

Edition 2008/2009




# Extrait de l'Observatoire de l'investissement logistique 2008 2009

Comment évoluent les investissements logistiques français ?  
Quelles sont les nouvelles attentes des chargeurs ?  
Quelles sont les perspectives à long terme ?

## SPONSORS



# Synopsis



Près de 3 milliards d'euros ont été investis sur le marché logistique en France en 2007. Avec un trafic de marchandises multiplié par quatre en 50 ans, le secteur de la logistique connaît une croissance soutenue. Une évolution qui résulte de la place désormais centrale de la Supply Chain dans les stratégies développées par les entreprises. En effet, dans un contexte de mutations, mondialisation, délocalisations, innovations technologiques, européanisation, les entreprises doivent faire face à une concurrence accrue. La logistique représente alors un levier de compétitivité et de performance de l'entreprise en terme d'optimisation des coûts et de services à valeur ajoutée.

Dans cet environnement, les entrepôts de stockage et les plates-formes logistiques, étapes indispensables entre producteur et distributeur dans le transport et la distribution des marchandises, sont devenus des actifs très convoités par les investisseurs. Ces entités ne sont désormais plus considérées comme de simples lieux d'entreposage ou de stockage, mais comme des unités industrielles à part entière, créatrices de valeur ajoutée.

Les plates-formes logistiques, qui permettent de traiter des flux de plus en plus rapides, se sont développées considérablement. Comparés aux premiers entrepôts logistiques en France, dits de « première génération », les nouveaux investissements se distinguent avant tout par une taille plus importante et des fonctionnalités avancées. En matière de surface, le parc d'entrepôts de plus de 5000 m<sup>2</sup> a atteint 33 millions de m<sup>2</sup> en 2007. D'ici 2011, il pourrait s'élever à 40 millions de m<sup>2</sup>.

Cette étude propose une analyse du marché des investissements logistiques et des perspectives d'évolution à travers les questions suivantes :

1. Quelles sont les nouvelles attentes des chargeurs ?
2. Comment les plates-formes logistiques sont-elles réparties sur le territoire français ?
3. Quelle place l'immobilier logistique français occupe-t-il par rapport au reste de l'Europe ?

A travers leurs témoignages, les investisseurs des nouveaux parcs logistiques, les constructeurs d'entrepôts, les prestataires logistiques et intégrateurs mais aussi les chargeurs, exposent, dans cette étude, leurs projets et leur vision du marché.

Ces interviews donnent également une première approche des futurs investissements logistiques. En effet, la création de site doit désormais être en mesure de répondre aux problématiques contemporaines, liées entre autres aux nouvelles contraintes d'augmentation des coûts du pétrole et par conséquence au développement du ferroutage et au respect de l'environnement et des nouvelles réglementations type ICPE. •

# Sommaire

- Préface de Dominique Bussereau/Ministère de l'Ecologie *page 4*
- Avant-propos de Philippe Duong/CNAM *page 7*
- Introduction de Marie Belleville/Lognews *page 10*
  
- 1. Etat des lieux des investissements logistiques en France** *page 11*
- 1.1 Evolutions 2005/2007 de l'immobilier logistique et perspectives à 3 ans *page 11*
- 1.2 Les attentes des chargeurs *page 14*
- 1.3 Répartition des entrepôts logistiques par région *page 15*
- 1.4 Place de l'immobilier logistique français en Europe *page 18*
  
- 2. L'adaptation des plates-formes logistiques** *page 20*
- 2.1 Evolution des fonctionnalités de la plate-forme *page 20*
- 2.2 Evolution de la plate-forme logistique sur 10 ans (1998-2008) *page 21*
- 2.3 Les contraintes environnementales et nouvelles réglementations *page 23*
  
- 3. Perspectives** *page 25*
- 3.1 Rôle croissant des collectivités et collaboration *page 25*
- 3.2 Le développement de l'activité logistique portuaire *page 26*
- 3.3 Quelles perspectives à long terme ? *page 28*
  
- Conclusion *page 31*
  
- 4. L'avis des acteurs du marché** *page 32*
- 4.1 La liste des 100 projets 2008-2011 *page 32*
- 4.2 L'avis des chargeurs *page 35*
- 4.3 L'avis des sponsors de l'Observatoire *page 37*
  
- Sources *page 44*
- Remerciements *page 45*

# Préface de Dominique Bussereau

## Secrétaire d'Etat chargé des Transports, auprès du Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire



Les évolutions fondamentales du système économique mondialisé montrent clairement que l'avenir en matière de compétitivité est dans la qualité des interconnexions informationnelles et physiques des acteurs économiques et en particulier dans l'économie des échanges et des flux et notamment dans la performance logistique. Cette activité transversale dans l'entreprise (du fournisseur au client) et dans la vie économique concerne toutes les branches d'activité (industrie, commerce, BTP, produits agricoles, services) des secteurs privé et public et prend une importance croissante dans l'économie depuis une quinzaine d'années.

Selon les estimations concordantes, les entreprises consacrent en moyenne 8 à 12 % de leur chiffre d'affaires à la logistique (y compris transport). On estime que les métiers de la logistique (y compris fonctions transport) occupent environ 800 000 emplois et le transport de marchandises concerne 700 000 emplois, ce qui représente un million et demi d'emplois pour l'ensemble des activités logistique et transport.

Le fonctionnement de la chaîne logistique influence directement sur les performances financières des entreprises : la logistique, fonction transversale dans l'entreprise, a un coût mais elle est aussi et surtout créatrice de valeur : la logistique est devenue un paramètre important de la stratégie des entreprises. En accélérant l'ensemble des flux (flux matériels et flux d'informations) depuis le fournisseur jusqu'au client, et réciproquement du client jusqu'au fournisseur, elle réduit des délais de fabrication et de distribution et permet réactivité et réduction des stocks. Une bonne organisation logistique contribue efficacement à la maîtrise des délais qui est un facteur de performance et

apporte un avantage concurrentiel certain.

Aujourd'hui, la logistique, pour être durable, doit également développer une qualité des relations entre acteurs qui permet une gestion partagée des risques logistiques et de transport. Ces interactions entre les acteurs favorisent également la mise en œuvre de solutions de mutualisation, des matériels de transport ou du stockage, durables en termes de volume de déplacements et sources de performance en terme de coûts. C'est vers cette logistique collaborative que l'on doit donc pouvoir tendre aujourd'hui : celle-ci doit pouvoir être encouragée par les pouvoirs publics qui doivent offrir des lieux d'échanges et de concertation entre acteurs pour favoriser les collaborations.

La logistique a également un impact fort sur les territoires : c'est un outil au service de l'économie locale, de sa compétitivité et de celle de ses entreprises, face notamment à la mondialisation et aux risques de délocalisation. L'implantation de plates-formes logistiques sur une zone est ainsi une source importante de compétitivité. Les équipements logistiques sont en effet nécessaires à la vitalité du tissu économique d'une zone et permettent d'attirer d'autres activités économiques.

Pour les territoires, la logistique est une fonction à double identité :

- La logistique endogène concerne toutes les activités locales ayant pour objectif d'une part de produire des biens (agriculture, industrie) et d'autre part de satisfaire les besoins de consommation ou de services du territoire (essentiellement la distribution).
- La logistique exogène, c'est-à-dire la gestion de flux opérés pour des acteurs ou des organisations extérieurs au territoire, mais qui cherchent des sites d'implantation optimaux pour desservir un marché géographique large pour lequel un territoire peut constituer une localisation favorable.

# Préface de Dominique Bussereau

Avec l'explosion des échanges, notamment internationaux, la logistique exogène connaît un essor particulièrement fort, notamment dans les grandes régions portuaires et dans celles situées sur les grands corridors ou les grands carrefours. C'est un enjeu de développement économique, la logistique représentant une activité motrice de ces territoires.

Mais tous les territoires ne sont pas placés de façon égale devant ces deux types de logistiques. En effet la logistique endogène est conditionnée essentiellement par le poids de l'activité productive industrielle et agricole et par le poids de la démographie et de l'urbanisation. La logistique exogène est conditionnée par le positionnement géo-stratégique, l'accessibilité et la proximité de grands pôles économiques et urbains. En France, les plates-formes logistiques françaises se concentrent le long d'un axe nord-sud, faisant apparaître trois pôles logistiques principaux autour de Paris, Lyon et Lille.

A l'inverse, le territoire est une variable clé de la logistique, parce que les opérations se réalisent en fonction de paramètres obéissant à des critères géographiques (structure économique locale, localisation de la main d'œuvre, localisation des marchés, des clients et des fournisseurs, accessibilité, capacités d'accueil, compétences logistiques locales, implantation des services...).

Face aux enjeux de la logistique et du territoire, les pratiques et stratégies des décideurs locaux sont très différentes. De plus en plus fréquemment cependant, les enjeux logistiques sont appréciés de façon équilibrée et des approches plus globales et stratégiques (économie, aménagement, infrastructures...) sont en œuvre dans plusieurs régions. Nous cherchons à encourager ces démarches d'appropriation des sujets logistiques par les acteurs locaux.

En terme de consommation énergétique, les options logistiques, au-delà du choix de mode de transport, jouent un rôle très important :

Une comparaison énergétique des différentes chaînes logistiques pour chaque produit est

nécessaire ; en effet, les impacts énergétiques des organisations logistiques peuvent être contrastés. Dans certains cas, c'est le système de distribution, c'est-à-dire le format du magasin (hypermarché, supermarché, petit magasin de proximité et E-commerce avec livraisons à domicile) qui semble expliquer en grande partie l'efficacité énergétique ou non de la chaîne. Dans l'autre, c'est l'éloignement ou la proximité des approvisionnements qui est l'élément central. Dans la plupart des cas, c'est l'énergie totale consommée par unité de produit rendu chez le consommateur qui peut varier du simple au double selon la modalité d'achat, l'origine de la matière première ou le processus de fabrication par exemple.

En matière d'entrepôts, apparaissent aujourd'hui des bâtiments à haute qualité environnementale, permettant de réduire la consommation énergétique, d'utiliser des matériaux recyclables ou encore de traiter les déchets.

Dans un contexte international où les solutions logistiques doivent être de plus en plus complètes, compétitives et intégrant le développement durable, les modes de transport non routiers doivent s'inscrire dans l'ensemble de la chaîne logistique pour proposer des offres de bout en bout.

Dans le registre de la co-modalité où chaque mode de transport se positionne plus en complémentarité par rapport aux autres modes, les modes ferroviaires et fluvial peuvent s'appuyer sur leurs atouts de massification et de respect de l'environnement. Cette co-modalité trouve ainsi toute sa pertinence pour les pré et post-acheminements maritimes notamment des conteneurs. A ce titre la compétitivité des ports est un enjeu fort de l'efficacité de la chaîne logistique et joue un rôle important dans la diversification modale des flux.

Les propositions faites dans le cadre du Grenelle de l'Environnement conduisent à la mise en œuvre de mesures opérationnelles confortant

# Préface de Dominique Bussereau

notamment le fret ferroviaire : soutien de l'Etat à des services performants comme le transport combiné et les autoroutes ferroviaires, appui à la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité et à la mise à niveau du réseau ferré.

Il faut aussi penser à des alliances nouvelles, comme celle du fret de la grande vitesse. Des projets prometteurs se font jour en ce sens et il faut les encourager : projet Roissy Carex, dont l'objectif est de créer, à Roissy, une plate-forme de fret express raccordée aux lignes à grande vitesse passant à proximité de l'aéroport et utilisant des TGV dédiés au fret. Ce projet permettant d'asseoir la position stratégique de l'aéroport de Roissy au niveau européen, permettra de relier, de nuit, des aéroports européens comme Lyon, Liège, Cologne, Londres, Amsterdam, sans nuire à la tranquillité des riverains de ces aéroports. Dans la même perspective, il existe le projet de la SNCF et La Poste pour lequel ces deux entreprises publiques ont constitué un partenariat en vue de développer un réseau TGV de fret postal.

Ces mesures permettront, d'une part, de tirer parti des avantages du mode ferroviaire en matière de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et, d'autre part, d'atteindre l'objectif fixé par le Président de la République d'augmenter d'un quart, d'ici 2012, la part de marché du fret non routier.

Le Grenelle de l'environnement fixe également des objectifs au mode routier. En particulier, nous estimons nécessaire d'utiliser des instruments économiques afin que le secteur des transports, et notamment le secteur des transports routiers, contribue à la lutte contre le changement climatique. Dans ce contexte, notre priorité sera de parvenir à un accord sur la révision de la directive Eurovignette afin de permettre l'internalisation des coûts externes. Cela devra se faire sur la base d'une méthodologie solide et d'une prise en compte satisfaisante des réalités économiques et sociales des secteurs concernés.

Enfin, en milieu urbain les espaces logistiques sont de plus en plus chassés des villes et les

centres-villes sont désormais concernés par la multiplication des trajets du lieu de stockage péri-urbain au point de livraison. D'où une hausse de la circulation pour les livraisons finales, de la consommation et de la pollution.

Ce n'est pas satisfaisant du point de vue environnemental et du développement durable. Le report modal depuis la route vers le fer et le fluvial constituent des moyens de limiter les nuisances dues à la circulation des marchandises en ville. Il faut souligner également des expériences positives comme celle de la chaîne logistique durable de Monoprix à Paris.

L'usage de véhicules propres fonctionnant au GPL, au GNV, à l'électricité ou aux biocarburants ont également émergé ces dernières années pour le transport de marchandises en ville. Ces véhicules propres peuvent être utilisés notamment pour la distribution urbaine, pour la collecte et livraison de petits colis ou pour la collecte des ordures ménagères. •

