

CONTEXTE

Dans un contexte de renouvellement urbain du Grand Paris et de forte pression foncière, le marché de la logistique connaît actuellement une dualisation. On observe d'une part, un desserrement spatial de la logistique qui se traduit par une augmentation du nombre d'entrepôts en périphérie, majoritairement en grande couronne. D'autre part, une forme plus urbaine de logistique (e-commerce, messagerie express) qui répond aux exigences croissantes de la livraison du « dernier kilomètre », avec des délais très courts, en s'implantant à proximité des zones urbaines denses.

La logistique périurbaine et la logistique urbaine n'englobent cependant pas l'entièreté du bâti logistique existant. En Île-de-France environ 20% des entrepôts de la logistique sont situés en petite couronne, représentant la « logistique intermédiaire ». Elle se matérialise par des entrepôts principalement anciens, détériorés et souvent plus aux normes. Le déclin de cette logistique en première couronne parisienne soulève des interrogations quant aux stratégies foncière adoptées par les collectivités et par les acteurs de la logistique (renouvellement urbain, nécessité de conserver, développer un foncier logistique).



Photo 1 : Entrepôt Denoyelle, Noisy-le-Sec
Source : Stessy Apau, le 08/11/2019



Carte de l'EPT Est Ensemble / Source : Est Ensemble



COMMANDE

La commande formulée par la Sogaris, foncière spécialiste de la logistique urbaine, est celle d'un diagnostic de l'immobilier logistique intermédiaire dans le Grand Paris, afin d'étudier les dynamiques sur les entrepôts existants. Pour des raisons méthodologiques et sur la base du récent partenariat initié par Sogaris avec l'EPT Est Ensemble, l'étude se limitera au périmètre d'Est Ensemble. Une remise en perspective à l'échelle de la petite couronne est néanmoins nécessaire. Afin d'appréhender le parc logistique et d'analyser les dynamiques territoriales et économiques, le cahier des charges préconise les opérations suivantes :

- Recensement du bâti et diagnostic
- Analyse des documents d'urbanisme
- Entretiens partenaires et prospects

MÉTHODOLOGIE

Élaboration d'une revue littéraire logistique :

Appréhension des mutations internes et des enjeux territoriaux de la logistique (externalisation de la logistique, croissance du e-commerce, livraison du dernier kilomètre, normes environnementales, financiarisation de la logistique, etc).

Recensement de l'hétérogénéité du bâti :

Instauration d'une typologie et d'une cartographie des entrepôts via GoogleMaps et nos observations de terrain.

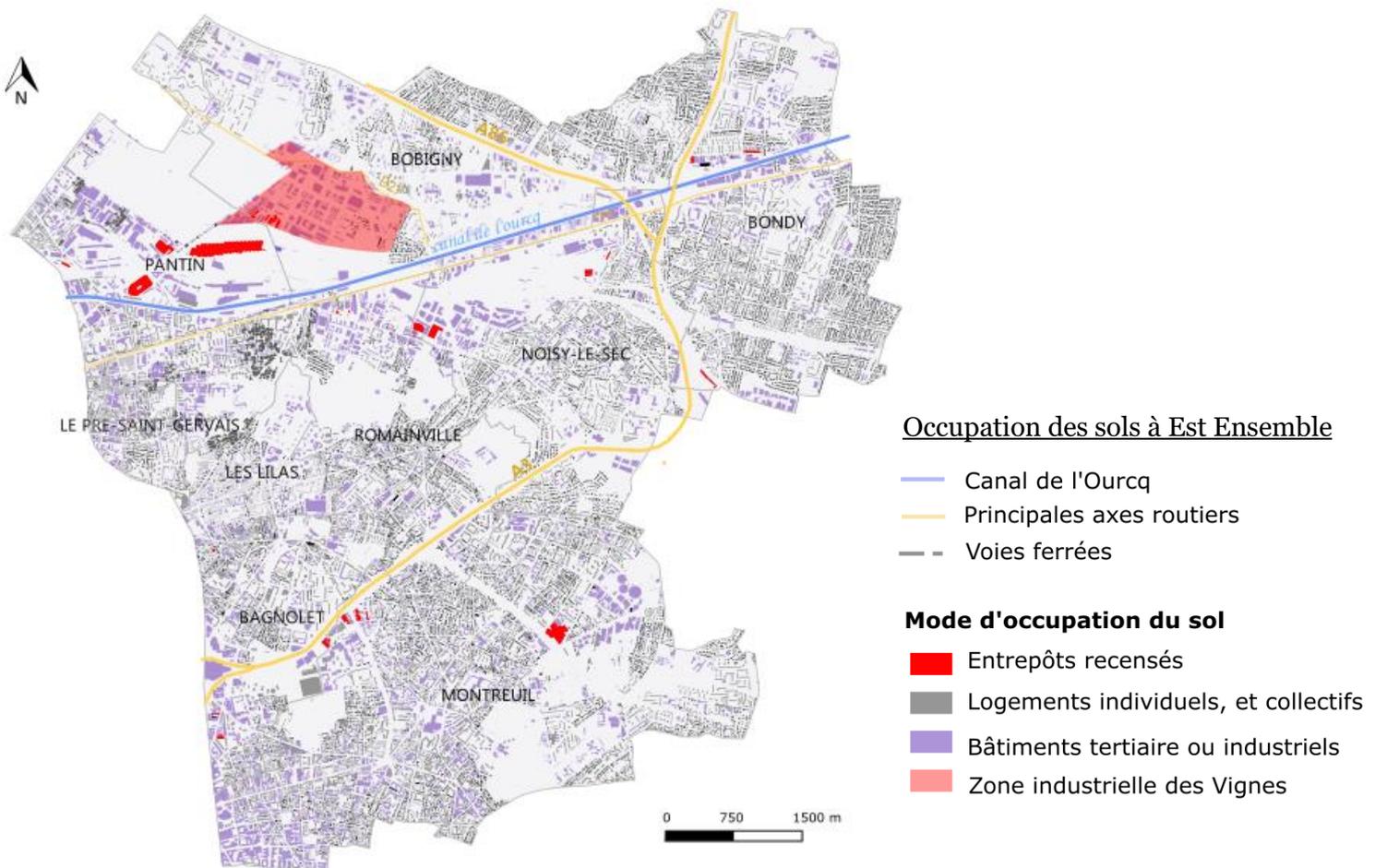
Entretiens : Réalisation d'entretiens semi-directifs, auprès de trois catégories d'acteurs : les collectivités, les logisticiens et les promoteurs immobiliers.

Qu'est-ce que la logistique ?

La Logistique est la gestion de tout ce qui concerne le transport et le stockage des produits d'une entreprise en optimisant leur circulation pour minimiser les coûts et les délais.

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Dans le contexte actuel de mondialisation, où les lieux de production sont de plus en plus éloignés des lieux de distribution, l'immobilier logistique évolue et se diversifie. À l'échelle francilienne, la logistique urbaine est celle installée dans Paris, la périurbaine est située en grande couronne et la logistique intermédiaire se positionne entre les deux, en petite couronne. Le choix de localisation reste dépendant du prix du foncier, de sa disponibilité et de la durée de livraison vers les clients. Génératrice de nuisances et ne bénéficiant pas d'une bonne image, la logistique est sujette à la légifération des autorités publiques visant à restreindre sa présence en milieu urbain dense. À Est Ensemble, les documents d'urbanisme prévoient une concentration dans trois communes déjà bien pourvues en logistique, Pantin, Bobigny et Noisy-le-Sec.



Source: Carte réalisée sur QGIS, C. Marion & T. Haladjian, 2019

PROBLÉMATIQUE

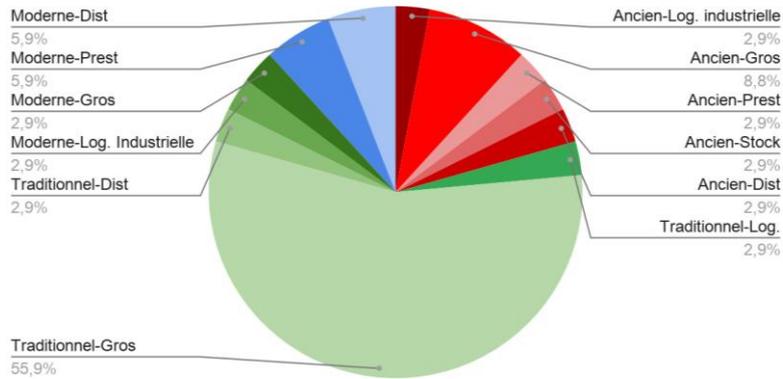
Le territoire d'Est Ensemble, un parc logistique en tension entre les besoins des acteurs privés de la logistique et la vision territoriale des acteurs publics.

RÉSULTATS

❖ *Portrait d'une logistique intermédiaire : le cas d'Est Ensemble*

- Une répartition inégale de la logistique sur le territoire d'Est Ensemble, qui s'organise autour des grands axes routiers, pour former deux grandes poches logistiques (à Pantin-Bobigny, avec la Zone Industrielle des Vignes et à Romainville-Noisy-le-Sec avec la ZAC de l'Horloge).
- Une répartition des entrepôts entre clusters (61,5%) et dispersion (38,5%).
- Une grande variété d'activités, avec une proportion plus importante de logistique industrielle et du commerce de gros.
- Un état des entrepôts variable sur le territoire d'Est Ensemble : on observe une majorité de sites anciens, vétustes, de petite ou moyenne taille (<10 000 m²), peu adaptés à l'accueil de camions, n'étant pas aux normes de la logistique actuelle.
- Quelques rares entrepôts, de par leur taille et leur modernité, font exception, c'est le cas notamment de Novatrans et Pantin Logistique.

Part des entrepôts en fonction de leur état et de leur activité (recensement Atelier EUP) (n=34)



En fonction de leur état et activités :

Dist. : Distributeur

Prest. : Prestataire logistique

Gros : Grossiste

Stock : Stockage

● Moderne - Standardisé

● Traditionnel - Usité

● Ancien - Vétuste

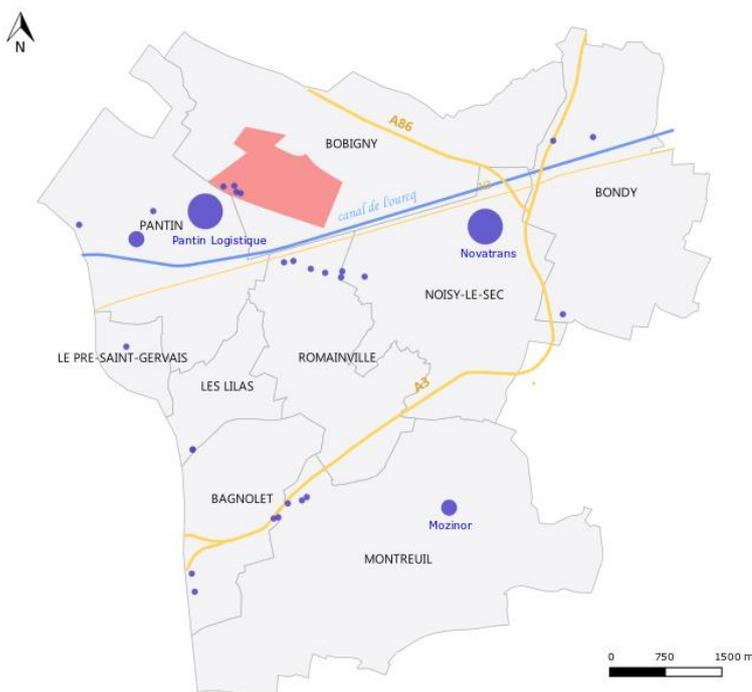
Un parc logistique peu attractif et inadapté aux besoins actuels de la logistique

Le parc logistique d'Est Ensemble est l'héritage d'une époque industrielle révolue, on y observe surtout des entrepôts, de petite taille et anciens, occupés par des PME qui gèrent leur part logistique en interne et majoritairement destinés à une activité de stockage. Il y a un décalage entre nos observations sur ce territoire et l'évolution de la logistique moderne dont témoigne la littérature scientifique. Cette logistique moderne, s'organise avec des entreprises qui fonctionnent en flux tendus et qui externalisent leur part logistique en faisant sous-traiter cette activité par des prestataires spécialisés, situés dans les grands entrepôts de la grande couronne.

Nous avons finalement peu observé d'entrepôts dont l'activité est liée au e-commerce (messagerie express...), ce qui confirme encore un décalage avec les pratiques actuelles de la logistique. Si toutefois le bâti logistique sur ce territoire n'est pas des plus modernes, il convient aux activités de ses occupants, qui ne souhaitent pas partir. En témoigne, le faible taux de vacance du parc logistique.

Localisation des entrepôts selon leur taille en m²

(ADAM Muriel, RÔPITAL Corinne, La logistique fonction vitale, 2018, p. 28)

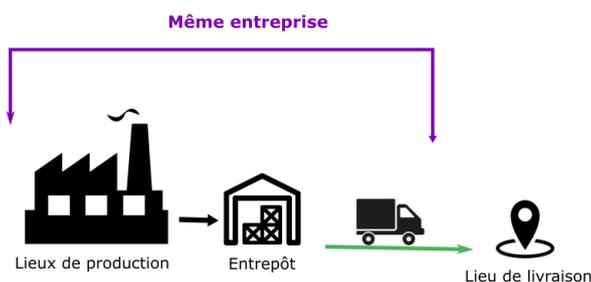


Source: Carte réalisée sur QGIS, C. Marion & T. Haladjian, 2019

❖ Une dynamique de l'immobilier logistique à trois vitesses

Dynamique 1 : Les entrepôts avec une logistique internalisée entre pérennisation et vulnérabilité.

On observe majoritairement sur Est Ensemble, des PME pratiquant une logistique internalisée, dans des entrepôts anciens et de petite taille et surtout destinés à une activité de stockage. Il s'agit essentiellement de logistique industrielle et de logistique de distribution. Dans le contexte actuel de forte pression foncière et de renouvellement urbain, ces anciens entrepôts sont les plus vulnérables, ils se maintiennent cependant car ils sont peu concurrencés, ce bâti n'étant adapté qu'aux besoins de l'activité de ces PME.



Source : Schéma dynamique 1, Valentin Carraud

Dynamique 2 : Redynamisation des entrepôts d'une logistique externalisée de transition.

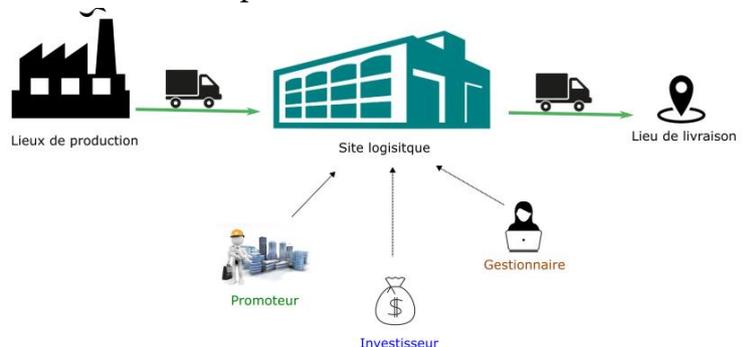
Certains sites servent les besoins de grandes firmes qui externalisent leur logistique. Ces acteurs, bien que peu représentés, voient leur parc immobilier logistique se moderniser, avec des investissements qui viennent parfois du prestataire logistique et parfois du client lui-même. Cette modernisation traduit le potentiel que certaines firmes et prestataires projettent sur ces entrepôts pour servir de lieu de transition entre les entrepôts périurbains et les lieux de distribution urbaine, avec une activité de stockage de courte durée, voire de cross-dock (stockage de moins de 24 heures). Certains de nos interlocuteurs ont néanmoins exprimé leurs craintes quant à la pérennité d'une activité logistique sur ce territoire, au vu des projets d'aménagement futurs.



Source : Schéma dynamique 2, Valentin Carraud

Dynamique 3 : Le développement d'un parc immobilier compromis sur un marché saturé

Des grandes firmes internationales de logistiques s'installent le plus souvent en grande couronne, où le foncier est disponible et abordable. Ces acteurs récemment arrivés sur le marché immobilier de la logistique cumulent parfois plusieurs métiers (à la fois investisseurs, aménageurs, promoteurs, etc). Ils travaillent sur des entrepôts de grande taille et éprouvent ainsi des difficultés à pénétrer le territoire dense de la petite couronne, bien que cherchant à se rapprocher de Paris. Le marché de l'immobilier à Est Ensemble est saturé et n'est donc pas en capacité d'accueillir de nouveaux grands sites. Sur les rares espaces encore disponibles, les opérations de destruction, dépollution et construction ne permettent d'être rentables.



Source : Schéma dynamique 3, Valentin Carraud

❖ Autour d'une localisation convoitée et d'un marché foncier saturé, la diversité des logiques d'acteurs complexifie les conditions du maintien ou de l'implantation de la logistique

Cette mutation de la logistique, avec une forte tendance à l'externalisation logistique et la financiarisation, a un impact sur le territoire. Cela conduit à un desserrement logistique, du fait d'un parc de Petite Couronne en partie obsolète qui peine à s'inscrire dans les logiques des nouveaux acteurs. Un paradoxe apparaît alors ; les groupes d'immobilier logistique désirent investir près de Paris, dans la zone dense, mais se retrouvent confrontés à une offre foncière ne correspondant pas à leur modèle économique. Les acteurs de la logistique industrielle se maintiennent alors dans ces entrepôts vieillissants ne faisant pas face à une concurrence sur leur bâti. Ils sont néanmoins rendus vulnérables par les actions publiques du renouvellement urbain.

❖ **Une récente prise en compte de la logistique par les collectivités**

La logistique est un sujet auquel s'intéresse depuis peu Est Ensemble. Ce récent intérêt se traduit notamment par la signature en mars 2019 d'une convention entre la foncière Sogaris et Est Ensemble afin d'améliorer la logistique urbaine sur le territoire. La convention avec la société Sogaris souligne deux enjeux prioritaires : la préservation de l'environnement via la réduction des gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique ainsi que l'accompagnement du développement du e-commerce. Johan Ammardji, membre de l'EPT Est Ensemble, a repris cette idée lors de notre entretien.

“La logistique, il ne faut pas l'ignorer. Effectivement il faut l'intégrer aux projets de territoire. Nous on veut aussi la développer sur notre territoire, à condition qu'elle puisse permettre la rupture de charge et réguler le e-commerce.”

Source: Johan Ammardji, entretien Est Ensemble, le 11/11/2019

❖ **Des projets d'aménagement urbain qui menacent l'activité logistique**

Si aujourd'hui, l'Établissement Public Territorial d'Est Ensemble possède une localisation stratégique qui le rend attractif pour les entreprises de logistique, cette attractivité n'est pas garantie sur le moyen-long terme. Dans le contexte du rattachement d'Est Ensemble à la Métropole Grand Paris et de l'arrivée prochaine des JO en 2024 dans une EPT limitrophe, de nombreux projets d'aménagement se mettent en place et menacent l'organisation de la logistique actuellement implantée sur le territoire. Ces projets sont notamment les nombreuses ZAC le long du canal de l'Ourcq, qui font émerger de nouveaux bâtiments dédiés principalement aux logements et bureaux et causant la destruction d'un bâti industriel vieillissant. Les routes nationales seront fortement reconfigurées pour accueillir les Jeux Olympiques d'été 2024 à Paris. Ces nouvelles contraintes sur la circulation routière risquent d'avoir un impact direct sur la logistique à court terme.

❖ **Des jeux d'acteurs complexes entre acteurs privés de la logistique et collectivité territoriale**

On a d'un côté des logisticiens, avec une logique de rentabilité à court terme et de l'autre des acteurs publics, qui ont une logique d'intérêt général et une vision pour le territoire à plus long terme. Si cette relation public-privé est spécifique pour le secteur de la logistique, c'est en partie parce que les collectivités de la petite couronne, sont théoriquement pour l'implantation de logistique,

mais dans la pratique, préfèrent voir cette activité génératrice de nuisances, s'installer sur les territoires voisins.

« Pour nous, les négociations avec la mairie sont incontournables car celle-ci a le pouvoir de classer le terrain en usage « activités économiques » dans son Plan Local d'Urbanisme et c'est elle qui signe ensuite les permis de construire. »

Source : Entretien Prologis, le 06/12/2019

❖ **Une action publique qui a des difficultés à se concrétiser**

Les acteurs publics souhaitent depuis peu prendre en compte le secteur de la logistique mais ils vont davantage favoriser une logistique innovante et restreindre la présence de celle-ci à des périmètres d'activité limités.

CONCLUSION

Les nouvelles réglementations environnementales et les projets d'aménagement incitent les entreprises à s'adapter. Les entreprises les plus bouleversées par ces changements sont les PME, occupant les petits et moyens entrepôts, n'ayant pas forcément les fonds pour se réajuster à ces nouvelles contraintes. D'autres firmes plus importantes veulent investir dans la petite couronne pour être au plus proche des clients mais ils font face à des difficultés pour trouver la place d'une activité rentable nécessaire et redoutent les reconfigurations routières. Malgré un intérêt croissant pour la logistique, le domaine public déplore un manque de compétences et d'outils pour réguler au mieux ce secteur. Cela est dû d'une part au fait que c'est un sujet auquel ils s'intéressent depuis peu et d'autre part à la complexité et la diversité de ce secteur.

Commanditaire : SOGARIS

Encadrants : Adeline HEITZ et Elvan ARIK

Etudiants : Stessy APAU, Aminata BARO, Valentin CARRAUD, Carmen COQ, Sacha GABILAN, Thomas-Oshagan HALADJIAN, Julia JAÏS, Justin LE BIHAN, Camille MARION, Eurydice PALLON