



1998-2008

Evolution de l'immobilier logistique

Sommaire

I. **Les bâtiments** p. 4

- 1998 : année de naissance de l'entrepôt logistique «nouvelle génération»
- L'évolution des entrepôts
- Les facteurs de l'évolution des bâtiments « nouvelle génération »

II. **Les acteurs** p. 7

- Les promoteurs-développeurs
- Les investisseurs
- Les logisticiens

III. **Le marché** p. 10

- Régionalisation, européenisation et internationalisation
- Le développement de l'activité logistique portuaire maritime
- Le développement de l'activité logistique fluviale



Didier Terrier

Directeur du Département Logistique de DTZ

 **N° Vert 0 800 30 56 56**

Introduction

Aujourd'hui, quiconque travaille dans le secteur de la logistique sait combien les innovations technologiques sont rapides, combien les rapports entre les acteurs économiques ne cessent de se reconfigurer, combien l'internationalisation des échanges a profondément transformé les usages et les pratiques.

Mais dans le tumulte de ce quotidien, avons-nous préservé la mémoire des extraordinaires transformations dont nous avons été les témoins depuis une décennie dans le secteur logistique ?

Prenons-nous la mesure des évolutions et des révolutions dont les plus anciens ont été à la fois les témoins et les acteurs ?

Après dix ans de bouleversements, nous vous proposons de revisiter l'histoire du secteur logistique et de retracer l'émergence d'un secteur économique moderne au travers de ses trois éléments constitutifs : les bâtiments, les acteurs et le marché.

Par ailleurs, il nous paraissait important de laisser la parole à quelques-uns de ses principaux acteurs, qui ont accepté de partager leurs expériences sur le sujet.

Didier Terrier



Entrepôt construit avant 1998



Entrepôt construit en 2008

1^{er} bâtiment GEPRIM à Lyon

1997

Security Capital, devenu PROLOGIS, choisit la France pour sa première acquisition en Europe

I. Les bâtiments

1998 : année de naissance de l'entrepôt logistique «nouvelle génération»

Naissance d'un secteur

Dans la deuxième moitié des années 1990, de nombreux transporteurs français sont confrontés à un double problème :

- prendre en charge pour leurs clients, en plus du transport des marchandises, les services logistiques,
- trouver sur le marché de l'immobilier des entrepôts répondant à leurs nouveaux besoins.

A l'époque, les transporteurs exploitent de grands bâtiments construits dans les années 1980, mesurant souvent près de 60 mètres de profondeur et 7 mètres de haut, mais ceux-ci s'apparentent davantage à des quais de transport qu'à des entrepôts susceptibles d'accueillir une véritable activité logistique.

Les transporteurs ont alors sollicité les promoteurs pour qu'ils construisent des bâtiments adaptés à ces nouveaux besoins. Dès 1997, le promoteur GEPRIM livre un premier entrepôt dit de « nouvelle génération » dédié à l'activité logistique, et en 1998, plusieurs autres suivent. Ces livraisons en nombre marquent un tournant dans l'histoire de l'entrepôt, mais aussi l'avènement de la logistique moderne. Dès lors, plus rien ne sera comme avant...

L'obsolescence administrative des entrepôts

Mais que faire de ces entrepôts construits à la fin des années 1970 et au début des années 1980, dorénavant obsolètes ?

Une fois vidés de leurs utilisateurs, ces entrepôts perdent toute valeur, ne pouvant être reloués en l'état, car les Directions Régionales de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) durcissent les conditions d'obtention d'un permis d'exploiter.

Désormais, tout nouveau locataire se doit d'exploiter un entrepôt en conformité avec l'ensemble des réglementations en vigueur. Le propriétaire ou le nouveau locataire est contraint d'effectuer d'importants travaux (installation de murs coupe-feu et de sprinklers, création de cellules, etc). Face à l'ampleur des aménagements nécessaires, ces bâtiments sont très souvent rachetés par des promoteurs, puis détruits avant d'être reconstruits, mais cette fois en conformité avec les nouveaux besoins des transporteurs et les nouvelles règles de construction.

En dix ans, les réglementations ont évolué et les réalisations doivent s'y conformer. Aujourd'hui, par exemple, la nouvelle rubrique 1510 des ICPE (Installations classées pour la protection de l'environnement) limite la taille des cellules à 6 000 m², augmente les distances entre prospects... d'où un impact sur le coût de construction des bâtiments.



Entrepôt construit avant 1998



Entrepôt construit en 2008

1^{ers} bâtiments de PROLOGIS, PRD, CONCERTO, CIBEX et PANHARD

1998

Création du Département Logistique de DTZ

I. Les bâtiments

L'évolution des entrepôts

En quoi les entrepôts « nouvelle génération » développés en masse à partir de 1998 ont-ils marqué une rupture ?

Plus grands

Les bâtiments « nouvelle génération » se distinguent avant tout par leur taille. Avant 1998, les entrepôts dépassaient rarement 10 000 m², alors même qu'ils étaient partagés par plusieurs utilisateurs. A partir de cette date, les surfaces des entrepôts logistiques sont de plus en plus grandes : dès 2000, les promoteurs ont conçu des bâtiments de 30 à 40 000 m² ; aujourd'hui, la taille des entrepôts peut aller jusqu'à 70-80 000 m². Les prestataires logistiques s'efforcent de regrouper sur un même site plusieurs contrats partageant les mêmes lieux de distribution, d'où une optimisation des coûts de transport et de personnel. En l'espace de dix ans, la taille moyenne des entrepôts a été multipliée par plus de 4.

Cette nouvelle offre en bâtiment ne correspond pas seulement à un simple renouvellement du parc : c'est la surface globale d'entreposage qui augmente significativement. Aujourd'hui, la surface d'entrepôts logistiques construite depuis 1998 est estimée à près de 12 millions de m², que ce soit en compte propre ou en locatif.

Plus technologiques

Mais la révolution de l'entrepôt « nouvelle génération » concerne moins sa taille que les caractéristiques de son fonctionnement intérieur. Les bâtiments logistiques, s'adaptant aux besoins de plus en plus complexes des supply chains des entreprises,

finissent par ressembler bien plus à des usines d'assemblage qu'à de simples lieux de stockage. La double exigence d'efficacité et de réduction des coûts a conduit à une utilisation systématique de l'informatique (les progiciels) pour la gestion de l'information et des flux de marchandises d'une part et d'autre part, pour la gestion des bâtiments eux-mêmes au travers des outils de GTB (gestion technique du bâtiment), « systèmes, plus ou moins complexes, qui permettent de gérer et optimiser les consommations énergétiques des équipements d'éclairage, de chauffage, de ventilation ou de rafraîchissement¹. » En un mot, les bâtiments sont devenus plus complexes et plus « communicants », réagissant en temps réel à leur environnement.

Plus écologiques

Outre les considérations de coût de fonctionnement, les promoteurs et les utilisateurs ont progressivement intégré des préoccupations environnementales dans la conception des entrepôts, guidés par une volonté de souscrire aux exigences de développement durable. Ainsi, PROLOGIS a fait de sa nouvelle plate-forme de Moissy-Cramayel (77), dotée entre autres de panneaux photovoltaïques, sa vitrine pour l'Europe. Face à l'évolution du cahier des charges, il n'est guère étonnant que le coût de la construction d'un entrepôt ait augmenté de 40% en 10 ans, passant de 270 € du m² en 1998 à 370 € aujourd'hui. En dix ans, l'entrepôt est sorti de son statut de parent « pauvre » de l'immobilier. Les exigences en matière d'environnement, les contraintes liées à l'activité logistique des futurs locataires et dans une moindre mesure les considérations esthétiques, tous ces facteurs ont considérablement fait évoluer le marché de l'entrepôt.

¹ Bernard Badetti, « Des entrepôts de plus en plus communicants », Logistiques Magazine, juillet-août 2005, p. 92.



Jean-Pierre Hugues
Président Directeur Général
Groupe GSE

Quelle est l'évolution la plus significative du marché de la logistique depuis 10 ans ?

La logistique est devenue un véritable métier à travers la concentration, la transformation et la distribution des produits. Cela a pour impact un accroissement important des surfaces à développer sur un même site. Il n'est pas rare aujourd'hui de répondre à des demandes de bâtiments de 50 à 100 000 m². Cet impact est renforcé par un vieillissement du parc.

Quel sera l'élément déterminant pour le développement de votre activité au cours des dix prochaines années ?

En terme de typologie des bâtiments, le parc d'entrepôts est aujourd'hui composé d'environ 80% de bâtiments d'une taille inférieure à 20 000 m². La tendance est au développement de bâtiments logistiques multi-utilisateurs regroupés.

Les fonctions de l'entrepôt se tertiarisent au travers d'activités de back-offices, de services à valeurs ajoutées et d'après-vente.

De plus, le développement des parcs se situe toujours sur les grandes couronnes des agglomérations principales ainsi que sur l'axe traditionnel « Nord, Ile-de-France, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur ». Néanmoins, aujourd'hui, de plus en plus de demandes se portent sur le Grand Ouest, le Grand Est et le Nord de la France.

Enfin, un autre élément déterminant pour les années à venir sera le facteur environnemental et celui de la qualité de vie.

Ainsi, le challenge réside dans la construction d'un bâtiment à bilan énergétique amélioré et qui permet le stockage d'un volume supérieur à la norme actuelle tout en diminuant la surface au sol.

Lancement du fonds LOGISTIS 1

1999

Naissance de la e-logistique

I. Les bâtiments

Les facteurs de l'évolution des bâtiments « nouvelle génération »

Les entrepôts ont été construits pour satisfaire de nouveaux besoins. Mais comment expliquer une telle évolution ?

La surproduction et la logistique

Sans entrer dans le détail, il faut se souvenir que les années 1980 ont été marquées en Europe occidentale par une situation de surproduction : l'offre en biens manufacturés a été supérieure à la demande, si bien que les prix ont progressivement baissé. Les industriels ont donc été contraints d'augmenter leur productivité et de se démarquer de la concurrence, notamment en proposant des services supplémentaires (garanties, possibilités pour le consommateur de personnaliser son achat...). L'activité logistique s'est développée à partir de ces impératifs, apparaissant dès lors comme une fonction d'ajustement entre l'offre et la demande. Aujourd'hui, comme le notent les professeurs Hervé Mathé et Daniel Texier, « la qualité logistique offerte est [...] un élément

fondamental du positionnement des entreprises par les deux bouts que sont les réductions de coûts génératrices de valeur tant pour le fournisseur que pour le client, et par le niveau de service offert² ».

Concrètement, les industriels ont cherché à réduire leurs stocks au minimum (c'est l'idéal de la production « Juste à Temps ») ; par ailleurs, il a fallu organiser la distribution pour que le produit soit finalisé le plus tard possible, ce qui permet de répondre efficacement à la demande du consommateur. En plaçant le consommateur au cœur de la stratégie industrielle, la question de la distribution est devenue centrale – ce qui explique en partie l'importance grandissante du secteur de la grande distribution.

Ce n'est pas un hasard si les acteurs de la grande distribution sont parmi les premiers utilisateurs des entrepôts logistiques « nouvelle génération » : le deuxième entrepôt construit à Lyon en 1998 a accueilli l'enseigne AUCHAN et de grands entrepôts ont été aménagés à Paris, pour le compte de CARREFOUR.

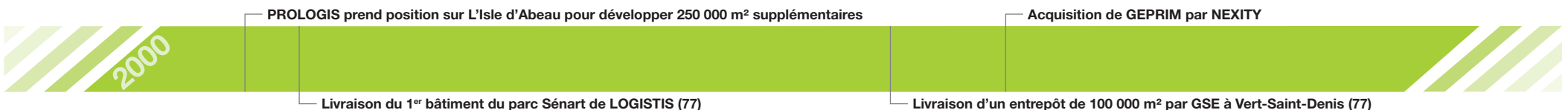
² Hervé Mathé et Daniel Texier, La logistique, Que Sais-je ?, PUF, 2005, p. 3.

Des entrepôts au gré des stratégies de la grande distribution

La grande distribution a eu et continue d'avoir une influence décisive sur l'orientation du marché de la logistique. Avec la concentration du secteur de la grande distribution (aujourd'hui, 7 groupes contrôlent 80 % de la distribution alimentaire et 30 % du commerce de détail), les stratégies de développement vont être repensées : la grande distribution a eu tendance à privilégier le développement des enseignes et de leurs points de vente plutôt que de dépenser des ressources en stockage, suivant ainsi l'exemple des industriels dans leur politique d'externalisation des fonctions logistiques. Par ailleurs, la grande distribution est en train de structurer sa supply chain, soit en organisant sa distribution à partir de grandes plates-formes régionales, soit en instaurant, au contraire, un maillage de plusieurs « petits » entrepôts régionaux. Quelle que soit la stratégie adoptée, la conséquence est double : une demande pour de très grandes surfaces et une augmentation des besoins globaux en surfaces logistiques.



L'Isle d'Abeau - PROLOGIS 55 000 m²



II. Les acteurs

Comme pour tout autre secteur d'activité, le secteur logistique existe par les entreprises qui le composent. Et ces entreprises ne seraient rien sans les hommes et les femmes qui les animent.

Qui faisait quoi en 1998 ? Quelle chronologie faut-il retenir dans l'ordre d'arrivée sur ce marché des acteurs ? Quelles ont été les contributions de chacun au secteur logistique ? Comment caractériser l'évolution du secteur de la logistique au cours des dix dernières années du point de vue de ses acteurs ?

Les promoteurs-développeurs

Sans l'action des promoteurs-développeurs, rien du développement de ces dix dernières années ne serait probablement advenu. Le tableau ci-dessous mentionne les principaux promoteurs-développeurs du marché, leur ordre d'arrivée sur le marché et leurs réalisations ; il met en évidence l'augmentation substantielle de la taille des entrepôts et le dynamisme du marché de l'entrepôt depuis dix ans.

Les promoteurs-développeurs	Date du 1 ^{er} entrepôt «nouvelle génération»	Lieu et taille	Total des surfaces livrées depuis la livraison du 1 ^{er} entrepôt *
GEPRIM	1997	L'Isle d'Abeau (38), 22 000 m ²	1 100 000 m ²
PRD	1998	L'Isle d'Abeau (38), 22 000 m ²	1 600 000 m ²
CONCERTO	1998	Aubagne (13), 13 500 m ²	900 000 m ²
PROLOGIS	1998	L'Isle d'Abeau (38), 20 000 m ²	2 100 000 m ²
CIBEX	1998	Lagny-le-Sec (60), 61 500 m ²	450 000 m ²
PANHARD	1998	Plessis-Belleville (60), 40 000 m ²	300 000 m ²
GICRAM	2002	St Martin de Crau (13), 24 000 m ²	775 000 m ²
PARCOLOG	2002	L'Isle d'Abeau (38), 50 000 m ²	660 000 m ²
GAZELEY	2003	Fos-sur-Mer (13), 10 000 m ²	400 000 m ²
EURINPRO / GOODMAN	2003	Lomme (59), 31 350 m ²	120 000 m ²
			* Près de 1 000 000 m ² seront livrés en 2008.



Ranaid Hahn
Managing Director,
Regional Head Southern Europe
PROLOGIS

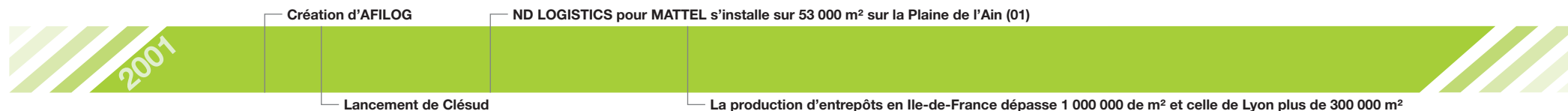
Quelle est l'évolution la plus significative du marché de la logistique depuis 10 ans ?

L'évolution la plus significative du marché est l'externalisation vers les 3PL*, en accélération depuis dix ans, conjuguée à une tendance très marquée vers des solutions locatives pour l'immobilier logistique. Dans le même temps, la migration vers l'Est des activités manufacturières a créé une explosion de demandes et d'activités de développement dans les pays d'Europe Centrale.

Quel sera l'élément déterminant pour le développement de votre activité au cours des dix prochaines années ?

Je pense que l'élément déterminant des dix prochaines années concernera le développement durable. Déjà en Angleterre, il est impossible d'obtenir un permis de construire pour un projet important si les promoteurs ne démontrent pas comment le site va générer 20% de l'énergie consommée par des énergies renouvelables. Nos clients vont devenir aussi exigeants que les pouvoirs publics en matière d'énergie renouvelable. Déjà, les plus « sophistiqués » d'entre eux veulent connaître « l'empreinte carbone » des bâtiments qu'ils envisagent de louer et certains demandent même un menu à la carte des prestations capables d'améliorer la performance énergétique du bâtiment, comme l'isolation renforcée ou l'éclairage intelligent...

* 3PL : Third-Party Logistics



II. Les acteurs

Les investisseurs

Les investisseurs appartiennent à une deuxième catégorie d'acteurs. Ils pourraient être classés en trois groupes : les précurseurs, les suiveurs et les fonds d'investissement.

Les précurseurs

En 1998, les acteurs investissant dans les entrepôts logistiques ne sont pas nombreux. En la matière, l'investisseur américain UIS, adossé à GEPRIM, a fait figure de pionnier. Il sera rapidement suivi par d'autres, comme PROLOGIS, la CAISSE DES DEPOTS, CARGILL ou BAIL INVESTISSEMENT. Les premiers investissements concernent autant la région parisienne que la région lyonnaise. D'emblée, Lyon affiche un fort positionnement sur ce marché.

Les suiveurs

A la fin des années 1990, quelques investisseurs s'intéressent au marché des entrepôts logistiques : citons SOPHIA, le CREDIT AGRICOLE et AFFINE, la structure financière de CONCERTO. Aujourd'hui, les nouveaux entrants sont nombreux, attirés par des taux de rendement relativement élevés, et désireux de diversifier leurs actifs immobiliers. Parmi les investisseurs nouvellement entrés sur le marché de l'entrepôt, citons deux acteurs majeurs, GECINA et FONCIERE DES REGIONS.

Les fonds d'investissement

Enfin, au début des années 2000, le secteur de la logistique voit l'arrivée de fonds d'investissement avec AXA REIM, ING REIM, LASALLE INVESTMENT MANAGEMENT, PROUDREED, THE BLACKSTONE GROUP, GOODMAN...

Les logisticiens

Des transporteurs aux logisticiens

Troisième catégorie d'acteurs du secteur logistique, les logisticiens eux-mêmes, sans lesquels l'activité ne saurait exister. Ces acteurs relèvent de deux familles distinctes : d'une part les transporteurs, qui ont fait évoluer leur profession face aux nouvelles demandes émanant de leurs clients et d'autre part, les logisticiens purs, ceux qui ont su profiter des opportunités générées par la création de ce nouveau marché. Quand les premiers ont étendu l'offre de leurs services aux prestations logistiques, poussés par la demande de leurs clients, les deuxièmes ont développé une activité ex nihilo.

L'activité logistique avant tout

Aujourd'hui, le chiffre d'affaires de l'activité logistique des transporteurs-logisticiens représente souvent près de 40% de leur activité globale, signe de l'importance de l'activité logistique pour les transporteurs. Constatant l'inéluctable montée en puissance de la logistique, les transporteurs n'ont pas hésité à se développer par le biais d'une croissance externe, en rachetant des entreprises spécialisées en logistique.

Ainsi, NORBERT DENTRESSANGLE, dont l'activité était initialement circonscrite au transport, a racheté en 1997 deux entreprises de logistique, CONFLUENT et UTL, puis STOCKALLIANCE, TNT LOGISTICS, avant d'acquérir récemment SALVESEN. Ces achats ont permis à la société de s'affirmer aujourd'hui parmi les acteurs importants du secteur³.

³ Fin 2005, NORBERT DENTRESSANGLE était classé 3^{ème} au palmarès des 100 premières entreprises logistiques en terme de CA logistique réalisé sur le territoire français. Classement établi par Logistiques Magazine, n°203, décembre 2005.



Jean Lavielle
Head of Funds
AEW Europe

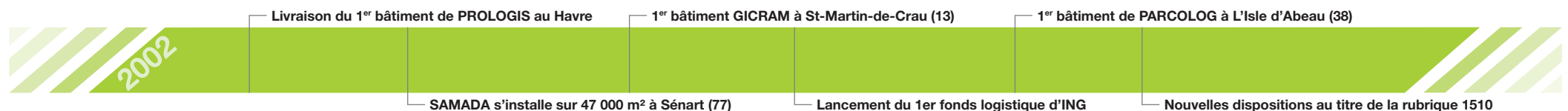
Quelle est l'évolution la plus significative du marché de la logistique depuis 10 ans ?

S'il ne fallait retenir que deux choses, je choisirais en premier le fait que la logistique est devenue une classe d'actif à part entière dans tous les portefeuilles immobiliers. Quelle évolution entre les entrepôts de périphérie achetés il y a 10 ans par quelques acteurs isolés et la situation actuelle où la logistique peut représenter 8 à 10 % d'un portefeuille institutionnel ! Ce constat est consubstantiel d'un deuxième changement majeur : la standardisation et l'eupéanisation du produit sous l'influence d'une externalisation et professionnalisation sans précédent de la fonction logistique.

Quel sera l'élément déterminant pour le développement de votre activité au cours des dix prochaines années ?

Il va falloir répondre à deux exigences qui, par certains aspects, peuvent être contradictoires : la demande de plus en plus importante d'immobilier logistique de la part de nombreux investisseurs institutionnels et la nécessité d'être un acteur européen disposant de professionnels aguerris, tout cela en tenant compte des préoccupations environnementales qui vont avoir une forte incidence sur les comportements des investisseurs pour toutes les classes d'actifs.

En conclusion, deux mots pour le futur : masse critique et responsabilité environnementale.



II. Les acteurs

Le rachat d'ACR, spécialisée en logistique, par la société de transport KUEHNE+NAGEL est un autre exemple de cette croissance externe d'entreprises de transport cherchant à ne pas délaissier le secteur logistique, dont l'activité est jugée à la fois vitale et complémentaire au transport.

Des métiers en évolution

Très clairement, les nouvelles pratiques professionnelles liées à l'activité logistique ont créé de nouveaux besoins humains et de nouvelles compétences. L'utilisation de progiciels dans les entrepôts, la technologie accrue des bâtiments, l'internationalisation des acteurs et de l'activité : tout cela concourt à une augmentation du niveau de compétences des opérationnels. Signe de cette tendance lourde, les universités, les écoles de commerce et les organismes de formation ont développé des programmes de formation centrés sur la supply chain et la logistique. La présence de personnel qualifié est aussi devenue un critère de choix important dans l'implantation d'un utilisateur.

Les besoins du secteur logistique favorisent le développement d'industries annexes – mentionnons par exemple les besoins en informatique du secteur logistique qui ont créé un marché dynamique pour les SSII.

La logistique en chiffres

Les livraisons d'entrepôts (1998-2008)

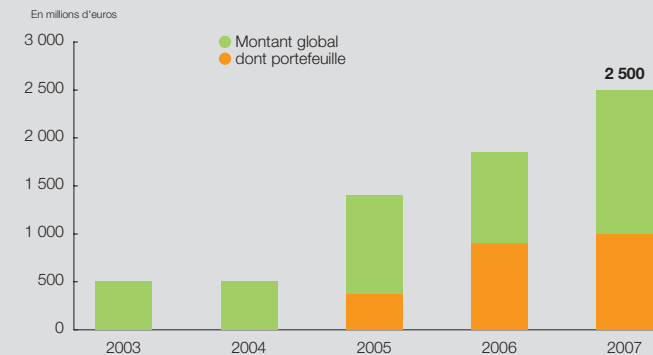
IDF	5 600 000 m ²
Lyon	2 000 000 m ²
Marseille	1 200 000 m ²

Les loyers

Valeur locative prime	1998	2008
IDF	46 €	54 €
Lille, Lyon, Marseille	37 €	46 €
Coût de construction (m ²)	270 €	370 €

Source : DTZ Research

Evolution du montant investi en logistique en France



L'emploi logistique *

Emploi transport et logistique	1 500 000
Dont transport	700 000
Dont logistique	800 000

* pour l'année 2004.

Source : SESP, INSEE, DADS

Taux de rendement des entrepôts prime

	2001	2008
IDF	9%	6%
Lyon	9,5%	6%
Marseille	10,5%	6,5%

L'économie de la logistique

Part du revenu du transport et de la logistique dans le PIB	6,20 %
--	--------

Source : Eurostat

1^{er} bâtiment GAZELEY à Fos-sur-Mer (13)

1^{er} bâtiment EURINPRO à Lomme (59)

TNT LOGISTICS loue 60 000 m² à Lagny-le-Sec (60)

1^{ères} livraisons sur Delta 3 à Dourges (59)

III. Le marché

Régionalisation, européanisation et internationalisation

La force de l'axe français Nord-Sud (1998-2002)

Entre 1998 et 2002, le trafic logistique français s'est organisé essentiellement sur un axe Lille-Paris-Lyon-Marseille. Les pôles logistiques se sont naturellement localisés à proximité des principales agglomérations et des grands bassins de consommation. Parmi les pôles importants, il faut citer :

- pour l'Île-de-France : Roissy, Orly-Rungis, Francilienne Sud, Sénart ;
- pour la région lyonnaise : L'Isle d'Abeau, Plaine de l'Ain ;
- pour la région marseillaise : Fos-sur-Mer, Salon-de-Provence, Saint-Martin-de-Crau, Grans-Miramas ;
- pour la région Nord : Arras, Calais et Dunkerque, Lille.

Sortir du droit chemin

A partir de 2003, l'immobilier logistique ne se limite plus à ce seul axe Nord-Sud. Les promoteurs accompagnent leurs clients sur de nouveaux pôles, à Toulouse pour DECATHLON, à Vatry pour FIAT... Une offre significative se développe dans d'autres régions, comme en Bourgogne, dans la Vallée du Rhône ou en Lorraine ; à partir de 2005, les régions Aquitaine et Languedoc, Centre, et en 2006, le Pays de la Loire sont concernés par ces mouvements de décentrage.

Accompagner l'évolution du commerce international

Les opérateurs logistiques réorganisent leur *supply chain* au gré des délocalisations de la production européenne vers les pays d'Europe de l'Est ou d'Asie.



Jean-Claude Bossez
Président
AFILOG

Quelle est l'évolution la plus significative du marché de la logistique depuis 10 ans ?

L'accélération depuis une décennie du mouvement des flux des matières premières et des produits manufacturés a donné à la logistique une dimension industrielle qui la situe à présent aux premières places d'une économie de marché.

Face à une hausse constante des besoins de consommation des pays dits « industrialisés », nous venons d'assister, avec l'arrivée d'une production à bas coûts des pays émergents, à une transformation brutale d'un modèle économique de tradition industrielle au profit d'un autre privilégiant le rôle de la prestation de services.

Cette évolution a engendré un mouvement d'externalisation des centres de fabrication avec comme corollaire, une augmentation des mouvements marchands et un développement de métiers rassemblés au sein d'une profession logistique.

Constituée d'une architecture de métiers complexes et exogènes, la logistique en dix ans a enregistré une rationalisation de ses différents acteurs entre ceux de l'immobilier, du transport, de la manutention, du stockage, etc. Concomitamment, les développements dans le secteur ont attiré de grands investisseurs Institutionnels. En dix ans, les volumes investis dans cette classe d'actifs sont passés de 1 à 10. La logistique aura créé en dix ans, en France, près d'un million d'emplois nouveaux.

Au delà des exigences en matière de réglementation, la profession logistique s'est très tôt préoccupée de la problématique environnementale en associant ses efforts au sein de l'AFILOG, avec la création d'une charte du Développement Durable.

Quel sera l'élément déterminant pour le développement de votre activité au cours des dix prochaines années ?

Compte tenu de l'ampleur et du poids que représenteront pour la prochaine décennie les métiers de la logistique, il serait déraisonnable de penser qu'un seul facteur, si essentiel soit-il, puisse en être le levier principal. Les effets de la mondialisation déjà ressentis au cours des dix dernières années vont à présent transformer le courant des échanges intercontinentaux du commerce et de l'industrie et entraîneront une croissance des flux de l'ordre de 50 % à l'horizon 2015-2020.

Le changement de dimension attendu de la branche logistique aura un impact majeur dans les domaines suivants :

- Les zones portuaires, portes d'entrée des flux
- Les modes de transport
- La logistique périurbanisée
- L'influence du commerce en ligne
- La construction et les matériaux répondant aux exigences du développement durable et aux impératifs d'économie d'énergie
- La création d'emplois pour la décennie : considéré comme un des premiers critères d'implantation des sites logistiques, l'emploi de ce secteur deviendra le premier créateur de travail en France – 800 000 à 1 million d'emplois nouveaux – au cours de la prochaine décennie, pour atteindre 2,7 à 2,9 millions d'emplois au total.
- La plate-forme logistique : les concepteurs de ce secteur de l'industrie du flux, devront très vite prendre en compte les facteurs sociaux et économiques qui ne manqueront pas d'apparaître dans les pays aujourd'hui émergents. D'ores et déjà, ils devraient préparer le bâtiment logistique de demain à une utilisation située plus en amont dans le cycle de fabrication d'un produit.

Mise en chantier de la plate-forme de Distripole Val Bréon par PRD (Châtres - 77)

La demande placée en région lyonnaise dépasse 400 000 m²

2004

SYSTEME U loue 50 000 m² à Clésud (13)

III. Le marché

Une fois délocalisées, les productions doivent rejoindre les bassins de consommation pour atteindre le consommateur final. Cette logique conditionne la localisation des entrepôts tout autant que leur taille. L'entreprise de jouets MATTEL, dont la production est réalisée en Chine, a par exemple installé à Lyon dès 1995-1997 sa base logistique (50 000 m²) pour la distribution de ses jouets en France et en Europe du Sud.

La mondialisation des marchés et la délocalisation de la production au cours de ces dix dernières années ont également eu d'importantes conséquences pour le développement de la logistique portuaire – et ce mouvement va se poursuivre.

Le développement de l'activité logistique portuaire maritime

Commerce international et logistique maritime

En premier lieu, l'intégration économique de l'Europe a eu une incidence significative sur le développement du commerce maritime en Europe. Comme l'a montré l'étude de DTZ Motorways of the Sea II publiée en janvier 2008, l'élargissement de l'Union européenne s'est accompagné d'une augmentation du commerce avec les nouveaux pays membres de l'Europe centrale et de l'Est ; ces pays, devenus des points de passage entre l'Europe et les pays n'appartenant pas à l'Union, notamment la Russie, permettent d'accéder à des marchés beaucoup plus importants. Or, la plupart des pays nouvellement membres ont des réseaux routiers peu développés, ce qui donne aux ports la possibilité d'occuper le marché du transport des marchandises. Par ailleurs, l'augmentation du prix du pétrole et le souci de minimiser les coûts environnementaux sont une incitation à trouver des alternatives au transport routier. Les atouts du transport maritime ont ainsi

poussé l'Union européenne à adopter une politique en faveur de ce type de transport alternatif (« Motorways of the Sea »). Le groupe DANONE par exemple, dispose d'une plate-forme européenne à Fos-sur-Mer pour exporter ses marques d'eaux.

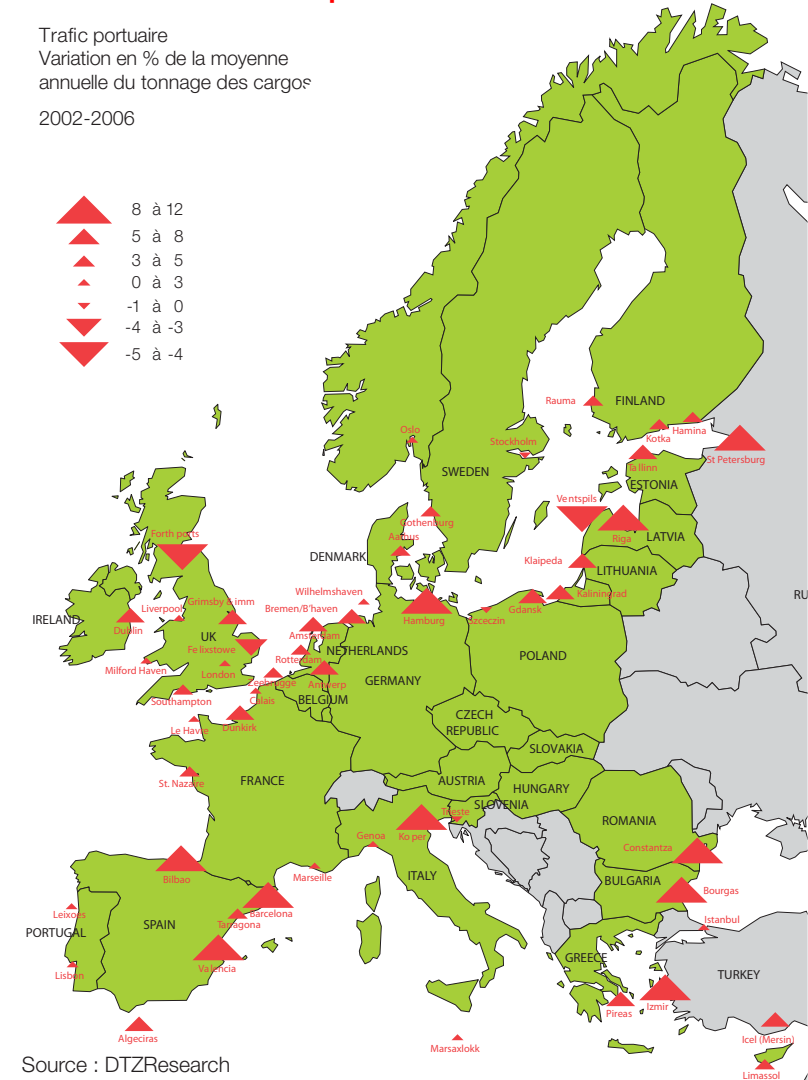
Le transport maritime, économiquement intéressant pour le transport de produits et matières pondéreux, s'est naturellement développé pour le transport de ce type de marchandises. Les grands réseaux de distribution comme CONFORAMA et IKEA, dont les produits vendus appartiennent pour partie à la catégorie des marchandises pondéreuses, sont par conséquent habitués à utiliser ce moyen de transport.

Le décollage tardif de la logistique maritime portuaire française

En France, les trois ports les plus importants sont Le Havre, Marseille et Dunkerque. Malgré le contexte de délocalisation et ce qui a été dit précédemment, les zones logistiques portuaires françaises se sont développées relativement tardivement, contrairement à nos voisins européens – les ports d'Hambourg, d'Anvers ou de Rotterdam tournent à plein régime depuis longtemps, alors qu'en 2002, le port marseillais de Fos-Distriport était toujours quasiment désert... Il y avait bien entreposés ici et là des conteneurs, mais les bâtiments logistiques étaient encore inexistant. Il a fallu attendre 2003 pour que la situation évolue et que des promoteurs investissent ce marché : PROLOGIS a réalisé des opérations au Havre et GAZELEY à Fos. A partir de 2005-2006, ces ports se sont fortement développés et le rythme de construction y a été multiplié par quatre en deux ans.

Taux de croissance des ports de conteneurs

Trafic portuaire
Variation en % de la moyenne annuelle du tonnage des cargos
2002-2006



2005

GENERALI achète le portefeuille logistique de PARCOLOG

DTZ publie Motorways of the Sea

Livraison du 1^{er} bâtiment de la plate-forme de Moissy-Cramayel (77)

III. Le marché

Jusqu'en 2003, les promoteurs et les utilisateurs évitaient de s'installer directement dans les zones portuaires, privilégiant un emplacement en retrait, à l'intérieur des terres, comme à Clésud, situé à une trentaine de kilomètres du port. Parmi les facteurs explicatifs de cette réticence, les conflits sociaux à répétition des dockers.

Aujourd'hui, le mouvement en faveur de la logistique portuaire est tel que les promoteurs, les investisseurs et les utilisateurs se sont engagés pleinement sur ce marché. Il faut dire aussi que le contexte social s'est apaisé.

L'avenir de la logistique portuaire

Le développement de la logistique portuaire est bel et bien enclenché en France et il n'y a aucune raison pour que cette tendance ne perdure pas, portée par le développement du trafic maritime. La France, avec ses multiples frontières maritimes, offre une situation géographique particulièrement propice au développement du transport maritime, et par voie de conséquence, à la logistique portuaire maritime. Les promoteurs, les investisseurs et les utilisateurs du secteur logistique semblent avoir bien compris tout l'intérêt de ce secteur.

Le développement de l'activité logistique fluviale

L'émergence de la logistique fluviale

Enfin, il faut mentionner le décollage depuis cinq ans du transport fluvial et de l'activité logistique qui en découle. Les réalisations se sont multipliées ces dernières années : fin 2003, la plate-forme multimodale et logistique Delta 3 de Dourges a été livrée et une extension sur plus d'une centaine d'hectares est à présent prévue ; en 2006, un nouveau terminal a été construit sur le port de Lyon-Edouard Herriot, pour répondre à l'augmentation significative du trafic.

De nombreux projets en chantier

Les projets en matière de plates-formes logistiques fluviales sont aujourd'hui nombreux. Le plus important est sans conteste le canal Seine-Nord Europe dont le début des travaux est prévu pour 2009 et l'achèvement pour 2013-2014. Quatre plates-formes trimodales logistiques et industrielles (fleuve, route, ferroviaire) localisées sur quatre sites différents (Cambrai-Marquion, Perrone, Nesle et Noyon) seront construites le long du canal. Ces travaux permettront de relier la Seine à l'Escaut, et donc au réseau européen des voies navigables, donnant accès aux marchés de l'Europe du Nord, et tout particulièrement aux Pays-Bas, au Luxembourg et à la Belgique. Le Port Autonome de Paris bénéficiera vraisemblablement du trafic sur le canal Seine-Nord Europe et des infrastructures logistiques seront très probablement construites pour accompagner cette croissance. Par ailleurs, la plate-forme Delta 3 à Dourges prévoit de s'étendre sur plus de 100 hectares, avec la construction de plus de 230 000 m² d'entrepôts logistiques, livrables par tranches à partir de fin 2008.



Jacques Henninot
Président
PRD

Quelle est l'évolution la plus significative du marché de la logistique depuis 10 ans ?

L'immobilier logistique était il y a dix ans un sujet confidentiel traité par quelques spécialistes. Il n'y avait pas de marché de l'investissement. La plupart des immeubles se trouvaient dans le patrimoine des utilisateurs (prestataires de services logistiques, distributeurs et industriels) et dans le patrimoine de quelques crédits bailleurs qui s'étaient retrouvés investisseurs au contact de leurs clients cherchant du crédit-bail.

Un petit groupe de personnes et de sociétés a travaillé au cours des années 90 pour « créer » le marché de la logistique, en normalisant et en rendant simple la description d'un immeuble logistique, tant aux yeux des utilisateurs que des investisseurs.

L'évolution la plus significative de la logistique sur ces dix dernières années reste la création, l'existence et donc la révélation de ce marché.

Quel sera l'élément déterminant pour le développement de votre activité au cours des dix prochaines années ?

La France jouit d'une bonne expérience en matière d'immobilier logistique. Sur le territoire, des potentiels de développement existent, encore principalement à proximité des grands bassins de consommation, dont l'immobilier logistique est de plus en plus la base arrière immédiate.

Le deuxième axe de développement est directement lié à l'attractivité portuaire française : l'évolution qualitative et quantitative du transport maritime et fluvial sur le territoire national est une voie importante de développement.

Enfin, notre expérience française doit être développée à l'étranger et au minimum à l'échelle européenne. L'international est clairement le domaine d'intervention de tous nos clients locataires.

CONFORAMA loue 64 000 m² à Châtres (77) et 44 000 m² à L'Isle d'Abeau (38)

Les investissements en logistique dépassent 1 milliard d'euros

2005

Création du prix du développement durable à la SITL

III. Le marché

Enfin, GAZELEY projette la construction d'une future plate-forme trimodale à Pagny (21) sur laquelle un entrepôt de 20 000 m² (occupé par BUT) a déjà été livré.

Le fluvial, l'avenir du transport ?

Le développement de l'activité logistique sur les zones du transport fluvial depuis près de cinq ans est en partie lié à la place croissante donnée aux préoccupations environnementales. Le document récapitulatif de la table ronde du Grenelle de l'Environnement (octobre 2007) y fait écho en affirmant que « Le paradigme actuel, fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières et autoroutières et sur le développement séparé des modes de transport doit être abandonné pour une logique de développement intégrée, multimodale, dans laquelle la route et l'avion deviennent des solutions de dernier recours imposées par l'état des technologies ou la géographie » ; dans cette logique, le transport fluvial et maritime constitue des alternatives crédibles et souhaitables au transport routier et aérien.

Le choix des acteurs privés d'intégrer le transport fluvial dans la supply chain n'est pas étranger à cette prise de conscience des enjeux environnementaux.



Port fluvial

Le projet Seine-Nord Europe



Source : VNF

Logistique et e-commerce

Depuis la fin des années 1990, l'émergence du e-commerce a profondément modifié nos habitudes de consommation et a généré de nouvelles demandes dans le secteur de la logistique. Des acteurs importants du e-commerce ont ainsi regroupé leurs stocks dans des entrepôts de grande taille. C'est le cas de CDISCOUNT à Cestas, près de Bordeaux, avec une plate-forme de 98 000 m² ou de VENTE-PRIVEE.COM installé sur la Plaine de l'Ain dans un entrepôt de 40 000 m².

Le développement du e-commerce repose en grande partie sur la capacité des e-commerçants à proposer des délais très courts de livraison des marchandises. En zone urbaine, la question de l'acheminement des marchandises impose donc de trouver des solutions efficaces et complémentaires aux grands entrepôts localisés dans des zones logistiques excentrées.

Par conséquent, cette logistique « du dernier kilomètre » est favorable aux messageries et aux parcs logistiques localisés à proximité des centres-villes. A Paris, les entrepôts obsolètes de la première couronne pourraient trouver là une nouvelle utilisation.

2006

1^{er} investissement pour ARLINGTON

VENTE-PRIVEE.COM s'installe sur 20 000 m² sur la Plaine de l'Ain et CDISCOUNT sur 98 000 m² à Cestas (33)

La demande placée en Ile-de-France dépasse 1 000 000 de m²

Quel futur ?

En dix ans, les bâtiments ont changé radicalement d'aspect et avec eux, notre représentation de l'entrepôt : les hangars en tôle dépourvus de tout charme esthétique ont été remplacés par des entrepôts dont les prouesses technologiques et environnementales n'ont rien à envier aux meilleures constructions.

En dix ans, des acteurs se sont imposés sur le marché du transport et de la logistique, se regroupant et s'internationalisant. De nouveaux métiers et de nouvelles compétences sont apparus. C'est un secteur d'activité à part entière qui a vu le jour.

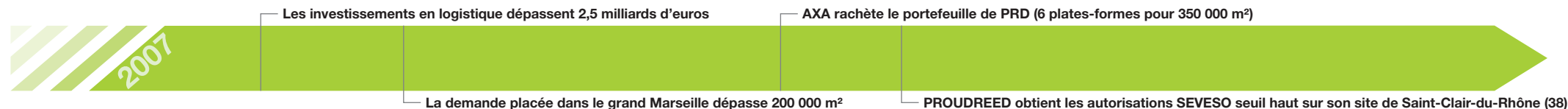
En dix ans, le marché de la logistique s'est structuré, accompagnant et reflétant les évolutions technologiques, les transformations du commerce international, les mouvements de capitaux et les préoccupations environnementales. Désormais, normalisé à l'échelle internationale, l'entrepôt logistique est devenu un type d'actif immobilier attractif pour des investisseurs toujours plus nombreux.

Après cette première révolution, que nous réserve l'avenir ? Sur le plan des bâtiments, PROLOGIS a récemment réalisé à Tokyo une plate-forme logistique sur plusieurs niveaux, avec une rampe d'accès pour les camions. Cette possibilité d'une architecture verticale des entrepôts ouvre de nouvelles perspectives, notamment là où le prix du foncier est élevé ainsi que dans les zones logistiques urbaines.

Rendez-vous dans dix ans pour un nouveau bilan...



Entrepôt PROLOGIS de Tokyo







DTZ : conseil international en immobilier d'entreprise

Commercialisation - Corporate - Aménagements tertiaires - Asset management - Expertise - Consulting - Etudes

Avec plus de **11 000** collaborateurs opérant dans **140** villes et **45** pays, et **20** bureaux en France, DTZ propose une offre globale de services et crée des solutions immobilières sur mesure pour ses clients.

Pour plus d'informations sur le marché, merci de transmettre votre demande par mail à :

Magali Marton +33 (0)1 49 64 49 54 magali.marton@dtz.com
Directrice des études

Joa Scetbon-Didi +33 (0)1 49 64 46 29 joa.scetbon@dtz.com
Chargé d'études

Didier Terrier +33 (0)4 78 24 01 11 didier.terrier@dtz.com
Directeur du Département Logistique

Il ne saurait être initié de transaction, basée sur le présent document, sans l'appui d'un avis professionnel spécifique et qualité. Bien que les données aient été vérifiées de façon rigoureuse, DTZ décline toute responsabilité sur tout dommage ou perte subi du fait de toute inexactitude involontaire contenue dans le présent document. Toute référence, reproduction ou publication, totale ou partielle, des informations contenues dans le présent document, est interdite sans accord préalable de DTZ. Auquel cas, toute reproduction devra être mise au crédit de DTZ Research.

DTZ Research

8, rue de l'Hôtel de Ville
92522 Neuilly-sur-Seine
Email : dtz.neuilly@dtz.com
+33 (0)1 49 64 49 64
www.dtz.fr