

FEVRIER 2003

### La logistique gagne du terrain en Ile-de-France

Les implantations logistiques ont connu une ampleur particulièrement marquée ces dernières années. Ce phénomène est certes dépendant des facteurs économiques mais également des stratégies d'entreprises à l'échelon régional, national et surtout européen. Dans ce contexte, et du fait de sa position centrale dans le réseau des grands échanges européens l'Ile-de-France occupe actuellement une place de premier rang. Elle devra intégrer dans ses futures politiques d'aménagement les enjeux et les contraintes liés à cette activité.

Depuis 1994, date de mise en place du SDRIF, près de 5,5 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts ont été mis en chantiers, soit 30 % du parc existant, avec ces dernières années, un impact fort sur les territoires périphériques de la région. Dans l'hypothèse d'une poursuite de cette tendance, il apparaît plus que jamais nécessaire de prendre en considération les exigences de localisation de ces activités, ce que le SDRIF de 1994 n'avait pas clairement fait.

En effet, ces évolutions résultent des transformations de l'activité logistique elle-même et en particulier du processus d'externalisation en cours et non encore achevé, et du positionnement logistique particulièrement attractif de l'Ile de France. Compte tenu de leur impact sur l'aménagement régional, elles devront être intégrées dans la réflexion sur un nouveau schéma directeur.

#### Du transport à la logistique

Alors que les évolutions économiques et technologiques ont permis aux entreprises de se libérer en grande partie des impératifs de proximité (proximité des fournisseurs, des sous-traitants, voire même proximité des marchés), il n'en demeure pas moins qu'un certain nombre d'interfaces physiques devront toujours être assurées. Parmi ces interfaces, celles qui concernent la maîtrise des flux de marchandises, c'est à dire la logistique<sup>(1)</sup>, comptent désormais parmi les fonctions les plus stratégiques de l'entreprise.

L'émergence de la logistique a d'abord été le fait des grosses PME nationales de transport routier de marchandises qui ont commencé à développer des prestations de service

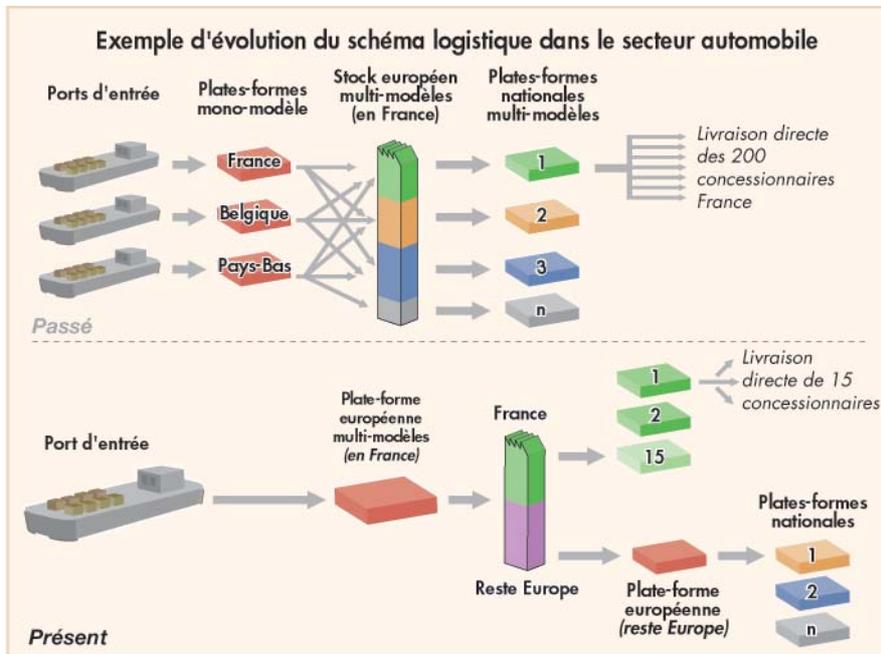
- le stockage en particulier - pour leurs donneurs d'ordres, industriels la plupart du temps. Progressivement, les prestations se sont complexifiées pour intégrer, outre les navettes entre l'usine et l'entrepôt, l'assemblage final des produits arrivant à l'état semi-fini et leur emballage (co-manufacturing et co-packing), la gestion des stocks et la préparation des commandes.

Aujourd'hui, les entreprises logistiques, issues pour la plupart du monde du transport, disposent d'une offre globale incluant le transport et possèdent souvent plusieurs dizaines (voire plusieurs centaines) de milliers de m<sup>2</sup> d'entrepôts. Par leur capacité à massifier les flux, ces nouveaux grands prestataires spécialisés ont pu mettre en place des chaînes de transport particulièrement efficaces. Ce faisant, ils ont fortement accompagné le processus d'industrialisation du fret qui se caractérise par :

- la concentration des flux de marchandises sur certains axes, et l'émergence de très vastes plates-formes destinées à desservir des espaces désormais transnationaux (Nord-Europe, Sud-Ouest Europe, etc.),
- une gestion des flux toujours plus fine et plus complexe imposée par la généralisation des contraintes de livraison en flux tendus et en juste-à-temps, qui imposent, de la part des prestataires, une capacité professionnelle permettant de faire face à tous les aléas possibles. La constitution de plates-formes avancées et de stocks tampons sont un des éléments des dispositifs mis en place pour répondre à ces contraintes.
- le passage d'une situation où les

(1) L'Aslog (Association française des logisticiens d'entreprise) définit la logistique comme l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe.

La logistique  
gagne du terrain  
en Ile-de-France



*Ce schéma met en évidence la réduction, à une seule, des portes d'entrée maritimes ; le stockage des différents modèles de véhicules sur un seul site logistique européen et non sur un site spécialisé par modèle ; la desserte de la France par l'intermédiaire de 15 plates-formes nationales et non, comme précédemment, l'approvisionnement en direct de plus de 200 concessionnaires à partir de la plate-forme nationale.*

flux de production – dans les cas de figure déjà les plus réactifs – étaient «tirés» par la demande, à une situation de flux «poussés» par les promotions de plus en plus systématiquement proposées par les industriels. Les distributeurs, ou leurs sous-traitants logisticiens, sont alors contraints de disposer de capacités de stockage importantes pour accueillir ces promotions.

### Un positionnement central de l'Ile-de-France

La région Ile-de-France occupe une place à la fois centrale et spécifique dans le dispositif du transport et de la logistique européenne. Centrale car, bien qu'à l'écart du centre économique de l'Europe qui s'étend de Londres à Milan en passant par l'arc rhénan, elle est traversée par une large partie des grands flux de transit nationaux et internationaux Nord-Sud.

Spécifique car, du fait de son poids économique et démographique, elle attire et génère des flux de marchandises particulièrement importants malgré la décentralisation industrielle entamée de longue date et qui se poursuit encore aujourd'hui.

Ainsi, du fait de ce positionnement logistique extrêmement favorable, on trouve en Ile de France, la présence de deux grandes familles de logistique :

- la logistique qui concerne le traitement des stocks (celle des grandes plates-formes de massification, que l'on peut qualifier de logistique «amont») où la tendance est à la diminution du nombre de plates-formes et à l'accroissement de leur taille ; les structures qui gèrent les stocks ont alors tendance à s'éloigner des zones agglomérées pour s'installer en des lieux conformes à leurs besoins fonciers. Le prix du terrain est ainsi un élément majeur dans le choix d'investissement. L'exemple de Norbert Dentressangle qui vient d'inaugurer à Sénart, en Seine-et-Marne, un entrepôt de 90 000 m<sup>2</sup> destiné aux produits tex-

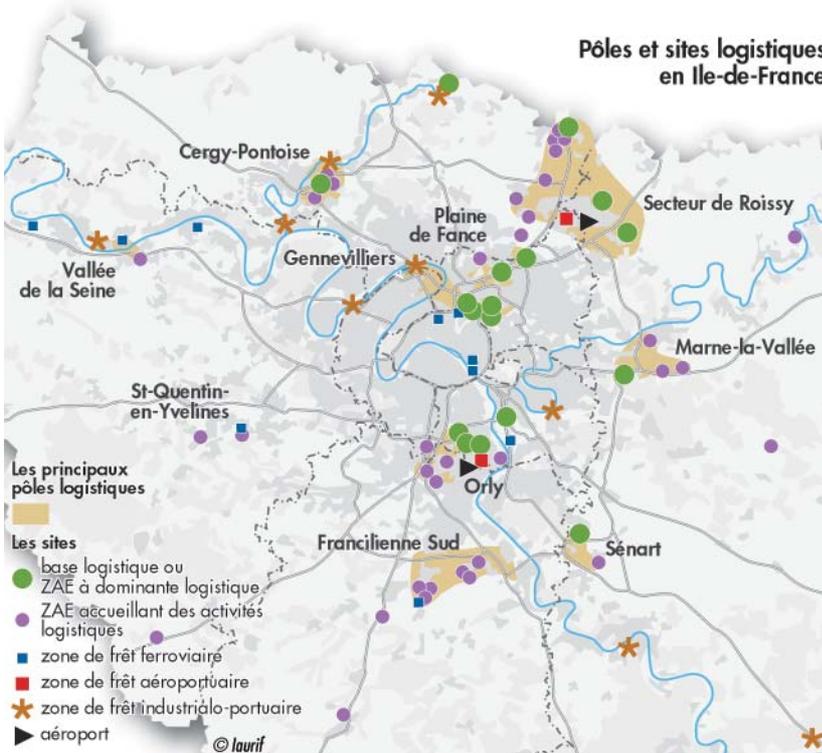
tiles de Carrefour procède de cette logique. Cette plate-forme assurera l'approvisionnement de tous les hypermarchés Carrefour de France.

- la logistique qui se rapporte à la distribution (que l'on peut qualifier de logistique «aval») et qui cherche alors à se réaliser au plus près de l'aire de marché à desservir. C'est cette deuxième catégorie de famille logistique qui nécessiterait le maintien, en zone dense ou à proximité, de plates-formes de messagerie et qui a rendu très attractifs pour cette fonction, les espaces situés le long de la Francilienne, en bordure d'agglomération.

### En 30 ans, un éloignement du centre

La localisation de la logistique en Ile-de-France résulte donc d'un long processus de développement lié à l'évolution de l'organisation des entreprises. En effet, au début des années 70, l'entrepôt est une fonction

La logistique  
gagne du terrain  
en Ile-de-France



annexe de la production et la construction de surfaces de stockage est liée pour une bonne part à celle des locaux industriels, encore très présents en zone centrale. Puis, l'évolution des modes d'organisation de la production a progressivement sorti le stockage de l'usine pour le rapprocher des marchés. Cependant, jusque dans les années 80, les activités logistiques ont privilégié leur développement dans l'agglomération centrale ou à ses abords (moins de 20 km de

Paris-Centre). Les parcs d'activités dédiés à la logistique se sont donc essentiellement positionnés au cœur de ce vaste bassin de consommation qu'est l'agglomération parisienne, à proximité de Paris et notamment dans le nord des Hauts-de-Seine, en Seine-Saint-Denis (de Gennevilliers à Aulnay-sous-Bois, le long de l'A1 au sud de Roissy CDG) et dans la région d'Orly (de Massy à Bonneuil-sur-Marne).

Par contre, quelques zones d'activités mixtes, moins spécialisées, se sont installées sur des territoires plus éloignés tels que les villes nouvelles ou encore certains centres urbains de grande couronne.

Le développement des plates-formes logistiques localisées dans des secteurs géographiques plus lointains (30 km du centre, et au delà) est plus récent. Plusieurs raisons ont entraîné un changement progressif du comportement des investisseurs et des entreprises elles-mêmes. L'extension constante de l'agglomération parisienne, l'amélioration des conditions de desserte

par la réalisation de nouvelles infrastructures de transport dans des territoires toujours plus éloignés, la rareté d'une offre adaptée en zone dense (valeurs locatives, coûts du foncier), imposent aux entreprises de s'implanter de plus en plus loin y compris pour des fonctions de distribution, reportant ainsi en périphérie, en particulier sur la Francilienne, les problèmes de congestion des axes routiers de la zone dense. L'aménagement en cours à Dammartin-en-Goële, à quelques kilomètres des zones de fret de Roissy, par Hays Logistics, le partenaire de Carrefour, d'une plate-forme de près de 20 000 m<sup>2</sup> destinée à l'approvisionnement des hypermarchés du Nord et de l'Est de Paris illustre parfaitement ce processus.

De plus, le phénomène de desserrement des activités parisiennes s'est accru, nécessitant le développement de nouvelles zones d'activités en grande couronne, sur des territoires parfois très éloignés tout en recherchant la proximité des bassins d'emplois.

### Le SDRIF et la localisation des sites logistiques

#### Un début de prise en compte dans le SDRIF de 94

Le SDRIF avait préconisé une organisation logistique selon trois niveaux :

- des points d'appui locaux à l'intérieur de A86, pour l'essentiel existants et qu'il était impératif de préserver (sites dépendant du port autonome de Paris et de la SNCF, notamment),
  - des plates-formes relais situées autour de A86, constituées par des sites déjà existants en partie,
  - des nouveaux parcs d'activités à vocation logistique et technologique appuyés sur la Francilienne.
- Il ne donnait pas d'évaluation des besoins et a laissé aux schémas direc-

Parc d'entrepôt au 01/01/2001	
Seine-Amont-Nord Essonne	3 564
Plaine-de-France-Gennevilliers	3 262
Roissy	2 376
Sénart-Centre Essonne	1 827
Marne-la-Vallée	1 074
Cergy	654
Saint-Quentin-en-Yvelines	402
Le Mantois	362
Total Ile-de-France	19 936

En milliers m<sup>2</sup> ; source : DREIF

Plus des 2/3 du parc sont localisés sur huit territoires dont la moitié dans les deux secteurs de proche couronne : Seine Amont - Nord Essonne et Plaine de France - Gennevilliers.

teurs locaux le soin de prévoir les réservations d'emprises nécessaires à l'exercice de la fonction logistique dans le cadre de la programmation des zones d'activités.

Dans la réalité, on a assisté à une très forte croissance de la demande d'implantations logistiques, très supérieure à celle de locaux industriels - le volume de transactions d'entrepôts ayant été dans les dernières années deux fois plus important que celui des locaux industriels -, et qui déborde largement les territoires irrigués par la Francilienne. Cette demande a suscité la création d'une offre conséquente développée

dans des zones d'activités mixtes ou des structures spécialisées et localisée dans des secteurs géographiques de plus en plus périphériques, principalement dans le nord, l'est et le sud-est de l'agglomération parisienne.

#### La géographie de la logistique francilienne depuis 1994

On observe à la fois un renforcement de certains pôles d'activités et l'émergence de nouveaux sites sur des territoires plus éloignés. En effet, ces dernières années ont été marquées par la forte convergence des entreprises vers certains secteurs géographiques :

- **En périphérie de la zone agglomérée** : la région de Roissy/Aéroport Charles-de-Gaulle (Mitry-Mory, Compans, Roissy-en-France, Gonesse, Le Mesnil-Amelot, le Thillay, Saint Witz, Marly-la-Ville, Dammartin-en-Goële etc.) ; la ville nouvelle de Marne-la-Vallée [Lognes, Emerainville et Croissy-Beaubourg (Paris-Est), Ferrières, Bussy-Saint-Georges (Gustave Eiffel) ou encore Saint Thibault-des-Vignes) ; la Francilienne Sud, incluant les villes nouvelles d'Evry et de Sénart [Lieuxaint, Combs-la-Ville, Tigery (Parisud)]. Le développement des activités logistiques dans cet ensemble géographique s'est appuyé sur le réseau d'infrastructures de transport formé du nord au sud par la Francilienne et les radiales qui s'y rattachent : A1, RN17, RN2, A4, RN4, A5, A6... Entre ces pôles de nombreuses zones d'activités ont su profiter de la dynamique de cet axe (Villeparisis, Chelles, Pontault-Combault, Brie-Comte-Robert, Gretz-Armainvilliers etc.).

La ville nouvelle de Cergy-Pontoise (Saint Ouen L'Aumône, Eragny) constitue également un pôle d'attraction important.

- **En zone urbaine dense** : les activités logistiques sont très présentes dans la boucle Nord des Hauts-de-Seine (avec notamment la présence de la zone industrialo-portuaire de Gennevilliers) et le long d'un axe Massy, Orly, Villeneuve-le-Roi, Valenton, Bonneuil-sur-Marne au Sud de Paris, ou encore, au Nord, dans le secteur du Bourget, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil.

Ces territoires bénéficient d'une offre diversifiée mais aussi d'une position géographique répondant aux besoins des activités logistiques : présence d'axes de communication majeurs, position de carrefour routier et autoroutier, porte d'entrée dans l'agglomération, proximité de l'aggloméra-

Surfaces de stockage mises en chantier en Ile-de-France



#### Un marché soumis à de fortes fluctuations

Les cycles de fortes progressions des mises en chantier ont concerné trois périodes : - le début des années 70 : mise en œuvre du Schéma Directeur de 1965 et organisation d'importants sites dédiés à la logistique sur des pôles de proche banlieue. Citons principalement les zones industrialo-portuaires de Gennevilliers et de Bonneuil-en-France, GARONOR à Aulnay-sous-Bois, SOGARIS à Rungis, SENIA (Secteur d'Entrepôt et d'Industrie alimentaire) à Thiais - Orly en liaison avec le MIN de Rungis, ou encore Orly fret, Villemilan à Wissous etc. La plupart des zones d'activités se sont positionnées le long d'axes routiers importants (A86, A1, A6...) - Les années 1987-1992 : contexte économique «porteur» et rôle des villes nouvelles en pleine phase d'expansion, mouvements marqués vers Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée et Sénart. Ce phénomène est extrêmement accusé en grande couronne alors que la tendance est à l'affaiblissement du volume des mises en chantier à Paris et en première couronne, puis à une diminution à partir de 1992 - les années 1999-2002 : organisation de nouvelles zones d'activités et construction d'entrepôts adaptés aux besoins des logisticiens; forte prédominance du développement en grande couronne, dans des zones périphériques telles que la Francilienne sud ou la région de Roissy CDG, les villes nouvelles, mais aussi une demande très orientée vers les franges de l'agglomération centrale à Bonneuil-en-France, Gonesse, Massy, Chilly-Mazarin etc.

tion centrale ou de Paris. Dans certains cas, la présence d'un mode de transport alternatif à la route, constitue un facteur déterminant de localisation mais seul un faible nombre de sites d'accueil donne aujourd'hui de telles possibilités en Ile-de-France.

Il est à noter que ces sites ont d'abord répondu aux besoins d'entreprises déjà implantées en Ile-de-France : plus de la moitié des entreprises logistiques nouvellement implantées dans les zones d'activités ont en fait opéré un transfert.

### Une accélération des mises en chantier d'entrepôts

Aujourd'hui, le parc d'entrepôts en Ile-de-France représente environ 20 millions de m<sup>2</sup> (source DREIF) dont les 3/4 réalisés depuis une vingtaine d'années. Et si le développement a été fortement marqué dans les départements de la grande couronne, la première couronne détient encore 40 % du parc régional, auxquels s'ajoutent de nombreuses opérations situées en zone dense, aux franges de l'agglomération.

Globalement, il s'est réalisé en moyenne en Ile-de-France près de 700 000 m<sup>2</sup>/an d'entrepôts depuis une vingtaine d'années. La situation

actuelle se caractérise surtout par l'importance de la demande pour de grands entrepôts en grande couronne. Cependant, la forte baisse des mises en chantier en première couronne fait qu'au total, sur les quatre dernières années (1999-2002) le rythme de réalisation reste inférieur à 800 000 m<sup>2</sup>/an.

De même, le renouvellement de l'offre logistique en zones d'activités a connu une forte progression et les transactions réalisées ont été significatives. La consommation foncière liée aux activités logistiques, a représenté ces dernières années, près de 40 % des surfaces vendues (soit 450 ha sur un total régional d'environ 1 200 ha) avec un rythme de commercialisation moyen de 60 ha/an. La demande pour de grandes emprises foncières a accentué le phénomène. Ces données incluent les développements en compte propre, les projets «en blanc» et «en gris», et concernent des opérations principalement localisées en grande couronne.

### Un renouvellement nécessaire mais des conséquences à gérer

Il faut souligner que l'importance des mouvements d'entreprises observés ces dernières années est aussi liée à l'inadaptation du stock existant qui provient principalement d'anciennes constructions industrielles ou de zones d'entrepôts datant des années 70/80, et dont une partie reste en dehors du marché. Ces locaux antérieurs à 1980 et qui représentent un quart du parc, sont souvent de faible dimension (quelques milliers de m<sup>2</sup> et d'une hauteur n'excédant pas 7 mètres), mal localisés et ne répondent plus aux normes de sécurité imposées par la réglementation.

Les besoins actuels des logisticiens portent sur des modules de plus de 10 000 m<sup>2</sup> et d'une hauteur utile de 9,5 m, voire de plus de 12 mètres pour les plus performants.

Les promoteurs/développeurs se sont donc lancés dans la construction d'entrepôts répondant à ces spécifications et la commercialisation de grands entrepôts (>10 000 m<sup>2</sup>) s'est brutalement accélérée pour passer en moyenne d'un rythme de 200 000 m<sup>2</sup> par an (entre 1996 et 1997) à un rythme de 650 000 m<sup>2</sup> par an depuis 2000.

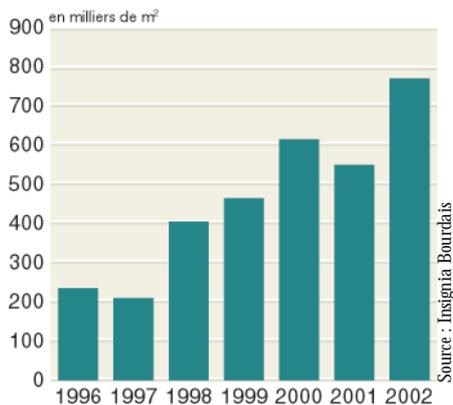
De même, le développement de plates-formes logistiques éloignées de la zone centrale s'est accompagné d'une forte évolution de leurs caractéristiques. Les zones d'activités mixtes existantes, qui avaient permis de répondre à la demande dans un premier temps et qui, pour certaines, offrent encore des possibilités d'implantation, ne présentent plus les conditions requises en terme de taille des lots, aire de manœuvre, largeur de voiries, parking, desserte poids lourds, ... pour répondre à la demande actuelle. Une nouvelle offre a donc du être mise sur le marché.

Ces évolutions ont permis une meilleure adéquation entre l'offre et la demande ; toutefois elles laissent ouvertes les questions liées à l'importance du stock résiduel et à la coexistence des différents types de locaux (anciens et neufs) ainsi qu'au foisonnement et à l'organisation peu maîtrisée des sites nouveaux dédiés à la logistique en Ile-de-France.

### Quelle organisation logistique pour l'avenir ?

Dans l'arbitrage que font les entreprises entre distance du centre de gravité du marché à desservir, coût du foncier et éloignement des sources d'ap-

Entrepôts de plus de 10 000 m<sup>2</sup>  
commercialisés en Ile-de-France



La logistique  
gagne du terrain  
en Ile-de-France

provisionnement et des grandes portes d'entrée européennes, notamment maritimes (le Havre, Anvers et Rotterdam), le positionnement en grande couronne reste particulièrement attractif.

Compte tenu de l'expansion de l'agglomération et du développement des infrastructures de transport sur lesquels s'appuient ces activités, ce mouvement vers des secteurs géographiques de plus en plus éloignés de l'agglomération devrait se poursuivre. Cependant, l'extraordinaire efficacité du système logistique qu'ont mis en place les grands prestataires commence aujourd'hui à être remise en cause parce qu'elle s'avère coûteuse et très consommatrice d'espace. Pour l'Ile-de-France où se concentrent les grands enjeux logistiques de demain, la question se pose de l'intérêt d'accueillir des entrepôts toujours plus grands, et dont on voit que leur acceptabilité par les populations est de moins en moins évidente.

Par ailleurs, au-delà du mouvement centrifuge, une forte proportion du parc se localise toujours dans les zones urbaines denses de l'agglomération (et notamment en première couronne) : si la Seine-et-Marne est, avec ses 4,4 millions m<sup>2</sup> d'entrepôts, le premier département logistique d'Ile de France, la Seine-Saint-Denis occupe la deuxième place suivie par le Val-de-Marne. Cette importance du parc dans l'agglomération centrale et à ses franges pose plusieurs questions :

- celle de la nécessité ou non de maintenir des plates-formes de distribution en zone dense,

### Les différents types de sites accueillant des activités logistiques en Ile-de-France

- **Les plates-formes logistiques proprement dites** : Il s'agit soit de sites spécialisés, centres de transit, de stockage et de distribution, correspondant à des programmes d'immobilier d'entreprises proposés par des professionnels (développement des parcs d'activités logistiques franciliens par GARONOR à Aulnay-sous-Bois ou encore par SOGARIS à Rungis, offrant des locaux modulables généralement sous forme locative), soit de parcs d'activités logistiques, correspondant à des opérations en blanc d'une nouvelle génération, organisées par des développeurs (promoteurs et/ou aménageurs) tels que le parc d'activités «La Guépelle» à Saint-Witz qui accueille six bâtiments de haut de gamme (80 600 m<sup>2</sup> de SHON) répartis sur 24 ha, ou le pôle Eurologistic de Villabé développé sur 35 ha (pour 200 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts) par FL Développement.
- **Les zones spécialisées**. Il s'agit là des zones industrialo-portuaires gérées par le Port Autonome de Paris dont les plus importantes se localisent à Gennevilliers, Bonneuil-en-France et Limay-Porcheville, des zones d'activités SNCF, des zones de fret ADP (Aéroport de Paris).
- **Les zones d'activités économiques mixtes**. Elles se distinguent des autres par le fait que celles-ci peuvent proposer aux entreprises un développement en compte propre. Il y a là, de la part de ces dernières, la recherche d'un investissement «lourd» et durable dans le temps. On trouve soit des zones d'activités à vocation ou à dominante logistique (Mitry-Mory, «Moimont» à Marly-la-Ville, «les Hauts de Ferrières» à Marne-la-Vallée, «Parisud» à Sénart etc.), soit des zones «poly-actives» accueillant des activités logistiques comme c'est le cas de la plupart des zones d'activités existantes.
- **Enfin, d'autres sites logistiques existent en Ile-de-France**. Plus éclatés géographiquement, ils correspondent soit à des activités purement logistiques (localisées hors zones d'activités), soit à des établissements industriels aux fonctions logistiques marquées (c'est le cas de grandes entreprises telles que Renault Flins, Peugeot Poissy, etc.).

- celle de son adéquation à une demande qui évolue constamment et donc de sa réhabilitation ou de sa conversion.

A l'avenir, l'organisation de la logistique devrait privilégier l'aménagement de sites d'implantation multimodaux y compris en zone dense, et contribuer ainsi, par la limitation de la croissance des flux de poids lourds que cette multimodalité autorise, à prendre en compte les préoccupations

environnementales largement partagées par les décideurs aujourd'hui. Cette organisation devrait par ailleurs s'inscrire dans un contexte géographique plus large que celui de l'Ile de France et s'appuyer sur certains territoires à enjeux tels que le sud du département de l'Oise ou l'est de l'Eure. Elle permettrait ainsi d'éviter des situations de saturation du réseau routier qui caractérisent les secteurs particulièrement attractifs, comme c'est déjà le cas dans le secteur de Roissy et de la Francilienne Sud.