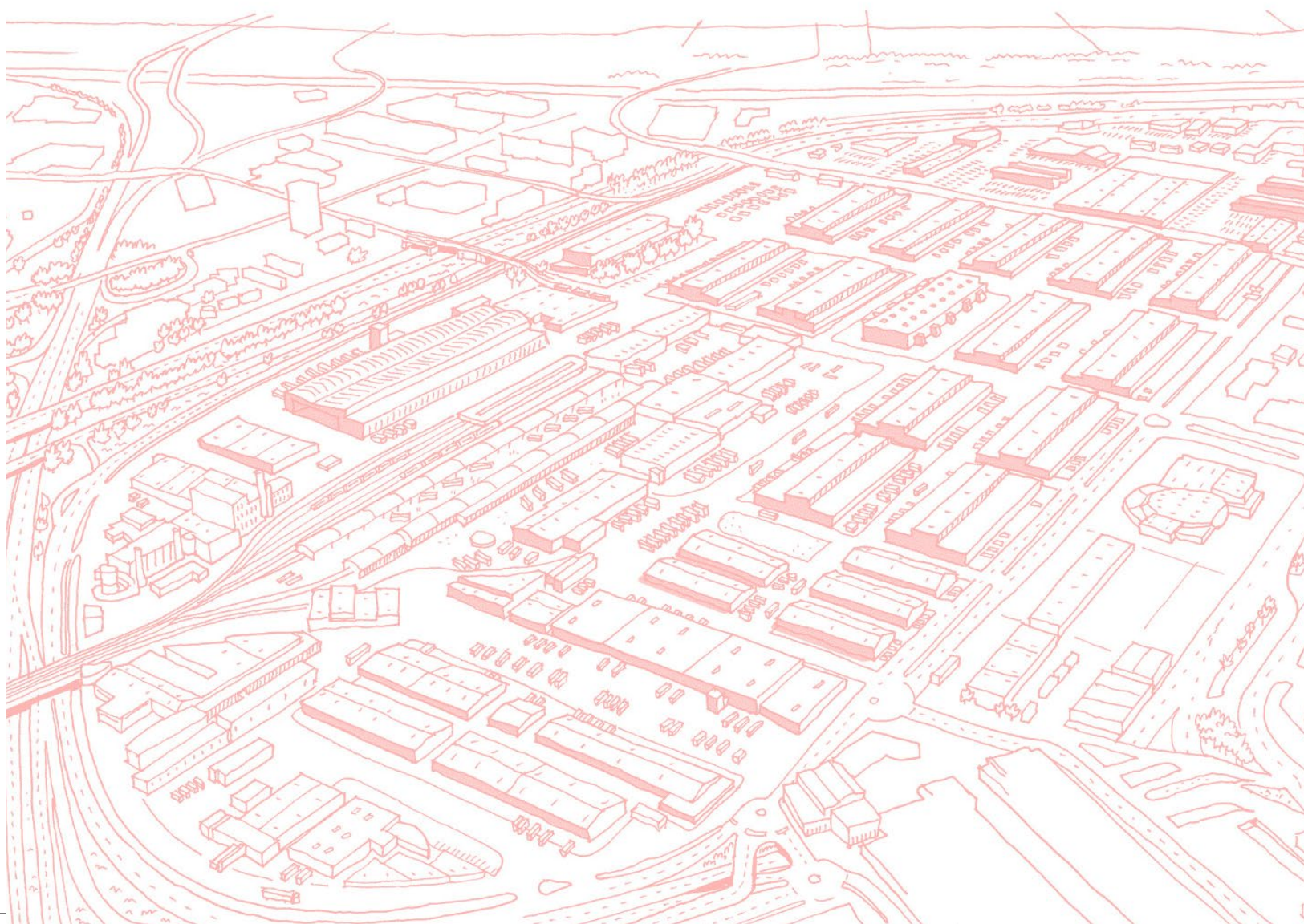




L'obsolescence du parc logistique français : la comprendre, la mesurer, l'anticiper

Décembre 2023



Paulo Ferreira



Vice-Président d'Afilog

Tous les mois ou presque de vieux hangars brûlent et font la une des médias. Parfois ces sinistres amènent le pouvoir réglementaire à faire évoluer le niveau d'exigence en termes de sécurité.

Malheureusement, nous constatons alors de manière quasi systématique une tentation d'accroître le niveau de contraintes ce sur les constructions neuves et sur le parc récent, laissant de côté les très vieux bâtiments vétustes et pas toujours contrôlés ou connus par les administrations. L'exercice est difficile, certes. Mais il est indispensable, dans un contexte où la sécurité des populations, la performance environnementale et l'usage optimal du foncier sont des impératifs collectivement portés par les acteurs publics et privés.

L'analyse qui suit sur l'obsolescence des bâtiments porte sur l'immobilier logistique professionnel, réglementé et sur les surfaces de plus de 10 000 m² qui sont au cœur de l'action d'Afilog. Elle ne prend pas en compte les surfaces de plus petite taille sur lesquelles les sources de données divergent, ni les bâtiments anciens, non recensés par Afilog car ne rentrant pas dans l'activité de ses adhérents.

Nous souhaitons à travers cet exercice montrer les capacités du parc professionnel à se renouveler, à être optimisé et les conditions qui nous semblent importantes pour cela.

Nous souhaitons aussi tirer la sonnette d'alarme sur les conditions d'exploitation de certains hangars anciens, parfois non connus des services d'inspection. Pour tout incident survenant sur ce type de bâtiment, l'administration centrale à tendance à vouloir sur-réglementer sans traiter le problème de fond : les sites qui ne se font pas connaître des services administratifs (par volonté, crainte ou méconnaissance des règles applicables) et qui évitent ainsi la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Les conditions de travail dans ces bâtiments, les risques qu'ils comportent pour le voisinage et l'amalgame avec les entrepôts professionnels ne sont pas acceptables et méritent un débat sur des bases dépassionnées et objectives.

La relation entre l'immobilier logistique « garanti Afilog » et ces bâtiments est de même nature que celle entre la logistique urbaine et les dark stores avant la réglementation de ces derniers. Comme l'Etat, en lien avec les collectivités concernées, a su le faire sur les dark stores, il faut se donner les moyens de **recenser les bâtiments actuellement « en dehors des clous »** et ainsi de les ramener dans le droit chemin réglementaire.

Dans un contexte où la nécessaire sobriété foncière limite de facto les opportunités de développement de la logistique, Afilog a souhaité éclairer le renouvellement des fonciers logistiques actuels, qui pour partie sont obsolètes pour d'autres le deviendront au fil des années.

1

L'obsolescence est en premier lieu réglementaire

La définition retenue de l'obsolescence est liée à la conformité de la réglementation actuelle sur les entrepôts. Une obsolescence « fonctionnelle » existe, mais elle est plus difficile à approcher, sachant par ailleurs que des locataires sont tentés de rester dans des bâtiments ne correspondant plus, du fait de leur âge, à leurs besoins, en raison de la pénurie de surfaces sur le marché et aussi de loyers parfois plus élevés sur les bâtiments récents.

- En France, le bâtiment logistique moderne a été façonné par la législation sur les ICPE : il doit pouvoir permettre de stocker en toute sécurité des produits de consommation, en limitant au maximum les risques d'incendies. Dans ce contexte, l'obsolescence des bâtiments logistiques doit être jugée selon la capacité des bâtiments à répondre aux normes juridiques qui ne cessent d'évoluer en fonction des nouveaux risques sécuritaires et environnementaux identifiés par le législateur (textes dits « post Lubrizol » par exemple).
- Est à noter le fait que 23% du parc logistique français a été livré il y a plus de 20 ans, soit en amont de la publication de l'arrêté ICPE du 5 août 2002, date charnière pour l'immobilier logistique français puisque les nouvelles normes mises en place durcissaient sensiblement les règles concernant la taille des cellules des bâtiments, la distance aux limites de propriété, le désenfumage...

- Dans ce contexte, les bâtiments livrés il y a plus de 20 ans peuvent être considérés comme approchant d'une situation d'obsolescence. Ce qui représente à fin 2023 un volume global de 28 millions de m² de foncier (correspondant pour moitié à des surfaces bâties).
- D'ici à 5 ans, et sans construction supplémentaire, la part du parc livrée il y a plus de 20 ans devrait passer de 23% à 36%.

2

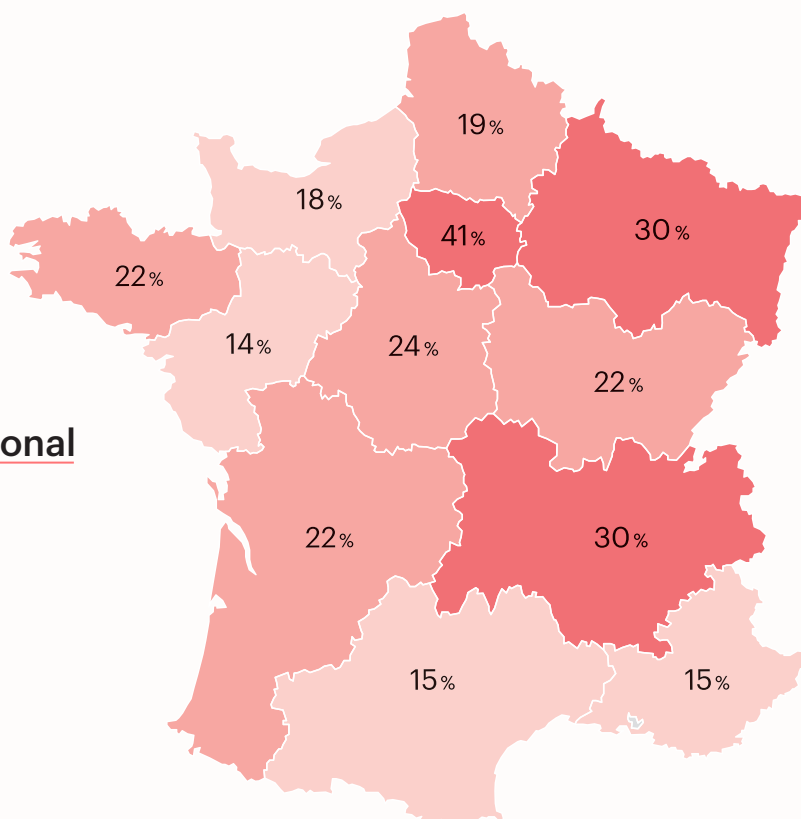
Les niveaux d'obsolescence sont très différents selon les régions

- A l'échelle des régions, le taux d'obsolescence (bâtiments construits il y a plus de 20 ans) serait supérieur à sa moyenne nationale dans 3 secteurs :

- > **L'Ile-de-France** (41% du parc construit il y a plus de 20 ans)
- > **L'Auvergne-Rhône-Alpes** (30%)
- > **Le Grand-Est** (30%).

24% du parc national a plus de 20 ans

- 0 - 19%
- 20 - 29%
- > 30%



- 2 des 3 principaux parcs de l'Hexagone (l'Île-de-France et la région Auvergne-Rhône-Alpes) sont ainsi tout particulièrement concernés par l'obsolescence du bâti logistique. **Or, il s'agit de secteurs également affectés par la raréfaction de l'offre** : le taux de vacance ne dépassait pas 1% en région lyonnaise en fin d'année 2022, et 3,9% dans le pôle francilien. Ceci est très en dessous du niveau de vacance pour qu'un marché soit considéré fluide et que les entreprises soient susceptibles de trouver des surfaces correspondant à leur besoin. La profession estime qu'en dessous de 5% de vacance la situation est critique. Entre 5 et 8% elle est moins tendue mais encore insatisfaisante.
- De fortes disparités existent aussi à un niveau infra-régional. A proximité des grands pôles urbains (Lille, Lyon, Orléans...), les bâtiments logistiques sont ainsi souvent plus anciens que ceux qui sont éloignés de ces pôles. Un phénomène illustrant le déplacement du barycentre des implantations logistiques vers l'extérieur des zones denses. Par ailleurs, les anciens bâtiments proches de la zone dense ont rarement fait l'objet d'opérations de renouvellement leur permettant de garder leur fonction logistique. Ils ont le plus souvent muté, pour une grande majorité de leur surface vers du logement ou du tertiaire (exemple Batignolles à Paris, Confluence à Lyon...). Plus on laisse ces fonciers logistiques se dégrader sans intervenir, moins leur présence sera acceptable par les populations et plus le risque de mutation vers d'autres fonctions urbaines, perçues comme plus valorisantes, sera fort.

3

Une obsolescence « fonctionnelle » à distinguer de l'obsolescence réglementaire

- Les évolutions techniques des bâtiments logistiques des dernières décennies ne sont pas uniquement la conséquence du renforcement de la législation sur les ICPE. D'autres critères, notamment énergétiques, ont également pu s'imposer comme des facteurs d'évolution. Ainsi, la production d'énergie, à travers notamment les centrales photovoltaïques, est un défi auquel l'immobilier logistique contribue, y compris sur des bâtiments construits après 2002. Ceux-ci ne disposent pas toujours de la résistance en toiture correspondante et nécessitent donc parfois des travaux lourds et coûteux.

- Le degré d'obsolescence d'un bâtiment logistique doit donc s'apprécier selon d'autres critères que sa seule année de construction. **L'estimation de 14 millions de m² construits obsolètes serait donc à ce titre une hypothèse basse.**

Recommandations : conserver la fonction logistique et éviter la mutation vers d'autres usages dans des conditions environnementales optimales

Les recommandations formulées ici ont pour objectifs de **1/optimiser la performance environnementale de la logistique** **2/répondre au mieux aux besoins logistiques des entreprises et des territoires.** Elles ne relèvent pas, volontairement, d'une démarche de valorisation financière de ces fonciers (notamment en les affectant à d'autres usages), qui relève d'une autre logique, souvent mise en œuvre par certains acteurs notamment sur des sites urbains, mais que la profession récuse.

En effet, il est question de se donner les moyens de conserver la fonction logistique sur les sites qui ont cette vocation et de la préserver dans un contexte de concurrence foncière accrue.

Trois pistes sont actuellement mises en avant - notamment dans le cadre de la mise en place de l'objectif ZAN - pour permettre le remplacement des bâtiments obsolètes. **Elles ne suffiront pas néanmoins à répondre à l'ensemble des besoins des utilisateurs :**

- **La réhabilitation de bâtiments existants, lorsqu'elle est possible** : une solution qui n'est pas nécessairement incompatible avec l'adaptation des bâtiments aux nouveaux critères écologiques (notamment en termes d'accueil de la biodiversité, selon les engagements de la profession dans la Charte des Engagements Réciproques signée en 2021 avec l'Etat).
- **La reconversion de friches** (industrielles, militaires, logistiques...). Ces friches ne sont pas toujours adaptées à l'implantation d'un bâtiment logistique (géométrie du terrain,

degré de pollution des sols, proximité d'axes de transport et d'un bassin d'emploi...).

- Dans ce contexte, il convient tout d'abord de **quantifier et qualifier** précisément les anciennes friches adaptées à l'implantation d'une activité logistique et de s'assurer de l'acceptation de la collectivité.

- Des friches qui ne peuvent pas recevoir d'activité logistique pourraient servir de **surfaces de compensation ou de renaturation dans le cadre de l'application de l'objectif ZAN.**

- **La densification par le biais des bâtiments à étage.**

Il n'est pas possible (au vu des normes ICPE en place) de réduire la distance existante entre la surface bâtie d'un entrepôt logistique et ses limites de propriété. Dans ce contexte, une densification du bâti logistique ne peut passer que par la construction de bâtiments de grande hauteur :

- Une solution souvent difficile à mettre en œuvre (gestion des stocks et des flux plus complexe pour les utilisateurs, réticences des services instructeurs et des SDIS, hauteur maximale dans certains PLU...). **La mise en place de ce type de construction doit souvent passer par une modification des PLU** (déplafonnement de la hauteur maximale autorisée du bâtiment).

- Cette solution sera viable économiquement dans les tissus urbains denses où les loyers admissibles pourront porter la charge foncière et le coût, majoré, de la construction.

Pour finir, l'une des questions qui se posera pour traiter l'obsolescence sera **la performance carbone**. Sera-t-il plus vertueux de garder des bâtiments anciens, qui ont « amorti » leur « coût carbone » en construction, mais qui seront plus performants en exploitation ? Ou bien sera-t-il plus intéressant du point de vue environnemental de démolir et reconstruire ? Sans un indicateur fiable en matière de performance carbone, permettant de positionner sur une échelle de valeurs les différents bâtiments, la réponse à cette question restera en suspens.

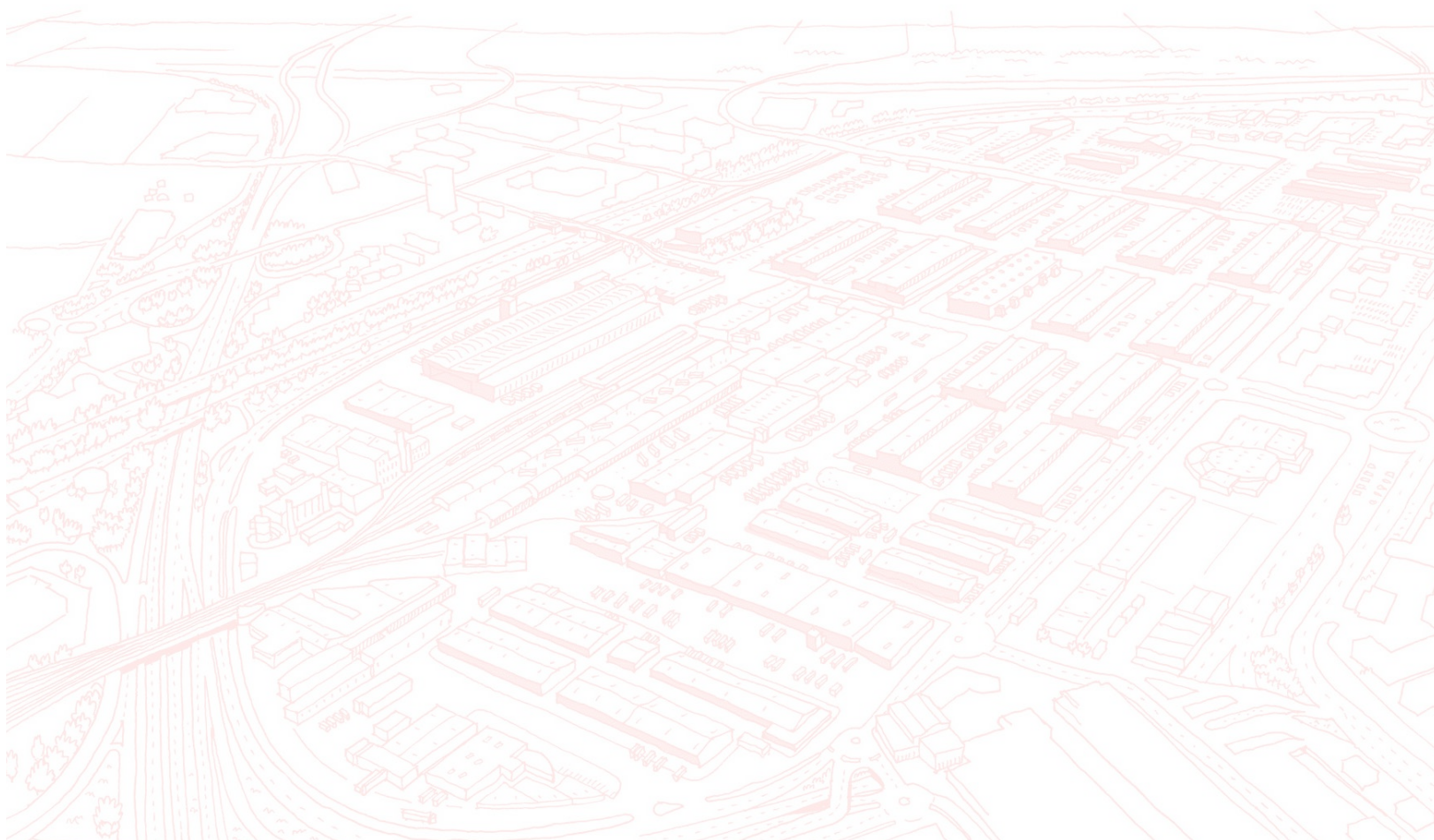


L'obsolescence du parc logistique français : la comprendre, la mesurer, l'anticiper

Afilog remercie chaleureusement les contributeurs
à la réalisation de ce document



CBRE



www.afilog.org



5 rue de Castiglione, 75001 Paris



+33 1 53 45 27 21



contact@afilog.org



[linkedin/afilog_log](https://www.linkedin.com/company/afilog_log)



[twitter/afiloglog](https://twitter.com/afiloglog)