



AVIS D'EXPERT
Le 6 mars 2023

Le développement des Zones à Faibles Émissions mobilités : quel impact sur le marché de l'immobilier logistique ?

par Silvio Estienne, cofondateur d'Alpha Logistics Real Estate

La multiplication des ZFE-m dans les grandes agglomérations françaises – 11 aujourd'hui, et 43 en 2025 – va transformer les schémas directeurs logistiques des distributeurs de biens. Ils vont devoir, pour respecter les contraintes imposées par ces zones à circulation restreinte, adopter de nouvelles dispositions d'acheminement des marchandises dans les centres-villes. C'est tout un pan de la logistique urbaine qui doit se transformer et se renouveler. Analyse d'un phénomène qui prend de l'ampleur.

Depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019, l'instauration de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) était obligatoire dans les secteurs urbains où les valeurs limites de qualité de l'air sont dépassées. Onze agglomérations étaient visées en 2019 (Grand Paris, Lyon, Aix-Marseille, Toulouse, Nice, Montpellier, Strasbourg, Grenoble, Rouen, Reims et Saint-Étienne). La loi Climat et Résilience (2021) a étendu les ZFE-m à l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants.

43 agglomérations seront concernées en 2025.

A compter du 1er janvier 2025, seuls pourront y circuler librement à toute heure les véhicules dotés de vignettes Crit'Air de niveau 1, 2 ou vertes (véhicules 100 % électriques ou roulant à l'hydrogène). Et, même si les ZFE-m ne recouvriraient pas l'intégralité des communes de l'agglomération, c'est plus de la moitié de la population française qui devrait être impactée. Ainsi, dans la ZFE-m du Grand Paris, 5,6 millions d'habitants, répartis dans 77 communes, sont touchés.

De quoi évaluer l'ampleur des évolutions nécessaires du parc de véhicules de toutes catégories à mettre en œuvre d'ici deux ans. D'autant que l'industrie automobile ne semble pas en mesure de satisfaire la demande de véhicules adaptés dans le délai imparti et à des coûts acceptables.

Pour satisfaire ces nouvelles obligations des ZFE-m, les entreprises de distribution devront adapter leur organisation logistique en faisant évoluer la localisation de leurs plateformes de stockage et de distribution ; le tout sans (trop) alourdir le coût global de la chaîne d'approvisionnement logistique.

L'organisation actuelle de la chaîne logistique

Aujourd'hui, un ou plusieurs très grands entrepôts (plus de 50 000 m²), « Jumbo » ou « XXL », constituent les points d'entrée à l'échelle du pays, voire pour plusieurs pays. Ils sont localisés à l'intersection des grandes voies de circulation desservant la France et plusieurs pays voisins ou à proximité de zones portuaires ou aéroportuaires. Ils alimentent ensuite des entrepôts de stockage (20 000 m² et plus) dans lesquels se préparent également les commandes, situés, jusqu'à présent, en deuxième couronne des métropoles régionales. Objectif : permettre des livraisons directes en centre-ville, tout en profitant d'un coût foncier de stockage raisonnable. Toutefois, du fait de l'étalement urbain conjugué à la présence de

populations (et donc d'élus) réfractaires à la présence de ces grands entrepôts, ces derniers ont dû être éloignés vers une périphérie plus lointaine.

À rebours de cette organisation traditionnelle, le développement du e-commerce et l'exigence de livraisons rapides poussent au rapprochement de l'activité de groupage et de distribution dans des zones plus proches des centres urbains : c'est le rôle des petites messageries (5 000 à 8 000 m²). Cependant, les locaux sont difficiles à trouver et coûteux.

Dans les deux cas, les entrepôts XXL sont livrés et expédient également les colis groupés en palettes par poids lourds vers les entrepôts de stockage ou les messageries de e-commerce, voire parfois directement en centres-villes. Des véhicules utilitaires légers (VUL) « thermiques » partent ensuite vers les points de livraison urbains. Notons que la mutualisation est importante et que la livraison en centre-ville par un 19 tonnes est moins polluante que par quelques dizaines de VUL qui transporteraient la charge équivalente.

Quel impact des ZFE-m sur cette organisation ?

1- Parce qu'ils sont desservis par des poids lourds, les entrepôts XXL et les entrepôts de stockage devront impérativement être situés en dehors des périmètres des ZFE-m. En effet, il semble irréaliste de fonder son organisation sur des dérogations horaires potentielles qui, par nature, sont susceptibles de disparaître du jour au lendemain. Alternativement, un parc de poids lourds « verts » pourrait satisfaire ces nouvelles contraintes, mais à un coût très élevé.

Si seule une analyse précise des périmètres des ZFE-m permettra de qualifier et quantifier l'obsolescence de certains grands entrepôts, il est certain que cela aura pour conséquence de contribuer à un nouvel éloignement de ceux-ci du cœur de l'agglomération. Et donc d'augmenter les distances - et les coûts- de transport vers le centre-ville.

2- Il devient encore plus nécessaire d'opérer une massification des expéditions, par l'utilisation d'un réseau de messageries en bordure externe de la ZFE-m qui desserviraient ensuite de petits « ilots » (800 à 2 000 m²) situés dans la ZFE-m, proches du centre-ville, approvisionnés par des VUL propres et destinés à la logistique du « dernier km ». De ces ilots partiraient des vélos cargos électriques, voire des triporteurs spécialement équipés pour charger des palettes.

Des approches encore plus créatives ont été imaginées par les spécialistes de la logistique urbaine. Au lieu d'une messagerie en limite de ZFE-m, on pourrait prévoir des espaces publics extérieurs dédiés au stationnement des poids lourds à la journée, qui serviraient de « mini-hubs » à des VUL propres et silencieux. Ces derniers pourraient ensuite livrer en ville, même la nuit, respectant la certification « Piek », approche néerlandaise qui fait référence en la matière.

3- Le développement d'un parc de véhicules propres, va créer des besoins de stationnement permettant leur recharge. Aujourd'hui, la capacité de parkings VUL des entrepôts, petits ou grands, est souvent limitée et les brokers spécialistes de la logistique urbaine enregistrent déjà des demandes de la part de transporteurs du « dernier km », notamment en région parisienne.

En conclusion, sans que cela soit quantifiable à ce stade, le coût global de la chaîne logistique sera plus élevé pour permettre un impact environnemental meilleur. Et, alors que les nouveaux schémas directeurs logistiques ne pourront pas être opérationnels dans ce calendrier, les pouvoirs publics devront passer par des mesures transitoires dérogatoires, comme celles annoncées récemment par la Métropole de Lyon. Cependant, à plus long terme, il y a fort à parier que les périmètres des ZFE-m seront élargis, repoussant les entrepôts XXL encore plus loin des villes. Lesquels devront alors être encore plus vastes, car moins nombreux. La création des ZFE-m, relativement récente, a souvent provoqué le mécontentement du grand public, confronté au nécessaire, mais coûteux remplacement de son automobile. Paradoxalement, la profession logistique au sens large est restée assez silencieuse, alors qu'elle est à la veille d'une véritable révolution qui consacrera le rôle de la logistique urbaine.

Alpha Logistics Real Estate, dont la mission est de conseiller les investisseurs institutionnels pour leurs choix d'investissements puis dans la gestion de leurs portefeuilles logistiques, détecte les nouvelles tendances structurantes du secteur grâce à sa présence dans les territoires. Celle-ci en est une ! Et les investisseurs, principalement étrangers, ont encore plus besoin de ces éclairages, car ils sont très désireux d'être à la pointe dans le domaine de la transition environnementale.

***Qu'est-ce qu'une ZFE-m ?**

La pollution de l'air est responsable chaque année de plus de 40 000 décès et le secteur du transport représente plus de 50 % des émissions de dioxyde d'azote au niveau national et une proportion importante des émissions de particules fines dans les agglomérations. Le déploiement des ZFE-m, espaces dans lesquels la circulation des véhicules les plus polluants est réduite, vise à diminuer cette pollution atmosphérique.

À PROPOS – Alpha Logistics

Créée en juin 2021 par Jean-Bruno Bes de Berc, Bruno Cohen et Silvio Estienne, par un rapprochement entre Belvedere Capital et Arthur Loyd Asset Management, Alpha Logistics Real Estate, société indépendante de gestion d'investissements immobiliers exclusivement dédiée au secteur de la logistique en France, intervient sur l'intégralité de la supply chain (de l'entrepôt XXL à la logistique urbaine) et couvre tous les segments de risque (core à opportuniste). Elle s'adresse aux investisseurs institutionnels nationaux ou étrangers.