



Stockage, vente, gestion

Le tout-en-un

Les nouveaux bâtiments de logistique urbaine répondent aux transformations des modes de consommation.

Comment réintégrer la logistique dans les villes tout en assurant la péréquation économique ? Voici l'un des principaux défis du secteur depuis une dizaine d'années. D'un côté, l'engorgement des villes provoque de nombreux désagréments : coût élevé du dernier kilomètre, réglementation contraignante, difficulté de stationnement, nuisances sonores et pollution... Pourtant, la demande pour des bâtiments logistiques au plus proche des cœurs des villes et des consommateurs ne se dément pas. La solution qui se dessine conjugue multifonctionnalité et multimodalité, afin d'atteindre la rentabilité économique tout en satisfaisant les pouvoirs publics. Il s'agit des hôtels logistiques, dernière génération.

Par Lisa Melia

Même au XXI^e siècle et à l'ère du tout numérique, certaines activités ne peuvent se dématérialiser : un produit nécessite encore d'être physiquement acheminé de son lieu de production à son utilisateur final. La logistique urbaine, longtemps dédaignée, préoccupe désormais les autorités territoriales. Entre 2005 et 2010, plus de 7 milliards d'euros ont ainsi été investis dans les bâtiments industriels de logistique, dont les deux tiers en nouveaux projets. L'urbanisation et la transformation des comportements de consommateurs se traduisent par un bouleversement de la sphère logistique. "Aujourd'hui, la logistique urbaine est une évidence, affirme Jean-Louis Lazuech, directeur du patrimoine et du développement France de Prologis, leader parmi les pure players de l'immobilier logistique. Nos clients ressentent ce besoin de se retrouver encore plus proches des villes." Les particuliers qui, hier, avaient l'habitude d'aller faire leurs courses à quelques kilomètres des agglomérations, préfèrent aujourd'hui les petites surfaces qui fleurissent au cœur des villes. "Entre la vente par correspondance, l'e-commerce, la remise à niveau des petites surfaces alimentaires dans les zones denses... les lieux de consommations se déplacent, ce qui nous oblige, pour l'approvisionnement, à nous rapprocher également", estime Jean-Louis Lazuech. La majorité des acteurs anticipe cette mutation en travaillant sur les outils immobiliers et le transport qui permettront d'alimenter les agglomérations tout en assurant une certaine rentabilité. Un défi périlleux. "Entre 1980 et 2004 a eu lieu un véritable phénomène de desserrement logistique, explique Caroline Ceccaldi, présidente d'Afilog. Cette activité a été chassée vers les périphéries car elle était considérée comme consommatrice de surface, peu créatrice d'emploi, polluante... Jusqu'au développement de l'e-commerce." Parce qu'ils sont en lien direct avec les livreurs, les consommateurs prennent conscience de l'acheminement de leur marchandise et

portent un autre regard sur la filière logistique. Une amélioration qui se constate également chez les décideurs locaux. Plusieurs villes, comme Paris ou La Rochelle, ont ainsi entamé des réflexions avec les acteurs du secteur et ont lancé de nombreuses pistes pour ramener cette activité plus près des centres urbains. "C'est une question qui dépasse la seule rentabilité des professionnels et qui concerne toute la société, apprécie Jean Laterrasse, directeur du Laboratoire ville mobilité transport (LVMT) de l'université Paris-Est. On prend enfin le problème du transport des marchandises en ville à bras-le-cors." Il faut néanmoins repenser l'ensemble de la supply chain et mettre au point des entrepôts qui conjuguent l'efficacité à la rentabilité économique. Les hôtels logistiques nouvelle formule semblent aujourd'hui la piste la plus sérieuse pour relever le défi. Portés par des acteurs spécialisés comme Sogaris ou Urban Real Estate, ces bâtiments dernière génération, souvent encore à l'état expérimental, soulèvent presque autant de problématiques que de solutions.

Délicate rentabilité foncière

"Avant de disparaître dans les années 1990, ces hôtels logistiques existaient déjà. L'idée n'est donc pas tout à fait révolutionnaire", tempère Caroline Ceccaldi. Organisés de façon à mutualiser et à faire cohabiter diverses activités, ces bâtiments permettent d'associer des espaces de stockage, du commerce professionnel, de l'artisanat, du tertiaire, voire même des équipements publics comme des installations sportives. "Aujourd'hui, plusieurs acteurs tentent de redévelopper ce type d'outils, avec beaucoup de projets et assez peu de réalisations, poursuit Caroline Ceccaldi. Ce qui s'explique tout simplement par le coût du foncier et par le fait que la réflexion est récente." Alors que les investisseurs exigent une certaine rentabilité, l'augmentation du prix du foncier conduit à des durées de vie d'amortissement très longues – jusqu'à 15 ans –, ce qui rend nécessaire une anticipation des besoins futurs et de la réglementation. Or, la hausse des loyers des entrepôts ne suffit pas à contrebalancer les surcoûts occasionnés par le prix de l'immobilier en zone dense et par l'intégration en contexte urbain. La rentabilité des investissements au cœur de l'agglomération demeure donc assez faible, dans un contexte économique qui n'encourage pas à la prise de risque. La réhabilitation, en revanche, pourrait apporter un début de réponse

à cette difficulté. Dans le rapport "La logistique urbaine, fonction vitale pour la métropole parisienne", piloté par la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, Bruno Laubard et Gérard Lissorgues soulignent la nécessité de multiplier les partenariats afin de révaloriser les sites obsolètes. "Face aux enjeux de croissance du prix de l'énergie et à la prise en compte de critères environnementaux, la préservation des sites logistiques au cœur de l'agglomération est la condition qui permettra à la métropole d'assumer ses besoins logistiques dans de bonnes conditions économiques", défendent ainsi les auteurs du rapport. Le projet Chapelle Internationale, orchestré par Sogaris en partenariat avec la ville de Paris, la SNCF et RFF, illustre que la réhabilitation des sites existants permet la mise en place d'un Espace logistique urbain (Elu) capable d'allier services au consommateur final et rentabilité économique. D'autant plus que les normes ICPE (Installations classées pour la protection de l'environnement), qui réglementent l'immobilier logistique, changent fréquemment sous l'effet des initiatives de l'Union européenne, de l'Etat et des collectivités territoriales, qui ont tous vocation à légiférer en la matière. Or, selon l'enseignant et consultant Michel Roux, les travaux induits par le respect de ces normes pourraient représenter jusqu'à 30 % du budget global de construction d'un entrepôt. "Il y a un véritable paradoxe, déplore Christophe Ripert, directeur étude et prospective chez Sogaris. Par exemple, si l'on veut installer un hôtel logistique à Paris, la ville nous impose de le faire fonctionner en multimodal, c'est-à-dire faire arriver des marchandises par le train et les renvoyer par la route. Cela suppose des volumes de marchandises importants. En même temps, ils nous interdisent de construire des bâtiments ICPE dans lesquels nous pourrions stocker ou faire transiter de grandes quantités de marchandises." Les agglomérations affichent un intérêt non dissimulé pour les activités de logistique. Mais tout en souhaitant leur retour dans les zones urbaines, elles limitent leurs capacités de fonctionnement.

Besoin d'insertion dans la ville

L'insertion urbaine est un élément décisif pour les logisticiens qui doivent prendre en compte les exigences des collectivités territoriales, les prix du foncier parfois prohibitifs et l'hostilité des riverains. "Si nous n'expliquons pas le projet, nous risquons d'avoir des oppositions de la ville ou des riverains qui le

font échouer, prévient Christophe Ripert. C'est déjà arrivé." Les professionnels sont donc contraints de jouer la transparence et de communiquer sur l'utilité de la construction. Le cahier des charges en termes de fonctionnement doit ainsi s'accorder à l'architecture des hôtels logistiques afin qu'ils soient acceptés par la ville et ses habitants.

Les gains potentiels continuent cependant de surpasser ces désagréments, et l'heure est à l'innovation. "Les immeubles mixtes répondent aux attentes des collectivités, permettent aux investisseurs de réaliser une péréquation économique, se développent sur un foncier lambda – contrairement aux activités purement logistiques –, et s'intègrent plus facilement au niveau urbain, souligne Caroline Ceccaldi. C'est vraiment bénéfique." Puisque ces hôtels accueillent aussi bien des espaces logistiques que des bureaux ou du commerce, la rentabilité est nettement plus facile à atteindre que lorsque les logisticiens occupent seuls le bâtiment. L'une des pistes explorées par Sogaris est la mutualisation des espaces partagés : plutôt que de construire un restaurant, des sanitaires, des vestiaires pour chaque utilisateur, un seul pool d'installations serait mis en place pour l'ensemble des employés des entreprises occupant le bâtiment. Autre outil, la minimisation de l'occupation au sol grâce à l'innovation technologique qui rend possible de stocker plus facilement des charges non plus horizontalement mais verticalement. Bien que plus coûteuse, cette solution présente l'avantage d'augmenter considérablement les capacités de stockage. "Progressivement, c'est toute l'économie de la logistique qui bascule", affirme Jean Laterrasse, directeur du LVMT.

"Ce qui importe aujourd'hui, c'est d'identifier comment cette partie immobilière s'intègre dans la supply chain", estime Dominique Estampe, directeur de l'Isli (Institut supérieur de logistique industrielle) à Bordeaux. Pour optimiser les



"Aujourd'hui, la logistique urbaine est une évidence." Jean-Louis Lazuech, Prologis.

La rentabilité des investissements au cœur de l'agglomération demeure assez faible, dans un contexte économique qui n'encourage pas à la prise de risque

LOGISTIQUE URBAINE



“Ce qui importe aujourd’hui, c’est d’identifier comment cette partie immobilière s’intègre dans la supply chain.” Dominique Estampe, ISLI.

hôtels logistiques, c’est toute la chaîne qui doit faire l’objet d’une cure de jouvence. On ne résout pas la question du dernier kilomètre s’il n’a pas été pensé dès le premier kilomètre. L’exemple du groupe Deret illustre un type de “bonne conduite”. En 2010, l’entreprise a entièrement revu son schéma d’agences de distribution urbaine. Placées dans un périmètre de moins de 10 kilomètres du centre-ville et couplées à l’utilisation de véhicules électriques avec une technologie importée d’Angleterre, ces agences ont permis de fournir les magasins Sephora plus rapidement, plus fréquemment et plus efficacement. Le prestataire logistique a ainsi amélioré son réseau de transport dès l’amont, lui permettant de contrebalancer le coût plus élevé d’un foncier en zone périurbaine. “Cela permet de réaliser le dernier kilomètre dans des conditions plus économiques et plus environnementales”, se réjouit Caroline Ceccaldi.

Le dernier kilomètre, nœud du problème

“Les problèmes liés à l’acheminement et à l’encombrement ont longtemps été sous-estimés, regrette Jean Laterrasse. L’importance des flux se développant et l’importance des villes ayant plutôt tendance à augmenter, ces problématiques se sont aiguisées avec le temps.” D’autant plus que les règles de circulation et de stationnement peuvent être modulées localement dans le cadre des pouvoirs de police des maires, qui ont toute liberté pour limiter le poids et les dimensions des véhicules autorisés à pénétrer dans la ville et pour restreindre les horaires de livraison. Chaque commune prend donc, indépendamment de ses voisines, des dispositions particulières. Or les bassins économiques dépassent le territoire d’une seule ville, obligeant les transporteurs à prévoir un équipement suffisam-

ment standard pour couvrir les différents règlements des communes qu’ils desservent. “Actuellement, les prestataires font du cas par cas, déplore Dominique Estampe. Ils développent une offre pour chaque territoire, ce qui est contre-productif.”

Le transport des marchandises représente environ 20 % de la circulation routière en zone urbaine, une proportion qui ne cesse de croître. Dans les centres, les transporteurs rencontrent des contraintes spécifiques liées à l’importance des flux et au cadre juridique. Plusieurs leviers peuvent être activés en complément les uns des autres : réglementation, matériel utilisé et aménagement urbain. En point d’orgue, les hôtels logistiques qui, par leur proximité des centres-villes, bouleversent la stratégie des transporteurs. Ainsi, l’agglomération parisienne restreint les livraisons pour les véhicules les plus massifs et les plus polluants. En s’intégrant directement dans les zones denses et en desservant de préférence une aire relativement limitée, les hôtels logistiques favorisent le recours à de petits utilitaires légers et électriques pour parcourir le dernier maillon logistique. Le problème de la livraison, autant d’un point de vue du stationnement que des performances énergétiques, se règle désormais plus facilement, notamment grâce à des sociétés comme La Petite Reine, qui exploite une flotte de triporteurs électriques circulant dans les couloirs de bus et sur les pistes cyclables. Enfin, les hôtels logistiques nouvelle génération sont de plus en plus fréquemment associés à du multimodal. Bien que le mode routier demeure le plus pertinent pour parcourir le dernier kilomètre, puisque toutes les entreprises sont reliées à la route, la congestion des voies de circulation dans et aux abords des villes produit une série d’impacts

négatifs. Entre les pertes de temps, les taxes sur les véhicules polluants et le prix des carburants, les inconvénients s’expriment à la fois en termes d’efficacité et en termes économiques. En revanche, effectuer une partie du trajet par voie ferrée ou fluviale soulage autant les collectivités locales que les transporteurs. “Imaginez Paris comme Venise ! Ce serait incroyable, s’enthousiasme Dominique Estampe. Vous auriez des caboteurs qui feraient du point à point

la recette fiscale.” Pour autant, les hôtels logistiques ne règlent pas toutes les difficultés. Derrière la question de la gouvernance se cache en effet la problématique du temps. “Entre les villes, qui ont des programmes d’aménagement qui portent sur 10, 15 ou 20 ans, et les logisticiens qui raisonnent sur du très court terme, l’entente n’est pas toujours évidente, précise Christophe Ripert, chez Sogaris. Cela nous oblige à une réelle prise de risque.” Outil du futur, les nouveaux bâtiments

Puisque les hôtels accueillent aussi bien des espaces logistiques que des bureaux ou du commerce, la rentabilité est nettement plus facile à atteindre que lorsque les logisticiens occupent seuls le bâtiment

sur les rives avec des moyens de chargement, des rotations rapides, des fréquences régulières...” Le multimodal s’accorde à merveille avec les nouveaux hôtels logistiques, complétant leur logique d’intégration urbaine et d’efficacité énergétique. Chapelle Internationale, le projet porté par Sogaris, comprend ainsi un accès pour les trains qui supplée au mode routier. “Tous les outils logistiques existent déjà, ajoute Dominique Estampe. Mais ils ne sont pas encore tous rentables, car ce qui peut s’implanter à Marseille ne conviendra pas à Toulouse, à Bordeaux ou à Lyon. Ce dont le secteur a besoin, c’est une volonté de gouvernance commune.” Autrefois perçue comme un secteur bas de gamme, la logistique urbaine a prouvé qu’elle était génératrice de rentabilité et appartient désormais au rang des activités à forte valeur ajoutée. Pour Jean-Louis Lazuech, la logistique s’inscrit aujourd’hui dans une démarche gagnant-gagnant : “Nous restructurons les zones industrielles désuètes et souvent polluées, nous créons des emplois, de la valeur et de

de logistique urbaine cherchent encore le modèle cohérent qui permettra de réels gains économiques et environnementaux dans une économie à flux tendus toujours plus importante. Car au-delà des logiques financières se jouent l’intérêt des citoyens et la manière dont les collectivités territoriales peuvent prendre part au bouleversement des modes de consommation. ■

CHIFFRES REVELATEURS

Petits trajets pléthoriques

En 2012, la logistique représente en France 1,7 million d’emplois, dont 650 000 en Ile-de-France, 40 millions de m2 de plateformes et 4 Md€ d’investissements depuis 2007. 55 % des tonnes transportées parcourent moins de 50 km, essentiellement en zone urbaine. 80 % des mouvements urbains sont liés à une livraison. En termes économiques, le coût logistique représente en moyenne quelque 10 % du PIB des pays développés. Source : Aflog.

Les hôtels logistiques favorisent le recours à de petits utilitaires légers et électriques pour parcourir le dernier maillon logistique

SOGARIS

Le spécialiste de l’immobilier logistique en ville

Facilitateur de la logistique urbaine de marchandises

Sogaris, précurseur en immobilier logistique, propose aux industriels, aux distributeurs et aux logisticiens, des solutions immobilières nouvelles pour la logistique urbaine, rapprochant la logistique de la ville et améliorant ainsi le bilan écologique de ses clients.

Place de la Logistique Sogaris 106
 94514 Rungis Cedex - France
 Tél. : +33 (0)1 45 12 72 00
 Fax : +33 (0)1 45 12 72 99
 www.sogaris.fr
 contact@sogaris.fr