

L'immobilier s'adapte en permanence aux exigences des logisticiens, eux-mêmes confrontés à de nouveaux défis : stratégie de sourcing dans les pays à bas coûts, montée en puissance du commerce en ligne, prise en compte des contraintes environnementales, tension des flux... Bref, des évolutions importantes et durables qui schématiquement s'articulent autour de deux grands axes : la poursuite des entrepôts géants, pour massifier les flux au niveau continental et la création de nouvelles plates-formes d'éclatement pour se rapprocher des bassins de consommation. Autant de belles opportunités de Business pour les acteurs du marché qui vivent une vraie période d'opulence.

L'âge d'or de l'immobilier logistique

60

La logistique a longtemps été le parent pauvre du secteur immobilier. Mais les choses bougent sous la double influence des changements des modes de production industrielle et de consommation. Qu'ils soient concepteurs, constructeurs ou promoteurs, les sociétés qui occupent une place importante dans cet univers en ébullition bénéficient incontestablement d'un contexte particulièrement favorable, à faire pâlir d'envie l'immobilier de bureau.

Une autre manière d'appréhender les flux

Le propre de l'immobilier logistique réside dans sa capacité à pouvoir s'adapter à des contraintes en constante évolution. Michel Hugues, Directeur général de GSE ne peut

que s'en féliciter : *« GSE existe depuis 30 ans et cela fait à peu près une vingtaine d'années que les entrepôts changent de taille ou d'implantation. En fait, les barycentres se déplacent constamment, les prestataires se regroupent, les échanges se mondialisent... bref, les besoins sont différents et stimulent le marché »*. Mais tous ces changements dépassent très largement le seul cadre de l'immobilier pour toucher les collectivités et les aménageurs. Ce qui nécessite souvent une collaboration forte entre une chaîne d'intervenants publics et privés, dont les intérêts ne convergent pas toujours. Même si le constat de départ que dresse Jean-Claude Bossez, Président d'Afilog fait en général l'unanimité ! *« Nous observons que les pays occidentaux sont devenus plus consommateurs*

que producteurs. Ce qui modifie considérablement notre manière d'appréhender les flux physiques, notamment en zone urbaine. Le commerce en ligne, qui connaît une croissance de 30 % par an, engendre dès à présent une vraie révolution au niveau de la circulation des marchandises en ville. Il est clair que ces nouveaux paramètres sont à prendre en compte dans notre manière d'appréhender l'immobilier ». En effet, l'ensemble des acteurs qui participent à la conception et à la réalisation des infrastructures logistiques est soumis à des exigences parfois contradictoires. Par exemple, comment permettre aux entreprises de livrer leurs clients de

Parc de Chanteloup : des entrepôts qui respectent l'environnement



Supply Chain MAGAZINE

remettra le 24 janvier 2007
les trophées des

Rois de la Supply Chain

aux entreprises les plus innovantes

en partenariat avec



et avec le soutien de



Partenaire
d'honneur



Création
des trophées



Organisation



Animation



Renseignements

www.SupplyChainMagazine.fr

jph.guillaume@scmag.fr

fabien.esnoult@scmag.fr

plus en plus vite et de plus en plus souvent, sans accroître la saturation des centres villes ? Ou encore, comment concilier l'émergence du commerce en ligne avec le respect de l'environnement urbain ?

Un enjeu de société

Même si ces questions méritent d'être posées, il existe une certaine hypocrisie à ne considérer la partie visible de la logistique (à savoir le transport et l'entreposage) que comme une source de nuisances et de désagréments. Personne ne peut nier que la distribution des produits constitue une nécessité pour l'économie comme pour la vie de tous les jours. D'autre part, non seulement les moyens logistiques (parcs, plates-formes...) participent à la régulation des flux, mais en plus, ils représentent un des rares secteurs d'activités créateurs de valeur et d'emplois. Et ce, dans un contexte de forte

désindustrialisation. Sans angélisme ni démagogie, Daniel Boudoin, Ingénieur chercheur au Cret-Log d'Aix-Marseille, y voit même une source d'intégration : *« La logistique dans sa globalité concerne de 7 à 9 % des emplois et participe à l'équilibre social de certains quartiers. Ce qui ne résout pas pour autant les difficultés qui se posent en termes fonctionnels, économiques, sociaux, urbanistiques et environnementaux. Notamment en milieu urbain. Si l'on prend comme exemple une ville de 100.000 habitants, on peut considérer qu'environ 9.000 établissements génèrent des livraisons ou des enlèvements de marchandises, ce qui représente 1.700 livraisons par jour et à peu près 700 enlèvements »*. Des chiffres qui ont tendance à augmenter sous l'effet induit des nouveaux modes de consommation (VAD, e-commerce...). *« Pour autant, comment satisfaire de plus en plus*

Jean-Claude Bossez, Président d'Afilog



©DR



Marc Peigné,
Associé
Argon
Consulting

©DR



Claude Samson,
Directeur
général
de Samada

©DR

d'exigences, dans un monde de plus en plus urbain, où la circulation devient de plus en plus difficile ? », interroge Marc Peigné du cabinet Argon Consulting. Pas facile de répondre à cette question. Quoi que...

Monoprix : une expérience inattendue

Pour contribuer à la protection de l'environnement, Samada, filiale logistique de Monoprix, participe à une étude lancée par les pouvoirs publics pour l'utilisation du ferroviaire entre la moyenne couronne de Paris et le centre de la capitale. L'idée est d'utiliser des trains de marchandises pour approvisionner les 60 magasins Monoprix de Paris, en utilisant les voies du RER Paris-Melun. Ce projet, qui devrait connaître une phase expérimentale fin 2007, concernerait les marchandises générales et les boissons sans alcool. « *Nous voulons tirer l'image de Monoprix vers le haut* », explique Claude Samson, Directeur général de Samada. « *La clientèle « centre ville » de Monoprix est particulièrement sensible à son environnement. Par cette première expérience, nous souhaitons mettre en œuvre une solution respectueuse de son cadre de vie* ». Et pour ce faire, plusieurs sites logistiques situés à Paris intra-muros devraient réceptionner les marchandises et organiser la distribution finale.



©Geodis - Hauteceur

Ainsi sur le site de Paris Bercy, la Halle G. Lamé prévoit un dispositif antibruit (côté habitations) pour recevoir les rames ferroviaires et limiter la gêne pour les riverains. A Paris Nord-Est, d'autres entrepôts (Mac Donald, Chapelle-Charbon, Halle Hébert...) vont adapter leurs structures actuelles afin d'offrir de meilleures capacités d'accueil. Pour la livraison aux magasins (le fameux dernier kilomètre), ce sont des véhicules utilisant le gaz naturel qui devraient prendre le relais. Mais là encore, la solution n'est pas totalement satisfaisante, car ces camions, plus chers que les autres, disposent pour le moment d'une autonomie plus faible et d'une puissance plus réduite.

Logistique de proximité et véhicules électriques

« *Paradoxalement, plus on fabrique loin et plus on a besoin d'entrepôts de proximité* », remarque Jérôme Libeskind, Directeur commercial de Sogaris. C'est pourquoi l'entreprise s'installe toujours dans la proche périphérie des centres urbains, quand ce n'est pas carrément, comme à Marseille, à l'intérieur de la ville. « *C'est un parti pris !*, affirme-t-il. *Cette proximité est comme une sorte de « marque de fabrique. Nous faisons cela depuis 40 ans. C'est un choix historique et d'une certaine manière, notre raison d'être. Et si nous sommes installés sur des terrains chers (parfois de l'ordre de 100 € le m²), nous gagne-*

Hayat investit dans la messagerie de proximité

Créé en 1998, le groupe Hayat a pour vocation de proposer, d'organiser et de réaliser des solutions en immobilier locatif « clé-en-main ». Son originalité est de se positionner sur le marché de la messagerie, notamment avec le concept « CrossDockCenter ». Cette offre multi services de proximité vise à réunir au sein d'un même parc plusieurs entrepôts de crossdocking, un centre technique, de la distribution de carburant, de la restauration et de l'hébergement. La stratégie poursuivie par le groupe Hayat est de constituer en France un réseau de 25 CrossDockCenter situés sur les principaux axes régionaux, notamment sur la partie ouest du pays. De quoi séduire des sociétés de transport comme Darfeuille, mais aussi des industriels de l'agroalimentaire comme Eurofromage.

rons peut-être moins bien notre vie qu'en étant plus éloignés, mais nous avons bon espoir de fidéliser durablement nos clients. » Car le cauchemar de l'investisseur, c'est bien le turn-over et son lot de transformations. « Aucune plate-forme de messagerie n'est pareille. Un entrepôt Auchan Direct n'a rien à voir avec un DHL ou un Chronopost, poursuit Jérôme Libeskind. Les activités sont extrêmement différentes et les besoins, rarement les mêmes d'un opérateur à l'autre. » Aussi le travail de l'investisseur consiste à bien comprendre, dès le départ, le besoin de son client pour lui apporter les réponses les plus adaptées. Bien sûr, en terme de localisation, mais aussi d'architecture, d'équipements (sera-t-il mécanisé ou pas, avec quel type de mécanisation...) de véhicules, etc. A cet égard, Sogaris, qui vient d'investir à Versailles et à Créteil (Carrefour Pompadour), adopte une

CBRE constate 2 tendances lourdes en 2006



©DR

Christophe de Matharel, Directeur grands comptes chez CBRE, constate que le marché de l'immobilier a subi deux grosses influences en 2006 : d'une part la recherche d'économie, par la massification des flux (avec des entrepôts de 40.000 à 60.000 m²), et d'autre part la mise en place de petits entrepôts de messagerie pour répondre à la distribution de produits vendus sur Internet. « Cette deuxième tendance est de plus en plus forte. C'est pourquoi nous recherchons du foncier à proximité des grandes agglomérations. Quand nous en trouvons nous conseillons nos clients (comme Geodis à Bonneuil) de privilégier sur ces emplacements la messagerie plutôt que l'entrepôt. Naturellement les deux approches sont différentes et les bâtiments aussi. En matière de messagerie, les aires de manœuvres et les process internes répondent à des normes particulières et parfois très personnalisées. J'observe à cet égard que certains industriels préfèrent acheter un entrepôt atypique correspondant à des besoins précis, plutôt que louer un bâtiment standard ».



Jérôme Liebeskind,
Directeur
commercial
de Sogaris

©DR



Michel Hugues,
Directeur
général
de GSE

©DR

démarche proactive pour favoriser l'émergence des véhicules électriques : « Nos implantations de proximité nous amènent à raisonner en terme de « rayon d'action », ceci pour favoriser l'utilisation de véhicules fonctionnant à l'électricité. Nous espérons que notre client Chronopost, qui est à la pointe dans ce domaine, inaugurerait bientôt ce nouveau mode à Marseille ».

A l'Ouest, du nouveau...

Louis d'Arexy, Consultant chez King Sturge, constate que ce besoin de proximité commence à générer quelques changements dans le choix des zones d'implantation. Même si le gros du Business immobilier reste concentré sur l'axe Lille, Paris, Lyon, Marseille, on commence à voir apparaître dans l'ouest de la France des zones logistiques non négligeables : « Deux facteurs expliquent ce phénomène, indique Louis d'Arexy. D'une part l'influence des ports qui génèrent un trafic de plus en plus important sur le Nord et la façade Atlantique et d'autre part, l'émergence du e-commerce qui favorise la création de plates-formes d'éclatement à proximité des centres urbains. » C'est ainsi



©Geodis Haute-cœur

que des villes comme Toulouse, Bordeaux, Angers, Le Mans ou Rennes mettent en place des infrastructures et développent des parcs logistiques dont l'attractivité ne se limite pas aux seuls aspects tarifaires. « Nous sommes véritablement en présence d'une évolution radicale », poursuit Louis d'Arexy, qui détecte dans ces développements, les prémices de bouleversements plus importants : « Je pense que cette logistique de proximité va se développer. Elle correspond à de nouveaux marchés et génère plus d'emplois que l'entrepôt classique ». Une analyse que confirme Michel Hugues qui souligne que si l'entrepôt double-face existe depuis longtemps (notamment pour le cross-docking), la nouveauté est que les développeurs acceptent aujourd'hui le risque d'investir dans ce genre de bâtiments.

Sogaris cultive la logistique urbaine

La volonté de Sogaris a toujours été d'offrir des infrastructures à proximité des grandes agglomérations. Mais depuis quelques temps, la société va encore plus loin en développant un concept de logistique urbaine qui la conduit jusque dans les centres villes. Ainsi à Marseille, sur le site ferroviaire d'Arenc, Sogaris développe en partenariat avec la SNCF, une activité de 9 hectares dédiée à la distribution en ville. En bordure des infrastructures portuaires, sur un terrain embranché fer avec un accès au réseau routier (A7, A50 et A55), cette plate-forme propose 45.000 m² de bâtiments.

Le premier (12.000 m²) sera livré en janvier 2007 à Chronopost.

Le deuxième (immeuble de bureaux) de 1.400 m² sera occupé par DHL courant juin 2007. De plus, à Bruxelles, l'investisseur va réaliser le 1^{er} exemplaire de son concept « d'hôtel logistique ». Situé à quelques minutes du centre historique de la capitale belge, ce projet consiste à créer en un même lieu des locaux pour la logistique urbaine, des locaux d'activités à dominante tertiaire et des bureaux. Cette opération est montée en partenariat avec le Port de Bruxelles. Il représente un investissement de 35 millions d'euros.

Entrepôts géants et développement durable

Parallèlement à la montée en puissance des plates-formes d'éclatement de proximité se poursuit inexorablement l'installation de plates-formes d'entrepôt de grande capacité. Ce mouvement n'est pas contradictoire : d'un côté, on massifie sur une plate-forme à vocation nationale ou continentale et de l'autre, on développe à proximité des centres urbains de petites structures pour se rapprocher du consommateur et gagner en délai et en réactivité. C'est ce que remarque Régis Gluzman, Directeur commercial de Concerto Développement qui note que les nouveaux besoins se satisfont rarement des structures existantes :



« Il existe une vraie nécessité d'occuper des bâtiments adaptés aux évolutions de la logistique. De plus, les entreprises qui louent depuis longtemps des entrepôts avec des indexations de loyer importantes (de l'ordre de 7 % cette année) préfèrent partir pour du neuf. Ce qui est naturellement très positif pour les promoteurs. Un peu moins pour les propriétaires ». Deux autres phénomènes boostent ce marché : d'une part la nécessité de mettre les entrepôts aux normes de sécurité définies par la nouvelle réglementation, d'autre part, les contraintes environnementales qui conduisent les promoteurs à intégrer dans leurs projets une dimension écologique qui ne relève pas seulement du discours marketing. Depuis quelques années, des acteurs comme le britannique Gazeley, ou encore Prologis ou GSE, en font une règle de conduite : « C'est souvent une demande des utilisateurs, indique Michel Hugues. Des sociétés, pour des raisons d'image (comme par exemple Décathlon), attachent une grande importance à ces aspects. Les fonds d'investissement et les élus sont également très sensibles à tout ce qui touche l'environnement. Mais ce n'est pas qu'un simple problème technique. Il faut que cela corresponde à de vrais changements de comportement. A titre personnel, j'y crois beaucoup. D'ailleurs pour que ça marche, il faut y croire ! »

Une vraie vitrine écologique

A titre d'exemple, le parc de Chanteloup (77) a été conçu comme un modèle du genre : ces vastes entrepôts, dissimulés derrière des monticules de

verdure, disposent de systèmes de récupération des eaux pluviales pour arroser un abondant pourtour de végétation. Des cellules photovoltaïques couvrent le toit des bâtiments pour fournir 400 kw d'électricité, « soit approximativement la consommation de 400 familles », précise Michel Hugues. Une vraie vitrine écologique ! « On ne peut plus concevoir un entrepôt sans adopter ces principes ! », martèle avec conviction Patrick Canac, Directeur général d'ABCD (groupe Affine), qui considère que la dimension environnementale doit faire partie des responsabilités du promoteur comme du constructeur : « C'est un métier qui impose une très grande prise de responsabilité et une forte implication humaine ». Bien sûr, pour le moment, le coût de ces entrepôts « verts » est supérieur à la moyenne des autres constructions. Mais leurs défenseurs estiment que la banalisation des techniques employées devrait les rendre plus accessibles. Quoi qu'il en soit, la démarche est à présent bien engagée, les projets commencent à voir le jour et des initiatives passionnantes sont à l'étude. Ainsi, des chercheurs travaillent en ce moment sur un projet visant à traiter de manière naturelle les eaux de ruissellement. Traditionnellement, celles-ci sont chargées d'hydrocarbure et le traitement s'effectue à partir de décanteurs coûteux nécessitant un entretien régulier. L'idée serait de créer des bassins avec un type de roseaux qui « digèrent » naturellement ces hydrocarbures.

De belles perspectives

Dans un contexte général de croissance molle, l'immobilier logistique connaît donc une forme insolente qui devrait se poursuivre dans les années à venir. Porté par les évolutions majeures qui s'opèrent dans l'univers de la Supply Chain (réorganisation des flux, logistique urbaine, regroupement des prestataires, contraintes sécuritaires et environnementales...), ce secteur dispose incontestablement d'un fort potentiel de développe-

Patrick Canac,
Directeur
général
de ABCD
(Groupe
Affine)



Régis Gluzman,
Directeur
commercial
de Concerto
Développement



ment. D'autant que, dans un même temps, la France reste un pays attractif et que certaines régions sous-équipées vont vraisemblablement rattraper leur retard. C'est du moins l'analyse d'une majorité d'acteurs qui, à l'instar de Régis Gluzman de Concerto Développement, voient de belles opportunités dans le grand-ouest de la France, mais aussi à l'international. Certains pays d'Europe de l'Est et du pourtour méditerranéen représentant, pour les investisseurs et les constructeurs, de nouveaux territoires à conquérir. L'immobilier logistique à encore de beaux jours devant lui. De très beaux jours même.

Jean-Philippe Guillaume

retrouvez-nous sur
SupplyChainMagazine.fr

Panorama des principaux acteurs en immobilier logistique

La liste des entreprises qui figurent dans ce panorama vise à rassembler les acteurs les plus présents dans l'univers de l'immobilier logistique. Sans être exhaustive, elle reste néanmoins fidèle à la perception que nous avons du marché et des principales sociétés qui le composent. Dans les prochains jours, vous pourrez retrouver les fiches détaillées sur notre site « SupplyChainMagazine.fr ».

ABCD

www.affineabcd.com

Réalisation clé en main – Cette filiale du groupe Affine met en place le contrat de réalisation intégral. Point fort : expertise et conseil en matière de développement durable. Spécialiste de l'ingénierie logistique et ABCD pour la construction. A noter également la présence de la filiale de développement (Promaffine). Lors de son dernier bilan semestriel, l'entreprise enregistrait une progression de 179 %.

Affine

www.affine.com

Immobilier d'entreprises – Créé en 1990, Affine est l'un des principaux groupes indépendants en matière d'immobilier d'entreprise. En logistique, ce groupe dispose de plusieurs filiales dont Concerto Développement.

Afilog

www.afilog.org

Association/formation – Afilog est incontestablement l'association professionnelle la plus représentative du secteur. Véritable plate-forme de dialogue avec l'administration, elle regroupe tous les acteurs de l'immobilier logistique : aménageurs, promoteurs, développeurs, architectes, conseils, prestataires. Mention spéciale pour son site Internet toujours très riche d'informations sur le secteur.

BNP Paribas Real Estate Property Management

www.pm.bnpparibas.fr

Financement – organisme spécialisé dans la gestion immobilière. Voir Comadim et Atisreal

Concerto Développement

www.concertodeveloppement.com

Ingénierie Logistique

Cette filiale du groupe Affine connaît un fort développement en parfaite synergie avec sa société sœur ABCD.

Elcimaï

www.elcimaï.com

Conseil et ingénierie – La particularité d'Elcimaï est son savoir faire dans des domaines aussi divers que l'informatique de gestion ou l'immobilier logistique. Point fort : bonne connaissance des process industriels et logistiques.

EM2C

www.em2C.com

Conseil – Cette société propose des solutions globales sur mesure. Ses produits qui intègrent l'immobilier logistique, peuvent également inclure l'architecture d'intérieur.

CBRE

www.cbre.fr

Conseil en immobilier d'entreprise – Cette société, une des plus importantes au niveau mondial, compte 19.500 collaborateurs. En France, elle dispose de 39 implantations et réalise un chiffre d'affaires de 85,7 M€.

DTZ

www.dtz.com

Conseil en immobilier d'entreprise – Cette société, une des plus actives sur le marché de l'immobilier logistique, intervient en matière de transaction, d'investissement et d'expertise. Elle dispose de 200 bureaux à travers une quarantaine de pays.

Entrepôt on Line

www.entrepotonline.com

Conseil en implantation – Créée en 2000 pour proposer une offre immobilière sur Internet, EOL a connu un succès immédiat. Rien d'étonnant, sa jeune équipe particulièrement dynamique et inventive, séduit par son sens de la réactivité et du service. Aujourd'hui, l'activité sur Internet n'est qu'un pan de l'activité globale qui se concentre sur le conseil en implantation logistique et industrielle ainsi qu'en immobilier commercial.

Gicram Groupe

www.gicram.com

Opérations clé en main – La particularité de Gicram est le développement de parcs logistiques. Une activité qui intègre la conception, la maîtrise d'œuvre, le montage financier et la promotion.

GSE

www.gse.fr

Conception, réalisation – Depuis sa création en 1976, GSE est devenu incontournable en matière d'immobilier logistique. Contractant général, il a intégré dans ses réalisations, ces dernières années, la notion de développement

durable. Ses références sont nombreuses tant chez les prestataires logistiques que chez les industriels.

Jones lang Lasalle

www.joneslanglasalle.fr

Conseil en entreprises – Avec 22.000 collaborateurs dans le monde, ce groupe dispose incontestablement d'une force à l'international. Même si son périmètre intègre les bureaux et les commerces, son activité dans le domaine de la logistique est loin d'être négligeable.

Keops

www.keops.fr

Conseil en immobilier d'entreprise – Filiale de la Caisse d'Épargne, Keops dispose d'une quinzaine d'agences en Ile-de-France. La société intervient dans le tertiaire mais elle commercialise aussi des entrepôts.

King Sturge

www.kingsturge.com

Conseil – Avec 3.800 collaborateurs, King Sturge est une des plus importantes sociétés de conseil en immobilier logistique. En France, une quarantaine de professionnels

offrent un service exclusif et personnalisé en matière d'investissement, de Consulting, de gestion des actifs et d'expertise.

Prologis

www.prologiseurope.com

Immobilier logistique – Véritablement incontournable sur ce métier, Prologis est une société internationale qui possède 37,5 millions de m² de plates-formes, dont 2,3 millions en France. Aujourd'hui, l'entreprise lance de nouveaux parcs notamment à Troyes, Mer, Salbris, Mâcon, Vermars et Dhuisy.

Sogaris

www.sogaris.fr

Développement de sites logistiques – Sogaris est connu pour sa vocation à mettre à disposition des chargeurs et des logisticiens des entrepôts aux portes des grandes villes. Ses principales implantations françaises sont situées à Rungis, Roissy, Lyon, Marseille, Rouen et Bayonne. De plus, l'entreprise va construire à Créteil (Carrefour Pompadour) un nouveau bâtiment de 10.000 m² en façade de l'A86. ♦