

ORGANISATION SPATIALE DE LA LOGISTIQUE

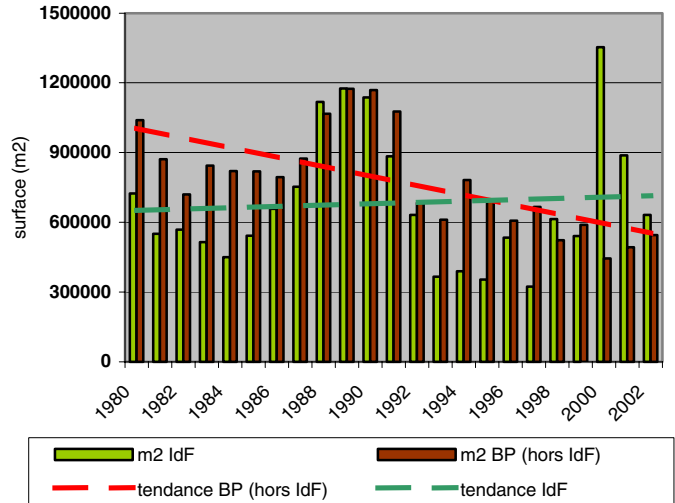
Le constat : l'affirmation des sites historiques et l'émergence de nouveaux sites en grande couronne

Dans les années 70, les activités logistiques se sont principalement développées dans l'agglomération centrale au droit des infrastructures routières mais aussi ferroviaires et fluviales (Seine Saint Denis, Gennevilliers, Orly-Rungis, Seine Amont...). Pour autant certains entrepôts étaient déjà présents dans les villes nouvelles ou les sites d'expansion économique. La fin des années 80 est marquée par une vague de constructions nouvelles importantes tout particulièrement sur les territoires de Sénart, Évry, Cergy, Roissy, Ivry et Vitry sur Seine. La demande a ensuite fortement diminué dans les années 90 pour connaître un pic très fort en 2000, dû vraisemblablement à un phénomène de spéculation particulier à l'Île-de-France. Résultat de ces vagues successives de construction d'entrepôts, le territoire francilien voit émerger des sites jeunes notamment en grande couronne dans les villes nouvelles (excepté Saint-Quentin-en-Yvelines), et s'affirmer des sites historiques en zone dense. De plus, certains territoires dynamiques se renouvellent régulièrement : c'est le cas de Cergy, Roissy, Gennevilliers par exemple. Globalement un tiers des entrepôts se sont renouvelés les dix dernières années. Mais il reste encore aujourd'hui certains sites obsolètes, voire en friche, à renouveler ou reconvertir, et ce particulièrement en zone dense (lieu de concentration des sites historiques). Sachant que la durée de vie moyenne d'un entrepôt est d'environ 15 à 20 ans et que les logiques des promoteurs immobiliers sont actuellement de moyen-court terme avec des opérations en blanc et des baux de plus en plus courts, le renouvellement et la reconversion des entrepôts, désormais amenés à changer d'usage au cours de leur vie, sont des pratiques susceptibles de se généraliser.

En termes de mises en chantier d'entrepôts, la consommation moyenne annuelle francilienne depuis 1990 est de l'ordre de 200 ha nets⁽¹⁾ cessibles soit environ 17% de ce que prévoyait le SDRIF pour l'ensemble des consommations annuelles d'espaces naturels.

¹ Donc un peu plus de 300 ha bruts annuels

Construction des surfaces de stockage non agricole en Ile de France et dans le BP depuis 1980



Source : SITADEL-DREIF 2005

Les cycles de construction sont assez similaires dans le Bassin Parisien² hors Île-de-France (excepté l'année 2000 spéculative³). En revanche, les nombres de permis de construire et les surfaces de stockage cumulées y sont plus importants qu'en Île-de-France⁴ alors que la densité de population y est largement inférieure⁵. Les surfaces moyennes des entrepôts y sont moins grandes⁶ et les volumes de marchandises traités moins massifiés⁷. Si l'Île-de-France affiche un taux de construction par habitant inférieur d'environ 20% à la moyenne nationale, le Bassin Parisien quant à lui pourrait passer pour sur-équipé, et ce d'autant plus qu'il n'alimente que partiellement l'Île-de-France⁸.

² Il s'agit du grand Bassin Parisien (les 28 départements sélectionnés par la DATAR)

³ La pénurie en entrepôts se faisant sentir vers 1994/95 un regain d'intérêt est apparu pour ce produit. La forte rentabilité offerte par l'entrepôt logistique a alors incité les opérateurs immobiliers à promouvoir de nouvelles opérations en gris, voire en blanc. Dans le même temps, les investisseurs, notamment américains, sont intervenus de façon croissante sur le marché francilien, attirés par les rendements plus élevés des opérations spéculatives ou en gris.

⁴ Depuis 1980, 22800 permis de construire délivrés et 17,9 millions de m² construits dans le Bassin Parisien (hors Île-de-France), pour 8500 permis et 15,7 millions de m² en Île-de-France

⁵ Densité de population d'environ 900 hab/km² en Île-de-France pour 75 hab/km² dans le Bassin Parisien (hors Île-de-France)

⁶ Environ 800 m² pour 2000 m² en Île-de-France

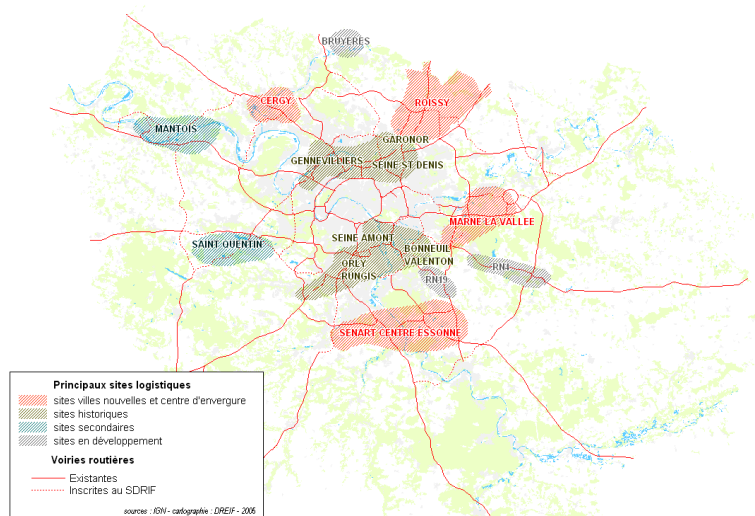
⁷ Ceci est une conséquence de la forte métropolisation de l'Île-de-France par rapport au Bassin Parisien

⁸ L'Île-de-France émet 20 millions de tonnes dans le Bassin Parisien et reçoit en échange 27 millions de tonnes (chiffres 2003)

Ainsi la tendance actuelle de la demande en surfaces de stockage en Île-de-France semble légèrement à la hausse tandis que celle du Bassin Parisien est à la baisse, ce qui pourrait laisser augurer un rééquilibrage dans les années à venir, si l'offre parvient à répondre aux besoins.

Cette demande se caractérise par de grands mais aussi de petits entrepôts. En effet, le parc francilien actuellement estimé à 20 millions de m² ⁹ est constitué à 46% d'entrepôts de moins de 5000 m² et 54% d'entrepôts de plus de 5000m². Par ailleurs, s'agissant de la production du bâti, la surface moyenne, quelle que soit la taille, est inférieure à 2000 m² (avec une surface moyenne de 11 000 m² pour les grands entrepôts).

L'observation de l'immobilier logistique des années passées¹⁰ croisée avec celle des flux de marchandises échangées¹¹ dessine sur la région Île-de-France les principaux sites logistiques actuels, dont certains historiques ou particulièrement dynamiques, à vocation affirmée, et d'autres plus secondaires ou en développement.



En ce qui concerne plus spécifiquement l'hyper-centre¹², on observe un important phénomène « d'auto approvisionnement », ceci afin de raccourcir le dernier maillon de la chaîne logistique dit du « dernier kilomètre ». La desserte de ce bassin de consommation se fait au plus près, y compris dans Paris intra-muros, notamment grâce à certaines infrastructures

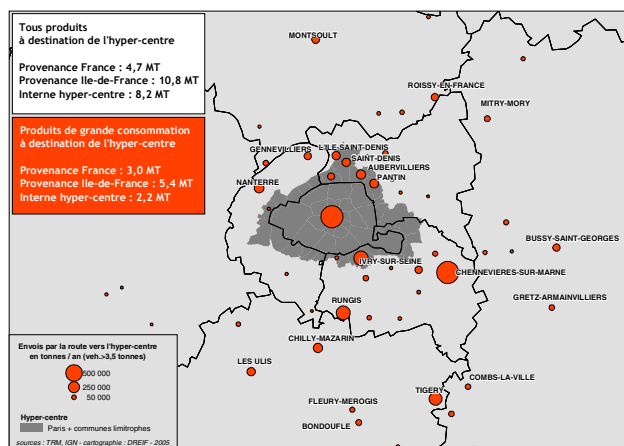
9 Depuis 1994, près de 5,5 millions de m² d'entrepôts ont été mis en chantier, soit 30% du parc francilien existant
NB : Le parc de bureaux franciliens est lui estimé à 47 millions de m²

10 Source SITADEL

11 Source SITRAM

12 On appelle ici hyper-centre le territoire de Paris et des 22 communes limitrophes

ferroviaires et portuaires (gares de fret et ports urbains). Les plates-formes de distribution de l'hyper-centre reçoivent des marchandises en provenance directe de l'Île-de-France mais aussi de la France. Un tiers de ces marchandises sont échangées en interne à cet hyper-centre (ce ratio est inférieur si l'on ne considère que les produits de grande consommation du fait des volumes importants de matériaux de construction échangés, par la voie d'eau essentiellement).



Si aujourd'hui le « dernier kilomètre » constitue le maillon le plus contraint de la chaîne logistique (difficultés importantes pour les professionnels et acceptabilité sociale limitée), un report irréflecté des activités logistiques en périphérie aurait pour résultat d'augmenter les kilomètres parcourus voire le nombre de véhicules nécessaires pour effectuer les tournées de livraisons à destination du cœur de l'agglomération. De plus, des marges de manœuvre existent actuellement afin de développer des organisations et des matériels mieux adaptés à la logistique urbaine en permettant justement de limiter le « tout routier » et les nuisances qui en découlent. Les réflexions et autres expérimentations menées en concertation entre les collectivités et les professionnels du transport, de la logistique et du commerce en sont une illustration positive : utilisation de modes alternatifs et véhicules propres, nouvelles modalités de livraisons, simplification des réglementations...

Les dysfonctionnements et difficultés : un desserrement et un émiettement des activités logistiques qui exacerbent les nuisances

La tendance est au desserrement de la zone dense sous la pression foncière et le renouvellement urbain, notamment sur certains territoires tels que Gennevilliers, Nanterre, Seine Amont et la Seine Saint Denis

/ Plaine de France. Ainsi un risque réel d'aliénation des sites logistiques existants se fait sentir alors que leur nécessité est avérée, y compris pour répondre aux principes de développement durable.

Pour autant la polarisation sur certains territoires de périphérie quand elle existe (dans les villes nouvelles par exemple) ne va pas sans poser de problèmes de cohabitation de la logistique avec d'autres activités (économiques, tertiaires, logement, recherche-enseignement).

Enfin, la saturation, voire l'éviction des plates-formes de rupture de charge, de certaines zones sises en grande couronne, repousse l'activité logistique au-delà des frontières administratives de la région, qui pourrait voir ainsi s'éloigner cette activité et les richesses qu'elle génère dans le Bassin Parisien (dans l'Oise et la région Centre notamment), en contre partie d'une augmentation des distances de transport générées (notamment routières) nécessaires pour desservir le marché francilien et donc d'un renchérissement des coûts (supportés par le consommateur final). D'ailleurs des chapelets d'entrepôts et autres pôles logistiques émergent dans le Bassin Parisien le long des grands axes autoroutiers. Finalement, l'Île-de-France aurait ainsi plus de difficultés à répondre à ses besoins, alors qu'elle devrait au contraire parfaire ses équipements logistiques.

Cette tendance au desserrement est aujourd'hui accentuée par le phénomène d'externalisation de la logistique. Elle a aussi pour résultat d'exacerber le vieillissement de certains sites à vocation logistique localisés en petite couronne, ce qui n'améliore nullement l'acceptabilité sociale de cette activité et sa possible cohabitation avec d'autres fonctions urbaines.

Un autre phénomène notable des dernières années a consisté en « l'émiettement » des implantations d'entrepôts en diffus ou au sein de zones d'activités économiques (ZAE), sans véritables études d'impacts, dont l'accessibilité ne répond pas aux besoins de la logistique, exacerbant ainsi les nuisances causées. Les collectivités ont sur ce point les moyens d'agir en partie grâce aux outils d'urbanisme réglementaire et à leur pouvoir de police.

Les enjeux : une organisation spatiale qui s'appuie sur une approche fonctionnelle de la logistique et sur les réseaux de transport

Compte tenu de ce diagnostic, à savoir une tendance croissante de la demande en entrepôts mais aussi un vieillissement des sites de proche banlieue concomitant au desserrement de l'activité logistique jusque dans le Bassin Parisien, il semble absolument nécessaire de maintenir des sites d'accueil de la logistique en Île-de-France notamment multimodaux, et ce surtout en zone dense où les besoins sont absolument essentiels alors que les pressions foncière et sociale sont au contraire très fortes.

Il s'agit en effet pour l'Île-de-France d'être en capacité de répondre à ses propres besoins mais aussi de pérenniser son attractivité. Sur ce point, l'infléchissement de la répartition actuelle des entrepôts franciliens et du Bassin Parisien est à encourager plutôt qu'une dilution des activités sur un territoire toujours plus grand.

Pour autant ce maintien de la logistique ne signifie pas le développement irraisonné de très grandes plates-formes puisque les sites et entrepôts de taille plus restreinte sont aussi nécessaires à l'approvisionnement de la région. De plus, un effort particulier doit être porté sur la rénovation des sites aujourd'hui obsolètes ainsi que sur la nécessaire régénération de demain. Enfin, certains sites logistiques multimodaux et majeurs pour l'Île-de-France doivent voir leur vocation réaffirmée : c'est le cas de Gennevilliers, Roissy ou Rungis par exemple.

Une organisation spatiale de la logistique devra s'appuyer dans tous les cas sur une approche fonctionnelle de cette activité et sur les réseaux de transport existants ou programmés (tous modes), afin de répondre à la demande selon une offre adaptée économiquement, socialement et sur le plan environnemental.