A86		900	765		5	21,06	
17	B	> 10 000	restructuré	1	< A86		2 700	2 295		5	21,06	
Total B Restructuré							6 305					
18	B	toutes surfaces	seconde main	1	> Francilienne	ns						
19	B	<5 000	seconde main	1	A86< < Francilienne		100	100		5	21,06	
20	B	5000< < 10 000	seconde main	1	A86< < Francilienne		400	320		5	21,06	
21	B	> 10 000	seconde main	1	A86< < Francilienne		2 600	1 560		5	21,06	
Total B Seconde Main							1 980					
22	C	<5 000	état usage		> Francilienne		100	100		9	37,90	
23	C	5000< < 10 000	état usage		> Francilienne		100	60		9	37,90	
24	C	> 10 000	état usage		> Francilienne	ns						
25	C	<5 000	état usage		A86< < Francilienne		400	400		9	37,90	
26	C	5000< < 10 000	état usage		A86< < Francilienne		400	240		9	37,90	
27	C	> 10 000	état usage		A86< < Francilienne	ns						
Total C							800					
TOTAL							23 200	20 125	20 125	68 865	290 000	

Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA

N° Catégorie entrepôts	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	3 900	4 202	4 503	4 805	5 106	5 408	5 710	6 011	6 313	6 614	6 916	7 218	7 519	7 821	8 122	8 424
2	3 600	3 878	4 157	4 435	4 714	4 992	5 270	5 549	5 827	6 106	6 384	6 662	6 941	7 219	7 498	7 776
Total A	7 500	8 080	8 660	9 240	9 820	10 400	10 980	11 560	12 140	12 720	13 300	13 880	14 460	15 040	15 620	16 200
3	200	192	185	178	171	165	159	153	147	141	136	131	126	121	116	112
4	120	115	111	107	103	99	95	92	88	85	82	78	75	73	70	67
5																
6	400	385	370	356	343	330	317	305	294	283	272	262	252	242	233	224
1	300	289	278	267	257	247	238	229	220	212	204	196	189	182	175	168
8	600	577	555	534	514	495	476	458	440	424	408	392	377	363	349	336
9	900	881	862	844	827	809	792	775	759	743	727	712	697	682	668	654
10	600	582	565	548	532	517	501	487	472	458	445	432	419	407	395	383
11	420	408	396	384	373	362	351	341	331	321	311	302	293	285	276	268
Total B Etat d'usage	3 540	3 430	3 323	3 219	3 120	3 023	2 929	2 839	2 751	2 667	2 585	2 505	2 428	2 354	2 282	2 213
12	200	197	195	193	190	188	185	183	181	178	176	174	172	170	167	165
13	450	444	439	433	428	422	417	412	406	401	396	391	386	381	377	372
14	2 340	2 310	2 281	2 252	2 224	2 196	2 168	2 141	2 114	2 087	2 061	2 035	2 009	1 984	1 958	1 934
15	255	250	244	239	234	229	224	220	215	211	206	202	198	193	189	185
16	765	749	733	718	703	688	673	659	645	632	618	605	593	580	568	556
17	2 295	2 247	2 199	2 153	2 108	2 063	2 020	1 977	1 936	1 895	1 855	1 816	1 778	1 740	1 704	1 668
Total B Restructuré	6 305	6 197	6 092	5 988	5 886	5 786	5 688	5 592	5 497	5 404	5 313	5 223	5 135	5 048	4 963	4 880
18																
19	100	98	96	94	92	90	88	86	84	83	81	79	77	76	74	73
20	320	313	307	300	294	288	282	276	270	264	259	253	248	243	238	233
21	1 560	1 527	1 495	1 464	1 433	1 403	1 373	1 344	1 316	1 288	1 261	1 234	1 208	1 183	1 158	1 134
Total B Seconde Main	1 980	1 938	1 897	1 858	1 818	1 780	1 743	1 706	1 670	1 635	1 600	1 567	1 534	1 501	1 470	1 439
22	100	96	93	89	86	82	79	76	73	71	68	65	63	61	58	56
23	60	58	56	53	51	49	48	46	44	42	41	39	38	36	35	34
24																
25	400	385	370	356	343	330	317	305	294	283	272	262	252	242	233	224
26	240	231	222	214	206	198	190	183	176	170	163	157	151	145	140	134
27																
Total C	800	770	741	712	685	659	634	610	587	565	544	523	503	484	466	448

Scénario 1 - Stock																
classe A	7 500	8 080	8 660	9 240	9 820	10 400	10 980	11 560	12 140	12 720	13 300	13 880	14 460	15 040	15 620	16 200
classe B & C	12 625	12 335	12 053	11 778	11 510	11 249	10 994	10 747	10 505	10 270	10 041	9 818	9 600	9 388	9 181	8 980
total	20 125	20 415	20 713	21 018	21 330	21 649	21 974	22 307	22 645	22 990	23 341	23 698	24 060	24 428	24 801	25 180

Scénario 1 - Flux																
total (classe A)		580	580	580	580	580	580	580	580	580	580	580	580	580	580	580
classe A sans remplacement		290	298	305	312	319	326	332	339	345	351	357	362	368	373	378
changement d'usage classe B & C		290	282	275	268	261	254	248	241	235	229	223	218	212	207	202

Hypothèses de modélisation du scénario 2 « Intervention de la puissance publique »

Page suivante : Modélisation du Scénario 2 « Intervention de la puissance publique » (surfaces en milliers de m²)

Catégorie				Localisation	Surface (milliers de m ² SHON)			Coefficient de changement d'usage			
N°	Type bâtiment classe	Superficie SHON m2	Adaptation	ICPE		Extraction Grecam/Sitadel	corrigée	scénario 2 "Intervention publique ciblée"			
								absolu	relatif		
1	A	> 10 000	récent		A86 < Francilienne		3 400	3 900	0	0,00	
2	A	> 10 000	seconde main		A86 < Francilienne		3 600	3 600	0	0,00	
Total A								7 500			
3	B	<5 000	état usage		> Francilienne		200	200	9	37,90	
4	B	5000 < 10 000	état usage		> Francilienne		200	120	9	37,90	
5	B	> 10 000	état usage		> Francilienne	ns					
6	B	<5 000	état usage		A86 < Francilienne		400	400	7	29,48	
1	B	5000 < 10 000	état usage		A86 < Francilienne		500	300	7	29,48	
8	B	> 10 000	état usage		A86 < Francilienne		1 000	600	7	29,48	
9	B	<5 000	état usage		< A86		900	900	2	8,42	
10	B	5000 < 10 000	état usage		< A86		1 000	600	2	8,42	
11	B	> 10 000	état usage		< A86		700	420	2	8,42	
Total B Etat d'usage								3 540			
12	B	<5 000	restructuré	1	A86 < Francilienne		200	200	2	8,42	
13	B	5000 < 10 000	restructuré	1	A86 < Francilienne		500	450	2	8,42	
14	B	> 10 000	restructuré	1	A86 < Francilienne		2 600	2 340	2	8,42	
15	B	<5 000	restructuré	1	< A86		300	255	2	8,42	
16	B	5000 < 10 000	restructuré	1	< A86		900	765	2	8,42	
17	B	> 10 000	restructuré	1	< A86		2 700	2 295	2	8,42	
Total B Restructuré								6 305			
18	B	toutes surfaces	seconde main	1	> Francilienne	ns					
19	B	<5 000	seconde main	1	A86 < Francilienne		100	100	3	12,63	
20	B	5000 < 10 000	seconde main	1	A86 < Francilienne		400	320	3	12,63	
21	B	> 10 000	seconde main	1	A86 < Francilienne		2 600	1 560	3	12,63	
Total B Seconde Main								1 980			
22	C	<5 000	état usage		> Francilienne		100	100	9	37,90	
23	C	5000 < 10 000	état usage		> Francilienne		100	60	9	37,90	
24	C	> 10 000	état usage		> Francilienne	ns					
25	C	<5 000	état usage		A86 < Francilienne		400	400	9	37,90	
26	C	5000 < 10 000	état usage		A86 < Francilienne		400	240	9	37,90	
27	C	> 10 000	état usage		A86 < Francilienne	ns					
Total C								800			
TOTAL							23 200	20 125	20 125	41 570	175 057

Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA

N° Catégorie entrepôts	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	3 900	4 202	4 473	4 746	5 020	5 294	5 570	5 847	6 124	6 402	6 682	6 961	7 242	7 524	7 806	8 089
2	3 600	3 878	4 129	4 381	4 634	4 887	5 142	5 397	5 653	5 910	6 168	6 426	6 685	6 945	7 205	7 466
Total A	7 500	8 080	8 603	9 127	9 653	10 182	10 712	11 244	11 777	12 312	12 849	13 387	13 927	14 468	15 011	15 555
3	200	192	185	178	171	165	159	153	147	141	136	131	126	121	116	112
4	120	115	111	107	103	99	95	92	88	85	82	78	75	73	70	67
5																
6	400	388	377	366	355	344	334	324	315	306	297	288	279	271	263	255
1	300	291	283	274	266	258	251	243	236	229	222	216	210	203	197	192
8	600	582	565	548	532	517	501	487	472	458	445	432	419	407	395	383
9	900	892	885	877	870	863	855	848	841	834	827	820	813	806	799	793
10	600	595	590	585	580	575	570	566	561	556	551	547	542	538	533	529
11	420	416	413	409	406	403	399	396	393	389	386	383	379	376	373	370
Total B Etat d'usage	3 540	3 473	3 408	3 345	3 284	3 224	3 165	3 108	3 053	2 998	2 946	2 894	2 844	2 795	2 747	2 700
12	200	198	197	195	193	192	190	189	187	185	184	182	181	179	178	176
13	450	446	442	439	435	431	428	424	421	417	414	410	407	403	400	396
14	2 340	2 320	2 301	2 281	2 262	2 243	2 224	2 205	2 187	2 168	2 150	2 132	2 114	2 096	2 079	2 061
15	255	253	251	249	247	244	242	240	238	236	234	232	230	228	227	225
16	765	759	752	746	740	733	727	721	715	709	703	697	691	685	680	674
17	2 295	2 276	2 257	2 237	2 219	2 200	2 181	2 163	2 145	2 127	2 109	2 091	2 073	2 056	2 039	2 022
Total B Restructuré	6 305	6 252	6 199	6 147	6 095	6 044	5 993	5 943	5 892	5 843	5 794	5 745	5 696	5 648	5 601	5 554
18																
19	100	99	97	96	95	94	93	91	90	89	88	87	86	85	84	83
20	320	316	312	308	304	300	296	293	289	285	282	278	275	271	268	264
21	1 560	1 540	1 521	1 502	1 483	1 464	1 445	1 427	1 409	1 391	1 374	1 356	1 339	1 322	1 306	1 289
Total B Seconde Main	1 980	1 955	1 930	1 906	1 882	1 858	1 835	1 811	1 789	1 766	1 744	1 722	1 700	1 678	1 657	1 636
22	100	96	93	89	86	82	79	76	73	71	68	65	63	61	58	56
23	60	58	56	53	51	49	48	46	44	42	41	39	38	36	35	34
24																
25	400	385	370	356	343	330	317	305	294	283	272	262	252	242	233	224
26	240	231	222	214	206	198	190	183	176	170	163	157	151	145	140	134
27																
Total C	800	770	741	712	685	659	634	610	587	565	544	523	503	484	466	448
Scénario 2 - Stock																
classe A	7 500	8 080	8 603	9 127	9 653	10 182	10 712	11 244	11 777	12 312	12 849	13 387	13 927	14 468	15 011	15 555
classe B & C	12 625	12 450	12 279	12 111	11 946	11 785	11 627	11 473	11 321	11 172	11 026	10 883	10 743	10 606	10 471	10 338
Total	20 125	20 530	20 881	21 238	21 600	21 967	22 339	22 716	23 098	23 485	23 876	24 271	24 670	25 074	25 482	25 894
Scénario 2 - Flux																
total (classe A)		580	523	525	526	528	530	532	534	535	537	538	540	541	543	544
classe A sans remplacement		290	351	357	362	367	372	377	382	387	391	395	400	404	408	412
Changement d'usage classe B & C		175	171	168	164	161	158	155	152	149	146	143	140	138	135	132

Différentiel de changement d'usage des entrepôts entre les scénarios (surfaces en milliers de m²)

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

Changement d'usage Scénario1 classe B & C		290	282	275	268	261	254	248	241	235	229	223	218	212	207	202
--	--	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Différentiel S2-S1 classe B & C		-115	-111	-107	-103	-100	-96	-93	-90	-86	-83	-80	-77	-75	-72	-69
<i>Différentiel cumulé</i>		-115	-226	-333	-437	-536	-633	-726	-815	-902	-985	-1 066	-1 143	-1 218	-1 290	-1 359

Différentiel S2-S1 classe A		0	-57	-55	-54	-52	-50	-48	-46	-45	-43	-42	-40	-39	-37	-36
<i>Différentiel cumulé</i>		0	-57	-113	-167	-218	-268	-316	-363	-408	-451	-493	-533	-572	-609	-645

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, des aspects financiers de remises aux normes 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 nécessaire implication des autorités publiques dans une stratégie de densification et d'optimisation des sites et des pratiques logistiques en Ile 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'Etat, 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 positionné 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.

ANNEXES

- ❖ Liste des communes par secteurs logistiques franciliens
- ❖ Fiche technique entrepôts Darty Mitry-Mory Compans
- ❖ Fiche technique entrepôt Prologis, Parc de la Feuchère Mitry-Compans
 - ❖ Fiche technique bâtiment Pantin Logistique Citrail
 - ❖ Monographie : Les Docks de Saint Ouen
 - ❖ Monographie : Vitry-sur-Seine les Ardoines
 - ❖ Monographie : Sénia
 - ❖ Monographie : Garonor
 - ❖ Monographie : Paris Nord 2
 - ❖ Monographie : La Vigne aux Loups
 - ❖ Monographie : Sénart
 - ❖ Méthodologie pour une modélisation

Annexe 1 : Liste des communes par secteurs logistiques franciliens

(En rouge : commune ayant autorisé moins de 4 000 m² de surfaces d'entreposage entre 1995 et 2010

En vert : commune incluse dans le nouveau périmètre du secteur géographique).

Seine Amont Nord Essonne	ALFORTVILLE	CRETEIL	ORLY	SAVIGNY-SUR-ORGE	VILLENEUVE-SAINT-GEORGES
	CHOISY-LE-ROI	MORANGIS	SAULX-LES-CHARTREUX	VILLENEUVE-LE-ROI	BALLAINVILLIERS
	CHAMPLAN	LIMEIL-BREVANNES	PARIS 13E ARRONDISSEMENT	VALENTON	CHAMPIGNY SUR MARNE
	CHARENTON-LE-PONT	LONGJUMEAU	PARIS 14E ARRONDISSEMENT	VILLEBON-SUR-YVETTE	CHENNEVIERES SUR MARNE
	CHEVILLY-LARUE	MAISONS-ALFORT	RUNGIS	VILLEJUIF	SUCY EN BRIE
	CHILLY-MAZARIN	MASSY	SAINT-AURICE	VILLEJUST	VILLE DU BOIS
	ANTONY	FRESNES	PALaiseAU	THIAIS	VITRY-SUR-SEINE
	BONNEUIL-SUR-MARNE	IVRY-SUR-SEINE	PARAY-VIEILLE-POSTE	ULIS	WISSOUS
Plaine de France - Gennevilliers	ARGENTEUIL	COLOMBES	NOISY-LE-SEC	STAINS	
	ASNIERES-SUR-SEINE	COURNEUVE	PANTIN	VILLENEUVE-LA-GARENNE	
	AUBERVILLIERS	DRANCY	PARIS 17E ARRONDISSEMENT	VILLETANEUSE	
	AULNAY-SOUS-BOIS	DUGNY	PARIS 18E ARRONDISSEMENT		
	BEZONS	EPINAY-SUR-SEINE	PARIS 19E ARRONDISSEMENT		
	BLANC-MESNIL	GENNEVILLIERS	PIERREFITTE-SUR-SEINE		
	BOBIGNY	ILE-SAINT-DENIS	SAINT-DENIS		
	BOURGET	NANTERRE	SAINT-OUEN		
Sénart - Centre Essonne	BONDOUFLE	GRIGNY	PLESSIS-PATE	SAINTRY-SUR-SEINE	SAINT FARGEAU PONTIERRY
	BRETIGNY-SUR-ORGE	LEUVILLE-SUR-ORGE	REAU	SAVIGNY-LE-TEMPLE	
	BRIE-COMTE-ROBERT	LIEUSAIN	RIS-ORANGIS	TIGERY	
	COMBS-LA-VILLE	LISSES	SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS	VILLABE	
	CORBEIL-ESSONNES	MOISSY-CRAMAYEL	SAINTE-GERMAIN-LES-ARPAJON	VIRY-CHATILLON	
	COURCOURONNES	MORSANG-SUR-ORGE	SAINTE-GERMAIN-LES-CORBEIL	COUDRAY - MONTCEAU	
	EVRY	MORSANG-SUR-SEINE	SAINTE-MICHEL-SUR-ORGE	MAROLLES EN HUREPOIX	
	FLEURY-MEROGIS	ORMOY	SAINTE-PIERRE-DU-PERRAY	VERT SAINT DENIS	

Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA

Roissy	COMPANS	OTHIS	BONNEUIL-EN-FRANCE	MARLY-LA-VILLE	VILLERON
	DAMMARTIN-EN-GOELE	ROUVRES	CHENNEVIERES-LES-LOUVRES	ROISSY-EN-FRANCE	VILLIERS-LE-BEL
	MAUREGARD	VILLENEUVE-SOUS-DAMMARTIN	EPIAIS-LES-LOUVRES	SAINT-WITZ	THIEUX
	MESNIL-AMELOT	VILLEPARISIS	FOSES	SARCELLES	CLAYE SOUILLIS
	MITRY-MORY	SEVRAN	GARGES-LES-GONESSE	SURVILLIERS	
	MOUSSY-LE-NEUF	TREMBLAY-EN-FRANCE	GONESSE	THILLAY	
	MOUSSY-LE-VIEUX	VILLEPINTE	GOUSSAINVILLE	VAUDHERLAND	
	NANTOUILLET	ARNOUVILLE-LES-GONESSE	LOUVRES	VEMARS	
Marne la Vallée	BUSSY-SAINT-GEORGES	EMERAINVILLE	NOISIEL		
	BUSSY-SAINT-MARTIN	FERRIERES-EN-BRIE	PONTAULT-COMBAULT		
	CHAMPS-SUR-MARNE	GOUVERNES	ROISSY-EN-BRIE		
	CHANTELOUP-EN-BRIE	GUERMANTES	SAINT-THIBAUT-DES-VIGNES		
	CHELLES	JOSSIGNY	TORCY		
	CHESSY	LAGNY-SUR-MARNE	VAIRES-SUR-MARNE		
	COLLEGIEN	LOGNES			
	CROISSY-BEAUBOURG	MONTEVRAIN			
Cergy	CERGY				
	ERAGNY				
	HERBLAY				
	OSNY				
	PIERRELAYE				
	PONTOISE				
	SAINT-OUEN-L AUMONE				
	ENNERY				

Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA

St Quentin en Yvelines	BOIS-D ARCY	MAUREPAS			
	BUC	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX			
	CLAYES-SOUS-BOIS	PLAISIR			
	COIGNIERES	TRAPPES			
	ELANCOURT	VOISINS-LE-BRETONNEUX			
	GUYANCOURT	VERRIERE			
	JOUARS-PONTCHARTRAIN	VERSAILLES			
	MAGNY-LES-HAMEAUX				
Mantois	AUBERGENVILLE	MANTES-LA-JOLIE			
	EPONE	MEZIERES-SUR-SEINE			
	FLINS-SUR-SEINE	MUREAUX			
	GARGENVILLE	PORCHEVILLE			
	GUERVILLE	ROSNY-SUR-SEINE			
	ISSOU				
	LIMAY				
	MAGNANVILLE				
RN2 - Châtres	CHÂTRES				
	FONTENAY-TRESIGNY				
	TOURNAN EN BRIE				
	GRETZ ARMAINVILLIERS				
	HOUSSAYE EN BRIE				
	MARLES EN BRIE				
	CHAUMES EN BRIE				

Annexe 2 : Fiche technique de l'entrepôt Darty Mitry-Mory Compans

Entrepôt DARTY Mitry-Compans	
Localisation de l'entrepôt	
secteur (10)	Roissy
adresse	1 - 7 rue Jacquard 77 290 MITRY MORY
ville	Mitry-Mory et Compans
département	Seine et Marne
implantation en zone d'activité (oui/non)	OUI
	<i>Si oui, nom de la ZA</i> Zone Industrielle de Mitry-Compans
	<i>Si oui, vocation de la ZA</i> Vocations : chimie, pétro-chimie, logistique, pluri-activités
	<i>Si oui, taille de la ZA</i> 240 ha
	<i>Si oui, taux de vacances de la ZA</i> Le taux de vacances est bas : autour de 5%
	<i>Si oui, nombre d'emplois de la ZA</i> 6 000 emplois
zone	-
	<i>intérieure périphérique entre périphérique et A86 entre A86 et francilienne au-delà de la francilienne</i>
	La zone se situe très proche mais au-delà de l'A104
distance (km) "à vol d'oiseau" de l'entrée de Paris	30 km
autres précisions, remarques	La situation géographique de l'entrepôt est le facteur premier du choix de l'implantation

Utilisation et vocation de l'entrepôt	
Occupé ou inoccupé ?	Le bâti logistique est exploité et occupé
<i>Si occupé, depuis combien de temps par le locataire actuel</i>	La première implantation date de 1975
<i>Si occupé, activités logistiques exercées (stockage, préparation de commande...)</i>	Stockage, préparation de commandes et plateforme de distribution
<i>Si occupé, grande famille de produits</i>	Gros électro-ménager
<i>Si occupé, vocation géographique (locale, régionale, nationale, internationale)</i>	Vocation géographique de l'entrepôt inter-régionale : partie Nord de la France
<i>Si occupé, autres activités de l'entrepôt ?</i>	-
<i>Si oui, laquelle ou lesquelles (industrielle, commerciale, tertiaire...)</i>	-
<i>Taux de vacances de l'entrepôt ?</i>	0%
<i>Si occupé, nombre d'emplois rattaché au site</i>	En moyenne 450 emplois
autres précisions, remarques	Activité saisonnière : pic d'activités en décembre

Statut occupation et valeur	
Zonage PLU (ZAE, ZAC...)	Zone Industrielle de Mitry-Compans
Occupé ou inoccupé ?	Le bâti logistique est occupé,
<i>Si occupé, identification de l'occupant (raison sociale)</i>	DARTY
<i>Si occupé, type occupant (logisticien, transporteur, industriel...)</i>	Logistique de distribution électro-ménager,
<i>Si inoccupé, identification du dernier occupant (nom, activité)</i>	-
<i>Si inoccupé, raison du départ</i>	-
<i>Si inoccupé, à vendre ou à louer ?</i>	-
<i>Si inoccupé, durée depuis la dernière occupation</i>	-
<i>Si inoccupé, prix de vente ou m²</i>	-
nom du/des commercialisateurs	-
nom du propriétaire	DARTY en propre
loyer facial : prix/m²	-
loyer économique : prix/m²	-
autres précisions, remarques	-

Accessibilité de l'entrepôt	
Plan d'accès au principal axe routier	N2 sur 2 km puis A104
distance (km) du principal axe routier le plus proche	2 km
façade autoroutière ?	Non
présence d'un embranchement ferroviaire ?	Oui
<i>si oui, embranchement opérationnel ?</i>	Oui, utilisation du mode fer jusqu'en 2000 pour les approvisionnements
accessibilité fluviale ?	Non
<i>si oui, trafic fluvial ?</i>	-
autres précisions, remarques	L'implantation de Darty n'a pas de lien avec la zone Fret de Roissy

Environnement	
proximité, voisinage zone urbaine	Bâti en zone d'activité industrielle
proximité, voisinage zone commerciale	Non
service pour PL : pk PL, distribution carburant, restauration...	Manque de services sur la zone : pas de restauration d'entreprises, pas de stations carburants PL...
desserte en transport en commun	Non : gare RER B de Mitry-Mory éloignée de la ZI
proximité activités à risque (seveso)	Oui
autres précisions, remarques	Les salariés proviennent d'un bassin d'emplois élargi (Seine St Denis)

Caractéristiques de l'entrepôt	
surfaces	
surface du bâtiment	78 000 m²
surface du terrain	160 000 m²
CES (Coefficient d'Emprise au Sol)	-
COS (Coefficient d'Occupation du Sol)	0,5
age	
date de construction (même approximative)	1975
restructuré ?	Le bâti a été peu évolué hormis 3 extensions
<i>quel type de restructuration ? (reconstruction, réaménagement, démolition partielle, agrandissement...)</i>	1979 : extension et aménagement d'une cellule à 15 mètres de hauteur. 2001 : extension du bâtiment de 12 000 m² 2012 : extension du bâtiment de 12 000 m²
<i>si oui, date(s) de restructuration</i>	1979, 2001 et 2012
<i>si oui, détail sur restructuration</i>	La troisième extension de 2012 a nécessité un investissement de 10 M d'euros
autorisations et enregistrements	
quelle(s) norme(s) ICPE (1510...)	Norme ICPE 1510 pour le bâti existant et 2663 pour l'extension de 2012. la norme 2663 est exigée par la DREAL et est liée à la proximité d'activités SEVESO et aux produits stockés (produits plastiques et polystyrènes).
date par norme	ICPE 1510 date de 1975. ICPE 2663 date de 2012
régime d'exploitation	Autorisation d'exploiter
<i>autorisation (sup 50 000 m³)</i>	-
<i>déclaration (entre 5 000 et 50 000 m³)</i>	-
<i>enregistrement (régime récent d'autorisation simplifié)</i>	Autorisation d'exploiter
<i>aucune autorisation (inactif, abandon)</i>	-
seveso	L'entrepôt se situe dans une zone Seveso Seuil Haut
température dirigée	Non
caractéristiques techniques intérieures	
hauteur libre/sous ferme	Hauteur du bâti : 12 mètres. Une extension d'une cellule (en 1979) de 15 mètres de hauteur,
Trame (espaces entre poteaux)	-
accès plein pied ou quai	Accès de pleins pieds et quais de chargement/déchargement
nombre de portes à quai	69
chauffage	Chauffage ay gaz par propulsion
sprinkler et autre système anti-incendie	Sprinklers et RIA
nombre de cellules	9
taille des cellules	3 000 m², 6 000 m² et plus de 6 000 m².
classes de l'entrepôt (A, B, C)	Classe A
autres aménagements à préciser	-
caractéristiques extérieures	
surface	82 000 m²
capacités d'extension ?	Non
<i>Si oui, quelle surface ?</i>	-
places PL	25
places VL	400 - 450
sécurisation : cloturage, gardiennage	Oui, cloturage, gardiennage et vidéosurveillance
Autres aménagements à préciser	-
Remarques : qualité esthétique du bâtiment, description, aspect du bâtiment...	Le bâti est ancien (1975 pour la première tranche) mais est de qualité et bien entretenu. Le bâti est également bien adapté aux activités logistiques de Darty

Annexe 3 : Fiche technique de l'entrepôt Prologis, Parc de la Feuchère, Mitry-Compans

Entrepôt Prologis Parc de la Feuchère Mitry-Compans	
Localisation de l'entrepôt	
secteur (10)	Roissy
adresse	Parc de la Feuchère 77 290 Compans
ville	Compans
département	Seine et Marne
implantation en zone d'activité (oui/non)	Parc d'activités logistiques
	Parc de la Feuchère
	Logistique
zone	La zone se situe très proche mais au-delà de l'A104
distance (km) "à vol d'oiseau" de l'entrée de Paris	30 km
autres précisions, remarques	La situation géographique du parc de l'Feuchère est très attractive.
Utilisation et vocation de l'entrepôt	
Occupé ou inoccupé ?	Bâtiment inoccupé depuis 3 mois environ : disponible pour la commercialisation
	-
	Auparavant : activités logistique de stockage, préparation de commande
	Auparavant : Produits pharmaceutiques
	Auparavant : vocation régionale
	-
	-
	100%
	-
autres précisions, remarques	-
Statut occupation et valeur	
Zonage PLU (ZAE, ZAC...)	Zone d'activités logistiques du parc de la Feuchère
Occupé ou inoccupé ?	Inoccupé
	-
	Logistique de produits pharmaceutiques
	Besoin identifié d'un entrepôt relais
	A louer
	3 mois
	-
nom du/des commercialisateurs	Entrepôt On Line
nom du propriétaire	PROLOGIS - AMB
loyer facial : prix/m²	-
loyer économique : prix/m²	HT HC : surfaces logistiques 60 euros / m²; bureaux 110 euros / m²
autres précisions, remarques	Taxes élevées : 85 000 euros/an soit 50 000 euros/an de Taxe Foncière, 23 000 euros de charges locatives, plus assurances et frais de gestions
Environnement	
proximité, voisinage zone urbaine	Le parc de la Feuchère est privé
proximité, voisinage zone commerciale	Non
service pour PL : pk PL, distribution carburant, restauration...	Garage PL et Renault Truck, mais manque général de services
desserte en transport en commun	Non : gare RER B de Mitry-Mory éloignée de la ZI
proximité activités à risque (seveso)	Oui
autres précisions, remarques	Les salariés proviennent d'un bassin d'emplois élargi (Seine St Denis)

Accessibilité de l'entrepôt	
Plan d'accès au principal axe routier	N2 sur 2 km puis A104
distance (km) du principal axe routier le plus proche	2 km
façade autoroutière ?	Non
présence d'un embranchement ferroviaire ?	Non
	si oui, embranchement opérationnel ?
accessibilité fluviale ?	Non
	si oui, trafic fluvial ?
autres précisions, remarques	-
Caractéristiques de l'entrepôt	
surfaces	
surface du bâtiment	6 700 m² dont 5 500 m² de surfaces logistiques
surface du terrain	Le terrain total est mutualisé dans le parc de la Feuchère
CES (Coefficient d'Emprise au Sol)	-
COS (Coefficient d'Occupation du Sol)	-
age	
date de construction (même approximative)	Début des années 2000
restructuré ?	Oui
quel type de restructuration ? (reconstruction, réaménagement, démolition partielle, agrandissement...)	Neutralisation d'une mezzanine de stockage
	si oui, date(s) de restructuration
	2009
	si oui, détail sur restructuration
	Cette neutralisation permet à l'entrepôt d'être en dessous du seuil ICPE.
autorisations et enregistrements	
quelle(s) norme(s) ICPE (1510...)	Pas de normes ICPE
date par norme	-
régime d'exploitation	Déclaration d'exploitation
	autorisation (sup 50 000 m³)
	déclaration (entre 5 000 et 50 000 m³)
	enregistrement (régime récent d'autorisation simplifié)
	aucune autorisation (inactif, abandon)
seveso	Non
température dirigée	Non
caractéristiques techniques intérieures	
hauteur libre/sous ferme	9 m
Trame (espaces entre poteaux)	-
accès plein pied ou quai	6 quais de chargement / déchargement et 2 accès plein pied
nombre de portes à quai	6
chauffage	Chauffage au gaz et aérothermique
sprinkler et autre système anti-incendie	Non
nombre de cellules	1 cellule
taille des cellules	6 000 m²
classes de l'entrepôt (A, B, C)	Classe B
autres aménagements à préciser	-
caractéristiques extérieures	
surface	-
capacités d'extension ?	Non
	si oui, quelle surface ?
places PL	-
places VL	50
sécurisation : cloturage, gardiennage	Zone de la Feuchère sécurisée : clôturée et gardiennée
Autres aménagements à préciser	-
Remarques : qualité esthétique du bâtiment, description, aspect du bâtiment...	Bonne qualité du bâti

Annexe 4 : Fiche technique de l'entrepôt Pantin Logistique

Bâtiment Pantin Logistique - Citrail	
Localisation de l'entrepôt	
secteur	PANTIN
ville	PANTIN
département	93
implantation en zone d'activité (oui/non)	jamais eu de volonté de modifier ce périmètre pour des implantations autres qu'industrielle. Citrail n'est pas en ZAC.
zone	entre A86 et Francilienne
distance (km) "à vol d'oiseau" de l'entrée de Paris	1,5 km (2 km de route pour atteindre le périph)

Utilisation et vocation de l'entrepôt	
Occupé ou inoccupé ?	OCCUPE
<i>Si occupé, depuis combien de temps par le locataire actuel</i>	Plusieurs locataires. Beaucoup d'entre eux (Telemarket, Camerus...) se sont implantés vers les années 2000
<i>Si occupé, activités logistiques exercées (stockage, préparation de commande...)</i>	logistique du prêt à porter, pour leurs propres comptes ou par des logisticiens. + logistique BTP...
<i>Si occupé, grande famille de produits</i>	Textile pour l'essentiel
<i>Si occupé, autres activités de l'entrepôt ?</i>	Vocation urbaine, régionale, très faiblement internationale sont localisées.
<i>Taux de vacances de l'entrepôt ?</i>	Proche de 15% (proche 5% avant 2008)
<i>Si occupé, nombre d'emplois rattaché au site</i>	500-600 aujourd'hui, jusqu'à 1 200 emplois avant 2008.

Statut occupation et valeur	
Zonage PLU (ZAE, ZAC...)	Périmètre UI (zone urbaine à vocation spéciale) dans le PLU.
Occupé ou inoccupé ?	OCCUPE
<i>Si occupé, identification de l'occupant (raison sociale)</i>	Point P (17 000 m ²), Téliemarket (depuis 2000, 20 000 m ²), Camerus (depuis 2000, mobiliers pour salon professionnels), Vetsoca (grossiste textile), Place des tendances (e-commerce textile), ID logistique 5 400 m ² ...
nom du/des commercialisateurs	Foncière Europe Logistique
nom du propriétaire	Foncière Europe Logistique
loyer facial : prix/m ²	60-65 euros / m ² hors charges,
loyer économique : prix/m ²	St Gobain Point P : 70 euros / m ² charges comprises au 1er étage, 80 euros / m ² charges comprises au rez de chaussée

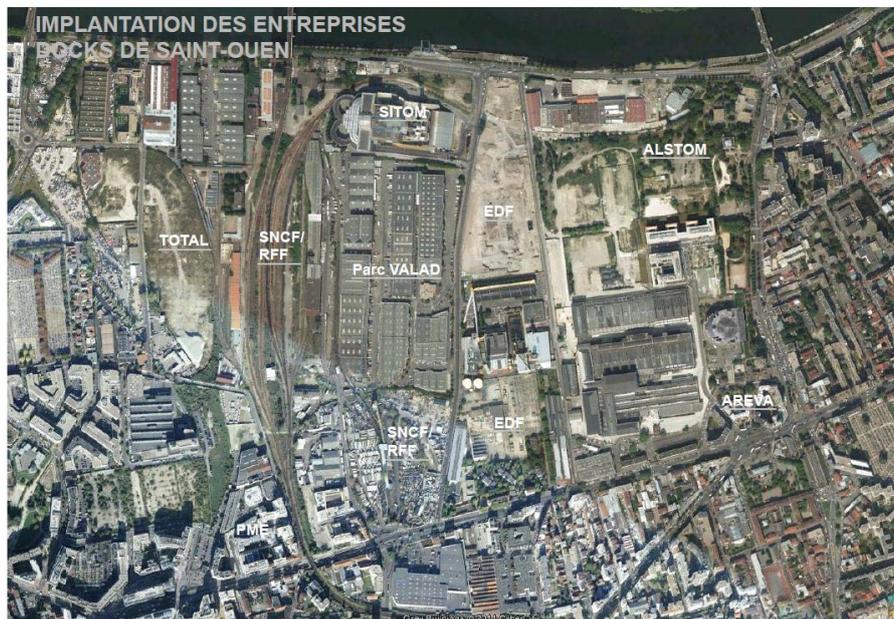
Accessibilité de l'entrepôt	
distance (km) du principal axe routier le plus proche	2 km (périphérique)
façade autoroutière ?	NON
présence d'un embranchement ferroviaire ?	OUI
<i>si oui, embranchement opérationnel ?</i>	NON
accessibilité fluviale ?	NON
autres précisions, remarques	Projet chantier TC Rail Route

Environnement	
proximité, voisinage zone urbaine	Proximité zone d'habitation (bande d'habitation)
proximité, voisinage zone commerciale	NON
service pour PL : pk PL, distribution carburant, restauration...	Manque de Pk PL
desserte en transport en commun	personnes.
proximité activités à risque (seveso)	NON

Caractéristiques de l'entrepôt	
surfaces	
surface du bâtiment	165 000 m ² (3 niveaux)
surface du terrain	20 ha (Citrail)
age	
date de construction (même approximative)	1974-75
restructuré ?	Oui, actuellement.
quel type de restructuration ? (reconstruction, réaménagement, démolition partielle, agrandissement...)	réhabilitation des façades, la mise en normes des systèmes de sécurité (sprinkler), changement des ascenseurs... dont environ 8 millions de mise en conformité (1 ^{er} poste, sprinkler, ascenseurs), environ 5 millions pour les voiries, puis le reste les reprises de béton, la réfection des façades, la suppression des plusieurs poteaux...
<i>si oui, date(s) de restructuration</i>	2011-2012
autorisations et enregistrements	
quelle(s) norme(s) ICPE (1510...)	1510-1 - Autorisation, délivré le 19 février 2003.
régime d'exploitation	Déclaration entre 5 000 et 50 000 m ³
seveso	NON
température dirigée	NON
caractéristiques techniques intérieures	
hauteur libre/sous ferme	6 mètres
Trame (espaces entre poteaux)	Une trame imparfaite (présence de poteaux en face de portes à quai), travaux réalisés de suppression de poteau.
accès plein pied ou quai	Quai
nombre de portes à quai	Chaque cellule dispose de 7 à 9 portes à quai au rez de chaussée et 5 ou 6 portes à quai au premier étage.
chauffage	Oui
sprinkler et autre système anti-incendie	Oui
nombre de cellules	48
taille des cellules	3 000 m ² en moyenne
classes de l'entrepôt (A, B, C)	B
caractéristiques extérieures	
surface	35 000 m ²
capacités d'extension ?	NON
places PL	INSUFFISANT
places VL	850 (dont 800 en toiture).
sécurisation : cloturage, gardiennage	Pas de sécurisation du site, sécurisation du bâtiment (pompiers)
Remarques : qualité esthétique du bâtiment, description, aspect du bâtiment...	Aspect moderne, neuf.

Annexe 5 : Monographie Les Docks de Saint Ouen

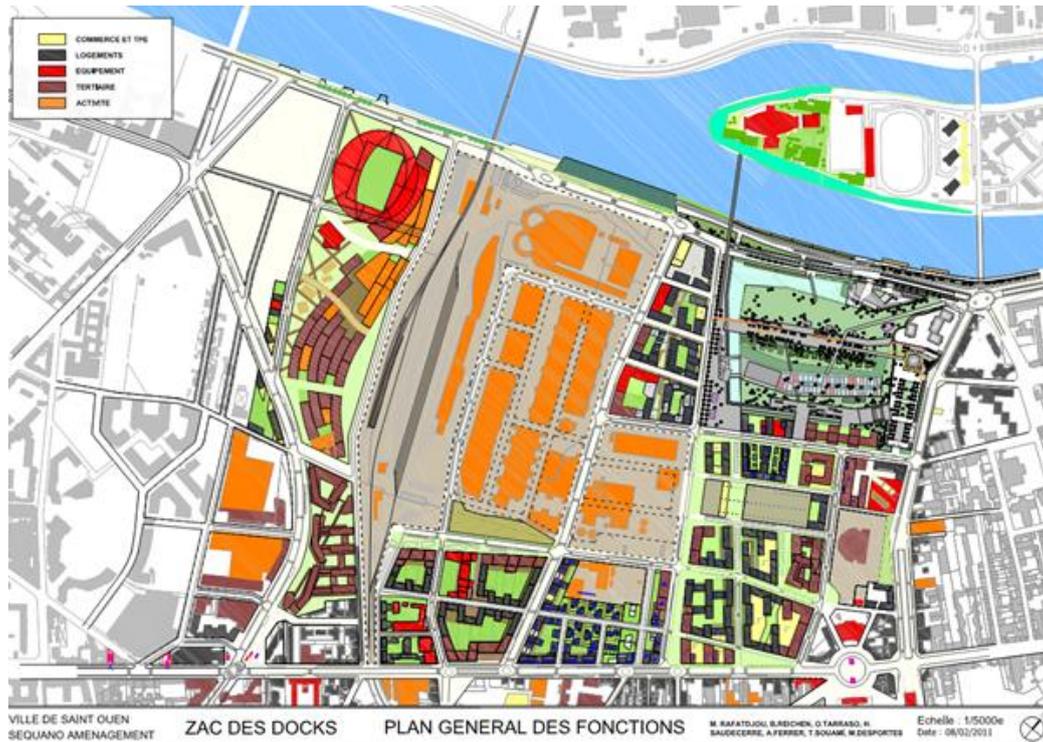
Docks de St Ouen		
<p>Commune : St OUEN Desserte(s) routière(s) principale(s) : A 86 et périphérique. Multimodalité : Fer Surfaces totales : 50 ha (dont 17 ha pour l'opération VALAD) Extensions prévues : Non</p>	<p>Vocation principale : Secteur industriel historique de St Ouen. Principales entreprises : SNCF/RFF, Alstom, Areva, UPS, Leroy Merlin, la Poste, Fedex, Groupe Legendre, Monoprix, compagnie parisienne de chauffage... La logistique urbaine est majoritaire dans les entrepôts existants (Parc VALAD).</p>	<p>Année de création : 1930 Loyer facial (exemple) : Parc VALAD 100 € / m² hors charges.</p>



Le quartier des Docks de St Ouen est situé dans un secteur stratégique aux portes de Paris et en bord de Seine. L'ancienne zone industrielle qui aujourd'hui constitue la ZAC des Docks de St Ouen couvre pas moins de 100 ha sur les bords de Seine, dont 50 en activité logistique à l'origine, un espace « stratégique » qui représente près d'un quart du territoire de la commune de St Ouen.

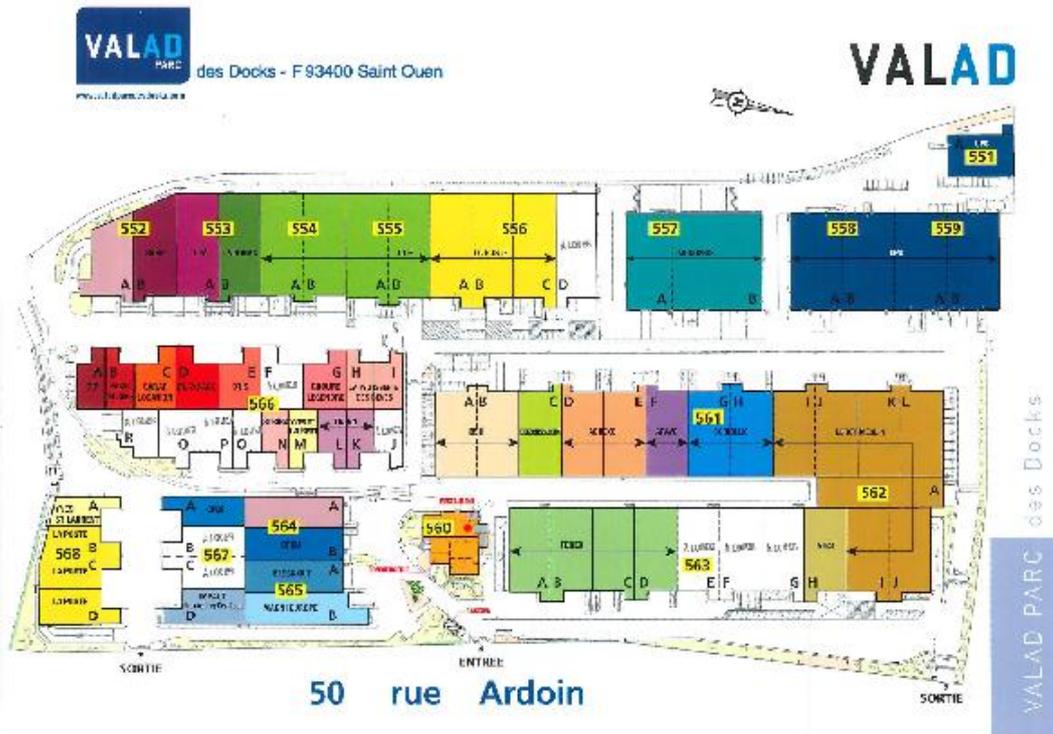
Les Docks de Saint-Ouen restent **un pôle majeur de production énergétique en première couronne**. La zone accueille une unité de valorisation énergétique des déchets ménagers du Syctom, exploitée par le groupe TIRU depuis 1990 sur une parcelle de 4,4 ha.

De plus, une parcelle de 0,5 ha accueille un garage à bennes de la Direction de la Propreté et de l'Eau de la Ville de Paris, qui en est propriétaire. Les Docks hébergent également, sur une parcelle de 3,6 ha, un site de cogénération de la Compagnie Parisienne du Chauffage Urbain qui produit à la fois de l'électricité et de la vapeur par une turbine fonctionnant principalement grâce à l'incinération des ordures ménagères (pour moitié), au gaz naturel (25%) et au charbon (20%) et dont la capacité de production est de 125 MW électriques, 982 MW thermiques et de 400 tonnes/heures de vapeur.



Diagnostic de l'obsolescence

Les fonctions logistiques ont joué un rôle important au sein de ce secteur industriel de St Ouen. Aujourd'hui, le renouvellement urbain est en passe de radicalement modifier sa vocation en matière de développement économique au profit du tertiaire et du commerce. L'intervention foncière menée au profit des futurs logements, de l'espace public et du tertiaire, a **très fortement diminué la fonction logistique du site.**



La présence au cœur de la ZAC et du futur éco-quartier du **parc VALAD** est l'élément le plus remarquable en matière d'entrepôts et de la logistique du nouveau quartier en cours de constitution.

Le parc VALAD est le plus gros parc multi-activité mono-propritaire de France : 7 ha de locaux et 17 ha au total dont parkings, voiries, espaces verts, cours de livraison... Il est aujourd'hui plein, à l'exception d'une vacance temporaire d'environ 10% du parc due à un turn-over des activités.

La plus grosse partie du site VALAD a été construite au début des années 80, les autres parties datent des années 50 (rénovées en 2000) et des années 2000 pour la partie la plus récente. Les hauteurs sont de 7,50 m à 10,30 m disposant d'un éclairage zénithal. Le site dispose de services mutualisés : sécurité 24/24 (gardien habitant le site), restaurant d'entreprise, conciergerie, gestion technique, 800 places de stationnement en sous-sols ... Les locaux sont modulable à partir de modules de 500 m² pour un prix de location facial de 100 € / m² et 130 € / m² avec les charges.

Le mode ferroviaire est présent sur le site mais non utilisé. On peut également signaler qu'une darse existait initialement, permettant de desservir les entrepôts et entreprises par la Seine. Aujourd'hui, le site est directement relié à l'A86 et au périphérique, sa desserte se fait par la route.

L'évolution des Docks se caractérise par une **spécialisation progressive depuis quelques années dans la logistique urbaine** de proximité, périurbaine ou logistique du dernier kilomètre : UPS, DHL, la Poste, Fedex, monoprix... qui ont remplacé par exemple le SAV de BOCH outillage qui occupait 20 000 m².

Les propriétaires du site VALAD ne sont pas déconnectés de l'évolution assez radicale de leur environnement urbain et du renouvellement urbain en cours au sein de la ZAC des Docks de St Ouen. Mais pour le moment, le fonctionnement du site n'est pas impacté et les perspectives d'évolution du site ne sont pas envisagées avant une échéance de 15 ans. Le foncier des 15 hectares du site VALAD prend une valeur qui sera le facteur déterminant, à n'en pas douter, de son évolution et du positionnement des actionnaires du groupe VALAD.

Les gestionnaires du site ne sont pas inquiets quant à une gêne sur les futurs riverains. Les grands services urbains présents sur le site sont très largement plus problématiques en termes de nuisances. De plus, le site VALAD est un îlot indépendant qui pourra éventuellement revoir les entrées de poids lourds, en prévoyant par exemple plusieurs entrées desservants le site pour mieux répartir le trafic au sein du quartier. Par ailleurs, les circulations au sein du quartier sont assez réduites pour desservir le site VALAD du fait d'une connexion directe et rapide aux grands axes de dessertes de St Ouen.

Hormis le Parc VALAD, la majorité des entrepôts présents sur le site ont disparu. La politique d'aide à la réinstallation des entreprises semble assez partielle du fait du peu de locaux ou d'entrepôts vacants disponibles sur la commune de St Ouen. Les activités économiques présentes sont amenées à rapidement évoluer et muter dans le contexte du projet urbain en cours de développement.

L'obsolescence du site est donc principalement liée à la décision politique de porter un renouvellement urbain de ce site stratégique à l'échelle de la commune de St Ouen mais également de la Communauté d'agglomération Plaine Commune que St Ouen va intégrer en janvier prochain. L'adhésion à la CA Plaine Commune permettra d'ailleurs de travailler à la relocalisation des entreprises encore présentes sur le site à une échelle plus large.

Enjeux de renouvellement

Le renouvellement urbain du secteur est au cœur d'un **projet urbain et politique** qui consiste à en faire un modèle de quartier mixte, fonctionnel et innovant d'un point de vue du développement durable : Mixité sociale et fonctionnelle, durabilité et performances environnementales, éco-mobilité. Désigné en 2009 éco-quartier par l'Etat et Nouveau Quartier Urbain par la Région Ile-de-France, le projet constitue « une opportunité pour la ville de retrouver l'accès à la Seine, et de répondre à la forte demande en nouveaux logements et en espaces verts ».

Un tiers du futur quartier accueillera des constructions neuves (4 à 5 000 logements) répondant au standard bâtiment basse consommation, allant du logement aux équipements collectifs, en passant par des locaux d'activité, des bureaux aux commerces de proximité. Le plan local d'urbanisme, actuellement en cours de révision, prévoit une part de 40% de logements sociaux. L'agencement

urbain mixte permettra quant à lui de réduire les déplacements à la source en favorisant les courtes distances à pied ou en vélo.

De même, l'aménagement de voies réservées aux transports doux et la mise en place de services à la mobilité (vélos en libre-service, bus, auto-partage autour des pôles de transport en commun) iront dans le sens d'une réduction de l'impact écologique des déplacements. Dans un souci de qualité de vie, un autre tiers du quartier sera réservé aux espaces verts et espaces publics.

Enfin, la dernière partie restera dédiée aux activités existantes et aux grands services urbains de la capitale : Compagnie parisienne de Chauffage urbain, usine de traitement des déchets...

En matière de développement économique un objectif de 10 000 emplois est affiché à terme dans le quartier des Docks de St Ouen. Les emplois seront principalement des emplois tertiaires. **La logistique sera représentée au sein des 17 hectares du Parc VALAD.**

Les premiers travaux de construction et d'aménagements ont démarré au début de l'année 2010 pour une livraison des premiers logements et bureaux, ainsi que d'une école « Energie zéro » fin 2012. En 2013 un parc de 12 hectares en bord de Seine viendra mettre une première touche de vert dans le quartier, parallèlement à la mise en chantier de plus de 1000 logements et de 50 000 m² d'activités.

DOCKS DE ST OUEN	Leviers de renouvellement	Freins au renouvellement
Politique	3	3
Propriété foncière	2	1
Loyers	2	1
Taxes	1	1
Réglementation	1	1
Multimodalité	1	1
Caractéristiques techniques bâtiments	1	1
Géographie, prox. marché / pression urbaine	3	3
Accessibilité routière (réseau structurant)	2	2
Emplois	1	1
Services	1	1
Voirie sur zone	1	1
Autre		



Un éco-quartier en développement

Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA



Le futur parc de 12h, un site en renouvellement



Le Parc Valad



Entrepôts voués à la démolition et PME présentes au Sud-Est du quartier

Annexe 6 : Monographie Vitry Les Ardoines

Vitry-sur-Seine Les Ardoines		
<p>Commune : Vitry sur Seine/Choisy le Roi Desserte(s) routière(s) principale(s) : A 86 Multimodalité : Fer et fluviale Surfaces totales : 300 hectares Extensions prévues : Non</p>	<p>Vocation principale : Logistique, distribution urbaine, grands services urbains de la capitale, PME- PMI. Principales entreprises : Sanofi (2000 emploi), Air Liquide, EDF, SNCF/RFF, Sita, Stef, Sofrino, Gibert, Stif, Urbaser environnement...</p>	<p>Année de création : 1930 Zonage : ZAC Loyer facial : 90 euros/ m² hors charges (CBRE, VALAD)</p>

Le site des Grandes Ardoines est un site industriel ancien qui comporte également de grandes emprises dédiés aux services urbains. Le développement des activités économique date principalement de l'entre deux guerres et s'est poursuivit jusqu'au milieu des années 80.

L'industrie, et notamment **l'énergie**, domine ces différentes activités, en termes de surface, de nombre d'employés et d'équivalent taxe professionnelle. Le transport et la logistique, qui disposent d'une présence forte et atomisée sur le site, jouent un rôle économique non négligeable. Si certaines entreprises ont un positionnement et un fonctionnement optimisé (exemple STEF), d'autres, comme les transporteurs, restent en revanche très consommateurs d'espace.



Diagnostic de l'obsolescence

Au sein de son périmètre, la zone des Ardoines dispose donc d'une grande diversité d'entrepôts et de bâtiments industriels allant de constructions datant des années 30 jusqu'au années 80. Il est caractérisé par une répartition « en grande masse » de 80% d'entreposage et de 20% de production. Il y a une égale répartition entre propriétaires et locataires.

Le site est majoritairement caractérisé par **des entrepôts et bâtiments industriels assez vétuste**, même si certains bâtiments ont été réhabilités ou reconstruits.

Reste à savoir si pour certains entrepôts très obsolètes l'acquisition des parcelles sur lesquelles ils se trouvent et une attente de démolition prochaine n'explique pas la non réalisation de travaux.

La politique d'acquisition foncière entreprise par l'EPA ORSA est aujourd'hui active et gèle évidemment une bonne partie du renouvellement potentiel des entrepôts présents sur le site.

Cependant, le secteur des Ardoines reste aujourd'hui **un site très attractif** en matière de logistique malgré le peu de renouvellement des entrepôts existants, les plus récents datant des années 80. **La proximité de Paris** est son atout déterminant ainsi que sa desserte par la route notamment son accroche directe à l'A86. Les possibilités en matière de dessertes ferroviaires et fluviales ne jouent pas en ce qui concerne l'attractivité du site. Les professionnels de la logistique (CBRE) sont convaincus que la desserte fluviale et ferroviaire n'est pas envisageable à moyen terme, pour des raisons d'investissements à réaliser et plus particulièrement pour le ferroviaire d'organisation du Fret.



Le site des Grandes Ardoines : A86 au premier plan et le bois de Vincennes et Paris au fond.

Enjeux de renouvellement

Le site est aujourd'hui **en profonde transformation** sous l'effet de l'intervention de l'EPA ORSA qui depuis trois ans s'est lancé, avec l'appui de l'Etablissement Public Foncier Ile de France (EPFIF), dans une politique d'acquisition (à l'amiable puis par DUP).

La mutation vise à créer autour des gares puis progressivement vers les berges de Seine, des quartiers mixtes et denses, proposant **logements, emplois** et équipements qui intègrent les **fonctions productives et industrielles** caractéristiques du tissu actuel et notamment les espaces de production d'énergie ou d'eau qui alimentent l'agglomération parisienne.

Le projet vise également à renaturer les berges de Seine pour reconstituer un écosystème propice au développement de la biodiversité, élargissant ainsi le paysage de la Seine pour l'étendre vers la ville.

Le site des Ardoines est un site essentiel au centre de l'attention de l'EPA ORSA. Il est notamment inscrit au titre des **Eco-cités** retenues par le programme Ville de Demain des investissements d'avenir. Il s'agit de développer un projet de renouvellement urbain du territoire permettant la reconversion progressive de ce site stratégique aux portes de Paris.

La reconversion des Ardoines passe aussi par **le développement d'un pôle lié aux biotechnologies**. A l'heure actuelle, le territoire n'est pas identifié comme un leader dans le domaine des biotechnologies. Il dispose néanmoins de plusieurs inducteurs dont principalement le site Sanofi-Aventis de Vitry-sur-Seine devant servir d'appui à l'instauration d'un Cluster. Sanofi-Aventis a lancé, en mai 2009, avec un investissement de près de 200 millions d'euros, le projet « Biolaunch ». Il s'agit d'un programme de conversion du site en une plateforme complète de biotechnologies qui regroupera les activités de recherche, de développement et de production.

Cette politique d'aménagement semble être peu lisible pour les professionnels de la logistique présents sur le site. Ils ne semblent pas connaître les perspectives tracées en matière de présence d'entrepôts sur le site.

La seule indication intégrée par les propriétaires d'entrepôts ou d'entreprises est la demande d'une densification à la parcelle. Sur ce point les professionnels semblent donc assez circonspects quant aux possibilités techniques de maintenir des activités de logistique au sein d'immeubles de plusieurs étages.

Les départs d'entreprises sont aujourd'hui notables, les entrepôts libérés sont reloués de manière précaire, en attente du lancement d'opérations de démolition et de réaménagement.

Néanmoins, la volonté affichée en termes d'évolution du site et d'aménagement est de **conserver une logistique urbaine** de proximité qui pourrait se marier avec des centres de préparation de commande, des PME- PMI et du tertiaire. Cet objectif est conforme au diagnostic des professionnels de la logistique (notamment CBRE) qui pointent le potentiel de ce site pour la logistique de proximité « logistique du dernier kilomètre », principalement au regard de la grande proximité avec la capitale et du raccordement à l'A86.

Cette volonté prend place dans le développement d'une offre d'immobilier d'entreprise identifiée sous le nom de « **démonstrateurs économiques urbains** », qui s'intégrera dans diverses opérations d'aménagement dense. Cette offre se caractérise notamment par « des locaux flexibles, évolutifs et adaptables, afin de permettre aux entreprises de tous types et de toutes tailles d'être accueillies, de s'agrandir, de faire évoluer leur process de production, à des prix compatibles avec la valeur ajoutée des secteurs d'activité concernés » (source : OIN ORSA, projet stratégique directeur, Synthèse, juin 2009). Ces locaux constitueront, par ailleurs, une offre pour les entreprises déjà présentes sur le territoire ORSA et pouvant être intéressées par une relocalisation au sein de ce même territoire.

Afin de concevoir et produire les démonstrateurs économiques, l'EPA ORSA a mis en place un travail collaboratif avec des opérateurs immobiliers (investisseurs/promoteurs) ainsi que les utilisateurs potentiels pour construire des outils immobiliers innovants par leur forme, leur efficacité, leur évolutivité et leur performance énergétique. Les démonstrateurs économiques doivent permettre d'associer plusieurs catégories d'activités (logistique urbaine, activités PME/PMI, laboratoires, centre d'hébergement informatique,...) de différentes filières, le tout pouvant être complété par une offre en bureaux « banalisés ».

En milieu fortement urbanisé comme celui de la première couronne parisienne, ce concept ne peut s'exprimer qu'au travers d'une massification et verticalisation des surfaces pour être compatible avec le foncier disponible.

La conception du démonstrateur économique doit permettre aux différents utilisateurs, dans le domaine de la logistique urbaine notamment, de **mutualiser la gestion des flux de manutention et de stockage des matières premières**, des en-cours ou des produits finis, et d'optimiser l'organisation des livraisons afin d'améliorer le bilan carbone.

VITRY/SEINE LES ARDOINES	Leviers de renouvellement	Freins au renouvellement
Politique	2	2
Propriété foncière	2	2
Loyers	2	1
Taxes	1	1
Réglementation	1	2
Multimodalité	1	1
Caractéristiques techniques bâtiments	2	2
Géographie, prox. marché / pression urbaine	3	3
Accessibilité routière (réseau structurant)	1	2
Emplois	1	1
Services	1	2
Voirie sur zone	1	2
Autre		



Activités industrielles



Activités logistiques

Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA



Air Liquide et Dépôt pétrolier



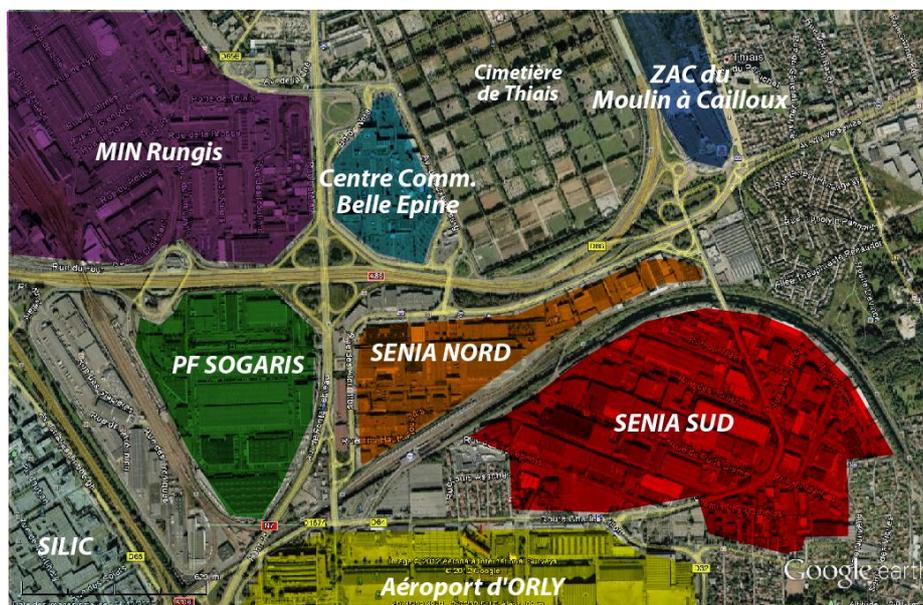
Entreprise SFIC et entreprise FMD



Annexe 7 : Monographie Sénia

Sénia		
Commune : Thiais, Orly Desserte(s) routière(s) principale(s) : A86 Multimodalité : fer (hors d'usage) Surfaces totales : 100 ha. Extensions prévues : non	Vocation principale : logistique, logistique urbaine, IAA (zone d'extension du MIN) Principales entreprises : Castel, Nicolas, Samada, Ikéa (enlèvement achats) ; Orly Gel, Paris Store, Mang Nuon, mim...	Année de création : année -60 Loyer facial (exemple) : non communiqué

La zone SENIA (Secteur des Entreprises et des Industries Alimentaires) a été créée en 1967 comme une **extension du MIN** de Rungis²⁶). Elle couvre aujourd'hui 120 ha²⁷, accueille près de 150 entreprises totalisant environ 3 200 emplois²⁸. Sa vocation principale reste celle consacrée à l'Industrie Agro-Alimentaire. Les principales entreprises présentes sont Nicolas, Castel, Samada (logistique Monoprix) ou Orly Gel (entreposage frigorifique) et Paris Store (principal importateur de produits Asiatiques en Europe, 21 magasins en France). Mais Sénia a élargit sa fonction agro-alimentaire à d'autres vocations, avec l'implantation ces dernières années du nouveau siège social de mim (prêt à porter féminin) et d'Ikéo (entrepôt de retrait des marchandises du magasin Ikea de Thiais).



Diagnostic de l'obsolescence

L'image de Sénia est encore aujourd'hui celle **d'une zone vieillissante**, par endroit dégradée (chaussée, trottoirs), qui montre quelques friches (bâtiments vides), parfois défigurée par le stationnement sauvage et handicapée par une accessibilité routière perfectible (engorgements aux accès à l'A86).

La valeur multimodale de la zone a également décliné ; les embranchements ferrés n'ont plus aucun utilisateur. Castel et Nicolas étaient les derniers à utiliser ponctuellement leurs accès ferrés pour des trafics eaux minérales et vin depuis le Sud de la France il y a une dizaine d'années.

²⁶ « Le territoire de Sénia est une zone annexe d'activités industrielles (logistique et implantation du MIN), définie par l'État dans les années 1960 », Source EPA ORSA, « Concertation préalable à la création de la ZAC Thiais Grand Paris », Compte-rendu de la réunion publique du 15 février 2012, à la mairie de Thiais.

²⁷ Source EPA ORSA, « Concertation préalable à la création de la ZAC Thiais Grand Paris », Compte-rendu de la réunion publique du 15 février 2012, à la mairie de Thiais.

²⁸ Source : ville de Thiais (http://www.ville-thiais.fr/pdf/le_guide_de_thiais.pdf)

En 2006, la CCIP indiquait que « la reconversion de la zone SENIA ne peut plus être repoussée car son image dégradée nuit à l'ensemble du pôle (Orly Rungis) »²⁹.

Malgré ces handicaps, Sénia est une zone sans grandes disponibilités foncières, toujours attractive et avec des acteurs majeurs de la logistique. Son positionnement géographique très favorable en fait un espace aujourd'hui très convoité pour des projets d'aménagement et d'urbanisme. Néanmoins, la zone souffre principalement de **ne pas être gérée** (pas de gestionnaire, pas d'opérateur unique, une multipropriété).

Enjeux de renouvellement

Senia fait l'objet d'une attention particulière au sein du projet stratégique directeur de l'EPA ORSA de 2007. C'est une pièce maîtresse du pôle Orly Rungis de par son positionnement infrastructural (RN7, A86...). L'enjeu est sa **reconfiguration en polarité urbaine**, qui lui permettra d'être un territoire non plus de passage mais également de vie.

« Le territoire d'Orly-Rungis -Seine Amont, situé aux portes de Paris, retient toute l'attention depuis de nombreuses années. D'abord qualifié de site stratégique de redéveloppement urbain par le SDRIF en 1994, puis de territoire prioritaire dans le Contrat de Projets Etat-Région 2000-2006, et enfin d'Opération d'Intérêt National en 2006, Orly-Rungis - Seine Amont représente un enjeu stratégique dans le développement de la Région Capitale. »³⁰. L'Etat conserve dans sa zone OIN, à laquelle s'applique un régime juridique particulier, la maîtrise de la politique d'urbanisme.

Cette politique est donc à replacer **dans un contexte plus large** d'aménagement du Grand Paris et son schéma des transports (requalification de la RN7 en boulevard urbain, tramway, prolongation de la ligne 14 du métro...). Senia a été identifié par le SDRIF depuis longtemps. Son renouvellement est la traduction d'une politique publique qui date d'une quinzaine d'années.

Pour mener à bien cette stratégie, le conseil d'Etat a créé une ZAD au bénéfice de l'EPA ORSA. Une convention d'intervention foncière quadripartite entre l'EPFIF, la ville d'Orly, la ville de Thiais et l'EPA ORSA a été signée en 2009 afin de financer les acquisitions foncières.

La reconfiguration de la zone Sénia pose plus généralement la question de **la place de la logistique dans le cœur d'agglomération**. Si le programme de transformation du périmètre Orly Rungis est justifié au regard du diagnostic de vétusté des bâtiments, la mutation progressive de Sénia pour des vocations qui ne seront plus uniquement liées à l'économie des échanges interpelle sur la valeur accordée aux fonctions logistiques dans les politiques publiques, en particulier celles qui ont besoin de la proximité de leurs marchés ou du MIN de Rungis.

Quelle sera la place de la logistique sur Sénia ? La question doit se poser à une échelle plus large. Une redistribution de la vocation des territoires et donc une reconfiguration spatiale de la logistique sur le territoire ORSA prend forme, avec une logistique à haute valeur ajoutée autour du MIN (de type hôtel logistique) et de la Plate-forme Sogaris, et une logistique plus banale autour de Valenton et de la vallée de la Seine.

Cette requalification exclut de facto la velléité d'extension du MIN. La Semmaris souhaite disposer d'un foncier de 20-30 ha sur Sénia, à l'image de ce qu'elle a fait sur la zone Delta. Ce foncier permettrait la construction d'environ 100 000 m² d'entrepôts modernes. Pour la Semmaris³¹, ne pas faire cette extension serait un « frein à l'excellence de Rungis ».

Elle est aussi perçue comme un nouvel épisode du processus de migration de la logistique en grande couronne, évolution qui a pour conséquence d'augmenter les temps et les coûts d'approche finale des plates-formes de dégroupage – regroupage dont l'intérêt est d'être au plus près du lieu de la livraison terminale. Cette question ne concerne pas seulement le territoire ORSA, mais bien l'ensemble de l'Ile-de-France voire du Bassin Parisien.

²⁹ http://www.entreprises.ccip.fr/c/document_library/get_file?uuid=6d64fd03-861d-4b82-b5ce-293b48f9e190&groupId=10139
– « le développement du pôle Orly Rungis dans la dynamique régionale : propositions de la CCIP », Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, Synthèse, Septembre 2006

³⁰ http://www.entreprises.ccip.fr/c/document_library/get_file?uuid=ff1bbb09-7b71-42d8-9fd6-e630a4c2e6de&groupId=10139

³¹ Entretien avec Alain Perrier, Directeur commercial de la SEMMARIS, le 31 mai 2012.

SENIA	Leviers de renouvellement	Freins au renouvellement
Politique	1	3
Propriété foncière	1	3
Loyers	1	1
Taxes	1	1
Réglementation	1	1
Multimodalité	1	1
Caractéristiques techniques bâtiments	1	2
Géographie, prox. marché / pression urbaine	3	3
Accessibilité routière (réseau structurant)	2	2
Emplois	1	1
Services	1	1
Voirie sur zone	2	2
Autre		

- Projet SDRIF 2012, identifiant le Senia comme une zone de renouvellement urbain,
- Schéma de principes du Pôle d'Orly (2011) sur le Senia :
 - Maintien d'une zone d'activité de l'ordre de 50% de l'emprise actuelle,
 - Création d'une trame verte,
 - Création de logements, conformément aux objectifs du SDRIF, et de bureaux aux alentours de la gare RER C et du métro (conformément au décret Grand Paris Express, août 2011)

Annexe 8 : Monographie Garonor

Garonor		
Commune : Aulnay /s Bois, Blanc Mesnil Desserte(s) routière(s) principale(s) : A1 et A3 Multimodalité : Ferroviaire Surfaces totales : 73 ha Extensions prévues : non	Vocation principale : Logistique, logistique urbaine Principales entreprises : avant le projet FEL : DHL, TNT, Sernam...	Année de création : 1967 Zonage PLU (ZAE, ZAC...) : Garonor est la propriété intégrale de FEL

Garonor est un secteur d'activités développé en 1967, qui regroupe plus de 150 entreprises de fret, messageries et transports logistiques et employant au total près de 2 500 salariés. Situé à mi-distance de l'aéroport international de Roissy et de Paris, Garonor fait partie d'un ensemble économique majeur pour la Seine-Saint-Denis et l'Ile de France composé d'un centre commercial régional (O'Parinor) et du centre industriel PSA Peugeot – Citroën.

Situation géographique de Garonor



Le site est situé à l'entrée Nord de l'agglomération parisienne, à l'intersection des autoroutes A1 et A3 et à proximité de l'A86 et de l'A104, et profite également d'infrastructure ferroviaire. Cette **accessibilité très favorable dans un environnement économique dynamique** a contribué il y a 40 ans à l'aménagement de GARONOR et aujourd'hui au rachat du site et à un projet d'envergure mis en place par **Foncière Europe Logistique (FEL)**.

Les **grandes enseignes logistiques** sont présentes sur le site (secteur textile, distribution, logistique, e-commerce...) et des filiales de grands groupes ont implantées leurs organisations logistiques sur Garonor. La logistique urbaine et du dernier kilomètre est la vocation principale de Garonor. Actuellement, les véhicules électriques n'ont pas l'autonomie suffisante pour livrer sur l'ensemble de l'Ile de France au départ de Garonor, mais les évolutions technologiques des véhicules et la situation de Garonor tendent à en faire le pôle principal de logistique urbaine en région parisienne.

Diagnostic de l'obsolescence

L'**ancienneté des bâtiments** est le principal facteur d'obsolescence identifié sur le site de Garonor (avant le projet de réhabilitation du site mis en place actuellement par FEL). Les bâtiments logistiques anciens, construits lors de l'aménagement de Garonor à partir de 1967, sont aujourd'hui **vétustes et souffrent d'un état de délabrement important**. Ces bâtiments anciens ont également été construits **selon des normes qui ne correspondent plus aux pratiques modernes de la logistique** : bâtiments surdimensionnés, très long et peu profond. Cependant, la situation géographique de Garonor, principal site de logistique urbaine en Ile de France, a compensé cette obsolescence techniques des bâtiments et assuré une activité logistique dans le bâti ancien jusqu'au rachat du site par FEL : le taux de vacances dans Garonor s'établit autour de 5% et 6% (avant le renouvellement) et le site ne dispose pas de disponibilité immédiate.

L'accessibilité du site pour les employés et la desserte en transports en communs peuvent être optimisées, la création d'une future gare à Aulnay dans le cadre du Grand Paris n'aura que très peu d'impact sur l'accessibilité en transport en commun de Garonor.

L'obsolescence de l'immobilier logistique due à la situation géographique, à la réglementation et l'absence d'autorisation d'exploiter, à la propriété foncière émietlée, à l'absence de services logistiques de services aux entreprises et aux salariés, ou aux taxes mises en place, ne concernent pas Garonor. **Les taxes foncières sont attractives à Aulnay /s Bois** : environ 11 €/m² (au Blanc Mesnil la taxe foncière est plus élevée mais ne concerne que peu de bâtiments de Garonor). Le renouvellement actuel du site par un nouvel investisseur, qui possède la maîtrise foncière de l'ensemble du parc, représente un exemple de maintien des activités logistiques en première couronne.

Enjeux de renouvellement

Le renouvellement de Garonor par la Foncière Europe Logistique (FEL) représente certainement **la plus importante opération de renouvellement de bâtis logistiques en Ile-de-France**. Ce projet d'envergure est une vitrine pour FEL en France et en Europe grâce à des bâtiments logistiques modernes aménagés en façade autoroutière et l'arrivée d'entreprises et prestataires logistiques d'envergure internationale. La vocation principale de Garonor reste la logistique, et notamment les activités logistiques du dernier kilomètre et messagerie.

FEL a racheté l'intégralité du site de Garonor Aulnay /s Bois à Prologis en 2007, et a initié en 2010 un ambitieux projet de redéveloppement du site. **FEL dispose des capacités financières** pour acquérir le foncier et assurer la démolition, la reconstruction et le portage du projet. Seule une structure financièrement solide peut posséder la maîtrise foncière et effectuer ce renouvellement. La présence de cette structure financière solide, qui possède seule la maîtrise foncière de Garonor sur Aulnay /s Bois, est le premier levier de renouvellement du site.

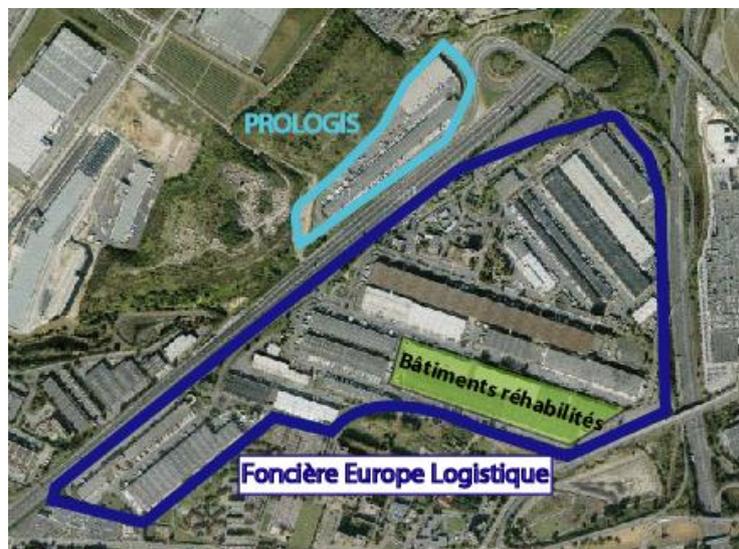
Garonor en quelques chiffres
9% en valeur du patrimoine de FEL
73 hectares
350 000 m ² de surface utile développée
33 bâtiments à usage de " logistique, entrepôts, messagerie, activités et bureaux "Bâtiment principal d'une superficie de 70 000 m ²
Unités locatives variant de 150 m ² à 15 000 m ²

Source : <http://www.fonciere-europe-logistique.fr/Entreprise/Activite-Patrimoine/Garonor>

L'impulsion a été mise en action dès 2010 avec l'obtention du premier permis de construire. Actuellement, près d'1/5ème de Garonor a déjà été démolie et l'aménagement de nouveaux bâtiments logistiques est en cours. Le projet de FEL est progressif et évolutif en fonction de la demande et des repreneurs et chargeurs qui souhaitent s'implanter à Garonor. Les entreprises présentes initialement sur le site sont déplacées au sein de Garonor ou délocalisent leurs activités logistiques sur des zones d'activités concurrentes situées à proximité (Secteur logistique de Roissy notamment). Les loyers pratiqués dans les entrepôts neufs et de qualité ne permettent pas à certaines entreprises, notamment de petites et moyennes tailles, de maintenir leurs activités à Garonor. Les opérations de renouvellement sont des opérations « à tiroir », la restructuration progressive par phase de l'intégralité du site permet une gestion dans le temps de la commercialisation. Les opérations sont réalisées clés en mains et signées d'avance, y compris les aménagements techniques des bâtiments réalisés en collaboration avec le chargeur (ratio de bureaux, demande d'autorisation spéciale pour produits dangereux, bâtiment avec un ratio de portes plus grands et double face, entrepôts frigorifiques...).

Le processus de renouvellement modifie les caractéristiques techniques des bâtiments logistiques : diminution de la taille des bâtis et mises aux normes adaptés aux pratiques logistiques modernes et aux normes environnementales : bâtiments de Classe A, certifications HQE et BBC. Au total, 33 bâtiments logistiques seront à termes aménagés. Les bâtiments sont ensuite divisés en lots pour la commercialisation, la taille des lots varie : entre 150 m² et 15 000 m². La diminution des entrepôts logistiques et des cellules correspond aux pratiques modernes logistiques et facilitent la commercialisation, car ces dimensions correspondent aux besoins identifiés des prestataires et chargeurs susceptibles de s'implanter à Garonor.

Les démarches administratives sont également réalisées afin que les bâtiments possèdent les autorisations d'exploiter ICPE 1510. Sur ce plan, la réglementation n'est pas un frein au renouvellement.



Le projet de renouvellement de FEL permet de relancer l'attractivité de Garonor et du secteur économique d'Aulnay face à la concurrence de nombreuses zones d'activités à proximité, grâce à un bâti neuf et de qualité, qui répond à des normes réglementaires mais également des normes de consommation énergétique, et qui permet de redonner une image positive du site pour les entreprises. FEL fait également un effort pour assurer la qualité architecturale et paysagère du projet, ce qui correspond à un enjeu d'image de marque et de prestige. Le renouvellement de Garonor, par sa conception technique et les choix énergétiques en façade autoroutière, assure à FEL (présent également en Allemagne) un renommée internationale.

FEL a investi massivement et cherche à attirer des entreprises logistiques de renommée internationale dans un environnement et un bâti logistique de qualité. Cette stratégie ne permet pas le maintien d'entreprises logistiques aux capacités financières moyennes et présentes initialement à Garonor, dont le mouvement naturel face à ce processus de renouvellement du bâti est de délocaliser leurs activités.

Le renouvellement de Garonor est donc spécifique : la maîtrise foncière par un unique investisseur, qui souhaite développer un projet d'envergure sur un site logistique identifié (assez peu soumis à la pression urbaine car vocation économique et logistique du site depuis 1967), proche de Paris et très bien desservi par les infrastructures autoroutières ne peut être perçu comme une tendance pour le renouvellement des surfaces logistiques en première couronne. La commercialisation des surfaces logistiques ne pose pas de problèmes à FEL, compte tenu de la situation géographique attractive de Garonor, de la qualité du projet de renouvellement et du gisement très important de clientèle et d'exploitation qu'il représente.

GARONOR	Leviers de renouvellement	Freins au renouvellement
Politique	2	1
Propriété foncière	3	1
Loyers	1	1
Taxes	1	1
Réglementation	1	1
Multimodalité	1	1
Caractéristiques techniques bâtiments	1	3
Géographie, prox. marché / pression urbaine	3	1
Accessibilité routière (réseau structurant)	3	1
Emplois	2	1
Services	2	1
Voirie sur zone	1	1
Autre		

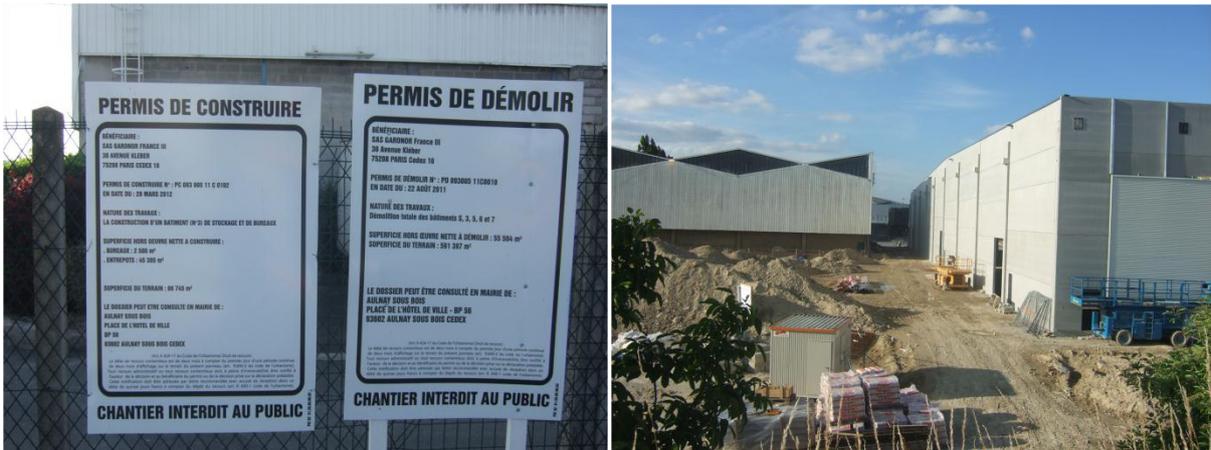


Bâtiments existants sur Garonor

Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA



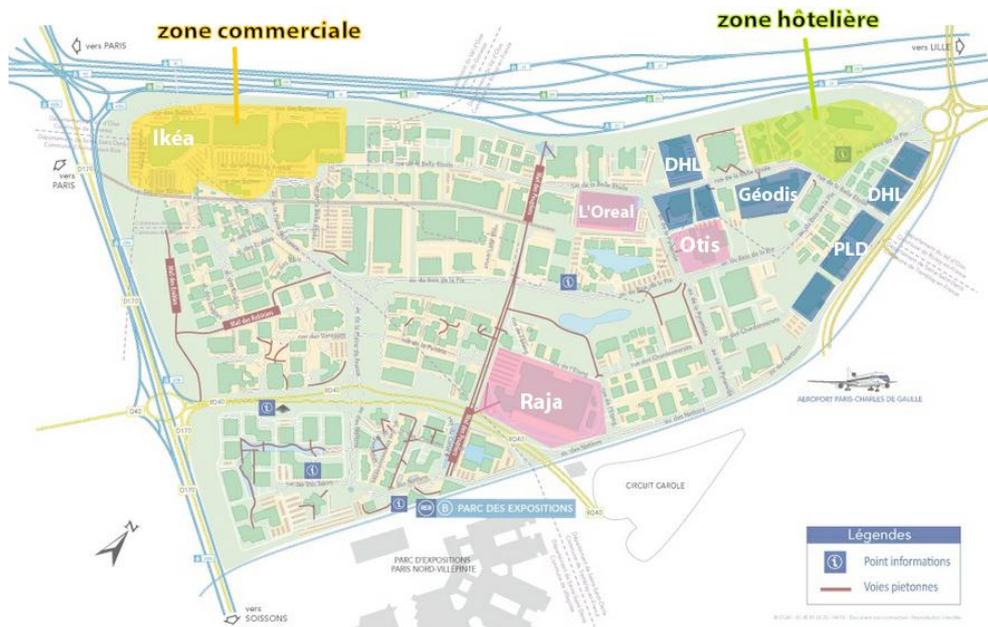
Renouvellement de la zone



Le projet de renouvellement en cours de FEL

Annexe 9 : Monographie Paris Nord 2

Paris Nord 2		
Commune : Roissy, Aulnay /s Bois, Villepinte, Tremblay, Gonesse Desserte(s) routière(s) principale(s) : A104, A1, A3 Multimodalité : Non Surfaces totales : 300 ha Extensions prévues : Non	Vocation principale : Zone d'activités tertiaires, commerciales, de bureaux et logistiques Principales entreprises : Raja, Air France, Ikea, Sharp, LG, DHL...	Année de création : 1981 Zonage PLU (ZAE, ZAC...) : Les différentes communes ont identifié Paris Nord 2 comme zone d'activité dans leurs PLU Loyer facial (exemple) : 70-80 € / m ²



Paris Nord 2 est une zone de 300 ha, située sur les communes de Roissy, Aulnay /s Bois, Villepinte, Tremblay et Gonesse, bien desservie par l'A1 et l'A104. Accueillant 500 entreprises et 120 commerces, le site est l'un des parcs d'activités les plus importants de l'Ile-de-France : il concentre près de 20 000 salariés sur plus d'1 million de m² construits de locaux d'activités.

Le parc d'activité se situe dans le secteur d'activité de Roissy à proximité de l'aéroport international et **dans l'environnement économique dynamique du Nord de l'agglomération**. En termes de desserte en transport, Paris Nord 2 profite de 4 entrées/sorties directes sur les autoroutes A1 et A104, d'une gare RER B, et se situe à proximité des aéroports Roissy Charles de Gaulle et Paris-le Bourget. Cette situation renforce le caractère international du parc d'activités de Paris Nord 2 (environ 50% d'entreprises internationales, dont 60% Europe, 40% reste du monde).

Le parc d'activité a évolué depuis sa création en 1981. A l'origine, l'aménagement du parc d'activités a été effectué pour l'implantation d'activités industrielles et logistiques. La zone a bénéficié de l'engouement des japonais pour la France : SHARP, JVC, MITSUBISHI, DAEWOO, AKAI, AMADA... (machines-outils, Hi-fi, micro-informatique). Aujourd'hui, ces sociétés japonaises se sont réfractées. La situation géographique attractive et la qualité des dessertes ont entraîné **une mutation du parc et de la vocation du site en faveur des activités de bureaux et tertiaires**.

La logistique qui était prédominante ne l'est plus aujourd'hui et la dynamique décroissante continue. On recense également des fonctions tertiaires liées à ADP et au fret aérien. Les surfaces logistiques se situent principalement au Nord du parc (éloigné des activités commerciales et de la gare RER B), sur les communes de Roissy et Tremblay principalement. Paris Nord 2 représente 1 million de m² d'immobilier d'entreprises, dont environ 50% en activités et 50% en bureaux. Le parc d'activités de

logistique pure ne représente environ que 10% des 50% des surfaces en activités : environ 50 000 m².

Diagnostic de l'obsolescence

L'obsolescence de l'immobilier logistique à Paris Nord 2 est liée à plusieurs facteurs.

Elle est principalement créée par les acteurs immobiliers qui favorisent le renouvellement et la mutation du parc en faveur des activités tertiaires et de bureaux. Le renouvellement du bâti et la mutation pour des activités de bureaux est avantageuse financièrement pour les propriétaires car elle permet d'augmenter les surfaces commercialisables. Cette stratégie correspond à un besoin de développement des activités tertiaires dans l'ensemble du pôle de Roissy. Les loyers sont élevés à Paris Nord 2 : 70 – 80 €/m² pour les surfaces logistiques et 110-150 €/m² pour les bureaux (loyer facial).

Le marché de l'immobilier est très endogène à Paris Nord et le taux de rotation est faible (le contexte économique morose impacte particulièrement le marché immobilier de la zone), les 200 hectares d'immobilier d'entreprises appartiennent à 126 propriétaires aux profils très différents. Les stratégies des propriétaires importants, des commercialisateurs, ainsi que du gestionnaire de la zone, sont de favoriser les activités tertiaires malgré la pertinence de Paris Nord 2 pour des activités logistiques.

Les entreprises et activités logistiques se sont délocalisées de fait pour des zones aux valeurs locatives moins élevées et présentes dans le secteur de Roissy (Bonneuil, Marly la Ville, Gonesse, Mitry-Compans...). Les valeurs locatives élevées et les échéances des baux de 6 ans fermes signés autour de 2006 et les stratégies des propriétaires fonciers sont le premier facteur actuel de l'obsolescence de l'immobilier logistique.

Certains bâtiments logistiques ou partiellement logistiques anciens ne sont plus aux normes techniques adaptées à la logistique moderne et sont aujourd'hui vacants. Ces bâtiments sont parfois inoccupés, ont des surfaces logistiques trop petites (autour de 6 000 m²) et une répartition des surfaces d'entreposage / surfaces de bureaux qui ne se pratique plus aujourd'hui (exemple d'un bâtiment qui comprend 2 000 m² de bureaux pour 4 000 m² de stockage (la proportion de l'immobilier logistique moderne est environ 80% de surface d'entreposage / 20% de surface de bureaux)). **La vacance est importante sur l'immobilier logistique et/ou industriel** avec une partie logistique ancien (environ 60%) alors que le taux de vacances sur l'ensemble de la zone est de moins de 10%.

Pour les bâtiments anciens, **l'obsolescence réglementaire** est également importante : certains bâtiments ne possèdent pas d'autorisations d'exploiter et de normes ICPE 1510. Ce critère est un frein au renouvellement car les normes règlementaires sont parfois incompatibles avec le bâti et les chargeurs ne souhaitent pas entamer des démarches administratives ou d'aménagement du bâti afin d'être conformes aux normes règlementaires.

Enfin, **le parc d'activité n'est pas pensé pour être dédié à la logistique.** Les avantages de cette non-spécialisation (services aux salariés et entreprises présents, activités commerciales, accessibilité en transport en commun, proximité de l'aéroport et desserte routière très bonne) ne permettent pas de compenser les manques de Paris Nord 2 pour être un parc logistique : absence de normes de bâtis adaptées à la logistiques, importance du trafic de véhicules légers incompatible avec un trafic de poids lourds et voieries inadaptées une spécialisation logistique du parc notamment.

Exemple : Computer Center possédait un bâtiment de 12 000 m² à Paris Nord 2 : 6 000 m² d'entrepôt et 6 000 m² de bureaux. L'entreprise a décidé de délocaliser l'organisation logistique à Gonesse (en faveur d'un entrepôt plus récent et un loyer 25% moins cher), et les activités de bureaux dans un autre bâti de Paris Nord 2. Aujourd'hui, le bâtiment initial de 12 000 m² est vacant. Ce bâtiment rencontre des difficultés importantes pour retrouver reprenneur car il est ancien, inadapté aux pratiques modernes logistiques, et il existe des offres moins chères pour des bâtiments plus récents et sur des surfaces équivalentes dans le secteur de Roissy. Le bâtiment possède cependant une norme ICPE 1510, délivrée à l'origine, mais la proportion des surfaces entrepôts/bureaux n'est plus adaptée.

Enjeux de renouvellement

La situation géographique proche de l'aéroport, la qualité des dessertes autoroutières, et la présence d'activités logistiques et de nombreux services dans le parc sont des atouts et un facteur d'attractivité pour la logistique. Mais on observe à Paris Nord **un déclin des surfaces logistiques**. Malgré cette tendance, Paris Nord 2 reste attractif : un entrepôt de 4 200 m² a été inauguré en mai 2012 par Prologis. Cette inauguration est certes à contre-courant mais traduit la pertinence de Paris Nord 2 pour l'implantation et le développement des activités logistiques. Prologis est le principal propriétaire d'immobilier logistique sur Paris Nord 2. Paris Nord 2 est notamment bien adapté pour des activités de logistiques fines, comme la logistique du textile du prêt-à-porter.

Le renouvellement de la zone est favorable à la **tertiarisation du parc** : la proximité de l'aéroport international Roissy – Charles de Gaulle et la bonne desserte autoroutière induite par la proximité de l'aéroport, l'accessibilité en transports en commun favorable, la présence d'activités commerciales, une offre de service complète et la situation géographique au cœur du pôle de Roissy, secteur économique dynamique du Nord de l'agglomération parisienne sont des leviers du renouvellement. Le marché de l'immobilier logistique est délaissé par les stratégies des propriétaires fonciers et investisseurs car ces leviers sont également favorables au développement des activités de bureaux (et la rentabilisation de l'investissement est alors plus importante). Paris Nord 2 propose une offre de bureaux récents, de qualité architecturale et environnementale élevée, alternative aux sites de La Défense et de Saint Denis notamment pour des entreprises internationales.

Actuellement **la propriété foncière est émiettée** (126 propriétaires). Il y a peu de ventes, environ 5 ventes par an seulement sur 260 bâtiments, ce qui traduit une stratégie de réserve immobilière et spéculative. La propriété foncière évolue très peu. Les plus gros propriétaires fonciers de la zone (comme la Silic) participent à la mutation de Paris Nord 2 pour des activités de bureaux.

Pour les bâtiments logistiques anciens et subissant une obsolescence technique, le renouvellement nécessite la division du bâti en lots (si possible) et la baisse des loyers. Les commercialisateurs éprouvent des difficultés à trouver des repreneurs ou des acteurs économiques susceptibles de s'implanter dans ces bâtis, notamment car les prix des loyers ou du foncier sont élevés à Paris Nord 2.

Enfin, **la politique fiscale est compliquée et impacte le renouvellement**. Le parc d'activités se situe sur 5 communes et les différences de taxes foncières sont importantes et varient du simple au double : autour de 20 €/m² de taxe foncière à Roissy et Villepinte, autour de 10 € / m² à Tremblay et Gonesse, où se situent principalement les activités logistiques :

- Gonesse possède le moins de surface foncière et est très marquée par les surfaces commerciales.
- Roissy concentre les activités logistiques et hôtelleries.
- Villepinte et une partie de Tremblay sont marquées pour des activités de bureaux (la gare RER se situe sur la commune de Villepinte).

Des règles d'urbanisme communes sont reprises dans le PLU de chaque ville du PLU, ce qui permet une harmonisation du parc d'activités. Une modification de ces règlements d'urbanisme est à l'étude, en faveur de la densification de Paris Nord 2, en concertation avec les communes et communautés de communes. La densification permet aux propriétaires d'optimiser les surfaces de SHON sur les parcelles. Ce projet permet de doubler la superficie : passer de 1 000 000 m² à 2 000 000 m² de surfaces d'activités. La tertiarisation est encouragée par cette densification, car les entrepôts logistiques ont une SHON inférieure aux bureaux. A l'avenir, les activités logistiques du Nord de Paris Nord 2 pourraient être impactées par le projet de nouvelle gare RER au Nord de Paris Nord 2 et de centre commercial Aéroville, sur la commune de Tremblay, qui peut accélérer le processus progressif de tertiarisation de Paris Nord 2.

Le cas de Raja est intéressant pour comprendre les enjeux de renouvellement à Paris Nord 2 : le site RAJA s'étend sur près de 10 ha, situé proche du centre gare. RAJA est propriétaire de sa parcelle et les activités sur son site sont tertiaires (siège administratif et social) et logistiques. En cas de départ de l'entreprise, la mutation du site pour des activités de bureaux est intéressante car la SHON est plus importante pour des activités de bureaux. RAJA pourra trouver un intérêt financier à revendre sa parcelle et réaliser une opération de valorisation des actifs immobiliers, qui eux assureront la

destruction, la construction et la commercialisation de bureaux. Raja pourra maintenir ses activités tertiaires (siège du groupe) à Paris Nord 2, mais les activités logistiques RAJA peuvent être délocalisées. Cette stratégie est souhaitée par les investisseurs. Elle ne favorise pas le maintien des activités logistiques sur Paris Nord 2, malgré tous les atouts du site.

PARIS NORD 2	Leviers de renouvellement	Freins au renouvellement
Politique	1	2
Propriété foncière	1	2
Loyers	1	3
Taxes	1	2
Réglementation	1	1
Multimodalité	1	1
Caractéristiques techniques bâtiments	2	2
Géographie, prox. marché / pression urbaine	3	1
Accessibilité routière (réseau structurant)	2	1
Emplois	2	1
Services	3	1
Voirie sur zone	1	2
Autre		



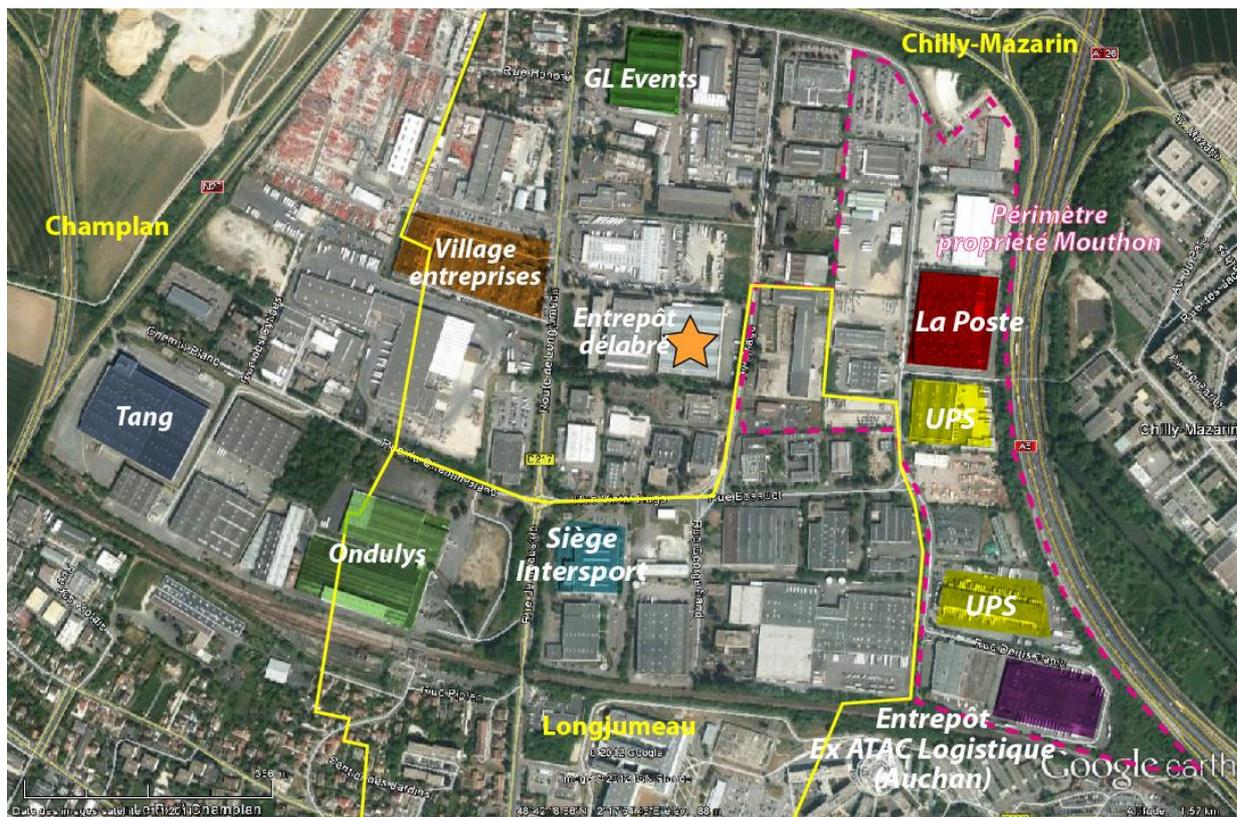
La tertiarisation et mutation des bâtis logistiques pour des activités de loisirs



L'entrepôt DHL sur Paris Nord 2 et Le développement des surfaces logistiques par Prologis, une tendance à contre courant

Annexe 10 : Monographie La Vigne aux Loups

La Vigne aux Loups		
Commune : Chilly-Mazarin, Champlan, Longjumeau Desserte(s) routière(s) principale(s) : A6, A10, RN20 à proximité Multimodalité : non Surfaces totales : 100 ha Extensions prévues : non	Vocation principale : mixte, industrielle, PME PMI, tertiaire, commercial et logistique Principales entreprises : Bouygues Construction, UPS, La Poste, Intersport, Ondulys, GL Events, Tang, SEPA (parc automobile), BSA...	Année de création : à partie de 1964 Loyer facial (exemple) : messagerie 83 € / m ² hors charges (en 2009)



Créée à partir des années 60, la ZA de La Vigne aux Loups accueille une soixantaine d'entreprises. Elle figure parmi les 3 premières ZAE du département de l'Essonne en superficie (100 hectares), après le parc de Courtaboeuf (150 hectares) et les Champs Ronds à Massy (120 hectares).

La zone a la particularité d'être **privée**, des concessions de 30 ans ont été conclues avec les acquéreurs (baux emphytéotiques et baux à construction, c'est-à-dire de très longue durée). Les implantations sont **très éclectiques**, mixant des fonctions tertiaires (siège social d'Intersport, des villages d'entreprises), industrielles (Ondulys, GL Events), de stockage d'automobiles (SEPA), de messagerie (UPS, La Poste), de logistique (BSA International, Frigo Transport), de construction (Bouygues Construction, Delacommune et Dumont) et de services (hôtel, loisirs...).

La Vigne aux Loups est coupée en deux par la route de Longjumeau, avec deux secteurs principaux : à l'Ouest le secteur du Chemin Blanc, à l'Est le site historique de la Vigne aux Loups. Elle est à cheval sur 3 communes : la partie Nord sur Chilly-Mazarin, l'Ouest sur Champlan et le Sud-Est sur Longjumeau.

Diagnostic de l'obsolescence

La Vigne aux Loups a été initiée au milieu des années 60 par entente et **initiatives d'entreprises et initiatives individuelles** de plusieurs propriétaires fonciers, le principal étant M. Mouthon père. L'arrivée de l'A6 en 1959, qui a rapidement été suivi par les premières zones résidentielles, a profondément modifié l'attractivité d'un territoire qui était alors agricole. Un géomètre expert de Chilly-Mazarin a conçu les schémas, les plans de la zone, les découpages des lots. Des travaux de créations de voiries et de réseaux ont été réalisés. Puis une association syndicale de copropriétaires industriels s'est créée, qui au départ a partagé les coûts d'aménagement et qui désormais partage les coûts de maintenance d'entretien de la zone, voiries et réseaux souterrain, eau, électricité. Cette association est aujourd'hui présidée par M. Dumont, chef d'entreprise sur la zone. La commune n'a pas été aménageur et n'est pas intervenu.

Les principales faiblesses relevées sur la zone relèvent de plusieurs domaines :

- Une **absence de traitement urbanistique** : la trame viaire interne est peu qualitative, marqué parfois par un stationnement de poids lourds et de remorques sur la voie publique et des accès et une signalisation peu satisfaisants.
- Un **site contraint**, avec un dénivelé parfois important, et un encerclement par des barrières artificielles rendant toute extension impossible (A10 au Nord, A6 et RN20 à l'Est, voie RER au Sud).
- Certains locaux vieillissants, dégradés, voire de véritables **friches logistiques** (avenue Arago)
- Un **accès peu lisible** : l'accessibilité principale est celle du carrefour des 4 Fourchettes, mais l'orientation vers ce point de desserte stratégique est difficile à identifier à partir des grands axes routiers (A6, A10, RN20).
- Certaines activités faiblement ressources d'emplois mais fortement consommatrices d'espaces. Une partie de **l'offre est déqualifiée** ainsi que plusieurs parcelles improprement occupées (stockage de véhicule).
- Un secteur inclus dans les « zones soumises au bruit des aéronefs », faisant l'objet de prescriptions particulières (plans d'exposition aux bruits).

Dans un document de 2003 pour la Ville de Chilly-Mazarin, l'AEE (Agence pour l'Economie en Essonne) relaie l'avis du commercialisateur KEOPS : « La Vigne aux Loups est un espace vieillissant : certains bâtiments libérés ou venant à se libérer ne trouveront que très difficilement preneur parce que qu'ils ne sont plus aux normes. Une requalification des bâtiments s'avère indispensable ». « Cette ZAE a incontestablement besoin d'être « relookée », mais l'image qu'elle renvoie n'apparaît pas pour les entreprises candidates comme un frein à l'implantation. L'accès routier et la proximité de la gare RER sont des avantages notoires ».

Parmi les causes de cette obsolescence, le mode juridique de la commercialisation des terrains, sous forme de **baux emphytéotiques** (ou emphytéose) ou de baux à construction, joue un rôle particulier. Dans ce type de montage, les baux sont de longue durée (en général de 30 ans)³², ce qui favorise le non renouvellement de l'offre et sa déqualification progressive.

Ce cas de figure est celui de **l'ex-entrepôt Atac** (groupe Auchan) de la rue Denis Papin. Un bail emphytéotique de 30 ans a été signé en 1970 entre le propriétaire (M. Mouthon) et l'occupant (à l'époque les Docks de France). En 2000, la fin du bail est intervenue. Mais les travaux de remise en état n'ayant pas été réalisés et le groupe Auchan souhaitant rester, un accord a été trouvé entre les deux parties qui ont signé un bail commercial (3/6/9) ou Auchan s'engageait à faire les travaux³³.

La fin du bail commercial est intervenue en 2009. Aujourd'hui, les travaux n'ont toujours pas été réalisés et les deux parties sont en procès. Entre temps, Auchan a construit un nouveau bâtiment sur la zone toute proche de la Butte au Berger, pour un coût équivalent à la mise en état de la Vigne aux

³² L'avantage pour le preneur (occupant) est qu'il est dispensé d'achat et que le montant de l'opération est moins cher que s'il achetait. L'inconvénient est qu'il doit payer la taxe foncière et assumer toutes les charges et les grosses réparations. L'avantage pour le bailleur (le propriétaire) est qu'au terme du bail, il reprend le bâtiment construit, normalement en état d'usage <http://www.outil2amenagement.cerutu.developpement-durable.gouv.fr/bail-emphyteotique-bail-a-a568.html>

³³ Les travaux ont été estimés à 8 millions d'€, incluant une remise en état des voiries et des travaux de bardage (revêtement de mur extérieur), de dalle et surtout de mise aux normes frigorifiques particulièrement élevée (2-3 millions d'€).

Loups, soit 8 millions d'€. Dans l'attente d'une décision judiciaire, le propriétaire est contraint de maintenir en l'état le bâtiment, alors qu'il n'en a pas les moyens.

M. Mouthon a fait savoir qu'un projet de rénovation de l'entrepôt est prêt. Mais il reste bloqué par les recours judiciaires engagés (souvent très longs) et par la nécessité impérieuse de trouver un nouvel occupant pour un bail commercial ferme de 9 ans, condition de financement imposée par la banque. Il est commercialisé par CBRE à un loyer de 60 € / m² HT HC. En attendant, un accord a été trouvé entre le propriétaire et UPS, qui stationne ses remorques afin d'éviter la déshérence totale du site.

Reste que cet entrepôt souffre d'une **obsolescence technique**, liée à plusieurs paramètres parmi lesquels :

- Ses caractéristiques frigorifiques : les mesures de température ne sont pas bonnes, l'isolation insuffisante et la consommation d'énergie très élevée. Les entrepôts sous température dirigée posent généralement plus de problèmes de remise aux normes. Les coûts sont plus élevés et sont dépendants de réglementations environnementales strictes (par exemple, l'interdiction du Fréon 22 en 2000 a obligé tous les occupants à changer leurs systèmes).
- Un COS trop élevé : anciennement, le rapport bâti sur terrain était environ de 50-50. Aujourd'hui le COS habituel est plutôt de 1/3 bâti contre 2/3 surface découverte.
- Le bâtiment souffre également d'une faible hauteur (4-5 mètres), car conçu initialement pour de la messagerie.

Un autre problème a favorisé l'obsolescence de La Vigne aux Loups (comme d'autres zones d'activités de grande couronne) qui est **l'émergence des villes nouvelles** ayant phagocyté la demande, notamment à Evry. Si les formalités administratives pour créer la zone ont été assez simples, sa commercialisation a été plus longue et difficile. En conséquence, certaines friches ont perduré 10 ans. Cela a laissé des séquelles sur l'aménagement de la zone puisque les gestionnaires de zone (copropriétaires) ont été obligés d'accepter des activités moins valorisantes, comme du stockage de voiture. Ces activités ont dégradé l'image de la zone, son attractivité et ont favorisé son obsolescence.

Cependant, malgré l'obsolescence croissante d'un certain nombre de bâtiments, il semble n'exister que peu de vacances durables et de grande taille. Si les locaux sont de qualité moyenne, voire franchement médiocre, **la localisation et des loyers probablement plus bas rendent la zone toujours attractive** pour des fonctions logistiques et industrielle. En revanche, le tertiaire fonctionne mal : la zone souffre de son image, elle est mal desservie par les transports en commun et les zones concurrentes au même prix et mieux situées sont nombreuses.

Enjeux de renouvellement

La Communauté d'Agglomération Europ'Essonne a engagé en 2010 **un programme de requalification de la Vigne aux Loups**. Le projet politique d'Europ'Essonne s'inscrit dans le programme de développement de l'axe Saclay Massy, orienté Est Ouest, et sur lequel se trouvent la ZA du la Vigne aux Loups et le Parc d'activité de Morangis. L'objectif est d'éviter qu'il existe un « décrochage » de ce secteur par rapport aux autres (de Courtaboeuf à l'aéroport d'Orly, en passant par Massy Wissous et Antony), en termes d'image, de prestation économique et d'attractivité. C'est un programme de structuration économique.

Le but est également la résorption des dysfonctionnements techniques et environnementaux, sur le plan des réseaux et des voiries. **La voirie participe à la requalification de la zone**. Elle était auparavant gérée par les associations de copropriétaires (hormis la Route de Longjumeau) qui se retrouvaient face à des factures trop importantes pour elles et faisaient les travaux à minima. Elle est aujourd'hui en passe d'être cédée à l'autorité publique, dans le cadre d'un principe de rétrocession des voies déjà prévu dans le cahier de lotissement de 1964, mais non appliqué à l'époque³⁴.

Ce programme de requalification des espaces publics comprend notamment une reprise des accès, des sorties, des circulations, du paysagement, de la signalétique, des réseaux, de l'éclairage public et des circulations douces. Le montant de ces travaux sur la partie Est de la Vigne est de l'ordre de 20

³⁴ En 1964 l'autorité publique ne demandait pas à récupérer la gestion de ces parties communes car elle n'avait pas les moyens. Aujourd'hui, l'autorité publique profite de subventions, des budgets supplémentaires.

millions d'€ (avec un financement collégial publique, Région, Conseil Général, agglomération et villes). Ils devraient débiter fin 2012 jusqu'à fin 2016.

Depuis 20 ans, Europ'Essonne s'est très fortement développé sur la logistique, sur les zones du Moulin à vent (Pomona, Elis...) et surtout sur la Butte au Berger (Jaulin, MisterGoodDeal, Atac Logistique, Chronopost...). Sur la Vigne aux Loups, le choix stratégique de l'intercommunalité est de ne pas supprimer la fonction logistique (qui est une fonction parmi d'autres) et de la conforter dans un système de production économique global (mixité industriel PME PMI logistique). La logistique est plutôt bien perçue, comme une activité essentielle au développement économique d'un territoire particulièrement bien placée au plan infrastructurel et qui, à contrario, éprouve quelques difficultés pour l'accueil de fonctions tertiaires.

Dans les années 80-90, cette fonction tertiaire était en fort développement sur la zone, comme partout à cette époque. Des entrepôts ont été modifiés pour accueillir des bureaux : création d'un étage en mezzanine, bureaux parfois sans éclairages naturels (mais la réglementation sur les conditions de travail était moins sévère). Ceci n'était pas forcément un mauvais calcul économique.

Aujourd'hui la vacance de locaux tertiaires est assez importante. Les bâtiments ont du mal à trouver preneur car beaucoup d'espace de bureau se sont construits sur des zones beaucoup plus qualitatives et mieux desservies pour les salariés que La Vigne aux Loups où requalifier des locaux tertiaires en locaux d'activités ou logistique coûterait probablement trop cher. Cette spécialisation tertiaire bloque aujourd'hui le renouvellement logistique.

LA VIGNE AUX LOUPS	Leviers de renouvellement	Freins au renouvellement
Politique	2	2
Propriété foncière	1	3
Loyers	1	1
Taxes	1	1
Réglementation	1	1
Multimodalité	1	1
Caractéristiques techniques bâtiments	1	2
Géographie, prox. marché / pression urbaine	2	1
Accessibilité routière (réseau structurant)	2	1
Emplois	1	1
Services	1	1
Voirie sur zone	3	3
Autre : facteur juridique		2

Cependant, La Vigne aux Loups reste une zone attractive de par son positionnement géographique, la proximité d'un nombre important de grands axes routiers (A6, A10, RN20) et des prix de location attractifs. En 2009, un bâtiment de messagerie de qualité très médiocre, situé route de Longjumeau, a retrouvé preneur en moins d'un mois pour un loyer annuel hors charges de 83 € / m² HT, hors charges (contre 110 € pour des bâtiments de messagerie neufs ou restructurés³⁵).

³⁵ SCET, « l'enjeu du renouvellement de l'offre immobilière sur les ZAE de la Vigne aux Loups et de Morangis », 2009

Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA



La route de Longjumeau et la voirie sur zone



Sites La Poste et UPS La Vigne aux Loups



Stationnement de remorques autour de l'ex entrepôt ATAC

Le renouvellement du parc d'entrepôts en Ile-de-France
SAMARCANDE TLT - SCET – pour la DRIEA



Bâtiment logistique délabré (avenue Arago)



Panneaux commerciaux locaux disponibles (la Vigne aux Loups)

Annexe 11 : Monographie Sénart

Sénart		
Commune : Tigery, Combs-la-Ville, Moissy-Cramayel, Lieusaint, St-Pierre-du-Perray, Savigny-le-temple, Réau, Vert-st-Denis, Nandy, Cesson. Desserte(s) routière(s) principale(s) : RN104, A5 Multimodalité : Fer	Surfaces totales : 1,7 millions m ² d'entrepôts Extensions prévues : Parc de l'A5 Vocation principale : Logistique, commerce et activités	Principales entreprises (logistiques) : SCADIF, Samada, ND, K&N, Porcelanosa, BMW... Année de création : 1969 (ville nouvelle) Loyer facial : ± 48 €/m ² /an

La ville nouvelle de Sénart qui s'est imposée ces dernières années comme une des principales concentrations logistiques franciliennes. La logistique a profité des difficultés de commercialisation des différentes zones de la ville nouvelle pour d'autres activités, notamment les zones Paris Sud. Sénart est aujourd'hui surtout réputée pour accueillir des plates-formes de grands distributeurs, d'industriels et surtout de prestataires logistiques, avec une forte spécialisation en logistique de distribution de produits de consommation.

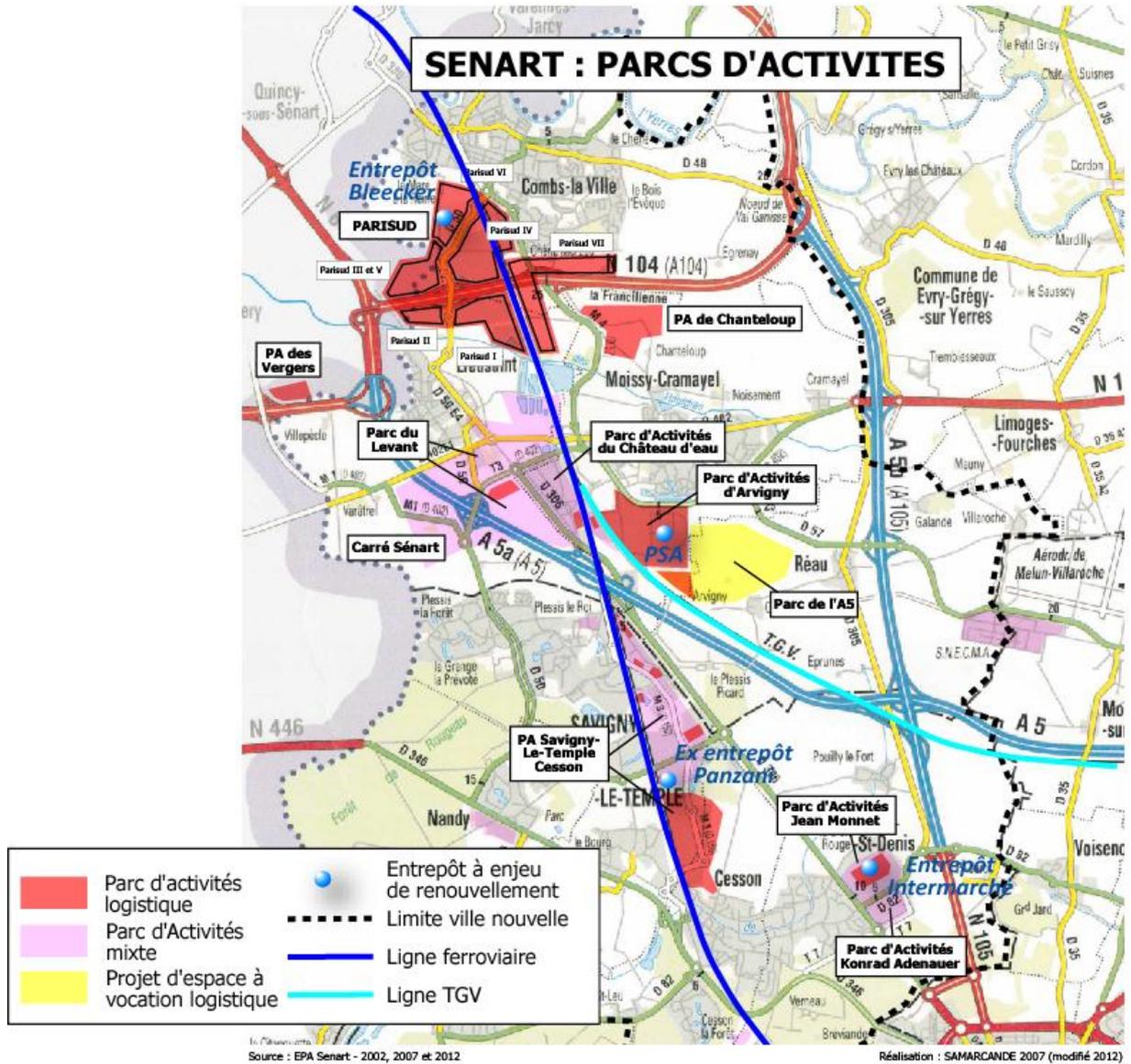
Il est aujourd'hui admis que la logistique a sauvé Sénart et lui a permis d'asseoir son développement à partir des années 80.

Les principales concentrations logistiques sont sur :

- La **zone Parisud** (Moissy-Cramayel, Lieusaint et Combs-la-Ville), une des plus grandes zones logistique d'Ile-de-France, avec des occupant parmi lesquels Samada, Logidis, Bréger...
- Le Parc d'activité de **Chanteloup**, aménagé par Prologis en 2007, pour le compte de FM Logistic, Sony ou La Poste,
- Le Parc d'activité de **Savigny-le-Temple** Cesson, zone la plus ancienne (fin années 80), embranchée, notamment occupée par une plate-forme Scadif (logistique Leclerc), Norbert Dentressangle et Kuehne & Nagel,
- **Le Parc d'activités Jean Monnet** (à Vert-Saint-Denis), qui abritait depuis peu un important entrepôt de stockage textile pour Carrefour, géré par Norbert Dentressangle,
- Le **Parc d'activité des Vergers** à Tigery (Essonne), zone la plus récente, ou sont notamment implantés BMW Pièces détachée et Porcelanosa (groupe espagnol, plate-forme matériaux).

Ce parc logistique est majoritairement un marché d'investisseurs locatif, assez récent, avec des baux commerciaux 3/6/9. Les bâtiments exploités en compte propre sont peu nombreux (PSA, site activité pièce détachée aujourd'hui fermé, Intermarché, en cours d'aménagement à Vert-Saint-Denis, ou Porcelanosa et BMW à Tigery). Sénart a toujours attiré les grands investisseurs logistiques tels que PRD, la Foncière des Régions et Prologis, grâce à ses grandes disponibilités foncières et à son positionnement géo logistique.

Depuis 2008, Sénart serait confronté à un **taux de vacance** de ses bâtiments particulièrement fort, témoignant d'une sur-offre immobilière qui favoriserait l'obsolescence.



Les taux de vacances déclarés par les commercialisateurs (DTZ, CBRE, Johns Lang Lassalle, EOL...) sont **de l'ordre de 10% en Ile-de-France**, avec de fortes disparités suivant les secteurs géographiques et le type d'entrepôt.

Hors Ile-de-France, la vacance déclarée semble être légèrement plus élevée : 12% en Nord-Pas-de-Calais, 14% en Rhône-Alpes, 11% en région PACA.

D'après les commercialisateurs, une zone « bien remplie » a une vacance structurelle de **5-6%**.

La vacance est également très dépendante de la conjoncture économique : à Citrail, elle a été estimée par FEL à 5% avant 2008, elle serait aujourd'hui proche de 15%.

Taux de vacance immobilier logistique Ile-de-France

	2009	2010	2011	2012 (1er T)
DTZ		6%	8% (Sud 12%, Ouest 3%)	
DTZ		9,5%	12%	
CBRE	15,9% (sup. 10 000 m2)			
CBRE				6,8% (total des + 5 000 m ²)
CBRE				4% (+ 5 000 m ² classe A, B, frigo et messagerie)
CBRE				7,7% (activités et moins de 5 000 m ²)
CBRE				12% (parc activité intra AB6)
CBRE				18% (parc activité entre AB6 et RN104)
CBRE				12% (parc activité au-delà RN104)
CBRE			8,7%	
Johns Lang Lassalle	8,8% (classe A et B, sup 5 000 m2)	8,6%	8,3%	
Johns Lang Lassalle			10,1% (+ de 10 000 m2)	
EOL			8% (+ 10 000 m2)	
Cushman & Wakefield			10%	
Seine-et-Marne Dev.			10% (Sénart)	

Sources : divers internet

Taux de vacance immobilier logistique HORS Ile-de-France

	2008	2009	2010	2011
France CBRE		13,7% (sup 10 000 m2)		
France - Province CBRE		12,5% (sup 10 000 m2)		
Axe Lille Paris Lyon Marseille				9%
Nord-Pas-de-Calais Johns Lang Lassalle	6,7%	9,8%	13,5%	6,1%
Nord-Pas-de-Calais CBRE			11%	
Région lilloise Johns Lang Lassalle			16%	
Région de Lille Cushman & Wakefield			7%	
Rhône-Alpes Johns Lang Lassalle	9,8%	15,3%	14,7%	13%
Rhône-Alpes CBRE			12%	
Région de Lyon Cushman & Wakefield			15%	
Lyon Johns Lang Lassalle				11,8%
PACA Johns Lang Lassalle	10,5%	6,5%	7,9%	7,1%
PACA CBRE			13%	
Région de Marseille Cushman & Wakefield			13%	

Sources : divers internet

Diagnostic de l'obsolescence

La vacance des surfaces d'entrepasage à Sénart est diversement calculée par l'EPA et par les commercialisateurs :

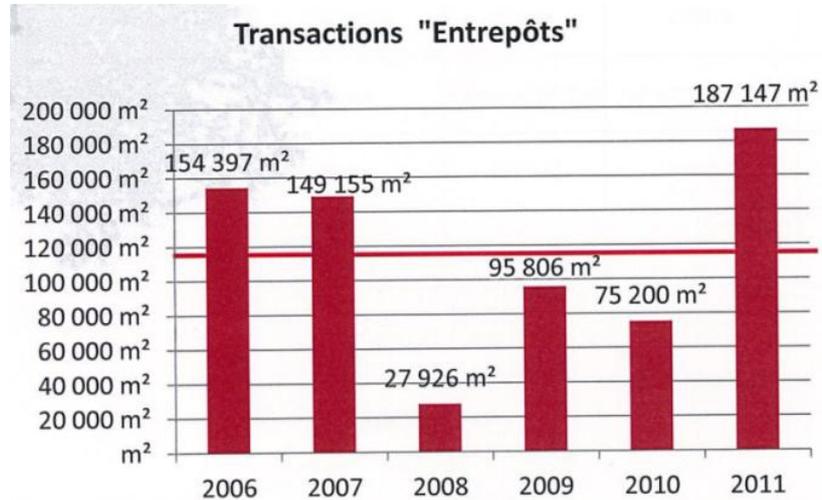
- Pour l'EPA Sénart, les surfaces vacantes sont d'environ 200 000 m², à rapprocher d'un parc total de 1,7 million de m², ce qui donne un taux de 11%,
- D'après Sénart Eco (Seine-et-Marne Développement³⁶), le taux de vacance en matière d'entrepôts est équivalent, de l'ordre de 10%. Pour les locaux d'activité le taux est de 7% et il est de 9% pour les bureaux.
- En revanche, pour les commercialisateurs, le taux serait plus proche de 20%. CBRE cite le chiffre de 380 000 m² de locaux vacants.

Pour l'EPA Sénart, les dernières années de commercialisation peuvent être découpées en 3 périodes :

- Les années 2006-2007 ont caractérisé une période de forte construction d'entrepôts, généralement réalisés en blanc (ce qui ne se fait quasiment plus aujourd'hui). Les investisseurs avaient encore beaucoup capacités financières. Blecker a lancé un 40 000 m², Generali un 20 000 m², AXA un 40 000 m²... au total, près de 110 000 m² ont été lancé en blanc à cette époque, sur 4 opérations.

³⁶ <http://www.seine-et-marne-invest.com/business/blog/senart-eco-transactions-immobielieres-entreprises-une-annee-2011-faste>

- Les années 2008-2010 ont été des années de crise, avec des moyennes annuelles très faibles (28 000 m² commercialisé en 2008), très inférieure à la moyenne générale (110 000 m²). C'est une période de baisse des transactions et d'augmentation du stock. Le stock disponible était de l'ordre de 250 000 m² fin 2010.
- Mais ce stock inoccupé s'est en partie résorbé en 2011 (187 000 m² commercialisé, notamment par l'opération Intermarché sur 95 000 m² à la vente à Vert St Denis).



Pour les commercialisateurs, **le parc d'entreposage correspondrait mal à la demande**, avec énormément de bâtiments de 20 000 à 40 000 m² construits avant 2008, juste avant ou juste après la crise économique. Ces entrepôts ont éprouvé des difficultés à trouver acquéreur et ils se retrouvent en concurrence avec des bâtiments plus anciens, construits il y a 6 ou 9 ans et qui reviennent sur le marché (bail de 6 à 9 ans pour les prestataires logistiques qui arrivent à terme).

Aujourd'hui, Sénart aurait trop de petites surfaces de 20 000 à 40 000 m², et trop peu de grandes surfaces de 50 à 80 000 m². Ceci expliquerait en partie que l'entrepôt de l'investisseur Fulton Bleecker de Lieusaint soit toujours inoccupé depuis sa construction en 2008 ; ce bâtiment est composé de 2 cellules de 20 000 m² chacune.

Un autre paramètre tendrait à expliquer les difficultés de commercialisation, **le facteur fiscal**. Gemmofis cite des montants de taxe foncière allant jusqu'à 14-15 €/m² à Moissy-Cramayel et Combs-la-Ville et jusqu'à 17 €/m² à Lieusaint. Ces valeurs sont à comparer à une moyenne Ile-de-France de l'ordre de 7-9 €/m². Avec la taxe foncière, le propriétaire doit aussi payer la taxe sur les bureaux, la taxe sur les parkings et la taxe sur les entrepôts.

Comment cette fiscalité se répercute-t-elle sur les loyers ? Sur ce sujet il est très difficile d'obtenir des informations. Les commercialisateurs communiquent leurs loyers faciaux, mais pas leurs loyers économiques, réels (qui sont moins hauts). Pourtant cet indicateur est essentiel puisque le delta entre les deux peut parfois atteindre 15 à 20%³⁷. Mais le propriétaire peut aussi faire l'effort sur la franchise, par exemple une exemption de loyer pendant plusieurs mois (jusqu'à 1 an pour des baux fermes, généralement pendant 6 mois pour des baux 3/6/9) ou un loyer progressif. Les aménagements des locaux peuvent aussi faire partie des négociations.

³⁷ http://www.tilmaq.com/pdf/TIL_74_IMMOBILIER.pdf

Exemples de loyers faciaux sur Sénart

	Loyer entrepôt euros/m2/an HT HC	Charges HT/m2/an	Total m2 SHON	Nature	Impot foncier euros/m2/an	Prix vente millions euros HD HC
Lieusaint	45	4,68	11 648	Classe A	15,19	5,8
Moissy cramayel	51	5,9	29 670	Classe A		
Lieusaint	48	3,99	27 022	Classe A		
Savigny le Temple	40	2,97	33 225	Classe B		
Combs la ville	49	4,43	23 262		15,26	
Lieusaint	49	5,43	23 644	Classe A	8,14	
Combs la ville	46	8	16 483	Classe A		
Combs la ville	53	3,08	40 482	Classe A		
Lieusaint	40	10,11	14 006	Classe B		5,1
Savigny le Temple	35		16 275	Classe B	11,3	
Savigny le Temple	55		30 505	Classe A		
Savigny le Temple	37,5	2,42	8 059		14,67	
Moissy cramayel	50	6,46	20 569	Classe A		
Combs la ville	55		16 856	Classe A		
Lieusaint	45		30 653	Classe B	16,25	
Combs la ville	40	3,27	22 795	Classe A	14,71	
Tigery	75		9 780	Frigo		9
MOYENNE	48	5,1			13,6	

Source : CBRE (juin 2012)

Exemples de loyers faciaux proches de Sénart (éléments comparatifs)

	Loyer entrepôt euros/m2/an HT HC	Charges HT/m2/an	Total m2 SHON	Nature	Impot foncier euros/m2/an	Prix vente millions euros HD HC
SEINE-ET-MARNE						
Croissy-Beaubourg	45		7 190	Classe B	11,51	
Croissy-Beaubourg	50	3	18 933	Classe B	12,74	
Réau	52,9		59 180	Classe A		
Brie Comte Robert	50	8,42	23 325	Classe A		
Brie Comte Robert	52	7,52	12 797	Classe A		
St Mard	52	4,55	69 928	Classe A		
Moussy le Neuf	51		93 314	Classe A		
Chatres	46	6,9	5 583	Classe A		
Chatres	46	9,29	17 366	Classe A	12,5	
Mitry Mory	51	8,3	5 760	Classe A	8,5	
Brie Comte Robert	40	7	19 904	Classe C	10,66	
Bussy St Georges	56		24 939	Classe A	20,44	17
Chatres	45	7,5	22 946	Classe A	11,65	
Croissy-Beaubourg			13 007	Classe C		8
Mitry-Mory			7 500	Classe B		3,5
Compans	53	7,2	10 133	Classe A	7	
Mitry-Mory	58	7	10 868	Classe A		
Vaux Le Penil	34	10,81	55 888	Classe A	4,61	
Tournan en Brie	53		66 526			
St Pathus	48,5	5	200 000	Classe A		
Bussy St Georges	55	8	5 321		13	
ESSONNE						
Brétigny/Orge	49		19 448	Classe A	8,3	9,5
Ris-Orangis	50		11 076	Classe A		
Villabé	50	8,95	6 018		8,95	
Lisses	50	5,36	22 416	Classe A	7,36	
Le Plessis Paté	50	4,07	9 254	Classe A		
Brétigny/Orge	51	5	16 205	Classe A		
Athis-Mons	40		5 259	Classe B		
Viry-Châtillon	35	15	18 390	Classe C	9,83	
Corbeil-Essonnes			34 851	Classe A		18
St Germain les Arpajon	52		24 360	Classe A		
MOYENNE	49	7,3			10,5	

Source : CBRE (juin 2012)

D'après des données CBRE, les loyers faciaux à Sénart pour des bâtiments récents, généralement de classe A, **ne seraient pas nécessairement plus élevés qu'ailleurs**, en Seine-et-Marne et en Essonne (48 €/m²/an à Sénart, contre 49 €/m²/an). Globalement, le niveau des charges serait même légèrement moins fort (5,1 € HT/m²/an, contre 7,3 € HT/m²/an). En revanche, la taxe foncière est plus élevée de 3 euros à Sénart (13,6 €/m², contre 10,5 €/m²).

D'après ces données, les loyers n'expliqueraient donc pas la vacance. A noter, d'après Gemmofis les loyers réels pour de l'ancien peuvent descendre à 34 €/m² (exemple d'un propriétaire à Vaux le Pénil, proche de Melun).

Le facteur concurrentiel a peut-être également joué. Sénart a rapidement rempli ses terrains grâce de grandes disponibilités foncières, mais aussi parce que la logistique ne trouvait pas ou peu d'offre sur les territoires proches. Puis Sénart est entrée en concurrence avec ces autres territoires (vers l'Ouest le long de la Francilienne et le long de l'A6) qui ont lancé d'importants programmes logistiques. Ceci explique peut-être pourquoi les surfaces de Sénart ont eu du mal à trouver preneur à un moment donné.

En revanche, Sénart n'est globalement **pas marqué par l'obsolescence technique des ces entrepôts**. Les bâtiments sont relativement récents, ou s'ils le sont moins sont généralement renouvelés par les grands investisseurs. Un seul bâtiment semble échapper à la règle, l'entrepôt dit « Panzani » de Savigny-le-Temple. Cet entrepôt de 15 000 m² est inoccupé depuis 5 ans. Il est relativement ancien mais surtout il souffre d'un problème de trame (beaucoup de poteaux). D'autres handicaps le pénalisent comme sa superficie (15 000 m² d'une seule cellule) voire son accès routier (en fond de zone). Il était auparavant utilisé par Easydis pour Panzani. Il appartient à Proudreed et plusieurs commercialisateurs le louent (CBRE, BNP Paribas Real Estate et EOL). D'après l'EPA, ce bâtiment est le seul étant réellement hors marché sur Sénart.



Enjeux de renouvellement

Plusieurs opérations de renouvellement sont à signaler sur Sénart. Ces programmes sur des sites anciens et/ou très spécifiques sont justifiés par un positionnement géo stratégique toujours excellent. Mais d'autres paramètres ont également agité.

La réutilisation en l'état du site de pièces détachées **PSA de Moissy-Cramayel** était très difficile³⁸ : il est très important (60 ha de terrain), relativement ancien (année 70), mono utilisateur depuis son origine, il compte plusieurs bâtiments ayant des fonctions différentes (avec 5 bâtiments, pour un total bâti de l'ordre de 150 000 m² dont un de 60 000 m²) et son COS est très faible (0.25, alors qu'aujourd'hui un investisseur cherche un COS proche de 0.5)... Trouver un utilisateur reprenant la totalité du site était quasiment impossible.

PSA a pris la décision de le revendre à **Prologis** en juin 2012. Le projet Prologis consiste en la déconstruction du site, et en la reconstruction d'entrepôts sous la forme d'un parc logistique au gré des rythmes de commercialisation.

Le sujet est également très politique, directement suivi par le maire de Moissy Cramayel. L'EPA ne ré interviendra que plus tard (dans le cadre de l'adaptation des réseaux, fluides, voiries...). L'EPA est à la limite de ses compétences car c'est un site hors ZAC.

L'opération Intermarché Vert St Denis est également un bon exemple de **requalification d'un site monovalent**. Cet entrepôt particulièrement grand (95 000 m²) a été exploité pendant 5 ans par Norbert Dentressangle, pour une logistique textile dédiée à Carrefour MDD Tex. Depuis le départ de ND en 2010, le site risquait de se dégrader. Le bâtiment était inadapté en l'état car sa fonction était très spécifique : stockage sur cintre, avec transstockeur permettant de stocker sur grande hauteur.

Mais en 2011 il a été acheté par Intermarché³⁹ qui réorganise actuellement son schéma logistique national. Pour Intermarché, malgré d'importants travaux d'aménagement (pour en faire une plate-forme alimentaire nationale), cet entrepôt présente l'avantage de son faible prix (21 millions d'€, une réelle opportunité financière), de sa très grande capacité (alors que les plates-formes de ce gabarit sont très peu nombreuses), des accès routiers de Sénart, voire de la proximité du siège social Intermarché à Bondoufle. 300 à 400 emplois sont annoncés à terme (ratio 37 e/ha).

Ces deux exemples soulignent l'importance des paramètres politiques, propriété foncière (et capacité financière des porteurs à projet comme les grands investisseurs) et de marché (prix, offre adaptée à la demande).

La multimodalité reste un axe de développement à Sénart, mais la problématique ferroviaire est en voie d'être repensée. Le fer est aujourd'hui concerné par 3 zones :

- Parisud, ou Samada (Monoprix) et Heineken utilisent le fer, sur un total de 10-12 bâtiments embranchés ou embranchables
- Savigny le Temple, un embranchement et plusieurs sous embranchements. Mais plus aucun utilisateur. La SCADIF en particulier dispose d'un embranchement mais qu'elle n'utilise plus.
- La future zone d'activité de l'A5 sera embranchée fer.

Pour l'EPA le mode ferroviaire reste un enjeu de développement. Il est certes envisagé de désactiver les embranchements à Savigny le Temple mais le Parc de l'A5 disposera d'un accès ferroviaire. Sur Parisud, les embranchements sont gérés par l'AFU (syndicat des copropriétaires de la zone).

A noter, l'EPA est en train de réaliser une étude sur la valorisation des embranchements fer avec SNCF Développement. Une plate-forme conteneurs est éventuellement envisagée. L'étude devra aussi déterminer comment aider les entreprises à mieux utiliser les conteneurs.

Mais la vraie question concernant le ferroviaire n'est pas tant celle de l'embranchabilité que celle de l'offre ferroviaire.

³⁸ L'activité pièce détachée PSA a été concentrée à Vesoul. Le site employait jusqu'à 800 salariés à son maximum, 300 salariés les derniers temps. Tous les salariés ont été reclassés.

³⁹ <http://www.leparisien.fr/espace-premium/seine-et-marne-77/ici-intermarche-va-installer-sa-plate-forme-alimentaire-nationale-17-01-2012-1814807.php>

SENART	Leviers de renouvellement	Freins au renouvellement
Politique	3	1
Propriété foncière	2	1
Loyers	1	1
Taxes	1	3
Réglementation	1	1
Multimodalité	3	1
Caractéristiques techniques bâtiments	2	2
Géographie, prox. marché / pression urbaine	3	1
Accessibilité routière (réseau structurant)	3	1
Emplois	1	1
Services	1	1
Voirie sur zone	1	1
Autre		



Trame de l'entrepôt Panzani Savigny-le-Temple et Entrepôt Blecker Combs-la-Ville, inoccupé (source CBRE)



Site PSA Pièces détachées de Sénart

Annexe 12 : Autre méthodologie de calcul du taux de renouvellement

A partir des agréments, une méthodologie de calcul du taux de renouvellement peut s'exprimer par la formule suivante :

$$\text{Taux de Renouvellement} = \frac{\text{Surfaces Renouvelées}}{\text{Surfaces Renouvelées} + \text{Surfaces construites}}$$

Ce calcul correspond à la définition générique d'un taux de renouvellement.

Les surfaces renouvelées correspondent à la somme des surfaces réhabilitées, des surfaces démolies / reconstruites, et des surfaces ayant subi un changement de destination, et dans un second calcul en intégrant également les surfaces d'extension. La part du renouvellement qui en résulte (en %) a été divisée par le nombre d'années (21) pour aboutir à un taux de renouvellement annuel. Les résultats sont dans les tableaux ci-dessous.

Entre 1989 et 2010, et sans prendre en compte les surfaces d'extension, **le taux moyen de renouvellement sur l'ensemble de la région Ile de France est de 5%**. Rapporté aux nombre d'années, **le taux annuel moyen en région Ile de France est de 0,24%**.

La **prise en compte dans le calcul des surfaces d'extension** permet d'augmenter le taux de renouvellement : entre 1989 et 2010 **le taux moyen de renouvellement sur l'ensemble de la région Ile de France est de 11%**. **Le taux annuel moyen régional est de 0,52%**.

	Taux de renouvellement sans extension	Taux annuel de renouvellement sans extension	Taux de renouvellement avec extension	Taux annuel de renouvellement avec extension
75	33%	1,57%	37%	1,76%
92	1%	0,05%	5%	0,24%
93	16%	0,76%	17%	0,81%
94	10%	0,48%	20%	0,95%
Proche Couronne	11%	0,52%	16%	0,74%
77	3%	0,14%	11%	0,52%
78	6%	0,29%	12%	0,57%
91	5%	0,24%	9%	0,43%
95	3%	0,14%	6%	0,29%
Grande couronne	4%	0,18%	9%	0,44%
RIF	5%	0,24%	11%	0,52%

Sans extension, les départements qui présentent le plus fort taux de renouvellement, hormis Paris 75, sont le 93 (16%) et le 94 (10%). Le taux moyen de la petite couronne est cependant de 11% seulement, car dans le 92 les surfaces renouvelées sont très faible et le taux de renouvellement est de 1%. En grande couronne, les taux de renouvellement sont plus faibles, ce qui s'explique par la tendance de développement des surfaces logistiques sur des surfaces anciennement agricoles. Le taux le plus fort est dans le 78 (6%). La moyenne du taux de renouvellement en grande couronne est faible : 4%.

Avec les extensions, le département qui connaît le plus fort taux de renouvellement est le 94 (20%), devant le 93 (16%). Le 92 est le département qui présente le plus faible taux de renouvellement de la région (5%), y compris par rapport aux départements de grande couronne. En grande couronne, la prise en compte des surfaces d'extension permet d'augmenter considérablement le taux de renouvellement : taux de renouvellement moyen de 11%, pour un taux annuel moyen de renouvellement de 0,44%. Les différences sont cependant notables entre les départements. Le 91 et le 95 présentent des taux de renouvellement moyen inférieurs à 10% (6% et 9%) alors que le 77 et le 78 présentent des taux de renouvellement moyen respectivement de 11% et 12%. Cela s'explique par la tendance plus importante dans le 95 et le 91 de développement de surfaces logistiques sur des surfaces initialement agricoles.

Annexe 13 : Les 84 zones logistiques analysées

Légende sites

- 1 : ZA Mermoz - La Courneuve
- 2 : Docks St Ouen
- 3 : Les Tulipes - Gonesse
- 4 : Garonor - FEL
- 5 : Pantin Citrail - FEL
- 6 : Citroën Aulnay
- 7 : PN II
- 8 : ZA du Gué - Le Mesnil-Amelot
- 9 : ZA Moimont - ZA Porte des Champs - Marly-la-Ville, Survilliers
- 10 : Parc logistique Prologis - Vemars
- 11 : Port de Bonneuil
- 12 : MIN Rungis
- 13 : PF SOGARIS
- 14 : SENIA
- 15 : Les Ardoines - Vitry/Seine
- 16 : Le Marais - Créteil
- 17 : ZA Ablis Nord
- 18 : Port de Gennevilliers
- 19 : ZA les Béthunes, ZA le Vert Galant - St Ouen l'Aumône
- 20 : ZA des Bellevues - Eragny
- 21 : ZA Les Aubins - Bruyères/Oise
- 22 : ZA Trappes-Elancourt - Trappes
- 23 : ZA Pariwest - Coignières, Maurepas
- 24 : ZI et portuaire Limay-Porcheville
- 25 : Flins
- 26 : PA Patte d'Oie, Grande Couture - Gonesse
- 27 : Boulevard Ney - Paris XVIIIème
- 28 : Maison Neuve - Brétigny/Orge
- 29 : Techniparc - St Michel/Orge
- 30 : Les Ciroliers
- 31 : La Marnière - La Pierre Grise - Marolles/Hurepoix
- 32 : La Tremblaye les Bordes
- 33 : Les 50 Arpents - les Loges - Brétigny/Orge
- 34 : Les Portes de Morangis
- 35 : Pièce de la Remise - Lisses
- 36 : Les Vergers - Tigery
- 37 : Parc Eurologistic les Brateaux - Villabé
- 38 : ZA Gustave Eiffel et Apport Paris - Corbeil-Essonnes
- 39 : La Grande Brèche
- 40 : L'Orme Pomponne
- 41 : Courtabeuf
- 42 : La Vigne aux Loups - Chilly Mazarin
- 43 : Le Moulin à Vent
- 44 : La Butte aux Bergers
- 45 : Montavas - Wissous
- 46 : Les Hauts de Wissous
- 47 : ADP Nord
- 48 : Le Pérou - Massy
- 49 : ZA la Couronne des Prés - Epône
- 50 : Parisud - Sénart
- 51 : Parc Prologis de Chanteloup - Moissy Cramayel
- 52 : PA Savigny-le-Temple
- 53 : PA Jean Monnet - Vert St Denis
- 54 : Arvigny - Moissy-Cramayel
- 55 : La Villette aux Aulnes
- 56 : ZI Mitry-Compans
- 57 : Parc logistique de la Feuchère
- 58 : Port de Bruyères/Oise
- 59 : ZA Les Prés Boucher
- 60 : ParisEst - Lognes et Croissy-Beaubourg
- 61 : Gustave Eiffel - Bussy St Georges
- 62 : La Courtilière - St Thibault/Vignes
- 63 : ZI Torcy
- 64 : Pontillault - Les Arpents - Pontault, Combault
- 65 : Distripole Val Bréon
- 66 : ZAC Frégy - Fontenay-Tresigny
- 67 : ZI Ampère - Gretz-Armainvilliers
- 68 : ZI du Closeau - ZI Petite Motte - ZI Eiffel
- 69 : PA du Tuboeuf - Brie Comte Robert
- 70 : Parc du Bois des St Pères
- 71 : Port de Nanterre Jules Quentin
- 72 : La Chapelle
- 73 : Port de St Ouen l'Aumone
- 74 : Port d'Evry
- 75 : Port de Lagny/Marne
- 76 : ZAC la Clef-de-St-Pierre - Elancourt, Plaisir
- 77 : Parc logistique Distripole - Châtres
- 78 : ZI ZAC de Meaux
- 79 : Parc logistique Parcolog - Brétigny/Orge
- 80 : Parc logistique Argan - Le Coudray-Montceaux
- 81 : Parc logistique ING REIM (cbre) Parcolog : Mitry-Mory
- 82 : Nouvelle ZA de Compans
- 83 : Parc logistique Prologis - Lisses
- 84 : Distripole PRD Paris Sud - Sénart

Annexe 14 : Méthodologie pour une modélisation

• Les 3 "grands types" de modèles possibles

A partir des objectifs et exigences précédentes, il est possible d'envisager 3 catégories de modèles : "analytiques", "projectif simple", et "mixte".

1. Les modèles analytiques

$S = f(x, y, z, \dots, t)$ où x, y, z, \dots, t sont différents paramètres : Il s'agit de relier les surfaces logistiques à un certain nombre de paramètres – a priori pertinents, mais nombreux, qui relèvent de différentes catégories :

- Spatiale : implantation, accessibilité, hinterland, proximité d'autres services, nature des infrastructures,...
- économiques et financières : coût et rentabilité du foncier et de l'immobilier, pression foncière, capacité de l'hinterland à payer le coût du foncier et de l'immobilier dans le coût global des flux livrés, pertinence de la chaîne client/fournisseur par rapport à l'espace considéré, capacité à générer de l'emploi, ...
- immobilière : fonctionnalité des locaux, mutabilité des locaux ou évolutivité possible des usages

Cela pourrait par exemple être basé sur la grille d'analyse des espaces logistiques utilisés dans l'étude:

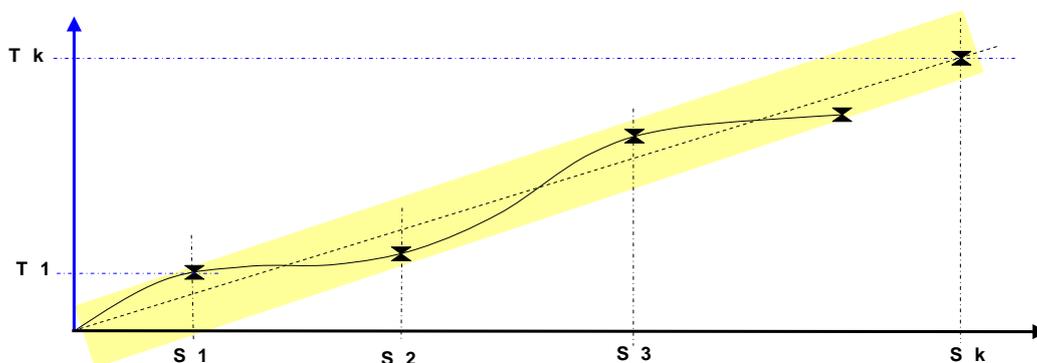
Politique
Propriété foncière
Loyers
Taxes
Réglementation
Multimodalité
Caractéristiques techniques bâtiments
Géographie, pression urbaine / prox. marché, accès
Emplois
Services
Voirie sur zone
Autre

Un tel modèle risque présenter des difficultés pour récupérer les données, les quantifier objectivement et les combiner.

2. Les modèles "projectifs simples"

Il s'agit d'extrapoler simplement les évolutions de surfaces à partir de leur historique antérieur

$$S_n = f(S_1, S_2, S_3, \dots, S_{n-1})$$



Un tel modèle ne prend pas en compte l'aspect analytique des évolutions et donc reste limité dans sa capacité de projection au-delà d'une durée qui peut être courte.

3. Les modèles combinés : analytiques/projectifs simples

$S_k = F(X_k, Y_k, T_k)$ avec X_i =densité/hinterland, Y_i = accessibilité, T_i = vétusté patrimoine pour chaque territoire « k ».

Un tel type de modèle peut combiner la facilité de recueillir les paramètres avec un historique, un certain niveau d'analyse et une relative simplicité pour élaborer les projections. C'est le modèle que nous adopterons

La démarche pour le construire va reposer sur plusieurs séquences :

1. définir les sous-territoires pertinents sur lesquels envisager les projections
2. définir les caractéristiques de ces territoires au regard des paramètres envisagés
3. définir les catégories de surfaces logistiques au regard de paramètres simples en rapport avec usage, fonctionnalité, rentabilité
4. définir les lois d'extrapolation
5. définir les autres facteurs exogènes et leur mode d'impact

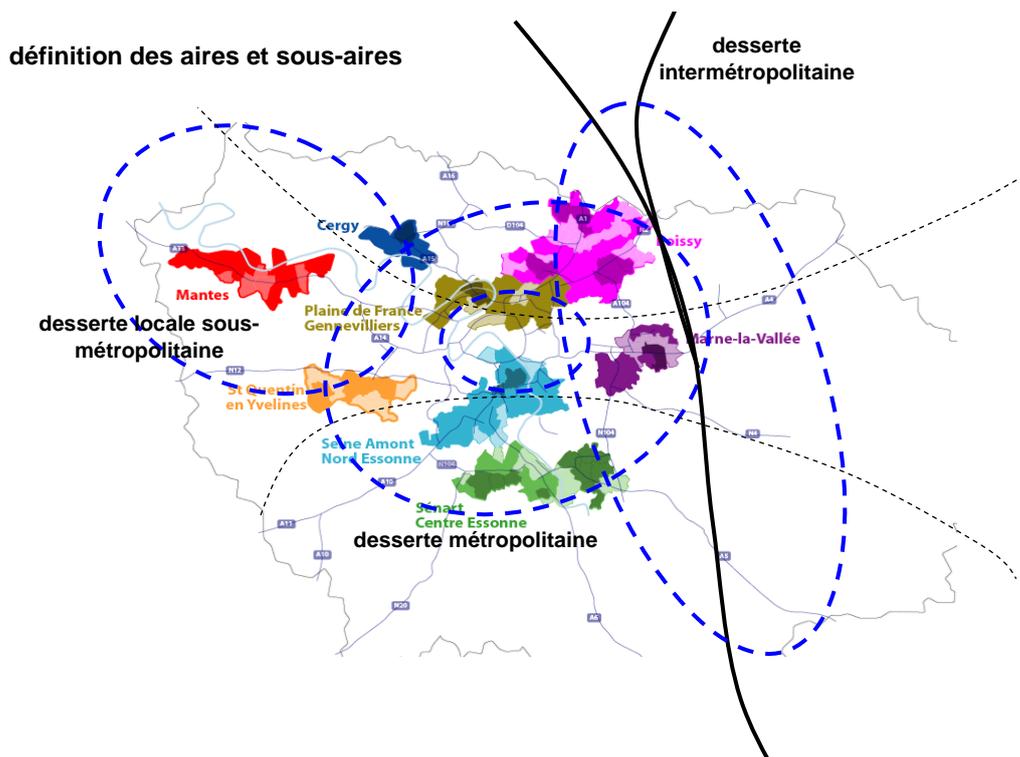
• La construction du modèle analytique/projectif retenu

1. Première étape : les sous-territoires

La première étape consistera à définir des sous-territoires pertinents. Une analyse est à mener sur différents critères associés à la structure de l'espace francilien, à la typologie des infrastructures et aux différentes échelles du territoire : local, régional, national et international.

Si une grande partie des paramètres d'accessibilité sont associés aux infrastructures primaires dont les radiales et les tangentiels, il convient de rappeler qu'à l'échelle d'une grande métropole les tangentiels peuvent avoir différentes fonctions : périphériques urbains, suburbains et intercités, avec comme corollaire le fait que les flux qui les empruntent n'ont pas la même nature, non plus que les hinterlands desservis

Concrètement, il est utile de déterminer des secteurs basés sur cette segmentation, plus le fait que les flux intercités, notamment nord-sud vont transiter sur la partie Est (Francilienne) et de ce fait conférer aux terrains limitrophes une spécificité au-delà des flux locaux.



A contrario, les territoires à l'ouest de Paris peuvent avoir une vocation plus "locale". Le croisement entre les secteurs concentriques et les quadrants Est-Ouest et Nord-Sud peuvent déjà donner une approche des secteurs, à combiner aussi avec la présence des aéroports Roissy et dans une moindre mesure Orly.

2. Deuxième étape : les caractéristiques des sous-territoires

La deuxième étape consistera à caractériser les sous-territoires au regard de:

- la densité (nombre d'emplois et nombre d'habitants par unité d'aire) et si cela est possible un "PIB" moyen sur l'aire
- les hinterlands – définis par les aires couvertes et leur population avec une isochrone donnée correspondant à un temps fixe de livraison (par exemple 30 mn)
- l'accessibilité moyenne depuis les autoroutes – accessibilité qui peut varier aussi très localement et qu'il conviendra de pondérer (encombres, ...)

3. Troisième étape : les caractéristiques du bâti logistique dans des sous-territoires

La troisième étape consistera à recenser les caractéristiques du bâti logistique dans sous-territoires, c'est-à-dire la structure du cadre bâti. Celle-ci pourra être décomposée selon plusieurs facteurs :

- Il a été analysé dans l'étude que 3 grandes catégories pouvaient être définies à cet égard : les entrepôts de catégorie A, aux dernières normes, de type B de moins bonne fonctionnalité et de type C utilisable par sa structure et sa situation en messagerie ou autres fonctions à valeur ajoutée plus forte. Il conviendra de donc recenser les surfaces par type et par sous territoire
- et si possible d'en définir un âge moyen – dont on vu qu'il pouvait être un facteur de mutation dans le temps.
- Enfin il conviendra si possible d'établir une taille moyenne ou mieux une répartition des surfaces bâties ($>$ ou $< 5000 \text{ m}^2$)

4. Quatrième étape : mise en relation des paramètres, définition des lois d'extrapolation

Il s'agit en fait de l'étape proprement dite de modélisation. Le principe est d'établir plutôt des lois de régression linéaires ou affines simples, en utilisant les données statistiques historiques et en n'omettant d'interpréter les mutations des territoires concernés (par exemple la construction de nouvelles infrastructures).

5. Cinquième étape: compléter le modèle en incorporant des facteurs exogènes

Il est a priori difficile de construire un modèle causal qui pourrait par exemple anticiper la nature des flux et des processus par filière, qui recomposent les maillons de production et d'assemblage au plus près ou plus loin de la distribution. Par contre, nous savons que de tels facteurs sont à l'œuvre et ont un impact sur la logistique. Nous proposons par conséquent d'affecter les facteurs rectificatifs simples qui vont pondérer linéairement les résultats du modèle recueillis de l'étape 4. Les facteurs seraient par exemple :

- Tendances par filière (logistique versus assemblage, d'où surfaces, nature locaux et valeur ajoutée au M^2) : facteur k de +/- besoin m^2
- Introduction SI et flux tendus, report vers sous-traitance facteur k' de $\sim \text{m}^2$
- Appréciation foncière proximité centre urbain, effet « Grand Paris » : facteur d'évolution de l'immobilier d'entrepôt (évolution = fonction de (valeur locative territoriale))

Ces coefficients pourraient être introduits à l'avancement après plusieurs cycles et notamment pour rectifier les décalages éventuels constatées entre la réalité et le prévisionnel.



**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

