

La logistique urbaine et la ville

Conférence animée par Sandra ROUMI, Rédactrice en chef – BUSINESS IMMO
Mercredi 2 décembre 2009

Intervenants

- **François-Auguste BIZET, Architecte-Ingénieur, Lauréat du Concours GSE Challenge 2009**
- **Jean-Claude BOSSEZ, Président - AFIOLOG**
- **Jean-Pierre HUGUES, Président – GSE**
- **Claude SAMSON, Directeur Général de SAMADA – Filiale logistique du Groupe Monoprix**

La logistique urbaine est une expression à la mode dans le langage du monde de l'immobilier logistique, mais c'est bien plus encore car il s'agit d'un véritable mouvement de fonds, un mouvement durable et vertueux c'est même une réserve de croissance pour la filiale logistique et pour sa composante essentielle, la composante immobilière.

Plusieurs facteurs plaident en faveur de la logistique urbaine :

- L'évolution des modes de consommation avec l'explosion du e-commerce.
- Le retour au centre ville des citoyens consommateurs
- Les impératifs de développement durable

Ces trois facteurs se conjuguent pour imposer un nouveau mode de distribution et de nouveaux modes canaux d'approvisionnement urbains qui se résument en une expression : la logistique « du dernier kilomètre ».

Devant les besoins générés, une nouvelle génération de bâtiment a émergé. Comment les intégrer à l'aménagement des villes ? Comment les insérer dans le paysage logistique français ?

Pour faire le tour de ces questions d'avenir, quatre intervenants de choix se proposent d'apporter leurs éclairages et qui se sont posé à leur échelle la question de la logistique urbaine :

- Jean-Claude BOSSEZ, Président d'Afilog
- Jean Pierre Hugues, Président de GSE, qui est amené à concevoir des bâtiments de messageries, bâtiments d'un nouveau genre.
- François-August BIZET, diplômé de l'Ecole d'Architecture de Paris la Villette et lauréat du concours lancé par GSE sur la faisabilité d'une plateforme logistique multimodale à étages en milieu urbain.
- Claude Samson, Directeur Général de Samada, la filiale logistique du groupe Monoprix, qui a mis en place depuis 2007 un système d'approvisionnement révolutionnaire

A. Pourquoi la logistique urbaine est-elle une préoccupation contemporaine ?

- **Jean-Claude BOSSEZ - AFIOLOG**

Auparavant, la logistique urbaine était occultée par le mode de consommation et le mode de commercialisation des produits. On ne s'y intéressait pas car elle était masquée. Aujourd'hui la logistique rentre dans le ménage et comme les ménages deviennent de plus en plus urbains, il y a une démocratisation, sinon une vulgarisation de logistique qui se propage grâce à l'e-commerce dans tous les esprits des consommateurs.

Pour comprendre l'expansion considérable de la logistique urbaine, quelques chiffres très significatifs :

En 2050, 90% de la population vivra dans des mégalopoles, dans des métropoles ou dans des agglomérations. La population du globe sera passée de 2 à 10,5 milliards par rapport à 6,8 milliards en 2010.

Aujourd'hui, quand on dit que la part de la population des campagnes a régressé de 70 à 2%, il faut se dire en réalité qu'en valeur absolue au 15^{ème} siècle, la population dans les campagnes sera la même que la population en nombre -c'est-à-dire 200 à 300 millions d'habitants- qui vivront dans les campagnes. Ceci explique très bien la problématique qui va se développer vis-à-vis d'agglomération qui va devenir gigantesques. Le « Grand Paris » en est un témoignage contemporain avec le projet « greenback » qui ira du centre de Notre-Dame au Havre. L'évolution démographique considérable explique donc à elle seule le fait que nous allons tous vivre en zone urbaine, il donc va falloir nourrir, habiller, équiper l'ensemble des consommateurs et citoyens estimés à plus ou moins 10 milliards.

En 20 ans, 2 milliards de la population des campagnes rejoindront les villes-agglomérations-métropoles-mégapoles, autant que la population du globe au début du 20^{ème} siècle. En 2050 plus de 75% de la population vivra dans la ville, c'est plus que la population totale du globe aujourd'hui.

Pourquoi un nouveau monde pour la population urbaine ? Parce qu'il y a un changement du mode de vie de l'homme dans la cité. On vit de plus en plus dans des situations de famille monoparentale et donc on utilise beaucoup plus de logements plus petits, de deux ou trois pièces. On a une urbanisation de l'individu : on va apprendre à vivre, se réjouir, se distraire et consommer dans des agglomérations. Donc le spécialiste de la logistique possède un rôle important : favoriser la vie à l'intérieur l'agglomération et cette filière logistique est totalement reconfigurée par :

- Le e-commerce est un élément fort, premier, de cette transformation. Le e-commerce (eBay, amazone, télémarket, cdiscount) se développe à un taux de croissance de 20 à 25 % par an ;
- Le développement durable et énergies nouvelles et
- Les transformations des modes de transport.

On pense que dans un délai de dix ans, nous nous dirigerons vers deux formes de logistique : une logistique de parc, de cité, d'éclatement qui se trouvera probablement dans des situations géographiques proches d'activités portuaires ou de grands centres de transports, et, par ailleurs, complémentirement, avec des investisseurs et des opérateurs totalement différents une logistique de proximité. Cette logistique de proximité, sera un véritable quadrillage dans les grandes agglomérations et représentera une approche technique et scientifique du mode de consommations des citoyens.

Aujourd'hui on constate :

- des conditions d'exploitation inappropriées, constat qui entraîne des réflexions auprès de tous les acteurs de la logistique et de la distribution et des secteurs industriels.
- On repense aujourd'hui les conditions d'exploitation qui ne donnent pas satisfaction par rapport aux transformations de vie.
- des conflits d'usage de la voirie avec les autres modes urbains. La logistique provoque des nuisances pour lesquelles le citoyen est contre (ex : balais des camions, leurs stationnements, leurs occupations de jour et de nuit). Il faut donc repenser les transports en développant l'affectation marchandise à côté de l'affectation de transport public.

Demain, le défis de la ville sera de changer profondément l'esprit du citoyen vis-à-vis de la logistique qui d'une manière générale rejette une activité qui aujourd'hui emploie 1.7 millions de personnes, qui est un des plus gros employeurs et qui est composée de 25 à 30 professions.

L'e-commerce est un facteur de faveur de la logistique dans l'esprit des consommateurs et des clients, car il fait rentrer le niveau de livraison, le temps de livraison, le lieu de livraison dans l'esprit des consommateurs.

Les besoins en logistique urbaine vont sans nul doute aller croissants. Jean-Pierre Hugues, en tant que constructeur, vous édifiez des bâtiments déjà adaptés qui répondent à cette problématique, pouvez-vous d'abord définir un peu le produit ? Nous expliquer les besoins et demandes en la matière ? Pourriez-vous également nous faire un point sur le GSE challenge innovativ building ?

- **Jean-Pierre Hugues - GSE**

Aujourd'hui, quand on parle de logistique urbaine, on parle surtout de logistique rattachée à la grande distribution. La logistique d'aujourd'hui était une logistique urbaine dans le sens où les entrepôts étaient dans les villes mais il y a 30/40 ans, par besoin de surface foncière importante et par facilité de transport, on a cru qu'on pouvait éloigner les centres logistiques des centres villes. Si l'on raisonne sur la région parisienne, il est relativement courant que l'on construise des bâtiments logistiques à 40 kilomètres du centre de Paris. La pression des élus est telle que ces centres logistiques doivent être redédiés car ils ne répondent plus à la problématique de transport, à la problématique de protection de l'environnement car on consomme du foncier à une vitesse extraordinaire (pour construire un bâtiment logistique, on consomme deux fois plus de surface de terrain) et on s'attend à de très fortes restrictions en matière de libération du foncier car les terrains sur lesquels sont bâtis ces centres logistiques sont des terrains agricoles riches et productifs.

Quels sont les besoins qui s'expriment au travers de produits de grande consommation ?
Trois natures de bâtiments :

- Les plateformes de logistique, de distribution et de stockage (les produits "secs", pas de contrainte particulière pour le stockage de ces produits si ce n'est le besoin d'un volume important)
- Les plateformes sous température dirigée, bâtiments plus compliqués, ce sont par exemple, des bâtiments avec du froid positif pour un stockage de denrées alimentaires (fromage, chocolat,...)
- Des messageries, des bâtiments dans lesquels les marchandises transitent durant un temps très court qui permettent d'éclater les marchandises pour les regrouper vers le point final de livraison.

En France, aujourd'hui, 3 à 6 millions de m² de centres logistiques se réalisent chaque année. Ce n'est pas un supplément annuel de 3 à 6 millions de m² car un certain nombre de constructions précédentes deviennent obsolètes, car mal localisées ou mal conçues.

Les centres logistiques sont des bâtiments avec des surfaces significatives et on peut les rendre autosuffisants en énergie. Les toitures, par exemple, qui étaient jusqu'à présent inutilisées, peuvent être utilisées pour installer des centrales photovoltaïques (on produit alors 100 watts sur 20m² et on monte très vite sur des productions de 1 à 2 mégawatts).

B. GSE Challenge : présentation du projet lauréat

- **François-August BIZET**
- La distribution est en pleine évolution, c'est en particulier le cas pour Paris :
 - De plus en plus de proximité
 - Développement du commerce électronique
- La logistique attachée à la distribution doit suivre les grandes tendances.
 - Respect des contraintes environnementales (économie de foncier, diminution des distances)
 - Se rapprocher des bassins de vie (ex. : des distributeurs de médicaments)

- Les besoins :
 - Plateformes logistiques de distribution de stockage de produits secs (multi produits ou spécialisés)
 - Plateformes sous température dirigée (froid positif ou négatif)
 - Messageries

 - Fortes préoccupation du respect des contraintes environnementales
 - Bâtiments logistiques :**
 - Danger d'incendie
 - Source de nuisances (bruit, trafic routier, etc.)
 - Bâtiment comparés à des « hangars »
 - Forte consommation d'espace (souvent agricole)
 - Les réponses :**
 - Favoriser les accès multiples : fer-fleuve-route
 - Développer les énergies renouvelables

 - Le thème de la 1^{ère} édition du concours « GSE Challenge »
 - Logistique urbaine :**
 - Un terrain situé au nord de Paris le long du périphérique
 - Des proportions originales : présentation du 1^{er} prix
 - Une vraie intégration dans le tissu urbain
 - Un projet qui se réalisera peut être : « Une plateforme logistique multimodale à étages en milieu urbaine « porte de la Villette »
 - Plan Masse du Projet – L'entrepôt et la ville
 - Interaction/intégration de l'entrepôt dans son territoire
 - Intégration urbaine
 - Aménagement urbain (Canal St.Paris)
 - Un entrepôt urbain durable

 - Transport ferroviaire de marchandises dans Paris

 - Supply Chain Respectueuse de l'environnement
Transport ferroviaire, utilisation de véhicules au CNV, exploitation d'entrepôts HQE, Monoprix s'efforce de réduire l'impact de ses activités logistiques et de transport sur l'environnemental.

 - Les infrastructures « intra-muros »
 - Disponibilités foncières en plein cœur de Paris
 - Convoitise des promoteurs et urbanistes
 - Nombre limité de site embranchés
 - Répartition complexe des terrains (SNCF/RFF)
 - Redécoupage des sites
 - Aménagements et remise en état indispensable
 - Coûts, délais
 - Intégration de l'activité dans son environnement
 - Voisinage immédiat (pollution, bruit...)
 - Chantiers ferroviaires

 - Site de Paris-Bercy
 - Embranchement fer des entrepôts
 - Démarrage de l'exploitation
- Transport ferroviaires et camions GNV dans Paris

La logistique urbaine s'est aussi tout un système d'approvisionnement des marchandises. Claude Samson, vous êtes le Directeur général de Samada, la filiale logistique du groupe Monoprix, qui s'est posé très tôt la question de l'approvisionnement au centre ville puisque le commerce en centre ville, c'est votre ADN dès votre origine. Exposez-nous votre système révolutionnaire et les travaux qui ont précédé la mise en place de ce système dès 2007 ?

- **Claude Samson - SAMADA**

L'objectif de Monoprix est d'avancer dans une supply-chain, la plus verte possible et la plus respectueuse de l'environnement. Le commerce de centre ville est dans nos gênes avec 340/350 magasins implantés pour 85% dans des centres villes avec tous les problèmes que pose la logistique urbaine. Dans le cadre de cette supply-chain on a travaillé d'abord sur le problème du transport maritime, toutes les importations arrivant au Havre utilisent le transport maritime. Importations (2000 conteneurs par an) qui remontent la Seine pour rallier les entrepôts qui se situent en région parisienne, entrepôts répondant aux normes HQE. A partir de ces entrepôts (situés à Combs-la-Ville) distants de 40km de Paris, on a imaginé de faire rentrer la marchandise dans Paris par l'intermédiaire du train. Cette solution va à l'encontre de l'idée préconçue sur le train, à savoir le parcours de longs trajets de 300/400 km et surement pas pour faire 40 km. A l'origine de tout cela, un groupe de travail à l'initiative de la Direction Régionale de l'équipement d'Ile de France qui souhaitait réfléchir à un mode alternatif avec la Ville de Paris et le Conseil Régional d'Ile de France. La réflexion de ce projet a démarré en septembre 2004 pour aboutir à sa mise en œuvre en 2007.

Concrètement, nos entrepôts sont à 40km de Paris, on prépare deux types de marchandises, des produits non alimentaires plutôt volumineux (textiles, équipement de la maison, de la parfumerie...), et des produits de boissons sans alcool (eaux minérales, jus de fruit, lait) qui sont des produits lourds et pondéreux. Pour le moment, ce sont uniquement ces deux types de marchandises car les wagons ne sont pas encore équipés en froid. Les trains sont chargés le soir et partent à partir de 20h00 pour arriver sur une plateforme à Bercy, plateforme qui ne fait que du cross-docking et le rechargement est effectué le lendemain matin sur des camions au gaz.

Ainsi, si demain des modes de transport de marchandises comme le train fonctionnent bien avec des plateformes de réception de marchandises au sein des villes alors on pourra reculer les entrepôts stockeurs et de préparation beaucoup plus loin. Cela permettrait de faire des économies sur le prix des terrains, d'accéder à de la main d'oeuvre et de diminuer les problèmes environnementaux.

On utilise les voies du RER D et du TGV pour arriver jusqu'à Bercy donc des voies extrêmement encombrées mais il faudra que la SNCF et RFF prennent des positions fortes en nous laissant la capacité d'avoir des horaires pour aller sur les voies ferrées, là, nous ne sommes pas loin et on utilise la voie le soir à 20h00, donc il n'y a pas trop de problèmes mais c'est un sujet à prendre en compte.

L'autre problème, qui s'est tout de suite posé c'est : quelle plateforme ? Nous avons regardé dans Paris quelles étaient les capacités foncières pour faire ce type d'approche. Dans Paris, il y a des disponibilités foncières mais très peu sont utilisables, beaucoup sont des squats ou sont des espaces à réhabiliter pour qu'ils soient à la disposition des logisticiens et des professionnels de l'immobilier. Les pouvoirs publics doivent prendre des positions sur le foncier dans les villes de manière forte pour avoir la possibilité d'exercer de la logistique.

Le problème du bruit, est un problème important à résoudre. Dans notre immeuble de Bercy, nous essayons de résoudre ce problème depuis deux ans car c'est une nuisance envers les riverains. Notre plateforme a été réhabilitée par la mairie de Paris et n'ont pas été pris en compte les besoins des logisticiens. Le sol n'est pas adéquat car les chariots produisent de la poussière. Les quais routiers ne sont pas accessibles par les camions. L'isolation phonique est inefficace. Nos camions sont au gaz et il n'existe pas de stations pour charger les camions et les stations existantes sont dédiées aux collectivités locales c'est-à-dire les bennes à ordures et les autobus. Finalement nous avons un outil bien placé mais pas complètement utilisable.

Notre opération a débuté le 26 novembre 2007 et à ce jour, nous acheminons 1 train de 20 wagons en moyenne par jour, cinq jours par semaine ce qui équivaut à 210-220 000 palettes par an soit 12 000 camions n'entrant pas dans Paris chaque année.

Deux questions Monsieur Samson : quel est le montant de l'investissement ? Va-t-il y avoir une suite à cette initiative notamment pour d'autres types de marchandises ou d'autres magasins ?

- **Claude Samson - SAMADA**

En ce qui concerne l'investissement pur c'est de l'ordre de 9 millions. Nous payons sous forme différée. Pour les entrepôts stockeurs, les quais et les embranchements ont été financés par le bailleur qui répercute les coûts dans nos loyers. Bercy a été aménagé pour un total de 500 000 €. Une partie de l'investissement a été consacré à tous les véhicules au GLV, en sachant qu'un véhicule au GLV coûte entre 40 et 50% plus cher qu'un véhicule classique et que la DEM en rembourse une toute petite partie puisque sur un montant d'investissement initial de 3 800 000 €, la DEM nous a remboursé 300 000 €. Le coût de fonctionnement est de l'ordre de 2,4 millions par an. L'écologique ne rime pas obligatoirement avec l'économique et il faut donc être le Directeur Logistique de Monoprix pour faire passer ce genre de chiffre à sa Direction Générale.

En 2010 la voie fluviale sera testée. La RATP a nommé un « monsieur marchandise » comme interlocuteur et nous commençons à regarder l'utilisation de certaines voies RER car nous avons des magasins dans des stations comme Les Halles, La Défense. On va regarder ce qu'il est possible ou non de faire dans ce domaine.

Je voudrais bien que nous ayons quelque chose au nord-est de Paris en matière de plateforme pour pouvoir amener d'autres marchandises. Et ensuite, j'espère ne pas être que le pionnier mais aussi quelqu'un qui a entraîné ses petits camarades dans ce domaine. Il faudrait que d'autres entreprises de la distribution nous imitent parce que les coûts de toutes ces infrastructures dont on parle ne seront intéressants que si nous mutualisons avec les gens qui font la même chose que nous. Simple petit exemple, Bercy où j'ai 4 000 m² que je chiffre environ à 130€/m², est utilisé de 21h30 à 9h30. De 9h30 à 21h30, c'est donc le laisser vide 12 heures par jour, c'est dommage.

Jean-Pierre Hugues on va conclure, est-ce que vous envisagez, vous, un deuxième challenge, et quand ? Est-ce que le projet de François-August BIZET a des chances d'être autre chose qu'un projet, c'est-à-dire est-ce qu'il peut devenir une réalité ou ce n'est pas l'objectif ?

- **Jean-Pierre Hugues - GSE**

J'y ai fait allusion tout à l'heure, alors oui, le travail qu'on imaginait théorique va vraisemblablement avoir une application. En effet, les terrains sont, semblent-il, disponibles et la SNCF qui est propriétaire de la plus grosse partie du site est très intéressée par le développement de ce projet. On pourra donc y associer Samada et d'autres mais je pense que vous êtes, vous Samada, le leader sur Paris car vous disposez de la plus grande surface commerciale en matière de distribution. J'ai noté la question, à savoir si nous allions continuer et sur quels thèmes ? Il y a déjà un thème tout indiqué, il faut qu'on travaille sur l'accessibilité des magasins et que nous n'ayons plus de problème avec la hauteur des porches. La prochaine édition aura vraisemblablement lieu plutôt en 2011 et non en 2010 car l'organisation de ce genre de concours est un très gros travail et nous aimerions le rendre plus international. De plus on va travailler sur des considérations de fonctionnement des bâtiments et en particulier dans le domaine énergétique puisque vous savez tous que des règles européennes sont en préparation et je crois que c'est d'ici 2016 ou 2018 que toute construction nouvelle va devoir être autonome en énergie donc c'est un énorme défi auquel on doit apporter des réponses.

Jean-Claude, je vous laisse le mot de la fin sur les réflexions et les travaux d'Afilog sur le thème de la logistique urbaine. Sur quoi travaillez-vous en ce moment ? Quelle issue ça peut-il avoir ?

- **Jean-Claude BOSSEZ - AFILOG**

Il est évident que la logistique dans son ensemble et la logistique de proximité font l'objet au travers d'Afilog et les différentes commissions de beaucoup de réflexion, beaucoup de travail que nous essayons même d'élargir auprès des grands spécialistes de l'investissement dans l'immobilier commercial. Nous sommes allés voir les gens comme

Mercyalis, Unibail-Rodamco car il y a une grande réflexion générale sur l'ensemble de la conception du commerce et de la distribution. On ne peut pas dire que les hypermarchés dans quelques années seront désertés mais seront certainement nettement moins fréquentés et de nouveaux modes de commercialisation seront mis en place afin de guider véritablement la logistique de demain.

Afilog travaille sur les aspects de réglementation. Afilog est en relation privilégiée avec les différents cabinets et ministères vis-à-vis de cette réglementation qui aura tendance à s'assouplir mais qui quelque part se raffermira. Nous essayons d'être un rempart devant une administration parfois un peu trop coercitive à l'égard de cette réglementation sur des bâtiments. Tout simplement parce que le bâtiment, même comme le définit François-Auguste, dans une perspective de 5 à 10 ans, fait peur aux collectivités locales et territoriales et nous avons des DRIRE qui deviennent très critiques à l'égard de sujets concernant la construction.

Comment peut-on voir la logistique demain et après demain en termes de grands parcs et en termes de logistique de proximité ?

Pour moi, la vision que je peux avoir sur la logistique est futuriste, néanmoins, je vois deux types de logistique : une logistique de cité et une logistique d'éclatement.

Les parcs logistiques vont devenir progressivement des cités logistiques avec des dimensions non pas de 50 à 100 000 m² mais de 250 à 300 000 m². Ce seront de véritables cités de la logistique et qui demain deviendront des manufactures de produits qui seront ensuite distribués par un autre type de logistique et qui sera la logistique de proximité. Pour moi, il n'y a pas de perspective pour la logistique du diffus. C'est-à-dire qu'aujourd'hui suivre un utilisateur ou un constructeur qui vous dit : « je vais à Saint-Pourçain-sur-Sioule, je crée une usine et je veux une plateforme logistique de 50 000 m² à côté », je dis « bonne chance » à l'investisseur !

La France se trouve aujourd'hui sur un circuit géographique, stratégique qui fait que la logistique-prestation de service n'a pas suffisamment sa place dans le poids économique de la France : nous faisons chaque année 110 milliards d'euros de chiffre d'affaires quand l'Allemagne en fait 150 milliards. Nous ne pouvons pas accuser un tel retard par rapport à nos voisins. Nos voisins Belges sont nettement meilleurs que nous en logistique, nettement meilleurs ! Il faut donc que nous utilisions ce corridor de la partie occidentale de l'Europe pour en faire un grand couloir logistique. Il faut que les implantations se fassent proches des activités portuaires soit auprès de nœuds multimodaux, lorsque nous aurons réglé le problème du fer français. On a encore 15 ans devant ! On a encore 18000 cheminots qui véritablement ne comprennent rien à rien à l'esprit commercial !

*Compte rendu rédigé par Bocheng SUN
Etudiant de la Chaire Immobilier ESSEC-BNP Paribas Real Estate*