

L'immobilier logistique cherche sa place



Alors que ses flux évoluent, la logistique française peine parfois à installer ses entrepôts, face à une réglementation complexe, de longs délais de développement, et des injonctions contradictoires de la part du monde politique. Et si les annonces faites à l'issue du premier Cilog semblent aller dans le bon sens, les acteurs du secteur préfèrent rester prudents, espérant plus de concertation et de programmation dans le futur.

1. Mettre en lumière les spécificités de la logistique

C'était l'un des grands objectifs annoncés à l'occasion de la première édition du Cilog, en décembre 2020 : « Favoriser la construction d'entrepôts logistiques compétitifs et efficaces d'un point de vue environnemental ». Une volonté qui n'est pas étrangère aux préconisations du rapport Hémar-Daher remis au gouvernement en 2019, et qui souhaitait aligner une exigence environnementale nécessaire dans la construction de sites logistiques avec la nécessité de rendre plus attractif le territoire français dans l'implantation de ceux-ci, alors que les durées y sont de six à douze mois plus longs que dans d'autres pays européens. Pourtant, le monde de l'immobilier logistique a été l'objet de messages parfois contradictoires ces dernières mois regrette Diana Diziain, directrice déléguée d' Afilog , l'association professionnelle des métiers de l'immobilier logistique et de la supply chain : « Si certaines intentions vont dans le bon sens, comme celles de l'ancien Premier ministre Édouard Philippe en 2019 de renforcer la compétitivité de la logistique française, nous avons aussi ces deux dernières années fait l'objet d'attaques sur le plan parlementaire, et plus généralement dans les débats sur l'artificialisation des sols. On nous promet du soutien et on reconnaît notre rôle de fonction-support de l'économie, mais en même temps on évoque des projets de mesures qui sont très défavorables à notre profession. Nous espérons que 2021 sera l'année de la mise en cohérence de ces messages ».



Mettre en lumière les spécificités de la logistique

En effet, le gouvernement avait affiché dès 2018 un objectif de zéro artificialisation d'ici 2030 dans le cadre de son plan biodiversité qui souhaitait « *limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers* ». Cela nécessiterait « *de réduire de 70 % l'artificialisation brute et de renaturer 5 500 hectares de terres artificialisées par an* » selon un rapport remis en 2019 par Julien Fosse, directeur adjoint du département développement durable et numérique de France Stratégie, institution autonome placée auprès du Premier ministre. Une volonté ambitieuse qui est loin d'être en contradiction avec la philosophie des développeurs d'immobilier logistique. Aujourd'hui, la part d'artificialisation du secteur logistique est inférieure à 1 % au niveau national, loin derrière l'habitation ou les infrastructures routières. Et si les associations professionnelles entendent bien mettre en avant ce chiffre flatteur, elles souhaitent cependant participer à la lutte contre l'artificialisation et être au service de l'environnement. « *Même sur cette part minime, nous voulons aller plus loin* », assure Diana Diziain. Sur le terrain, l'immobilier logistique affiche sa prise en compte des notions de biodiversité par exemple et les sites certifiés montrent un secteur conscient de l'impact potentiel de ses projets sur l'environnement.

Pourtant, l'entrepôt est parfois une figure décriée par une partie du monde politique, principalement vu sous le prisme d'un e-commerce se résumant à Amazon. Ainsi, l'été dernier, un moratoire de deux ans avait été proposé pour « *la délivrance de tout permis de construire pour les entrepôts logistiques de plus de 1 000 mètres carrés* », avant d'être finalement retoqué en octobre 2020. Plus globalement, l'une des propositions de la Convention citoyenne pour le climat portait sur la lutte contre l'artificialisation des sols, avec la notion d'une « *enveloppe restrictive du nombre d'hectares maximum pouvant être artificialisés* » et l'interdiction d'artificialisation « *tant que des réhabilitations ou friches commerciales, artisanales ou industrielles sont possibles dans l'enveloppe urbaine existante* », afin que la consommation de terre « *soit réduite du quart sur la période 2021-2030 par rapport à la période 2000-2020* ».

Des définitions larges, exigeantes, et qui ne visent pas spécifiquement la logistique, ni n'adressent ses besoins, au grand dam des professionnels. « *Malgré les annonces récentes, nous ne sommes pas sûrs que la spécificité de notre activité ait bien été prise en compte, et nous attendons de voir une rédaction plus aboutie du projet de loi de la Convention citoyenne pour le climat, ainsi que des décrets d'application, notamment sur la manière dont la définition de l'artificialisation s'appliquera à la logistique* », note Diana Diziain. Un avis partagé par Estelle Hassen, copilote de la commission artificialisation au sein d'Afilog et responsable environnement : « *Ce projet de loi évoque des concepts de densification, avec des objectifs affichés, mais malheureusement uniquement sous le prisme des grandes opérations urbaines. Il faudrait une prise en compte des spécificités de la logistique pour faciliter son implantation, et limiter sa consommation de fonciers. La question se pose également des indicateurs utilisés pour calculer l'artificialisation. Y aura-t-il un quota par activité ? Si l'artificialisation a des limites annuelles et qu'elles sont dépassées dès le troisième trimestre par une typologie de projet, est-ce que le reste des projets d'autres typologies de l'année sont arrêtés ?* ».



[Visualiser l'article](#)

Densifier les installations

Malgré ces incertitudes, le secteur de l'immobilier logistique souhaite oeuvrer dans le sens de la sobriété foncière. Mais c'est alors face aux limites des réglementations actuelles que se heurtent développeurs et logisticiens. « *Nous voulons densifier nos sites, construire plus en hauteur, nous rapprocher des limites de propriétés pour utiliser moins de surface, mais les réglementations locales et nationales nous en empêchent parfois. Il faut ouvrir une table de travail pour essayer de trouver une entente* », juge Diana Diziain. Les conséquences sont pourtant claires : un site logistique en France consomme de 20 à 30 % de plus d'espace qu'un site espagnol ou néerlandais. « *Sur une unité foncière, nous construisons entre 30 et 40 % de bâtiment seulement* », note Estelle Hassen.

Mais la densification des sites se heurte encore souvent aux réglementations : nationales avec des normes ICPE strictes, mais aussi au niveau local avec des PLU (plans locaux d'urbanisme) qui rendent difficile la construction en hauteur. « *La construction de bâtiments de stockage en grande hauteur nécessite généralement la mise à jour des PLU, qui autorisent rarement de dépasser les 20 mètres de haut. Par ailleurs, lorsque le projet est relativement hors normes, il requiert, en plus d'une enquête publique, un passage au Conseil supérieur de la prévention des risques technologiques (CSPRT). Ces étapes supplémentaires font peser des risques de décalage du planning ou d'interruption du projet qui imposent de négocier des conditions suspensives dans les différents contrats. Par ailleurs, la durée des procédures nécessite souvent de déposer les dossiers très en amont, ce qui fige les caractéristiques de l'entrepôt et en complexifie l'adaptation à d'éventuels éléments nouveaux* », note Étienne Page, directeur du développement chez SDZ ProcessRéa .

Et si des projets en grande hauteur ont pu désormais devenir plus communs pour la grande logistique automatisée, l'implantation de sites à étages reste complexe voire impossible sur certains territoires face aux réglementations actuelles. Des exemples existent pourtant : à Gennevilliers (92), la plateforme de distribution urbaine Paris Air² Logistique , développée par Vailog (groupe Segro) et accueillant Ikea, a été développée sur deux étages. Un cas encore trop rare : « *C'est le seul site récent de ce type qui a pu sortir de terre, et c'est une réussite d'un point de vue exploitation et clients. Le multiniveau est une solution de bon sens, qui ne changerait pas tant de choses dans les réglementations mais qui économiserait beaucoup de foncier* », juge Laurent Sabatucci, président et associé d' EOL , membre du conseil d'administration de [France Supply Chain](#). Les choses ont bougé récemment : en septembre 2020, une adaptation des normes incendie est allée dans le bon sens tandis que les annonces du Cilog en décembre 2020 ont appelé à favoriser la densification et la modernisation des installations logistiques. « *C'est une grande avancée. En effet, la réglementation précédente, qui imposait une tenue au feu de 15 minutes minimum, n'était pas du tout adaptée aux cellules autoportantes de grande hauteur, qui fonctionnent en l'absence totale de personnel d'exploitation. À l'avenir, il ne sera donc plus nécessaire de multiplier les coûteuses mesures dérogatoires pouvant s'avérer inutiles. Plus généralement, les annonces du Cilog suscitent beaucoup d'espoir et laissent supposer un rattrapage de la France en matière de stockage grande hauteur. Avec une volonté politique suffisante, il est probable que les communes et les administrations lèvent un certain nombre de barrières qui auraient pu refroidir les investisseurs* », espère Étienne Page.