

Sénart: le « pôle d'excellence logistique » régional



Fronçois, 2012

Avec 1,7 million de m² d'immobilier logistique, la ville nouvelle de Sénart est l'un des premiers pôles logistiques franciliens. La loi du Grand Paris la consacre pôle d'excellence⁽¹⁾ « innovation logistique et écoactivités ». Un succès qui s'explique par des mécanismes à la fois économiques et institutionnels.

La ville nouvelle de Sénart, en Seine-et-Marne, est située à 35 km de Paris. Elle est peuplée de 110 000 habitants et 40 000 emplois y sont localisés.

Parce qu'elle n'a pas encore atteint un niveau de développement jugé satisfaisant, notamment en termes d'emplois, Sénart est la dernière ville nouvelle d'Île-de-France encore entièrement sous statut d'opération d'intérêt national (OIN). Une partie des politiques d'urbanisme

et d'aménagement n'a donc pas encore été décentralisée aux communes ou à l'intercommunalité (le SAN de Sénart). Ces instruments sont aux mains de l'établissement public d'aménagement de l'État (EPA) de Sénart.

Une des dernières villes nouvelles

La croissance de Sénart est de ce fait récente. Elle est d'abord résidentielle et démographique, très forte au cours des années 1970 et 1980 (taux de croissance

annuelle moyen entre 7 et 8 % de 1968 à 1990, contre 0,3 et 0,9 % pour l'ensemble de la région Île-de-France).

Elle est à nouveau forte entre 1999 et 2010 (1,4 %, contre 0,7 % pour l'ensemble de la région), traduisant l'exploitation de son potentiel de construction de logements.

De 1999 à 2008, sa croissance devient davantage économique, avec une augmentation des emplois de 33 %, quand la région ne progressait que de 11 % sur la même période. Le nombre d'emplois reste cependant assez nettement inférieur au nombre d'actifs résidents.

Ce ratio est aujourd'hui de 0,72, alors que l'objectif des villes nouvelles est d'atteindre l'équilibre (ratio de 1). Sénart est la seule ville nouvelle ne l'ayant pas encore atteint.

L'accroissement des implantations logistiques

Les implantations logistiques ont pleinement participé au développement économique de Sénart, tout particulièrement à partir des années 1990. Ce secteur représenterait aujourd'hui 7 000 emplois, soit près de 20 % de l'emploi local, et se traduirait par plus de 1,7 million m² d'entrepôts⁽²⁾, soit près de 10 % des entrepôts d'Île-de-France.

Timide dans un premier temps, le développement logistique se limite, au début des années 1970, à l'implantation du centre logistique de pièces détachées de Citroën (100 000 m², 700 emplois au plus haut de l'activité).

Puis, plusieurs implantations ont lieu à la fin des années 1980 et surtout durant les années 1990 : plus de 470 000 m² construits entre 1985 et 1997.

Ce développement s'accélère encore : le nombre de constructions double pour atteindre 900 000 m² entre 1998 et 2009⁽³⁾, c'est-à-dire au moment à la fois des mouvements massifs d'externalisation logistique par les grands chargeurs et de la dynamique de structuration d'une puissante industrie immobilière logistique⁽⁴⁾.

(1) Intitulé de l'accord-cadre du contrat de développement territorial de Sénart du 23 mars 2012.

(2) Source : contrat de développement territorial, décembre 2013.

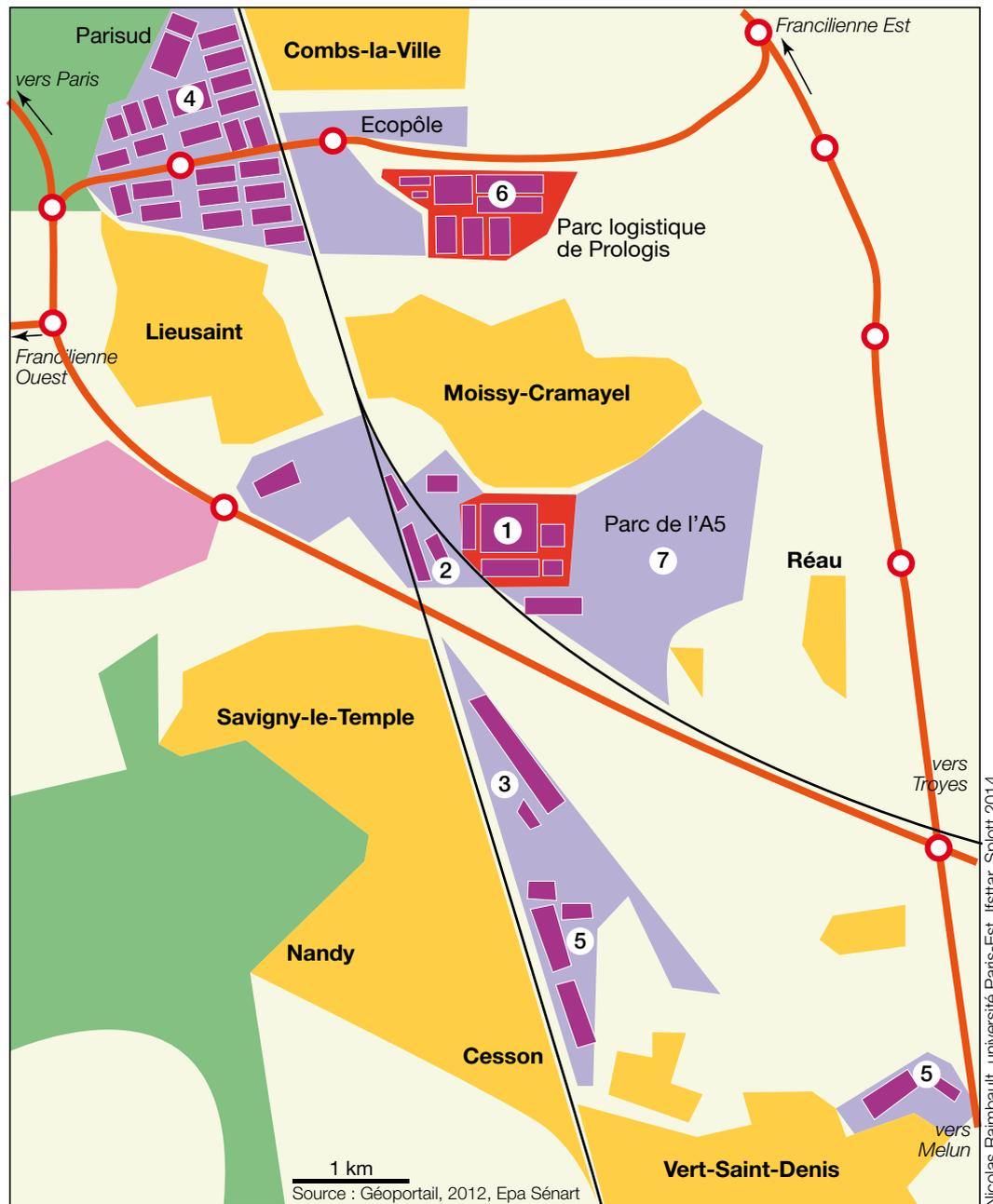
(3) Source : sit@del2.

(4) Les logiques de l'industrie immobilière logistique sont exposées dans la *Note rapide* n° 666.

Cette chronologie est aussi intimement liée au développement autoroutier dans le secteur : ouverture de la Francilienne en 1990, de l'A5a et de l'A5b en 1995. Avant de devenir ce carrefour autoroutier, auquel il manque tout de même une radiale autoroutière directe vers Paris, Sénart ne pouvait prétendre être un pôle de développement logistique. La condition autoroutière, si elle était nécessaire, n'était cependant pas suffisante. La façon dont l'EPA a accompagné ce développement infrastructurel pour placer Sénart sur la carte de la logistique a été décisive. La fonction logistique la plus représentée est celle de la grande distribution, *via* les filiales logistiques de ces groupes ou *via* des prestataires. On peut distinguer plusieurs types d'implantations logistiques (voir la carte ci-contre)⁽⁵⁾ correspondant aux différents processus et jeux d'acteurs qui ont fait le développement logistique de Sénart.

Le centre logistique de PSA est la première implantation ①, l'entreprise ayant saisi le potentiel de Sénart pour cette fonction. L'EPA aménage pour ce centre une première zone d'activités économiques : la ZAE d'Arvigny. La ZAE accueillera ensuite d'autres implantations : Gefco et TNT ②. Cette zone est étudiée en fonction de son articulation à la voie ferrée Paris-Lyon, alors que le réseau autoroutier n'atteint pas encore Sénart. Dans le même esprit, d'autres parcelles sont aménagées dans les années 1970 pour les activités logistiques, le long de cette même voie ferrée, à quelques centaines de mètres au sud, à Savigny-le-Temple ③. Par la suite, l'EPA s'engageant véritablement dans une stratégie d'attraction d'établissements logistiques, la ZAE Parisud est aménagée à partir des années 1990 ④, c'est-à-dire au moment de l'ouverture du carrefour autoroutier. La zone est pensée autour de ce carrefour et de la voie ferrée. Elle a accueilli le principal de la croissance logistique

Le développement logistique de Sénart



Réseaux	Territoires	Zonage :
autoroute et assimilée	voie ferrée	ZAE EPA
échangeur	marché francilien	habitat
entrepôt		zone commerciale
		espace agricole
		espace boisé
		parc logistique privé

jusqu'à la fin des années 2000 : Samada (Monoprix) et Logidis (Carrefour), notamment. Parallèlement, d'autres parcelles et d'autres ZAE hébergent de nouvelles implantations logistiques, moins par rapport à une stratégie de l'EPA qu'au fil des opportunités et demandes des entreprises ⑤ : l'entrepôt Carrefour Textile à Vert-Saint-Denis, Porcelanosa

et BMW à Tigery, par exemple. En 2006, les premiers locataires du parc logistique Chanteloup de Prologis démarrent leur activité. Il s'agit de la première zone logistique qui n'est ni aménagée, ni commercialisée par l'EPA. C'est l'œuvre de Prologis, en partenariat avec la mairie de Moissy-Cramayel, qui en reste propriétaire et gestion-

naire, selon le modèle des parcs logistiques ⑥, c'est-à-dire des complexes fermés et gardiennés de plusieurs entrepôts, gérés par une entreprise unique. C'est ainsi que s'implantent entre autres Chronopost, Norbert Dentresangle (pour Carrefour) et Sony.

(5) La numérotation dans le texte renvoie à des localisations sur la carte.

L'EPA est aujourd'hui en cours d'aménagement et de commercialisation d'une nouvelle ZAE, le parc de l'A5 ⑦, selon un schéma qui se veut la synthèse entre le modèle traditionnel de la ZAE et un parc logistique privé. Bergerat Monnoyeur (Caterpillar) et Geodis (pièces détachées de la SNCF) y sont déjà établis. Enfin, un nouveau parc sera développé en 2014 par Prologis, à partir du centre laissé à disposition par PSA ①.

La logistique : fruit d'une stratégie de développement de l'EPA

En matière de développement économique, la mission première de l'EPA est d'attirer des emplois dans le territoire, de sorte à respecter un ratio résidents-emplois équilibré, objectif prioritaire de la politique des villes nouvelles. Pour ce faire, l'établissement public a explicitement fondé sa stratégie sur le développement logistique dès les années 1990, période de croissance majeure de ce territoire.

Positionner Sénart sur la carte logistique

Comme nous l'avons énuméré ci-dessus, l'EPA a aménagé de nombreuses zones logistiques. Cependant, le territoire n'étant pas identifié comme propice aux activités logistiques au moment de leur création, les implantations effectives n'étaient pas acquises. Afin de faire reconnaître Sénart comme un territoire logistique attractif, l'établissement a tissé des liens non pas avec des logisticiens, mais avec des promoteurs et investisseurs immo-

biliers logistiques, qu'il organisa peu à peu en réseau. À ce moment, le directeur du service économique de l'EPA Sénart devient le fondateur et le premier animateur de l'Afilog, l'association des entreprises de l'immobilier logistique. Preuve supplémentaire de la force de ce réseau, plusieurs cadres de ce service de l'EPA ont ensuite travaillé pour des promoteurs privés. Il se tisse ainsi autour de l'établissement public un réseau de professionnels de l'immobilier logistique, de promoteurs, d'investisseurs et d'utilisateurs, fondé sur des relations assez stables dans le temps. Cette capacité de l'établissement à entrer dans le réseau immobilier logistique et à l'animer explique largement le développement logistique fulgurant de Sénart à la fin des années 1990 et dans les années 2000.

Tirer parti d'une configuration institutionnelle favorable

La ville nouvelle de Sénart constitue également une configuration institutionnelle propice à un tel développement logistique piloté par l'EPA. La ville entrant dans le cadre d'une opération d'intérêt national (OIN), un certain nombre de pouvoirs, tout particulièrement en matière de développement économique, n'ont pas encore été décentralisés aux communes et l'intercommunalité. Ils restent aux mains de l'EPA. Mais l'autonomie laissée à l'établissement public et son réseau tient avant tout à son efficacité dans un contexte de développement rapide : elle lui permet d'aller vite, de coller au marché. L'établissement offre donc aux



Jean-Claude Patracini/AVU/Idf

Créé en 2006, le parc de Chanteloup est la première expérience d'une privatisation de l'aménagement logistique, qui s'opère hors la tutelle de l'EPA.

élus un développement économique tangible, dont ils peuvent politiquement se prévaloir lorsque l'opération s'est bien déroulée. Inversement, ils n'endossent aucune responsabilité si celle-ci venait à être critiquée. La présence de l'EPA est précieuse sous cet angle. Cette stratégie a véritablement enclenché une dynamique de développement économique à Sénart. Comme le montre le tableau ci-dessous, les retombées fiscales pour les communes sont réelles.

La décentralisation et la privatisation de l'aménagement logistique

Cette stratégie de développement économique pilotée essentiellement par l'EPA, et tacitement acceptée par les élus locaux, est cependant peu à peu remise en cause à mesure que les pouvoirs de l'établissement public sont décentralisés aux collectivités locales. Celles-ci cherchant à contrôler davantage leur développement, une relative défiance s'est installée. Par exemple, lors de l'achèvement de la zone d'activités économiques Parisud, les élus exigent de participer à l'opération dès l'amont. Leur légitimité à conduire les projets économiques en ressort renforcée.

Génération de conflits

Les revendications locales atteignent une échelle supérieure dans le cas du projet du « parc de l'A5 ». Il s'agit de la réalisation d'une vaste zone industrielle et logistique d'environ 150 ha dans le prolongement de l'ancien centre de PSA. Elle se déploie

sur une petite commune encore rurale : Réau. Ce projet a cristallisé une vive opposition de la part d'un groupe d'élus de cette commune. Ce mouvement, une « première » à Sénart, remet en cause directement la légitimité du projet et pas seulement ses modalités de mise en œuvre. Il obtient finalement des compensations, telles que de nouvelles dessertes routières, des liaisons douces, des aménagements paysagers, des infrastructures d'assainissement, en échange des réserves foncières communales. Cette inflexion dans le pilotage du développement économique de Sénart signe l'entrée en politique de l'aménagement des zones logistiques de Sénart.

Le parc logistique de Chanteloup : premier aménagement économique privé et municipal de Sénart

Ce nouveau contexte ne remet pas en cause tout développement logistique. Il offre plutôt l'opportunité d'établir différemment les projets logistiques, opportunité particulièrement exploitée par le développeur-investisseur Prologis dans sa stratégie de développement de parcs logistiques. Cette firme ne fait pas partie du réseau d'immobilier logistique monté par l'EPA. Elle parvient cependant à implanter dans une des communes, Moissy-Cramayel, un parc logistique de 100 ha, le parc de Chanteloup, un deuxième étant en projet sur cette même commune. L'irruption de cette firme, et la privatisation de l'aménagement qui en découle, rencontre paradoxalement certaines exigences locales en matière

Comparaison des recettes fiscales

	Potentiel fiscal moyen communal (2010)	Potentiel fiscal moyen communal par habitant (2010)	Recettes moyennes communales au titre de la taxe professionnelle (2010)
France	2 756 985	600	
Île-de-France	10 441 835	836	4 884 602
Seine-et-Marne	1 853 307	696	1 202 251
Sénart	7 933 665	867	5 731 460

Source : DGCL, 2011.

d'aménagement des zones d'activités et satisfait la recherche de nouvelles solutions de gestion de ces zones.

Au début des années 2000, Prologis acquiert à Moissy-Cramayel une centaine d'hectares de terrains agricoles. Il s'ensuit une longue négociation avec la mairie pour changer le PLU afin que Prologis puisse développer de manière privée une zone logistique. Trois arguments en particulier convainquent le maire : la capacité à intégrer le parc dans le paysage, le fait que ce dernier soit clos, gardienné avec des services de sécurité, et que sa gestion, l'entretien de la voirie et des espaces verts, soit prise en charge par Prologis. À partir de cet accord, la construction du parc peut débuter sous la forme d'un lotissement. Cependant, la municipalité s'est trouvée de ce fait en opposition frontale avec l'EPA qui, pour la première fois, était débordé dans sa mission de planification, d'aménagement et de commercialisation. Le projet présenté par Prologis a en effet rencontré l'intérêt municipal dans ses aspects financiers, mais aussi politiques. Il est apparu comme une solution d'aménagement plus avantageuse que celle proposée par l'EPA, c'est-à-dire des zones d'activités dont les parcelles sont vendues séparément à différents investisseurs et dont la gestion des espaces publics revient au SAN de Sénart. Peut-être plus encore, c'est le gain de pouvoir local, paradoxalement ouvert par la privatisation de l'aménagement, qui a décidé le maire. En effet, si l'EPA est en capacité de développer des zones logistiques de

manière largement autonome vis-à-vis des communes de la ville nouvelle, tel n'est pas le cas des développeurs privés : ils sont davantage tributaires de l'accord des élus et doivent donc prendre en compte leurs attentes.

De plus, au-delà du temps du développement du parc, c'est aussi en tant que solution sur le long terme que le parc logistique de Prologis est localement soutenu. D'une part, le produit de Prologis établit de manière claire la fonction de la zone (la logistique) et son mode de gestion (Prologis en est le propriétaire, l'aménageur et le gestionnaire, c'est-à-dire le seul responsable vis-à-vis de la mairie). D'autre part, la société s'engage à gérer le parc sur trente ans au moins, durée d'amortissement de cet investissement. Ce mode de gestion privé offre ainsi des garanties contre le risque de friches : Prologis a intérêt à retrouver rapidement un occupant dès qu'un entrepôt de son parc est libéré. Prologis devient de ce fait un acteur de la commune, localement présent, et un partenaire durable, à qui la commune peut demander des comptes.

Nouvel indice des capacités de Prologis à exploiter ses bonnes relations locales : la firme a annoncé le 26 juin 2012 l'acquisition d'un site de Peugeot-Citroën (PSA) de 60 ha afin d'y développer un nouveau parc logistique de 230 000 m² baptisé « Prologis Park Moissy II Les Chevrons ». Une fois de plus, il a trouvé le moyen de s'implanter à Sénart sans recourir à l'EPA : l'acquisition du site est un processus privé, la mise en œuvre du projet ne nécessite que des modifications de PLU.

Vers le pôle d'excellence « innovation logistique et écodéveloppement » régional

Après le très fort développement logistique des années 2000, les élus de Sénart souhaitent diversifier l'économie de leur territoire en allant vers plus de tertiaire, bureaux et commerces (Carré Sénart), et moins de logistique. Une stratégie de « tertiarisation » est actée avec l'EPA.

Dans le même temps, Sénart cherche aussi à s'accrocher au train du Grand Paris, qui commence à se mettre en branle à la fin des années 2000. Cela bouleverse partiellement sa nouvelle stratégie économique. En décembre 2013, un contrat de développement territorial (CDT) est signé à Sénart. Il est finalement intitulé « innovation logistique et écodéveloppement »⁽⁶⁾. L'un de ses objectifs est de « développer un pôle économique régional autour de l'innovation logistique et des écoactivités » en « valorisant l'acquis logistique » afin de « développer des filières d'avenir » et d'« assurer la création d'emplois diversifiés à un rythme soutenu ». S'il est bien sûr trop tôt pour en saisir les impacts, il apparaît déjà que ce CDT, sans être complètement contradictoire avec la nouvelle stratégie économique partagée de « tertiarisation », acte un développement fort de Sénart dans la logistique. En effet, pour que Sénart soit reconnu comme un pôle d'excellence du Grand Paris, que le territoire puisse bénéficier de nouveaux équipements métropolitains (tels que la gare TGV en projet), il lui fallait jouer sur ce qui différenciait cette ville nouvelle des autres territoires franciliens. À ce jeu, elle n'a pu qu'assumer une orientation logistique, qui devient ainsi une brique de la politique métropolitaine parisienne, et participe du renouveau de son développement.

Nicolas Raimbault ■

Pour en savoir plus

- RAIMBAULT Nicolas, « Logistique : émergence d'un nouveau marché immobilier », *Note rapide*, n° 666, novembre 2014.
- RAIMBAULT Nicolas, BAHOKEN Françoise, « Les nouveaux territoires logistiques franciliens : éloignement et spécialisation », *Note rapide*, n° 665, novembre 2014.
- RAIMBAULT Nicolas, « Les firmes de l'immobilier logistique – 2. Prologis : "Local partner to global trade". Une firme intégrée et globale dans l'immobilier logistique », portrait d'entreprise, *Flux*, n° 93-94, 2013, pp. 91-103.

Ce travail est le fruit d'une thèse Cifre en cours, réalisée par Nicolas Raimbault, sous la direction d'Antoine Frémont (Ifsttar) et de Lydia Mykolenko (IAU îdF). Le dispositif Cifre (conventions industrielles de formation par la recherche) permet à un doctorant d'être embauché, le temps de sa thèse, par un organisme hors du monde de la recherche – ici, l'IAU îdF –, et donc d'inscrire sa thèse au sein d'un travail opérationnel.

Directrice de la publication :
Valérie Mancret-Taylor

Auteur : Nicolas Raimbault, Ifsttar
Sous la direction d'Élisabeth Gouvernal

Rédactrice en chef : Isabelle Barazza

Maquette : Vay Ollivier

Cartographie : Jean-Eudes Tilloy
Sous la direction de Frédéric Theulé

Diffusion par abonnement
80 € par an (= 40 numéros) - 3 € le numéro

Service diffusion-vente
Tél. : 01 77 49 79 38
15, rue Falguière 75015 Paris

ISSN 1967 - 2144
ISSN ressource en ligne 2267-4071

www.iau-idf.fr



Jean-Claude Patachich/IAU îdF

À Moissy-Cramayel, Prologis assure la gestion d'un parc logistique de 100 ha, selon un partenariat implicite avec la commune.

(6) Après avoir été longtemps nommé « pôle d'excellence logistique » dans l'accord-cadre.