

# STRATÉGIES LOGISTIQUE

PILOTER L'ENTREPRISE EN MOUVEMENT

SUPPLÉMENT  
**SIMI**  
du n° 180  
Décembre 2019  
Janvier 2020

## INTERVIEW

Afilog : « Libérer le potentiel  
logistique de la France »

## REPORTAGE

1 million de m<sup>2</sup>  
en Italie



# LA LOGISTIQUE CONTINUE DE SÉDUIRE LES INVESTISSEURS

 @stratlog  
strategieslogistique.com

# LOGISTICS AT WORK

PROMOTEUR, DÉVELOPPEUR & INTÉGRATEUR

**SOLUTIONS UNIQUES POUR VOS  
OPÉRATIONS IMMOBILIÈRES LOGISTIQUES  
DÉDIÉES À L'ENTREPOSAGE  
& LA PRÉPARATION DE COMMANDES**

- Conception
- Construction
- Intégration process

**ENTREPÔTS NOUVELLE GÉNÉRATION  
& REENGINEERING DE SITES DESTINÉS À**

**L'INDUSTRIE**

**LE RETAIL**

**LE E-COMMERCE**

**LA LOGISTIQUE URBAINE : MESSAGERIE,  
LAST MILE**



LOGISTIC  
EUROPE

France | Espagne | Allemagne

**CONTACTEZ-NOUS**

Catherine SAVART

06 49 24 76 49 | 01 56 79 79 79

[catherine.savart@catella.fr](mailto:catherine.savart@catella.fr)

**CATELLA LOGISTIC EUROPE**

184 rue de la Pompe - 75116 Paris

| [www.catella.fr](http://www.catella.fr) |

# L'attractivité de l'entrepôt

**L'**immobilier logistique en France se porte bien. Après trois années entre 3,3 et plus de 4 millions de m<sup>2</sup>, le marché devrait se stabiliser autour des 3 millions de m<sup>2</sup> en 2019, animé par des surfaces jusqu'à 75 000 m<sup>2</sup> et un équilibre retrouvé entre la demande placée des industriels et celle des prestataires logistiques.

En termes d'investissements en revanche, l'exercice s'annonce record. Au cours du premier semestre, les observateurs estiment à 979 M€ le montant des investissements. Bien qu'en baisse de 29 % par rapport à la même période en 2018, ce montant reste nettement supérieur à la moyenne décennale (+ 96 %). Mais surtout, sur la base des transactions en cours, le volume total des investissements devrait s'établir à 3,5 Md€ en 2019.

Ces chiffres semblent à nouveau démontrer l'exceptionnel intérêt de cette classe d'actifs, notamment porté par l'explosion du e-commerce et les différentes réflexions menées par les utilisateurs et les investisseurs sur l'évolution de la logistique du dernier kilomètre.

Cette dynamique du marché français de l'immobilier logistique peut être mise en perspective avec celle de l'Italie, qui s'apprête à enregistrer des chiffres records, appuyés sur de nouveaux besoins et des taux attractifs.

## SOMMAIRE

### ► DÉCOUVRIR

#### 04 Actualité

Amazon, Auchan, Gazeley, Hardis, Panhard, Ports de Lille

### ► PARTAGER-COMPRENDRE

#### 06 Tendence

Atterrissage en douceur du locatif en France

#### 12 Interview

Claude Samson, président d'Afilog : « Libérer le potentiel logistique de la France »

#### 18 Reportage

Italie : nouvelle année record ?

#### 20 Tendence

Valgo réhabilite les friches industrielles

#### 24 Projet

E-Valley sort de terre



© Gazeley



© DR

**STRATÉGIES LOGISTIQUE**  
PILOTER L'ENTREPRISE EN MOUVEMENT

► Chez Stop&Work, 4-6 rue des Chauffours - 95000 Cergy Pontoise - Tél.: 09 61 26 44 58 - [www.strategieslogistique.com](http://www.strategieslogistique.com) ► **Editions Presse Pilote** - Directeur de la publication : Gilles Solard - [gilles.solard@strategieslogistique.com](mailto:gilles.solard@strategieslogistique.com) ► **Rédaction** - Directeur éditorial : Luc Battais - Tél.: 06 19 99 27 45 - [luc.battais@strategieslogistique.com](mailto:luc.battais@strategieslogistique.com) - Rédacteur en chef adjoint : Sylvain Chanourdie - [sylvain.chanourdie@strategieslogistique.com](mailto:sylvain.chanourdie@strategieslogistique.com) - **Rédaction du site internet**: [redactionweb@strategieslogistique.com](mailto:redactionweb@strategieslogistique.com) ► **A participé à la rédaction** : Érick Demangeon ► **Réalisation** : Sandy Crocco - [creastell@orange.fr](mailto:creastell@orange.fr) ► **Publicité** : Editions Presse pilote - Chez Stop&Work, 4-6 rue des Chauffours - 95000 Cergy Pontoise.

**Contact** : Joël Duprat, directeur commercial - 06 03 72 20 13 - [publicite@strategieslogistique.com](mailto:publicite@strategieslogistique.com) ► **Abonnements** : TBS Blue (Presse Pilote) - 6 rue d'Ouessant, 35760 Saint-Grégoire - [abonnement@strategieslogistique.com](mailto:abonnement@strategieslogistique.com) - 01 86 65 14 68. **France (TVA 2,1 % incluse)**: 1 an : 6 numéros + accès web : 119 euros TTC - Étudiants/demandeurs d'emploi : 71 euros TTC sur justificatif. **Étranger**: nous consulter. Règlement à l'ordre des Editions Presse Pilote - Pour la CEE, précisez le numéro de TVA intracommunautaire. ► **Stratégies Logistique** est édité par les Editions Presse Pilote. Principal actionnaire : Gilles Solard - SAS au capital de 5000 euros - 519 521 363 RCS Pontoise - ISSN 1249-2965 - Imprimé en France : Centre Impression, 11 rue Marthe Duthel - 87220 Feytiat.



## Jumeau numérique de l'entrepôt

**L'**éditeur Hardis Group lance une solution capable d'élaborer le jumeau numérique d'une situation logistique réelle grâce à une technologie de reconnaissance visuelle automatique. Avec cette nouvelle offre, capable de dupliquer virtuellement des entrepôts, usines, magasins et process à partir des images prises par des caméras, fixes ou embarquées (sur un AGV,

un chariot ou le drone inventariste Eyesee de Hardis Group par exemple), Hardis Group permet d'exploiter les données d'un *digital twin* pour améliorer l'efficacité opérationnelle, la traçabilité et la sécurité des sites, avec l'appui de mécanismes de machine learning. Développée en co-innovation avec un client de dimension internationale (dont le nom n'a pas été dévoilé) et s'appuyant sur l'intelligence artificielle, la solution permet notamment de prendre les bonnes décisions et d'automatiser l'exécution de tâches à faible valeur ajoutée, avec une mise en situation réelle.

### Détection des anomalies

Le jumeau numérique peut également identifier automatiquement les situations pouvant porter atteinte à la sécurité (AGV mal posi-

tionné, opérateur non muni de ses équipements de sécurité, etc.) ou de détecter les anomalies (cartons mouillés, colis endommagés, taux d'occupation incohérent, etc.). « *Chez notre client, il s'agissait d'automatiser la gestion opérationnelle des priorités en temps réel sur les quais de réception, et en particulier de palettes qui devaient repartir en moins de deux heures* », explique Ariel Maor, chef de produit senior chez Hardis Group.

Première brique d'une plateforme baptisée X.Insights, Vision Insights marque la concrétisation de la stratégie de Hardis Group de proposer des solutions embarquant des technologies émergentes : IoT/Edge Computing, services cognitifs (reconnaissance visuelle, vocale, etc.) ou encore modélisation par apprentissage, résumé le communiqué. ■



© DR

## Panhard Groupe et Bramont : 30 hectares à Nîmes

**P**anhard Groupe et l'opérateur local Bramont ont remporté la consultation pour la gestion d'une parcelle de 30 hectares à Nîmes, sur la zone d'activité de Grézan où 30 % seraient dédiés à de la logistique. La consultation a été lancée par le conseil communautaire de Nîmes Métropole.

Le choix du projet lauréat devrait être définitivement voté lors d'un conseil en février prochain. Les futurs locataires ne sont pas connus à ce jour, même si plusieurs noms circulent, comme Royal Canin ou Lidl. Un projet avec le spécialiste de la mode enfantine Orchestra a cependant été abandonné.

Le site est bien positionné, car il longe la deux fois deux voies menant à la nouvelle gare TGV Nîmes-Pont-du-Gard. Panhard prévoit de commencer les travaux d'aménagement au second semestre 2021. ■

## Santes accueille 18 000 m<sup>2</sup>

**P**orts de Lille a inauguré un nouvel entrepôt de 18 000 m<sup>2</sup> au sein du port de Santes, au sud-ouest de l'agglomération lilloise, et a déboursé près de 50 millions d'euros. L'opération a été développée en blanc. Le nouveau bâtiment, certifié Breeam Very Good, est modulable en trois cellules. Ses quais sont équipés pour des camions éco-combi, poids lourds triples circulant déjà aux Pays-Bas. Dans la première cellule, s'est installée une entreprise basée à Seclin, DCDIS, spécialiste du conditionnement-déconditionnement en agroalimentaire et en pharmaceutique.

L'objectif de Ports de Lille (qui compte 12 ports dont Santes) est de se positionner comme un centre névralgique des transports de marchandises, notamment ferroviaires et fluviaux. Le port de Santes accueillera bientôt un terminal multimodal, entrevoyant déjà les possibilités du canal Seine-Nord. Des entreprises comme le fabricant d'amidon Roquette (sur 42 000 m<sup>2</sup>), le fabricant de meubles en bois Tikamoon, mais également des acteurs du recyclage comme Baudelet ou Verdipole se sont déjà installés sur les 110 hectares du port intérieur. ■

## Gazeley disposera de 62800 m<sup>2</sup> dans l'Oise

**G**azeley a acquis un entrepôt à Amblainville dans l'Oise, dont la surface devrait atteindre 62800 m<sup>2</sup> après des travaux d'extension. Le bâtiment existant, situé à 55 kilomètres au nord-ouest de Paris et livré en juillet 2018, fera l'objet d'une extension de 12200 m<sup>2</sup> en Vefa (vente en l'état futur d'achèvement), dont la livraison est prévue au quatrième trimestre 2020.

La transaction a été réalisée en sale and lease back, le preneur s'étant engagé sur un bail de neuf ans. « Cette dernière acquisition en France fait suite à une succession d'opérations stratégiques visant à accroître notre portefeuille européen », a déclaré Philippe Graziani, directeur asset management et transactions chez Gazeley, qui possède aujourd'hui 600000 m<sup>2</sup> d'actifs logistiques. ■



© DR

## Amazon inaugure son sixième entrepôt en France

**A**mazon a inauguré son sixième centre de distribution français, sur une ancienne base aérienne, à Brétigny-sur-Orge dans l'Essonne. C'est le plus grand centre de distribution et de préparation de commandes de France. D'une superficie de 152000 m<sup>2</sup>, il pourra stocker près de 20 millions de petits produits, le nouveau site étant dimensionné pour traiter jusqu'à 650000 colis par jour à pleine charge. L'entrepôt comporte deux étages. Le rez-de-chaussée, équipé de 20 kilomètres de convoyeurs Vanderlande, est dédié à l'emballage des commandes et aux expéditions en France et en Europe.

Le bâtiment est le premier dans l'Hexagone à être équipé de la solution goods-to-man d'Amazon Robotics, technologie mise au point par la société Kiva Systems, rachetée en 2012 par Amazon. Les robots, portant des étagères d'environ 2,5 mètres de haut sur 1 mètre de large, sont capables de circuler à 5,5 km/h. Au nombre de 4000, ils permettent ainsi d'optimiser de 40 % la surface de stockage. Le nouveau site prévoit un millier d'emplois d'ici trois ans. ■

## Auchan Retail Logistique s'installe à Tours

**Q**uelques mois après son nouvel entrepôt de 20000 m<sup>2</sup> sur la commune de Vendenheim (Bas-Rhin), au nord de Strasbourg, Auchan Retail Logistique signe avec la foncière Argan pour une nouvelle plateforme du côté de Tours. Dans le cadre de son plan de modernisation et d'optimisation de sa chaîne logistique, le géant de la grande distribution alimentaire (plus de 50 milliards d'euros de chiffre d'affaires), va se doter d'un nouvel entrepôt de 17200 m<sup>2</sup> à Chanceaux-sur-Choisille (Indre-et-Loire), situé à une quinzaine de kilomètres au nord de Tours. Certifié Breeam Good, le bâtiment sera dédié aux produits alimentaires et comprendra une cellule



© DR

frais (2/4°C), ainsi qu'une autre destinée aux fruits et légumes (8/10°C). Il permettra notamment au groupe Auchan de mutualiser certaines de ses activités, auparavant réparties sur trois sites logistiques. Comme c'est désormais le

cas sur l'ensemble des nouveaux développements Argan, une centrale photovoltaïque, d'une puissance de 800 kWc, sera installée en toiture. La livraison du bâtiment est prévue pour la rentrée 2020. Le bail a été signé pour 9 ans. ■

# Atterrissage en douceur du locatif en France

Après trois années entre 3,3 et plus de 4 millions de m<sup>2</sup>, le marché de l'immobilier logistique devrait se stabiliser autour des 3 millions de m<sup>2</sup> en 2019, animé par des surfaces jusqu'à 75 000 m<sup>2</sup> et une parité chargeurs-prestataires retrouvée. En termes d'investissements en revanche, l'exercice s'annonce record.

PAR ÉRICK DEMANGEON

**B**ien qu'en repli de 7 % au premier semestre selon CBRE, la demande placée sur le marché des entrepôts logistiques de plus de 5000 m<sup>2</sup> se maintient dans un cycle haut. Avec plus de 1,72 Mm<sup>2</sup>, « elle reste 20 % supérieure à la moyenne décennale », souligne l'analyste. Sa répartition géographique est inégale toutefois.

À l'exception de l'Île-de-France, qui polarise plus d'un quart des volumes placés, le reste du marché est marqué par le ralentissement de plusieurs

pôles de la dorsale entre Lille et Marseille, tranchant avec le dynamisme de régions comme le Centre et les Pays de la Loire. « Le carburant essentiel de la demande en immobilier logistique demeure présent : réorganisation des schémas d'approvisionnement de la grande distribution et transition omnicanale suscitent une demande qui s'échelonne des formats XXL aux abords des grands bassins de consommation jusqu'aux entrepôts compacts au cœur des centres urbains », précise Magali Marton, directrice du

service Études et Recherche de Cushman & Wakefield.

## Premiers de cordée

En hausse de 33 % sur la moyenne décennale et de 19 % par rapport au premier semestre 2018, le marché locatif d'Île-de-France totalise 475 300 m<sup>2</sup> selon CBRE. Représentant 28 % de la demande placée dans l'Hexagone, cette performance a été nourrie « par 34 transactions, dont plus des deux-tiers sur le segment des petites et moyennes surfaces comprises entre 5000 et





© DR

20 000 m<sup>2</sup> ». La région n'enregistre à l'inverse que deux transactions de plus de 30 000 m<sup>2</sup> dans des bâtiments neufs, l'une à Brie-Comte-Robert, l'autre à Marly-la-Ville. Autre enseignement, ce sont les secteurs nord et sud du territoire francilien qui se révèlent les plus dynamiques, avec 25 opérations totalisant 327 660 m<sup>2</sup>.

En région, les marchés hors dorsale tirent leur épingle du jeu, grâce à quelques transactions de grande taille initiées par les enseignes de la grande distribution et du commerce

spécialisé. Avec 22 % de la demande placée au premier semestre, les régions Centre et Pays de la Loire illustrent ce mouvement. Le Centre affiche près de 191 300 m<sup>2</sup> sous l'effet de deux opérations de près de 50 000 m<sup>2</sup>, dont celle de GiFi à Saint-Germain-du-Puy. Avec Action à Verrière-en-Anjou, le distributeur apparaît aussi parmi les trois transactions de ce format recensées dans les Pays de Loire avec une nouvelle implantation au Mans.

Ailleurs, les marchés « prime » de la dorsale connaissent

des évolutions contrastées sous l'effet, pour certains, de leur succès passé et/ou d'un manque d'offres immédiatement disponibles. Tel est le cas de Rhône-Alpes. Malgré la plus grosse opération du semestre – Easydis à Corbas avec 76 500 m<sup>2</sup> – ce pôle souffre d'un manque structurel de foncier logistique et termine la moitié de l'année avec neuf transactions pour 173 000 m<sup>2</sup> placés.

À l'inverse, comparés à un semestre 2018 record, les Hauts-de-France se maintiennent autour d'un volume de 300 000 m<sup>2</sup>,

soutenus par plusieurs opérations : La Foir'Fouille à Dourges (73 000 m<sup>2</sup>), Sun City et Log's près de Cambrai (70 000 et 52 700 m<sup>2</sup>), et Dossin Et Fils à Roye (60 000 m<sup>2</sup>). Confrontée aussi à un manque d'offres et suite à une riche année 2018, la région PACA ne comptabilise de son côté que trois transactions pour un total de 58 000 m<sup>2</sup>.

### Attrait pour le neuf et le locatif

Au-delà, le semestre confirme l'attrait des utilisateurs pour les actifs neufs et rénovés. Plus marqués en Ile-de-France, ils rassemblent 30 % des volumes commercialisés (contre 17 % un an plus tôt) et 67 %, comptes propres et clés en main inclus (contre 58 %). « *Exception faite de 2018, ce ratio, qui augmente depuis 2013, illustre le renouvellement et le développement des capacités d'entreposage sur l'ensemble du territoire. L'an passé, dans un marché placé sous le signe des logisticiens, le recul des clés en main et des comptes propres en Ile-de-France et à Lyon l'avait fait fléchir* », note Cushman & Wakefield, dont le périmètre d'étude, proche de celui de CBRE, couvre les

## 3,5 milliards d'euros d'investissement

Au cours du premier semestre, JLL recense 979 M€ d'investissement sur le marché français de l'immobilier logistique. Bien qu'en baisse de 29 % par rapport à la même période 2018, ce montant reste nettement supérieur à la moyenne décennale (+ 96 %). Sur la base des transactions en cours, le conseiller en immobilier d'entreprise estime que le volume d'investissement s'établira à 3,5 Md€ cette année en France. « *Ces chiffres démontrent l'exceptionnel intérêt des investisseurs pour cette classe d'actifs, notamment portée par l'explosion du e-commerce et les différentes réflexions menées par les utilisateurs et les investisseurs sur l'évolution de la logistique du dernier kilomètre* », souligne Simon-Pierre Richard, directeur Investissement logistique de JLL.

Tout comme le volume investi au premier semestre, la part des portefeuilles baisse, pour ne représenter qu'environ 27 % des transactions. « *Un rééquilibrage est à attendre d'ici à la fin de l'année, puisque 80 % des transactions sous exclusivité ou sous promesse concernent des cessions de portefeuilles* ». À l'inverse, la pénurie d'actifs unitaires « core » se fait toujours sentir, laissant augurer une nouvelle compression des taux « prime » de 4,5 %, aujourd'hui à 4 % environ en fin d'année. Parmi les transactions les plus importantes qui ont animé le semestre, citons l'acquisition par GreenOak du portefeuille Corelog portant sur sept plateformes situées sur la dorsale, le clés en main développé par PRD pour Easydis à Corbas acquis par BNP Paribas REIM, ou encore l'acquisition par Sogaris d'un bâtiment à Chennevières-sur-Marne auprès du groupe Casino, et celle par Argan du portefeuille Cargo occupé par Carrefour.

présents comparé aux trois dernières années, la composante e-commerce reste incontournable pour de nombreuses opérations, aussi bien côté chargeurs que logisticiens. En témoigne le clés en main de 62 700 m<sup>2</sup> construit pour Delticom-123pneus à Ensisheim (Haut-Rhin).

À l'origine de 70 % de la demande placée, une autre tendance se confirme depuis trois

la grande distribution que pour les logisticiens », constate Cushman & Wakefield.

### Un stock inégalement réparti

Autour de 2,8 Mm<sup>2</sup>, dont 48 % en Classe A, l'offre immédiate tend à progresser de 7 % sur un périmètre intégrant les entrepôts à partir de 5 000 m<sup>2</sup>, qui alimentent d'ailleurs le taux de vacance national estimé à 5,7 % (plus un point par rapport à fin 2018). Sur la dorsale, cette vacance varie de 1,5 à 6,9 %. Démontrant la tension actuelle sur les bâtiments de plus grande taille, l'offre immédiate se contracte de 3 % sur le segment des plateformes de 10 000 m<sup>2</sup> et plus.

Toutes surfaces confondues, ce stock est cependant loin d'être homogène, comme le prouve son augmentation dans les Hauts-de-France, la Normandie et le Grand Est, sous l'effet de livraisons et de libérations. Avec un million de mètres carrés immédiatement dispo-

### « En France, 57 % de la demande placée est portée par la distribution généraliste et spécialisée. »

entrepôts de plus de 5 000 m<sup>2</sup> en Ile-de-France et de plus de 10 000 m<sup>2</sup> en province.

Pour le premier semestre, son analyse souligne la reprise en main du marché par les chargeurs, avec 57 % de la demande placée portée par la distribution généraliste et spécialisée. Si les pure players des ventes en ligne sont moins

ans : le développement du locatif. « *Clés en main, prises à bail classiques et baux en l'état futur d'achèvement (BEFA) sont les modèles dominants sur la dorsale, sur la base de fonciers bien maîtrisés par des investisseurs et des développeurs. Hors de cet axe, les comptes propres restent majoritaires, aussi bien pour les acteurs de*

# e-Valley : le plus grand parc e-logistique devient réalité !

A terme, le projet e-Valley représentera 700 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts sur 320 hectares dédiés au e-commerce et au commerce hybride. Un concept unique et innovant grâce à un niveau inégalé de services. Le tout dans un environnement exceptionnel ouvert sur le monde.

**D**'atouts, Et comme du concept à la réalité, il n'y a qu'un pas, e-Valley commence déjà à sortir de terre. La première pierre du plus grand parc e-logistique en devenir a ainsi été posée le 7 novembre dernier donnant le coup d'envoi d'un programme de reconversion du site de l'ancienne base aérienne 103 de Cambrai. Les quatre premiers entrepôts devraient être livrés début 2021 au plus tard, pour offrir déjà 240 000 m<sup>2</sup> de surface logistique. Suivra la construction des autres bâtiments - d'un total de 550 000 m<sup>2</sup> -, qui devraient être loués d'ici cinq ans.

## Un nouvel écosystème est en train d'éclorre

Pour le territoire des Hauts-de-France, l'enjeu du projet e-Valley est considérable puisqu'il permettra la création de plus de 1 300 emplois dans un secteur en plein essor et porteur de métiers d'avenir. Son objectif est en outre de former et d'embaucher de la main d'oeuvre locale qui sera qualifiée grâce aux infrastructures prévues : la création d'un centre de formation aux métiers du e-commerce et de la logistique, notamment. e-Valley porte



clairement l'ambition avouée de s'imposer tel un levier pour la promotion économique de son territoire, par ailleurs, premier bassin de consommation européen avec ses 78 millions de consommateurs dans un rayon de 300 km...

## La première plateforme quadrimodale

Accessible grâce à une plateforme quadrimodale, e-Valley sera desservi par le rail, les routes, le fluvial - grâce au Canal Seine-Nord Europe - mais aussi les drones..., le site ayant été retenu pour réaliser une expérimentation visant à les utiliser en tant qu'outils logistiques. Les premiers vols d'essai ont déjà d'ailleurs été réalisés, illustrant le potentiel de la livraison par drones dans les espaces urbains ou semi-ruraux. Une grande avancée technologique dont e-Valley se fait démonstrateur. Rien de plus logique pour ce projet on ne peut plus audacieux qui ne poursuit

qu'un seul objectif : faire éclorre un outil logistique d'exception et un niveau inégalé de services.



Pour David Taieb, président de e-Valley, et porteur de l'initiative, l'avenir de la logistique est résolument en marche : « Oui, ce projet un peu fou est en train de devenir réalité. En plus des atouts géographiques indéniables, il y a ici une fierté et une envie de déjouer les pronostics. Dans ces terres historiquement industrielles, j'ai très vite senti cette volonté d'aller de l'avant. C'était donc le lieu rêvé pour réinventer une vieille filière, celle de la logistique, et créer la première smart e-logistic city », conclut-il.



  
**e-VALLEY**  
www.evalley.fr  
Tél. 01 79 35 55 55



© Gazeley

**Nouvelle plateforme logistique Conforama de 177 500 m<sup>2</sup> à Tournan-en-Brie (Seine-et-Marne).**

nibles, dont 61 % dans sa partie sud, l'Île-de-France affiche à l'inverse son stock le plus bas depuis près de dix ans.

Sur la dorsale, les disponibilités se caractérisent globalement par une surreprésentation des gabarits de moins de 30 000 m<sup>2</sup>. Si ces derniers proposent des réponses d'implantation rapides lors de pics d'activité, ils obligent les utilisateurs recher-

chant des plateformes de taille supérieure à se projeter sur des solutions neuves à construire.

### **Pressions sur quelques valeurs**

Sur le front des loyers « prime » enfin, ils s'échelonnent de 44 à 65 €/m<sup>2</sup>/an sur les pôles de la dorsale, avec des augmentations observées sur les marchés lyonnais et marseillais, et

se resserrent ailleurs autour de 43 et 50 €/m<sup>2</sup>/an. Derrière cette stabilité, des pressions haussières sont à l'œuvre sur les plateformes les plus performantes. La combinaison d'une localisation stratégique, d'un bâti de haute qualité et d'un potentiel d'extension pousse les valeurs en fourchette haute. Selon CBRE, elles s'élèvent jusqu'à 150 €/m<sup>2</sup>/an dans Paris et sa périphérie, et de 70 à 110 €/m<sup>2</sup>/an dans sa première couronne intra A86.

Pour l'heure toutefois, l'indexation des loyers reste le moteur principal de la progression des valeurs locatives, et la souplesse reste de mise dans l'octroi de mesures d'accompagnement. Si la part la plus qualitative des actifs d'entrepôt voit ses loyers tirés vers le haut, cette fraction de marché reste donc encore insuffisante pour acter un mouvement de hausse plus global. ■

## **Le segment 30 000-60 000 m<sup>2</sup>**

Sur le périmètre des entrepôts de plus de 5 000 m<sup>2</sup> en Île-de-France et de plus de 10 000 m<sup>2</sup> en province, Cushman & Wakefield recense 1,4 Mm<sup>2</sup> placés au premier semestre, en hausse de 2 %, dont 60 % sur la dorsale. Selon la taille des entrepôts, les opérations se ventilent comme suit : 8 % de moins de 10 000 m<sup>2</sup> (14 opérations), 43 % de 10 000 à 30 000 m<sup>2</sup> (37 opérations), 35 % de 30 000 à 60 000 m<sup>2</sup> (12 opérations) et 14 % de plus de 60 000 m<sup>2</sup> (3 opérations).

Si les opérations de 10 000 à 30 000 m<sup>2</sup> restent les principales pourvoyeuses de l'activité, la tranche 30 000-60 000 m<sup>2</sup> progresse de près de 60 % en volume, avec 512 000 m<sup>2</sup> au total. Sur le segment des entrepôts de plus de 10 000 m<sup>2</sup>, la croissance de la demande placée au premier semestre s'élève d'ailleurs à 3 % selon JLL.



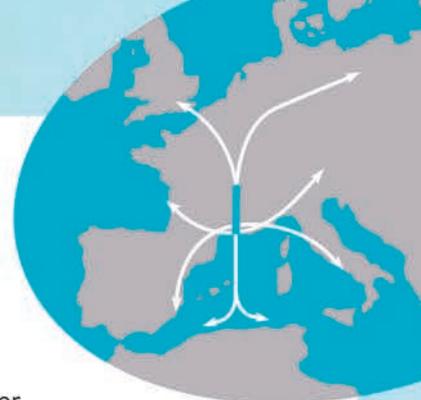
# IMPLANTEZ-VOUS EN VALLÉE DU RHÔNE

- 18 sites en bordure du Rhône
- + de 100 hectares disponibles pour implanter votre entreprise
- Des terrains constructibles et viabilisés
- Des solutions d'embranchement en fonction de vos besoins (eau, fer, route)
- Des locaux d'activité
- Un accompagnement personnalisé de votre projet

## CONTACTS

[implantation@cnr.tm.fr](mailto:implantation@cnr.tm.fr)

Tél. : 04 26 10 86 15



[cnr.tm.fr](http://cnr.tm.fr)

**CNR**

L'énergie au cœur des territoires

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

## ► Claude Samson, président d'Afilog : « Libérer le potentiel logistique de la France »►►

Pour Claude Samson, la logistique est au service de l'aménagement, de l'économie et de la mobilité durables des territoires et des villes. Selon le président d'Afilog, elle possède un fort potentiel de croissance en France, sous réserve d'actionner plusieurs leviers. Avec le soutien des collectivités locales, leur mise en œuvre croiserait les besoins de stabilité et de visibilité des acteurs de l'immobilier logistique.

**Stratégies Logistique :** Le marché de l'immobilier logistique vit un cycle haut en France, à quoi l'attribuez-vous ?

**Claude Samson :** Les mises en chantier, la demande placée et les volumes d'investissement sont en effet à des niveaux records depuis plus de deux ans. Malgré un léger ralentissement sur quelques segments de marché, l'année 2019 s'inscrit dans ce cycle élevé. Ses ressorts sont connus. Côté utilisateurs, il est alimenté par les besoins spécifiques de la distribution multicanale, à la recherche d'optimisation et de surfaces adaptées à ses process de stockage et de préparation de commandes de plus en plus automatisés. Sur le plan géographique, la dorsale Lille-Paris-Lyon-Marseille demeure une valeur sûre, mais plusieurs marchés du Grand Ouest et du Grand Est tirent

leur épingle du jeu. On constate également une forte appétence pour les localisations urbaines ou à proximité immédiate de centres urbains, marquée par un déséquilibre entre l'offre et la demande. Dans le même temps, la logistique est de plus en plus valorisée par les investisseurs à la recherche d'une diversification de leurs portefeuilles d'actifs et de rendements plus élevés que dans le tertiaire et les bureaux. Un temps limité aux pure players, le marché de l'immobilier logistique s'est élargi à des investisseurs venant d'autres horizons.

**S.L. :** La disponibilité du foncier capable de recevoir des projets logistiques ne devient-elle pas problématique ?

**C.S. :** La gestion du foncier est un vrai enjeu structurel pour l'immobilier logistique en France

ainsi que dans les autres pays européens, avec plus ou moins d'acuité selon les régions et les localisations. Au risque de vous surprendre, ce n'est pas tant la disponibilité du foncier qui préoccupe les acteurs du marché mais la visibilité sur cette dernière, de la part des collectivités territoriales notamment. Quelle place sera donnée à la logistique dans plusieurs régions, voire départements, est la véritable interrogation, sachant qu'il y a des limites environnementales, économiques et sociales à éloigner les sites logistiques des bassins de consommation et d'emploi.

**S.L. :** Ce manque de visibilité est-il un fait nouveau ?

**C.S. :** Dans plusieurs régions, oui. Prenons l'exemple de l'Ile-de-France. Depuis les années soixante, les projets d'aménagement y sont soumis à une procédure d'agrément pour les locaux d'activités. Cette autorisation administrative conditionne la recevabilité de la demande de permis de construire. Depuis un an environ, la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) a révisé son approche pour les zones géographiques franciliennes destinées à recevoir des activités logistiques, en créant des polarités

Propos recueillis

par **Érick Demangeon**



## INTERVIEW



© Adobe Stock

« Il y a des limites environnementales, économiques et sociales à éloigner les sites logistiques des bassins de consommation et d'emploi. »

plus précises. Or, sur ces dernières, les fonciers disponibles sont peu nombreux, obligeant souvent des démarches dérogatoires ou à s'éloigner hors de l'Ile-de-France.

**S.L. :** Une approche alternative ne consisterait-elle pas à reconvertir des friches industrielles pour générer de nouveaux espaces fonciers ?

**C.S. :** Plus qu'une opportunité, la reconversion des friches industrielles est une obligation pour redonner un potentiel foncier aux activités logistiques dans les zones sous tension. Si les coûts d'aménagement sont plus élevés en raison de la dépollution des terrains, plusieurs opérations ont démontré la viabilité de tels projets en Ile-de-France, dans le Nord et dans la périphérie lyonnaise. D'ailleurs, une mission parlementaire est sur le point d'être lancée, à l'initiative du député Damien Adam, autour des enjeux liés à la reconversion des friches industrielles.

**S.L. :** Qu'en attendez-vous ?

**C.S. :** Afilog et ses membres sont favorables à la mise en

œuvre de modulations fiscales et de simplifications administratives. Elles auraient pour but d'alléger le coût et de réduire les délais lors de la reconversion de friches industrielles. Un abattement de la taxe d'aménagement est appliqué par exemple aux projets tertiaires réalisés sur des sites déjà aménagés. Son application dans les mêmes conditions aux projets logistiques est encouragée. Nous souhaiterions également que la destination ou l'attribution finale de certaines reconversions soit « fléchée » au regard de leur potentiel logistique.

**S.L. :** Dans quels cas ce « fléchage » aurait-il le plus de pertinence ?

**C.S. :** Il est difficile de définir des règles générales sur la reconversion de friches, qui s'analyse au cas par cas selon la localisation ou la pollution des sols. Dans le cas d'une reconversion vers des activités logistiques, le soutien des collectivités locales est essentiel. En logistique urbaine plus précisément, ce « fléchage » permettrait d'identifier dans les plans locaux d'urba-

nisme le foncier à vocation logistique et d'éviter de le mettre en concurrence avec des projets tertiaires ou de logement. Cette approche s'intégrerait de façon logique et cohérente aux politiques publiques en matière de logistique urbaine. Dans le même esprit, Afilog a suggéré un amendement au projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), donnant compétence aux rédacteurs des plans locaux d'urbanisme d'intégrer les équipements logistiques.

**S.L. :** Plusieurs fédérations professionnelles du transport et de la logistique, dont Afilog, ont alerté les pouvoirs publics, et le ministère des Finances en particulier, sur le risque de requalification des bâtiments logistiques en actifs industriels. Où en est-on de ce dossier ?

**C.S. :** La requalification des bâtiments logistiques en actifs industriels a pour conséquence de modifier l'assiette pour le calcul de leur taxe foncière, avec le risque de redressements fiscaux de plusieurs millions d'euros. Notre démarche auprès des pouvoirs publics a permis de suspendre ces requalifications. Sur le fond toutefois, aucune solution pérenne n'a été trouvée dans le Code général des impôts et le projet de LFI 2020 dont nous attendons le contenu précis. En clair, le secteur demeure dans une incertitude fiscale. Ce dossier témoigne de la nécessité d'une véritable réflexion sur la fiscalité dédiée aux bâtiments logistiques. L'élaboration d'un cadre fiscal propre aux activités logistiques serait l'occasion d'une simplification, sachant qu'actuellement, 16 taxes et redevances leur sont appliquées en France. Cette simplification aurait également pour avantage d'apporter une meilleure

visibilité aux investisseurs et aux utilisateurs de bâtiments logistiques, étrangers notamment, et de redonner de la compétitivité au secteur.

**S.L. :** Sur le plan fiscal toujours, un projet de taxe sur les bâtiments logistiques au service du commerce électronique a été évoqué récemment, qu'en pensez-vous ?

**C.S. :** Ce projet s'avère difficile, voire impossible à mettre en œuvre, à l'heure où la distribution devient de plus en plus multicanale. Sous un même entrepôt, tous les canaux de vente sont aujourd'hui traités. L'éventualité d'une telle taxe aurait donc pour finalité de taxer tous les entrepôts. Pour soutenir le commerce physique, dans les centres-villes notamment, on peut imaginer d'autres approches, comme une taxe de quelques centimes appliquée à chaque achat en ligne.

**S.L. :** L'analyse du marché de l'immobilier logistique en France, comparé à celui des autres pays européens, montre que les délais d'instruction et les procédures administratives y sont plus longs. Percevez-vous des améliorations en la matière ?

**C.S. :** Parfois supérieurs à deux ans, les délais d'instruction et les procédures administratives pour la construction d'un bâtiment logistique pénalisent l'attractivité et la compétitivité de la France qui, je le rappelle, est le seul pays européen où les bâtiments logistiques sont soumis au régime ICPE. Prenons l'exemple de l'autorisation environnementale unique, qui devait simplifier les démarches et réduire les délais. Au contraire, elle les a allongés, puisque désormais, il est impossible de mener en paral-

## Rapport Hémar-Daher : des attentes entendues ?

À l'occasion de la remise officielle du rapport Hémar-Daher sur la compétitivité de la chaîne logistique, le 16 septembre à Aulnay-sous-Bois, Édouard Philippe a dévoilé la nouvelle ambition nationale pour la filière, qui apporte plusieurs éléments de réponse aux demandes formulées par Claude Samson.

En matière de simplifications, le Premier ministre a assuré qu'en 2020, le champ du régime d'enregistrement serait élargi dans le but d'accélérer les procédures d'instruction, sur la base d'un décret en cours de rédaction avec les professionnels du secteur et d'une mission confiée au député Guillaume Kasbarian. Pour mettre fin à l'incertitude fiscale et au risque de requalification des entrepôts en actifs industriels, trois mesures sont prévues dans le projet de LFI 2020 : « une définition légale des établissements industriels au sens foncier, l'exclusion des bâtiments et terrains qui disposent d'installations techniques, matériels et outillages d'une valeur ne dépassant pas 500 000 € de la catégorie des établissements industriels, le lissage sur 7 ans des variations de valeur locative importantes consécutives à un changement de méthode d'évaluation ou d'affectation à compter de 2019 ».

En parallèle, une campagne déclarative est lancée jusqu'à la fin de l'année, afin de collecter les informations nécessaires pour déterminer l'ensemble des effets d'un potentiel changement des modalités d'évaluation de la valeur locative, des bâtiments et des terrains industriels. Sur la base de ces données, prenant en compte les enjeux du secteur logistique, un rapport sera remis au Parlement le 1<sup>er</sup> avril 2020, et une réforme de la fiscalité des locaux industriels sera menée.



Édouard Philippe, le 16 septembre sur le site ID Logistics à Aulnay-sous-Bois, lors de la remise du rapport Hémar-Daher sur la compétitivité de la chaîne logistique en France.

© Communication.p.m.gouv.fr

lèle l'instruction du permis de construire et de l'autorisation environnementale unique.

**S.L. :** Quelles mesures réglementaires seraient susceptibles de soutenir l'immobilier logistique en France ?

**C.S. :** Après « le choc de simplification » lancé il y a quelques

années sans résultats tangibles, Afilog et ses membres privilégient une approche dossier par dossier. Dans ce cadre, nous souhaiterions que le périmètre des procédures d'enregistrement par rapport à celles de l'autorisation soit étendu. De la même façon, nous sommes en faveur de consultations pu-



© DR

« L'aménagement de panneaux photovoltaïques pose deux problèmes : le manque d'ensoleillement dans plusieurs régions, qui ne justifie pas un tel investissement, et l'impossibilité dans certains cas de reverser l'énergie produite dans les réseaux publics. »

bliques en ligne, en lieu et place d'enquêtes publiques. Cette approche a déjà été testée avec succès. Rien n'empêche désormais une généralisation, avec à la clé un gain de l'ordre de trois mois sur les délais d'instruction et une diminution sensible des coûts. Nous déplorons aussi la complexité des procédures appliquées aux entrepôts urbains, dont les activités sont mixtes et recevant du public. Afilog encourage enfin le déploiement du contrat d'implantation sur l'ensemble du territoire. Cette procédure volontaire unifiée,

expérimentée avec succès par la DREAL du Nord-Pas-de-Calais, garantit le traitement de l'ensemble des demandes d'autorisations administratives sous un délai de six mois.

**S.L. :** La loi Climat-Énergie prévoit de nouvelles obligations pour les entrepôts dont la mise en œuvre semble poser des difficultés. Quelles sont ces difficultés ?

**C.S. :** Dans le paragraphe 4 de son article 6, la loi Climat-Énergie impose aux entrepôts de plus de 1000 m<sup>2</sup> qu'au moins

30 % de leur toiture soit dotée d'un dispositif environnemental : panneaux photovoltaïques ou toiture végétale. Sachant que les entrepôts sont soumis au régime ICPE, l'aménagement d'une toiture végétale est impossible pour des raisons de résistance au feu. Il ne reste donc que l'aménagement de panneaux photovoltaïques posant deux problèmes : le manque d'ensoleillement dans plusieurs régions, qui ne justifie pas un tel investissement, et l'impossibilité dans certains cas de reverser l'énergie produite dans les réseaux publics. Le texte final donne aux collectivités territoriales la possibilité d'exonérer les entrepôts de cette obligation ou de la moduler. Reste à savoir si cette exonération sera actionnée, sachant que les collectivités perçoivent aussi une taxe (IFER) sur les centrales de production d'énergie, qu'elles fonctionnent ou pas.

**S.L. :** De nouveaux axes de travail ont vu le jour au sein des commissions d'Afilog. Quelles sont leurs finalités ?

**C.S. :** La commission prévention des risques est à l'initiative d'un nouveau partenariat avec les SDIS. Il vise à nouer un dialogue entre professionnels de l'immobilier logistique et de la prévention des incendies, pour mieux se connaître et comprendre les contraintes de chacun. Récemment créé, un groupe de travail est par ailleurs consacré à l'occupation irrégulière des sites logistiques par les gens du voyage et aux risques de sécurité liés. L'adhésion de nombreux utilisateurs comme Lidl, Carrefour, Casino ou ITM incite enfin l'Association à développer davantage ses travaux autour des utilisateurs de bâtiments logistiques. ■

## Arrivée du tour de France de la logistique à Paris

Le 14 novembre 2019, Afilog a donné rendez-vous aux politiques, élus, dirigeants d'entreprise et économistes, pour l'arrivée de son tour de France de la logistique au Palais d'Iéna à Paris. Lancé en 2015, ce tour de France s'est déroulé en 9 étapes régionales, rassemblant plus d'un millier de personnes. Lors de la journée du 14 novembre, où 400 participants étaient attendus, l'Association a consolidé les échanges des étapes précédentes, présenté sa vision de la logistique et proposé des pistes d'actions publiques et privées via des tables rondes. À l'issue de cet événement, Afilog a pour ambition de poursuivre cette initiative par des étapes en Europe.

# Gazeley : une stratégie conquérante !

Pour Gazeley, l'année 2019 aura été marquée par une accélération de son activité. Retour sur les opérations les plus marquantes de l'entreprise.

Sur un marché très compétitif, Gazeley sait tirer son épingle du jeu ; ces derniers mois, le leader européen a d'ailleurs multiplié les projets d'envergure. Fortement présent sur les principaux marchés européens de la logistique, Gazeley affiche aussi une très belle santé en France ! Preuve en sont ses dernières opérations à l'instar de celle d'Amblainville (60) où l'entreprise a acquis 60 000 m<sup>2</sup> d'entrepôt développés selon les standards les plus élevés, et dans un contexte géographique très favorable (à 55 km au nord-ouest de Paris, le long de l'A16, l'une des principales autoroutes reliant Paris au nord de la France).

Un projet qui fait suite à une succession de mouvements stratégiques dans l'Hexagone où Gazeley s'est engagé à élargir son portefeuille. Fabrice Cervoni, Directeur Général Europe du Sud annonce « 400 000 m<sup>2</sup> en développement, actuellement... »

## En France, une succession de mouvements

Parmi cette succession de mouvements, on évoquera notamment, l'opération de Dammartin-en-Goële (77). Ici, Gazeley a livré pour son partenaire Adveo, leader européen des fournitures de



bureau, un entrepôt de 24 000 m<sup>2</sup> dans le cadre de son développement en France. Là encore, le site, localisé à proximité de l'autoroute A1 et de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle profite d'un positionnement on ne peut plus stratégique et offre des liaisons de transport incomparables vers Paris et le nord du pays. On parlera aussi des 24 000 m<sup>2</sup> développés en blanc à Arras (62) en cours de commercialisation. D'une hauteur libre de 12 m le bâtiment est équipé de 26 portes à quai et se situe à proximité des autoroutes A1 et A26, offrant un accès direct au Benelux. En outre, Gazeley qui se positionne bien sûr aussi sur la dorsale, Lille, Paris, Lyon, Marseille, a racheté à Saint-Matin-De-Crau (13) trois entrepôts pour un total

de 100 000 m<sup>2</sup> surface sur laquelle est redéveloppée 1 bâtiment de 42,000 m<sup>2</sup> en blanc. Des mètres carrés qui ont été loués très rapidement, « avant même leur sortie de terre étant donné la carence en foncier dans le périmètre immédiat », poursuit Fabrice Cervoni.



Des opérations en nombre dans le cadre d'une stratégie résolument conquérante : « Du fait d'un secteur d'activité qui intéresse tant les pure players comme nous que les généralistes, le marché de l'investissement est en tension. D'où notre volonté d'être très proactifs mais aussi très sélectifs dans l'acquisition d'actifs et de portefeuilles. » Actionnaire depuis fin 2017 de GLP, Gazeley n'en a pas fini de s'imposer en France et à l'international !



**Gazeley**  
a GLP company

[www.gazeley.com](http://www.gazeley.com)

## REPORTAGE



La Galleria Vittorio Emanuele II à Milan.

© DR

# Italie : nouvelle année record ?

**Autour de ses marchés principaux à Milan, Rome, Bologne, Venise et Naples, l'immobilier logistique confirme son dynamisme en Italie. L'année 2019 pourrait signer un nouveau record, tandis que les investissements s'élèvent à des niveaux élevés depuis trois ans, alimentés par de nouveaux besoins et des taux attractifs.**

PAR ÉRICK DEMANGEON

**A**u premier semestre, près d'un million de mètres carrés logistiques ont été commercialisés en Italie, soit une augmentation de plus de 80 % par rapport à la même période 2018 ! « L'exercice s'annonce exceptionnel, puisque la demande placée moyenne sur la décennie s'élève

à un million de mètres carrés par an, avec un pic de 1,74 million de m<sup>2</sup> en 2017 », relève Fabrice Cervoni, directeur général Europe du Sud de Gazeley. Dans le cadre de la stratégie d'expansion de son nouvel actionnaire GLP, le groupe s'est implanté dans le pays cet été et ne cache pas son ambition d'y devenir un leader. « Si la priorité sera donnée à la recherche et à l'acquisition de nouveaux terrains, nous avons également l'intention d'y développer notre présence par le biais d'acquisitions sélectives. » L'environnement est en effet porteur. À plus d'1,1 million de m<sup>2</sup>, le marché italien a progressé de 20 % l'an passé. Soutenus par les besoins logistiques des acteurs du e-commerce et d'une distribution de plus en plus multicanale, 2 millions de m<sup>2</sup> environ d'entrepôts sont d'ores et déjà en projet dans le pays sur les 24 prochains mois. « L'Italie fait partie aujourd'hui

des cinq premiers pays européens par la vigueur de son immobilier logistique. »

## Attractivité de la Lombardie

Sur la cinquantaine de transactions recensées au premier semestre par JLL, la moitié a été réalisée sur le marché milanais, avec pour premiers clients les prestataires transport et logistique (46 %), les distributeurs (25 %) et les pure players du e-commerce (11 %). Première localisation logistique italienne, la demande placée lombarde a progressé de 54 % au cours des six premiers mois, pour s'établir à 567 000 m<sup>2</sup>. Son pipeline d'affaires jusqu'en 2021 est évalué à 1,16 million de m<sup>2</sup>.

Les autres grands marchés italiens ont enregistré des performances analogues, voire supérieures. Les surfaces commercialisées à Rome et sa

périphérie ont bondi de près de 100 % (152 000 m<sup>2</sup> placés à fin juin), celles de la région Émilie-Romagne, autour de Bologne en particulier, de 64 % (96 500 m<sup>2</sup>), et celles en Vénétie de 145 % (72 800 m<sup>2</sup>). Avec Naples, ces quatre localisations forment le cœur du marché de l'immobilier logistique italien, complété par plusieurs pôles secondaires autour de Turin, Florence, Pescara, Bari et Catane en Sicile. Quelles que soient les localisations, leurs zones de chalandise sont nationales pour l'essentiel.

### Croissance des clés en main

Observé à Milan, le début de l'année 2019 a confirmé l'importance des prestataires dans l'animation du marché italien, et de ses surfaces mises à la location en particulier. À eux seuls, ils rassemblent les deux tiers des capacités vendues selon CBRE. À côté de développements en propre, stables autour de 20 % de la demande placée par an en moyenne, la majorité des entrepôts neufs se destine à être louée, avec une montée en puissance des réalisations sur mesure, qui représentent aujourd'hui 30 % des surfaces commercialisées (60 % au 2<sup>e</sup> trimestre 2019).

Portée par la demande directe ou via leurs prestataires des acteurs du e-commerce sur des bâtiments supérieurs à 30 000 m<sup>2</sup>, cette progression des clés en main s'accompagne d'une augmentation de la taille des entrepôts locatifs. Cette tendance est toutefois progressive, puisque la taille moyenne des plateformes neuves italiennes s'élève encore à 11 000 m<sup>2</sup> environ.

Sur le front des loyers « prime », la stabilité prévaut



© Gazeley

**Fabrice Cervoni, directeur général Europe du Sud de Gazeley :**

« L'Italie fait partie aujourd'hui des cinq premiers pays européens par la vigueur de son immobilier logistique. »

sur les pôles secondaires, tandis qu'une légère progression est constatée sur les marchés principaux, jusqu'à 2 % note JLL. Sur les premiers, ils se négocient entre 40 et 46 €/m<sup>2</sup>/an et varient de 49 à 56 €/m<sup>2</sup>/an sur les seconds. La Lombardie, Bologne et le Grand Rome se positionnent dans la fourchette haute, comparé aux tarifs relevés en Vénétie et à Naples.

### Pénurie d'actifs de classe A

Pouvant alimenter la croissance des loyers, le taux de vacance des capacités logistiques est très faible en Italie, de l'ordre de 2 à 3 % selon CBRE. Ce taux tranche avec l'importance du stock disponible, estimé à près de 20 millions de m<sup>2</sup>, constitué en majorité de bâtiments construits avant les années 2000, obsolètes ou mal adaptés à la demande des utilisateurs. « Le marché italien converge

vers des standards mondiaux marqués par l'augmentation de la taille des bâtiments, de 20 000 à 30 000 m<sup>2</sup>, voire plus, et des exigences fortes en termes de qualité, privilégiant les actifs de classe A bien localisés et bien desservis, proches des bassins de consommation et d'emploi. Cette offre est aujourd'hui rare, malgré un stock disponible élevé à l'échelle nationale », explique Fabrice Cervoni. Cette pénurie est amplifiée par une tension foncière dans les régions très sollicitées, à proximité des villes notamment, ouvrant des opportunités aux projets de reconversion de friches industrielles.

### Un environnement propice aux investisseurs

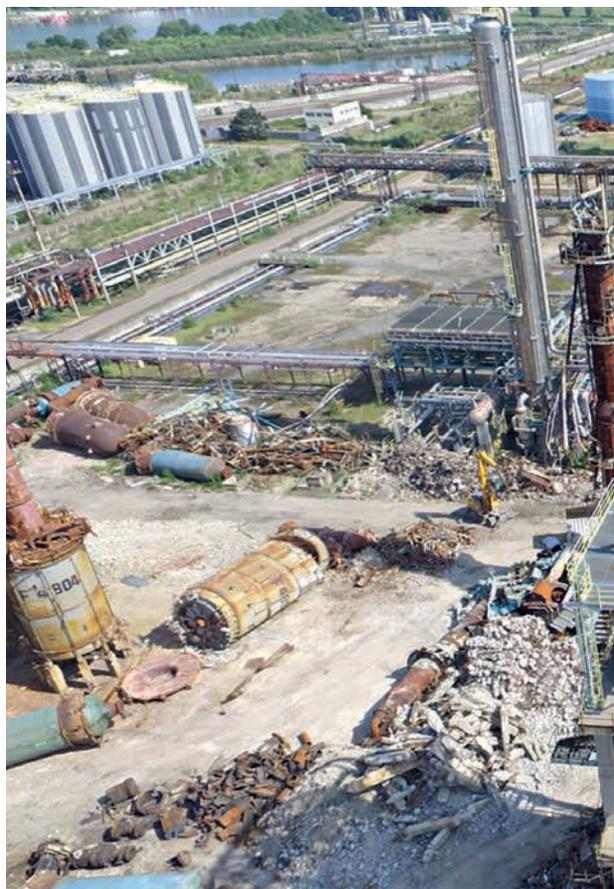
Ces deux dernières années, les investissements engagés sur le marché de l'immobilier logistique en Italie ont enregistré des records supérieurs à un milliard d'euros : 1,2 Md€ en 2017 et 1,1 Md€ en 2018. C'est un quasi-triplement par rapport à la somme moyenne investie annuellement sur la dernière décennie (350 M€). Bien qu'en net ralentissement, les investissements logistiques demeurent soutenus au premier semestre 2019, autour de 300 M€ selon les sources.

Totalisant vingt-quatre actifs, douze opérations sont recensées, dont quatre ventes de portefeuille qui ont concentré 75 % des investissements. L'intérêt porté au secteur logistique par les investisseurs, étrangers à 90 %, a pour conséquence de compresser les taux de rendement « prime », qui s'établissent désormais entre 5,3 et 6,2 % selon les marchés principaux et secondaires. Actuellement, les acteurs les plus actifs sont Segro-Vailog, Blackstone, Prologis et Carlyle. ■

# Valgo réhabilite les friches industrielles

Reconvertir des friches industrielles pour en faire du foncier de qualité au service de l'immobilier logistique. Moyen de lutter contre l'extension de l'artificialisation des sols, la mise en œuvre de cette idée séduisante au plan économique et social soulève plusieurs défis, notamment celui de leur dépollution.

PAR ÉRICK DEMANGEON



**À** l'heure où le foncier à proximité des bassins de consommation et d'emploi se raréfie, la reconversion des friches industrielles offre de nouvelles opportunités aux développeurs logistiques. En témoignent les projets menés avec succès par Prologis, sur l'ancien site PSA de Moissy-Cramayel (Moissy-Cramayel), et de Segro-Vailog, sur un autre site du constructeur automobile à Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis).

Des cas isolés? De moins en moins, comme le prouvent aussi l'aménagement en cours par Goodman d'un entrepôt de 70 000 m<sup>2</sup> sur l'ex-usine de Stora Enso à Brebières (Pas-de-Calais), la croissance de Virtu, dont un quart des opérations est réalisé sur d'anciennes friches, et la reconversion conduite actuellement par Valgo sur les terrains de l'ex-raffinerie Petroplus à Petit-Couronne (Seine-Maritime). « *Les friches industrielles, sou-*

*vent situées à proximité des agglomérations et bénéficiant déjà de solides infrastructures, constituent des lieux de prédilection pour redévelopper des activités économiques, dont logistiques »,* confirme François Bouché, Pdg de Valgo, spécialisé dans la dépollution des sols et des nappes phréatiques, le désamiantage et la réhabilitation des sites pollués.

## Définir une stratégie

Plus vite et moins cher, tel est l'un des enjeux pour encourager et développer les projets de reconversion. Soulevées lors d'un récent colloque organisé par Valgo, plusieurs évolutions seraient susceptibles de soutenir ce type d'opérations. À commencer par une approche visant « à casser les silos entre les différents métiers de la re-

**François Bouché, président-directeur général de Valgo :**

« Un travail de pédagogie et de communication est à mener sur la loi Alur de 2014 et sur ses décrets d'application de juillet 2016, afin de faire connaître la possibilité pour les industriels de transférer leur passif environnemental. »



© Valgo



© Valgo

conversion des friches, tout en prenant en compte les aspirations de l'ensemble des parties afin de construire un schéma directeur d'un site industriel sur le long terme ».

Sachant que plus de 40 métiers interviennent sur la chaîne de valeur d'un chantier de reconversion, sans compter les attentes des populations locales, une vision partagée sur l'avenir des sites est susceptible d'optimiser les moyens, les ressources et expertises à mettre en œuvre. « Définir une réglementation unique et spécifique sur la gestion des sites et des sols pollués en s'inspirant de ce qui est fait à l'étranger, afin de fonder un cadre commun aux projets de reconversion de friches » est une autre proposition consensuelle ressortie du colloque, dans un souci éga-

**Les friches industrielles, souvent situées à proximité des agglomérations et bénéficiant déjà de solides infrastructures, constituent des lieux de prédilection pour redévelopper des activités logistiques.**

lement de simplification pour réduire les délais.

### La loi Alur change la donne

Deux conditions apparaissent aussi pour encourager et accélérer les projets de reconversion : « Favoriser les usages ou fléchages économiques, logistiques et industriels des anciennes friches au détriment des logements » souvent privilégiés aujourd'hui, et « continuer à investir en recherche et développement ainsi qu'en études, afin de rendre les opérations de dépollution plus efficaces, davantage maîtrisées et moins coûteuses ».

\* Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové.

\*\* <http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/inventaire-historique-des-sites-industriels-et-activites-de-service-basias#/>

D'autres sont évoquées, comme, sur le plan fiscal, intéresser les élus locaux à de tels projets ou aménager un cadre incitatif par l'exonération, la suspension ou la diminution de taxes sur les terrains en cours de réhabilitation. « Un travail de pédagogie et de communication est également à mener sur la loi Alur\* de 2014 et sur ses décrets d'application de juillet 2016, afin de faire connaître la possibilité pour les industriels de transférer leur passif environnemental », souligne François Bouché. Une évolution majeure, puisque l'industriel peut désormais transférer le risque environnemental à l'acquéreur de son terrain, éteignant ainsi tous les recours possibles contre lui. Une mission parlementaire, sur le point d'être lancée à l'initiative du député Damien Adam autour des enjeux liés à la reconversion des friches industrielles, devrait aborder ces thèmes.

### Quel potentiel pour la logistique ?

Un des moyens d'évaluer le nombre de friches industrielles susceptibles d'être reconverties consiste à consulter la base de données Basias (base de données d'anciens sites industriels et activités de service) du ministère de la Transition écologique et solidaire\*\*. Elle recense notamment les sols et les terrains pollués, ainsi que les ex-installations classées. Alimenté depuis 1976, ce registre est toutefois loin d'être exhaustif. La cartographie de ce potentiel est l'un des chantiers de Valgo, au travers d'un projet d'observatoire consacré aux terrains pollués. Sur cette base, François Bouché estime à 5000, dont 3000 pollués, le nombre de friches industrielles en France.



© Valgo

### Zones en cours de dépollution sur le chantier Petroplus à Petit-Couronne.

Si leur taille moyenne est de l'ordre de 10 ha, « les terrains en question peuvent aller jusqu'à 500 000 ha ».

Les grands propriétaires actuels de ces fonciers sont en majorité des industriels, dont du pétrole, de la chimie et de la métallurgie, ainsi que l'État au travers de ses différentes activités et participations (SNCF, armées, etc.). « En complément de leur localisation stratégique, de nombreuses friches, de 100 000 ha par exemple, offrent un réel potentiel pour les projets logistiques. » Sans compromis pour les entrepôts futurs ni la santé de leurs salariés, cet usage a aussi des avantages techniques lors des opérations de dépollution et de reconversion. « La construction d'une plateforme logistique ne nécessite pas des fondations profondes. La taille des bâtiments hauts et aérés est en outre un facteur de sécurité face aux éventuels risques d'émanation de gaz résiduels. »

### L'exemple de Petroplus

La reconversion des 250 ha de la raffinerie Petroplus près de Rouen, fermée en avril 2013, illustre ce potentiel logistique. Retenu pour cette opération

par le tribunal de commerce de Rouen, Valgo est devenu acquéreur des terrains pour 4 M€ en décembre 2014, sur la base d'un projet global en trois étapes: destruction des bâtiments existants, dépollution des sols et des nappes phréatiques, aménagement et valorisation des terrains dépollués. Dès le départ, ce projet comprenait la rétrocession de 170 ha en l'état au groupe Bollore. Par le biais de sa filiale DRPC, qui compte également Total pour actionnaire (30 %), le groupe y a créé un dépôt pétrolier situé en bord de Seine et relié au réseau routier local. Ce dernier approvisionne aujourd'hui la Normandie, la partie picarde des Hauts-de-France et l'Île-de-France, dont ses aéroports Roissy-CDG et Orly. Pour alimenter ses capacités de stockage de 600 000 m<sup>3</sup> répartis sur 27 bacs, il est équipé de 2 appontements fluvio-maritimes et il est connecté au pipeline Le Havre-Paris de Trampil. Pour créer ce nouvel outil logistique, DRPC a investi 100 M€ sur le site.

Sur les 80 ha restants, Valgo s'est engagé à financer un investissement de près de

55 M€ pour détruire les bâtiments existants, dépolluer les sols et les nappes phréatiques (80 % des sommes investies), puis aménager et valoriser les fonciers commercialisables. « D'une durée de six ans, ce chantier s'achèvera fin 2020-début 2021. » Sachant qu'au moment de sa fermeture, l'effectif de la raffinerie Petroplus s'élevait à 470 salariés, il a déjà employé 400 personnes en moyenne par an.

### Gazeley se positionne

Sur les 80 ha appelés à être reconvertis, 55 ha embranchés fer sont destinés à recevoir des activités logistiques, dont les premières retombées sociales sont estimées à plus de 800 nouveaux emplois. D'ores et déjà, une trentaine d'hectares est réservée au groupe Gazeley qui prévoit d'y aménager plusieurs plateformes.

Au-delà, l'exemple des terrains Petroplus transformés en foncier logistique à l'issue d'un projet de plus de six ans semble conforter plusieurs conditions: casser les silos entre les différents métiers de la reconversion des friches industrielles ou passer par une entreprise unique consolidant ces expertises, prendre en compte les aspirations de l'ensemble des parties prenantes autour d'un projet de plusieurs années parfois, et s'assurer de sa rentabilité sur la durée. Dans le cas Petroplus, les ventes des terrains à DRPC et des matériaux recyclables comme la ferraille, ainsi que la valorisation des fonciers vers des activités logistiques, permettront de financer l'opération, qui a également bénéficié d'une aide publique de 4,10 M€. Au bout de six ans, la marge de ce dossier est de l'ordre de 10 %. ■

# LOGIPARC 03 : l'offre alternative qui veut tout changer!

Terre d'accueil de toutes les activités logistiques, qu'elles soient classées dangereuses ou non, LOGIPARC 03 veut profiter d'un positionnement géographique stratégique favorisé par la perspective d'une desserte autoroutière Est / Ouest et Nord / Sud à échéance 2022. C'est-à-dire demain.

**D'**atouts, LOGIPARC 03 n'en manque pas ! A moins de neuf heures de toutes les destinations françaises et de certaines capitales européennes, le site développe une offre résolument adaptée aux nouveaux enjeux de la logistique, et notamment sécurisée. Au centre de la France et de l'Europe de l'Ouest ainsi que de ses ports maritimes, il offre la plus grande disponibilité foncière de son territoire avec plus de 100 ha commercialisables. LOGIPARC 03 ne peut aujourd'hui que se réjouir de l'aménagement confirmé de la RCEA en 2x2 voies et de l'embranchement avec l'A77, elle-même en 2x2 voies depuis Paris. LOGIPARC 03 se trouve ainsi au croisement de ces deux axes sur lesquels circulent près de 10 000 poids lourds au quotidien. A moins de 10 kilomètres du LOGIPARC 03, la première station-service GNV vient d'être mise en service ce qui témoigne de la volonté des acteurs du territoire de porter un projet ambitieux autour du transport et de la logistique.

LOGIPARC03 est conçu dans une démarche ISO 14001 dont la certification vient d'être reconduite.



## Des dessertes d'excellence, une offre foncière flexible et compétitive

A l'heure où la demande en entrepôts de Classe A réclame plus de diversité, et est marquée par le développement de bâtiments de grande taille. A l'heure aussi où la centralisation de tous les canaux de distribution et l'automatisation sont devenues les règles du jeu. A l'heure où, enfin, l'offre foncière disponible autour de Lyon, situé sur la dorsale logistique nationale très sollicitée, peine à satisfaire cette demande, LOGIPARC 03 offre une alternative efficace et hautement compétitive. De fait, entre un prix/m<sup>2</sup> très attractif (en moyenne 15 €/m<sup>2</sup>), et une desserte qualifiée de « Premium », LOGIPARC 03, potentiellement embranchable fer, est capable de répondre à toutes les demandes qui pourraient venir à s'exprimer. Barycentre de

nombreuses filières économiques à la recherche d'une logistique centralisée sur un lieu unique, il accueille déjà la plateforme logistique nationale Thermotechnology du groupe Bosch qui grâce à cette infrastructure exceptionnelle livre toute la France en moins de 24 heures !

### La RCEA : une desserte premium pour 2022

Confirmé par le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (rapport Duron), l'aménagement prévu d'ici 2022 de la mise en 2x2 voies de la RCEA conforte le maillage routier du LOGIPARC 03 : Nord/Sud avec l'A77 et la N7 prolongée par l'A71 et l'A75, Est/Ouest avec la RCEA. En outre, à proximité, l'aire de service de Toulon-sur-Allier sur la RCEA a été choisie pour recevoir l'échangeur avec la RN7 et l'A77.



## LOGIPARC 03

Interlocuteurs dédiés :

**Jean-Philippe GIRAUD**  
jp.giraud@agglo-moulins.fr

Port. 06 14 61 76 41

**Lionel CHARLAT**  
lcharlat@moulinshabitat.fr

Port. 06 20 11 72 78

[www.logiparc03.com](http://www.logiparc03.com)

BT Immo, foncière couvrant les métiers de promoteur et d'aménageur, a été retenue en octobre 2014 pour développer le projet E-Valley.



© BT Immo

# E-Valley sort de terre

Les travaux de terrassement sont lancés, et les premiers bâtiments logistiques du projet E-Valley seront livrés fin 2020-début 2021. De plus de 750 000 m<sup>2</sup>, le parc proposera une série de services, à l'attention de la filière e-commerce notamment. Capacités toutes tailles toutes hauteurs, localisation et accès aux réseaux de transport et télécoms en font un programme « prime ».

PAR ÉRICK DEMANGEON

**D**e plus de 750 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts sur 320 ha, le programme E-Valley illustre le potentiel de la reconversion de sites en foncier logistique. Ce terrain, qui hébergeait jusqu'en 2012 la base aérienne 103 de Cambrai, a été vendu par l'État aux communautés de communes rassemblant Épinoy, Sauchy-Lestrée, Haynecourt et Sancourt, lesquelles s'apprentent à finaliser sa cession à BT Immo, foncière couvrant les métiers de promoteur et d'aménageur, retenue en octobre 2014 pour développer le projet E-Valley. « En parallèle de fouilles archéologiques qui se prolongent, les travaux de terrassement et de désamiantage, phases préalables à l'installation des premiers bâti-

ments logistiques, ont débuté en septembre », indique David Taieb, son président.

## Deux offres logistiques

Ambitieux, E-Valley prévoit de créer un parc logistique capable de répondre à tous les besoins de surfaces, et en particulier à ceux exprimés par les acteurs du e-commerce et de la distribution multicanale. « Plus qu'un simple espace de stockage pour les entreprises et leurs logisticiens, E-Valley proposera un écosystème intégrant un niveau de services inégalés. »

S'agissant de l'offre d'entrepôtage tout d'abord, elle se répartit en deux grands ensembles. Le premier, de 550 000 m<sup>2</sup>, accueillera des bâtiments neufs modulables toutes hauteurs de

# L'IMMOBILIER LOGISTIQUE CLEFS EN MAIN

- Investissement immobilier long terme
- Clefs en main locatifs et développements immobiliers
- Gestion directe des immeubles
- Démarche environnementale dynamique



Un patrimoine classe A de 1 000 000 m<sup>2</sup>  
Des disponibilités de 6 000 à 35 000 m<sup>2</sup>



25 000 m<sup>2</sup> à plus de 150 000 m<sup>2</sup> voués à la location. Livrés clés en main par BT Immo, leurs aménagements répondront à une double exigence : satisfaire les cahiers des charges de leurs futurs occupants et conserver un minimum de polyvalence pour assurer la rotation prévisible de leurs locataires au cours de leur durée d'exploitation. « *Les travaux de terrassement marquent le lancement des quatre premiers entrepôts totalisant 240 000 m<sup>2</sup>. Leur livraison est prévue d'ici fin 2020, début 2021.* » Sur ce volume, plus de 70 000 m<sup>2</sup> seraient d'ores et déjà préloués à des entreprises de la distribution et du e-commerce dans les domaines articles de sport, pharmaceutique et biens d'équipement, assure David Taieb. « *La construction des quatre autres bâtiments sera lancée au rythme des demandes du marché, l'ensemble des 550 000 m<sup>2</sup> devraient être loués d'ici 5 ans.* »

Le deuxième ensemble logistique du programme E-Valley rassemblera 200 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts sur des terrains cédés aux futurs occupants. « *BT Immo pourra accompagner les acquéreurs dans l'aménagement de leurs bâtiments.* » A minima, ces actifs immobiliers seront réalisés sous le label qualité BREEAM niveau Good ou Very good.

### Une desserte quadrimodale

Comme l'a démontré avant lui la plateforme Delta 3 à Dourges, également dans les Hauts-de-France, la localisation géographique du futur parc est le premier service qu'il délivrera à ses occupants. Au cœur d'un bassin de consommation et d'emploi dense, il bénéficie d'infrastructures existantes et en devenir. À commencer par sa proximité



**Les premiers bâtiments logistiques du parc E-Valley sont annoncés d'ici fin 2020, début 2021.**

avec les principaux ports maritimes du range nord-européen et le corridor transmanche du détroit du Pas-de-Calais. Sa desserte sera assurée par rail, route et fluvial. À un embranchement fer s'ajoute un accès routier – à améliorer sur la RD 643 pour éviter les transits urbains locaux – aux autoroutes A26 à 2 km et A2 distante d'une dizaine de kilomètres. « *Au total, le parc aura deux entrées gardiennées et sécurisées 24h/24, 7j/7 : une principale traitera le gros du trafic de camions et une secondaire les autres véhicules. Des espaces de stationnement poids lourds sont prévus, ainsi qu'au moins une station-service multi-énergies et des bornes de recharge électrique.* »

D'ici 2025, E-Valley endossera aussi le rôle de plateforme logistique envisagée à Marquion, sur le tracé du canal Seine-Nord reliant l'Oise, la Seine, le canal Dunkerque-Escaut et, au-delà, connectant le range portuaire du Havre à Rotterdam. En discussion avec Voies navigables de France, son accès fluvial serait alors à quelques centaines de mètres ! Plus originale est la desserte du parc par drone. À l'initiative de Survey Copter, filiale d'Airbus Defence & Space et de la région des Hauts-de-France, le site E-Valley a été re-

tenu pour expérimenter l'emploi de drones en logistique avec un atout : la possibilité de survoler les voies de navigation fluviales sans contrainte.

### 85 000 m<sup>2</sup> dédiés aux services

Appelées à recevoir la ou les stations multi-énergies de carburant, les zones de vie du parc proposeront des services diversifiés. En complément de lieux de restauration, d'hébergement et de garde d'enfants, des bâtiments tertiaires recevront des bureaux et des espaces collectifs tels que salles de réunion et call centers. Confirmant sa spécialité vers la filière e-commerce, des studios photos pour les webmarchands sont aussi programmés, ainsi que l'accueil de formations aux métiers de la logistique dont dédiés aux ventes multicanales. La connectivité du site sera garantie par trois dessertes « fibrées » et la présence de data centers, clients historiques de BT Immo. Pour accompagner le projet, des conventions ont été conclues avec Pôle emploi et le dispositif régional Proch'emploi, sachant qu'E-Valley devrait générer la création d'au moins 1 500 emplois directs et 3 000 indirects, ainsi que 350 M€ d'investissement. ■

# PROMESSES

Qu'il s'agisse du succès de votre entreprise, d'une perspective de carrière ou d'un client à satisfaire, la différence est...

**MADE IN PROLOGIS**



01/01/2020

Un nouveau chapitre dans notre histoire "we rack the world"  
TOGETHER WE ARE ONE

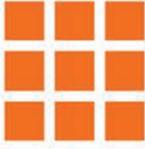
**duwic**   
MEMBER OF  
AVERYS GROUP

**stow**   
MEMBER OF  
AVERYS GROUP

**storax**   
MEMBER OF  
AVERYS GROUP

**feralco**   
MEMBER OF  
AVERYS GROUP

ONE BRAND, ONE COMPANY

**stow**   
one brand, one company

[www.stow-group.com](http://www.stow-group.com)

