



METZ - GRAND EST

SPÉCIAL TOUR DE FRANCE

9^e étape – 23 novembre 2018

Après Lyon, Saint-Martin-de-Crau, Toulouse, Le Havre, Lille, Bordeaux, Orléans et Nantes, Afilog a fait étape dans le Grand Est. A l'écart de la "Dorsale", ce territoire a néanmoins un fort potentiel logistique.

Pourquoi Metz ?

éditorial de

Claude Samson
Président d'Afilog

A l'écart de la « Dorsale » logistique, le Grand Est est néanmoins l'un des territoires les plus dynamiques pour notre secteur. Nous y sentons la volonté des acteurs, publics et privés, ainsi que leur cohésion pour accompagner cette activité à l'unanimité. Certes, la bonne volonté seule ne suffit pas. Au classement de la Banque Mondiale, la logistique française est passée du 5e rang il y a 15 ans au 16e ! Les causes sont multiples, mais ayons à l'esprit que l'indicateur tient compte non seulement de la performance des entreprises et des systèmes, mais aussi du contexte législatif, réglementaire, fiscal et procédurier. Lorsque l'on voit qu'il faut 12 à 18 mois, parfois davantage; en France pour voir un projet sortir de terre, contre seulement 3 ou 6 en Allemagne, Italie ou Espagne, l'on peut se demander comment la compétitivité de l'immobilier logistique français et celle de toute l'économie dont il est la fonction support, vont pouvoir évoluer.

Les délais, les délais, les délais... ou plutôt leur réduction, c'est le message que nous martelons auprès hauts fonctionnaires des ministères, parlementaires, élus locaux. Un utilisateur ne peut pas attendre deux ans avant de recevoir les clés de son entrepôt !

Un travail de simplification et d'allègement des corpus législatifs, réglementaires, mais aussi des procédures est nécessaire, à commencer par les plateformes accueillant des marchandises classiques, sans danger, celles que nous trouvons dans les rayons de tout centre commercial...

Si nous voulons que les efforts faits localement, comme ici dans le Grand Est, aboutissent, ce travail d'évolution des règles, y compris fiscales, doit aboutir.

Merci à tous ceux qui sont venus à cette 9e étape du Tour de France de la logistique d'Afilog. Ils contribuent à faire avancer la cause de ce secteur pourvoyeur d'emplois et créateur de richesse.



Le Tour de France Afilog de la logistique fait étape dans le Grand Est

Metz. Cette commune de la région administrative du Grand Est, qui regroupe les anciennes régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne, a accueilli le 23 novembre 2018 la 9e étape du Tour de France Afilog de la logistique. Le Grand Est compte plus de 5 millions d'habitants. Frontalier avec la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse, le territoire possède une forte dimension industrielle. Avec le Rhin à l'est et les ports fluviaux de Strasbourg, Mulhouse, Metz et Nancy, il est riche aussi d'un potentiel multimodal. Selon les derniers chiffres du Panorama Afilog des Emplois de la Supply Chain publié en juin 2018, 11% des salariés du Grand Est exercent un métier logistique.

Les deux tables rondes qui se sont déroulées lors de cette étape, avec le soutien de BNP Paribas Real Estate, GSE et Virtuo, ont ainsi rendu compte de cette diversité et de cette richesse, avec la présence et le témoignage de personnalités politiques, économiques et d'acteurs majeurs de la logistique.

.....
Une étape organisée avec

**La Région Grand Est, Metz Metropole, Inspire Metz,
ORT&L Grand Est et CCI Moselle Metropole Metz**

Avec le soutien de



La logistique, une affaire politique

Pour cette neuvième étape du Tour de France de la logistique, Afilog a choisi la région Grand Est pour réunir les acteurs du secteur de la logistique et les pouvoirs publics locaux. Région, Chambre de Commerce, Préfecture, Ville... leurs représentants étaient tous là pour inaugurer les débats. Guy Keckhut, journaliste, leur a posé quelques questions avant de commencer l'animation des tables rondes.



Fabrice Genter,
Président de la CCI Moselle
Métropole Metz



Dominique Gros,
Maire de Metz et Vice-Président délégué
au Développement Économique de Metz
Métropole

G.K : Vous êtes sur beaucoup de fronts en ce moment... Mobilités, infrastructures, transfrontalier... tous ces dossiers peuvent se croiser avec la logistique, n'est-ce pas ?

F.G : La logistique ici, on l'aime. Elle a du sens sur notre territoire et tout est là pour aller encore plus loin et l'accueillir davantage et mieux !

G.K : En tant que représentant des entreprises mosellanes, quelles sont les priorités à mettre en avant dans ce secteur pour rendre votre territoire plus attractif ?

F.G : L'attractivité du territoire s'accompagne de cette prise de conscience et certains dossiers récents peuvent en témoigner. Chaque fois qu'une plateforme logistique se libère, elle est relouée très rapidement. Il faut aussi intégrer les conséquences que l'éloignement de la logistique produit, en termes de mobilités, de déforestation... et trouver des solutions de proximité. Nous avons les infrastructures, héritées de la sidérurgie, mais nous devons aussi réfléchir aux moyens pour alimenter les centres-villes, et pour utiliser nos ports. Nous avons la volonté d'accompagner les entreprises jusqu'au bout quand elles s'installent sur notre territoire.

G.K : En regardant la carte économique de la métropole, on voit clairement que la logistique bénéficie d'une géographie très favorable ...

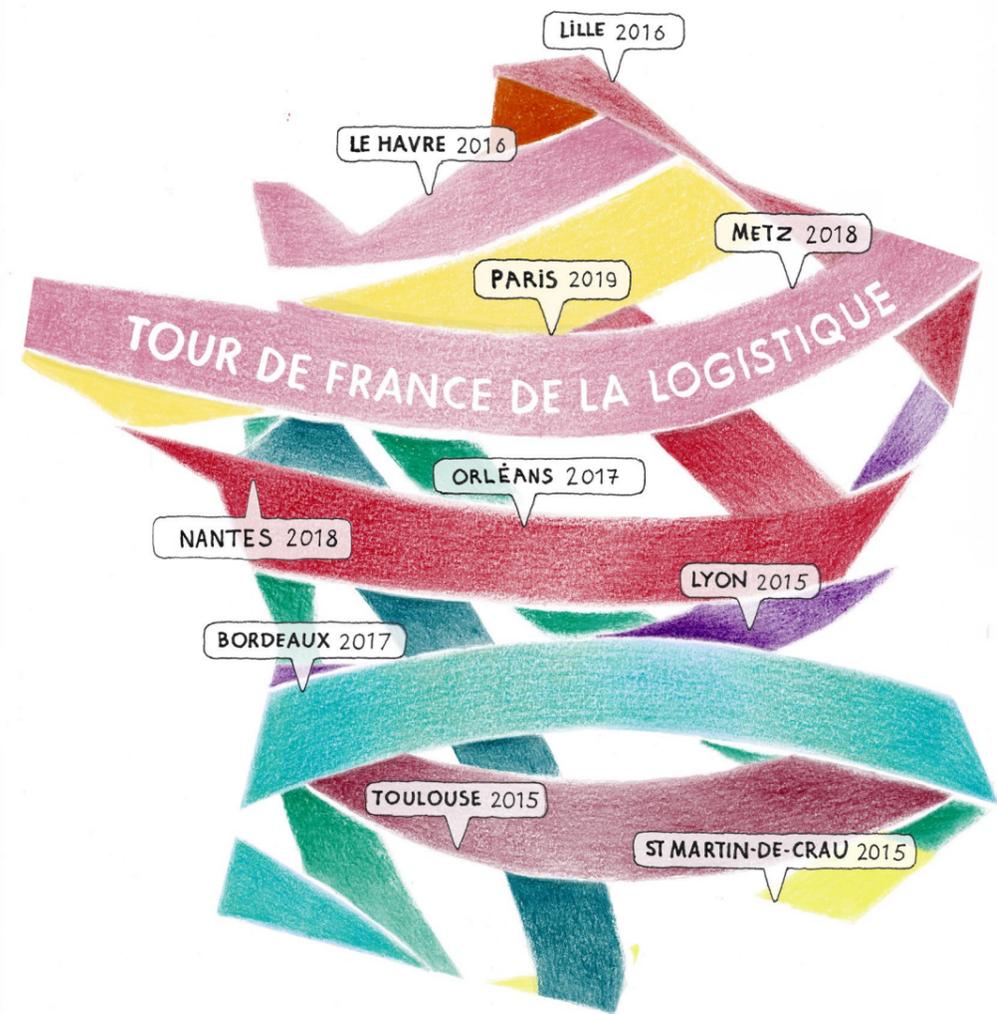
D. G. : Dans l'héritage de la sidérurgie, nous avons les hectares, les infrastructures et une main d'œuvre de qualité. Nous avons également la géographie, qui a toujours le dernier mot sur l'histoire, avec notamment deux corridors, le principal nœud ferroviaire de France, le premier port céréalier de France, des solutions tri-modales...

G.K : Quelles sont les opportunités foncières sur le territoire ?

D. G. : On a de la place ! Par ailleurs, un milliard d'euros d'investissements sont en cours pour le secteur industriel. Cela nécessitera forcément de la logistique. Ikea, La Poste, et bientôt un géant du e-commerce, sont là.

G.K : Qu'attendez-vous de cette journée et des nombreux échanges qu'elle va générer ?

D.G. : Il est important que nous nous organisions pour nous défendre face à nos voisins européens. Le transport n'est pas une fin en soit mais un moyen et donc une affaire de professionnels. D'où l'importance de cette assemblée aujourd'hui. Rester compétitifs est une nécessité, pas une option.



Mireille Gazin,
conseillère régionale Grand Est,
pour représenter Jean Rottner,
Président de la Région Grand Est



Oliver Delcayron,
Secrétaire Général de la Préfecture
de Moselle et Sous-Préfet

G.K : La région Grand Est avec l'ensemble de ses partenaires, a engagé depuis 2016 la démarche de constitution du SRADDET, qui porte notre vision stratégique et prospective dans les domaines de l'aménagement du territoire et du développement durable. Quelle est la place de la logistique dans ce schéma ?

M. G : La région Grand Est est à la fois productrice et exportatrice, ce qui génère de nombreux flux de marchandises. L'enjeu pour nous est donc de maintenir sur le territoire l'activité issue de ces flux, de capter la valeur ajoutée, tout en luttant contre le réchauffement climatique. Nous avons l'objectif d'un report modal de nature à faire baisser les émissions polluantes du transport de 30%, d'ici à 2025.

G.K : Que vous inspirent les problématiques qui vont être posées lors de cette 9e étape du Tour de France de la logistique ?

O. D. : Depuis les années 1990, 8 millions de mètres carrés d'entrepôts ont été construits dans le Grand Est... Il y a aujourd'hui des zones de la région qui commencent à être saturées. Mais nous avons encore la possibilité d'aménagement des friches industrielles et des friches minières. Il y a donc des disponibilités foncières importantes, avec, de plus, les infrastructures à côté ! Il ne reste plus qu'à lever les derniers freins, qu'ils soient administratifs ou financiers... L'Etat est un acteur majeur pour trouver des solutions et mobiliser les acteurs.

MUTATIONS ÉCONOMIQUES

La reconquête de l'Est

Par le jeu des mutations économiques, certains lieux jusqu'alors réservés à l'usage de telle ou telle activité, se voient abandonnés, laissés en friche. Dans le même temps, d'autres activités naissent ou prennent de l'ampleur. Comment et avec quelles contraintes ces friches peuvent-elles renaître ? Quelles sont les opportunités apportées à la région par la requalification de ces espaces ?

Pour répondre à ces questions, des acteurs de la sphère publique et de la sphère privée :



Paulo Ferreira, Associé et Directeur HSE & Développement Durable de Virtuo Industrial Property



Guillaume Foechterlé, Consultant de BNP Paribas Real Estate



Pierre Orsatti, Pdg de NG Concept, Société du Groupe FM Logistic



François Henrion, Vice-Président délégué à l'aménagement économique et à la planification territoriale de Metz Métropole



Philippe Liautard, adjoint au chef du service Prévention des risques anthropiques de la DREAL et chef de la mission reconquête des territoires dégradés



Thierry Schultz, Directeur adjoint au sein de la direction de l'Economie et de l'Attractivité de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg



1. De l'importance des friches industrielles

François Henrion : Nous avons été fortement touchés en 2008 par l'annonce de la fermeture de la base aérienne de Frescaty, ainsi que de nombreux autres sites sur Metz. 5 000 emplois supprimés et de grands espaces qui se libéraient. La stratégie au sein de Metz Métropole a donc été de travailler sur la requalification et l'accueil de nouvelles activités économiques. Mais, tout le monde le sait, il est très difficile de récupérer des terrains militaires, car ils sont classés « défense », et cela peut être le parcours du combattant pour aboutir. Malgré tout, la mobilisation de Metz Métropole a permis d'accélérer les choses. En 3 ans, nous avons pu récupérer les 400 hectares de la base aérienne, les dépolluer, et les rendre disponibles pour accueillir de nouvelles activités, sur un emplacement stratégique pour la logistique.

Guillaume Foechterlé : 3,3 millions de mètres carrés disponibles en France, essentiellement sur la « Dorsale » logistique, Lille-Paris-Lyon-Marseille. Le Grand Est en possède 300 000, répartis sur 12 sites sur l'ensemble de la région,

soit 9%. Ce n'est pas anodin. Cette table ronde est importante car lorsque l'on a des acteurs qui recherchent des grandes surfaces et que les entrepôts disponibles sont vieillissants et ne correspondent pas aux normes du marché, on ne peut plus parler de foncier disponible... c'est là que la requalification de friches prend tout son sens et vient en complément de ce qu'il y a déjà sur le marché. Les atouts du Grand Est se situent également dans la capacité autoroutière, la main d'oeuvre qualifiée, la disponibilité du foncier et sur le prix de ces mètres carrés disponibles. Ce territoire a une vraie carte à jouer !

Pierre Orsatti : Nous sommes présents sur le territoire avec quatre grands sites, et nous employons 1 500 personnes. Localisation, disponibilité du foncier, coûts d'acquisition du foncier compétitifs... sont les atouts principaux de la région Grand Est. Il y en a un autre, non négligeable : les ressources humaines. C'est pour moi le point-clé car c'est la satisfaction client qui va pérenniser l'activité d'un site, avec le rôle d'intermédiaire de la logistique entre la production et la distribution. Il y a encore beaucoup d'opportunités à saisir dans la région, grâce à tous ces atouts.

« 3,3 millions de mètres carrés disponibles en France, essentiellement sur la «Dorsale» logistique, Lille-Paris-Lyon-Marseille. Le Grand Est en possède 300 000, répartis en 12 sites sur l'ensemble de la région, soit 9% »

Guillaume Foechterlé



2. Etat et évolution de la demande sur le Grand Est

Philippe Liautard : Il y a une hausse des demandes, mais il reste compliqué d'avoir des chiffres précis. La Dreal travaille actuellement avec la Région sur un observatoire du foncier pour identifier cette disponibilité et les départements sur lesquels la demande est particulièrement forte. N'hésitez pas à prendre contact avec nous pour avoir ces informations.

Thierry Schultz : Il n'y a pas tant de friches que cela sur le territoire strasbourgeois et elles sont principalement en milieu urbain. Il y a une zone portuaire assez forte, de plus de 1 000 hectares, qui propose de l'offre logistique. On peut également parler de l'aéroport de Strasbourg qui est aujourd'hui en cours d'étude pour une reconversion logistique à vocation aéroportuaire. L'Eurométropole travaille aussi très en amont avec les services de l'Etat quant à la **préservation des terrains agricoles, ainsi que de la faune et de la flore**, lors de l'installation de zones d'activités.

« Il va nous falloir répondre à une triple problématique : la promesse du marché à pouvoir livrer le consommateur en moins de deux heures, nos souhaits en tant que citoyen et consommateur de vivre dans un environnement qualitatif qui préserve les générations futures et enfin l'arrivée rapide du big data. » **Pierre Orsatti**

Paulo Ferreira : Nous avons la chance d'avoir en région Grand Est de grands projets, de grands clients, sur du neuf et de la requalification. C'est lié à l'attractivité, à une vraie histoire de logistique ancrée sur le territoire, au positionnement géographique... Certains projets arrivent en requalification car parfois il y a une obsolescence du parc existant, une pénurie du foncier, et également des propriétaires qui ont besoin de faire évoluer leur activité, pour gagner des parts de marché et ont des difficultés à modifier leur outil de travail qu'est l'entrepôt.

3. Mobilisation des acteurs

Philippe Liautard : Au niveau national dans les politiques publiques, il y a un enjeu de **lutte contre l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols**, inscrit cet été dans le plan « biodiversité », qui impose de ne plus créer de nouvelles zones artificialisées. Les bâtiments logistiques sont concernés, mais des solutions existent. Il nous faut les co-construire.

Thierry Schultz : Il est important d'agir très en amont, entre les différents acteurs, pour agir rapidement ensuite. Partenaires, Etat, Dreal, Métropole, Région... doivent être en relation dès le début. L'exemple de la raffinerie de Reistett est exemplaire car on a réussi à mobiliser tout le monde autour d'enjeux d'aménagement du territoire, de santé publique (pollution de l'air, des sols et de l'eau) et développement économique. Il fallait tirer profit de la récupération de ce terrain en le mettant à disposition des acteurs économiques. Il y a eu une procédure très rapide entre 2016 et 2018, avec désamiantage, déconstruction, dépollution et en même temps l'aménagement de la voirie. On va pouvoir aujourd'hui construire 350 000 m² de bâtiments sur 85 hectares. Une 2e phase pourrait être lancée en 2023. Il s'agit aussi d'une zone exemplaire en matière d'innovation environnementale, qui crée de l'emploi et répond aux besoins des acteurs logistiques et à ceux de la distribution.

4. La place de la logistique dans le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires, le SRADDET, lancé en 2016 par la région Grand Est

François Henrion : L'anticipation est au cœur de notre rôle, ainsi que la planification. On peut avoir cette stratégie à 2050 mais il y a aussi la réalité du moment. La préparation et le courage politique sont également nécessaires. Exemple de ce courage politique à propos de la base aérienne : la Métropole a investi 35 millions d'euros en 2015 pour préparer le terrain, en faisant le pari d'une reconversion sans avoir de certitude, même si l'on pouvait sentir le potentiel, tant en termes économiques que d'emplois.

Mireille Gazin : La requalification des friches est un objectif fort du SRADDET, de même que l'accompagnement des territoires en mutation. Cet objectif implique travail avec les élus, avec les forces économiques et un regard sur l'existant, l'emplacement et le devenir des friches. Quand on est dans un grand bassin industriel, et quand l'emplacement est justifié, on peut s'atteler à la reconquête de la friche, sous une gouvernance commune, avec une Région qui propose des outils d'accompagnement économique et de planification.

Quelques chiffres sur le Grand Est

- **16% des marchandises y sont transportés** par modes alternatifs à la route
- **231 millions de tonnes transportés** par la route et par voie d'eau en 2015 (données ferroviaires non disponibles et pour la route, seul le pavillon français est pris en compte) soit 42 tonnes par an et par habitant (28 en France)
- La part modale du **ferroviaire y est 2,3 fois supérieure à la moyenne nationale**
- 2 artères à grand gabarit pour le fluvial : **la Moselle et le Rhin**
- **2 ports** donnant accès sur la Seine et la Meuse
- **8 millions de m² d'entrepôts construits de 1990 à 2015**, soit 315 000 m² construits tous les ans. Cela représente 9% des surfaces construites en France. Une dynamique concentrée sur le Bas-Rhin, la Moselle, la Marne et le Haut-Rhin. Cette logistique se développe pour les entreprises locales mais pourrait devenir également plus exogène, grâce à son positionnement géographique.

Source : Tableau de bord Transports & Logistique Grand Est, publié par l'ORTL Grand Est en juin 2018.

Reconversion de la raffinerie de Reistett

La raffinerie de Reichstett a fermé il y a 7 ans. Son site sera transformé en parc d'activités. La première pierre a été posée en janvier 2018 pour l'entreprise Objetrama, l'une des trente entreprises qui se sont déjà montrées intéressées pour une installation sur l'« EcoParc rhénan ». Cette reconversion s'est faite avec le soutien de la Région Grand Est, de l'Eurométropole de Strasbourg, les communes de Vendenheim et de Reichstett.



Dès qu'un espace tend à devenir une friche, il faut **l'anticiper et prévoir sa requalification**. Le SRADDET est extrêmement pragmatique et il y a des politiques publiques avec des aides à la requalification.

5. Les tensions entre offre et demande

Guillaume Fochterlé : Aujourd'hui, sur les marchés du Grand Est, il y a une prise de conscience de nos élus et de l'Etat. **Il n'y a pas vraiment de pénurie de foncier, mais plutôt une problématique de locaux récents et de qualité qui manquent**. Les fonciers disponibles sont donc pris d'assaut. Dans les années à venir, avec la forte croissance du e-commerce, on va de plus en plus avoir besoin de bâtiments de grande surface proches des centres-villes et c'est là que les friches vont prendre tout leur sens, avec des besoins de mètres carrés qui vont exploser.

François Henrion : il faut faire attention à ce que des territoires d'une même région ne se fassent pas concurrence. La difficulté est de bien prévoir et préparer. Mais attention car la volonté ne suffit pas, il faut aussi avoir les moyens financiers et de la réactivité.

Thierry Schultz : Nous sommes régulièrement sollicités par les acteurs du e-business, avec des demandes foncières conséquentes. Nous serions aujourd'hui en incapacité de faire ce qui s'est fait en Allemagne, avec 100 000 m² d'entrepôts pour Zalando...

Paulo Ferreira : Pourquoi faire de la requalification de sites ? En tant que développeurs, nous avons ce réflexe de regarder ce qu'il y a de disponible. La logistique est très consommatrice de foncier. Il y a donc un intérêt économique à **revaloriser ces friches, qui sont des pépites qu'il faut savoir travailler**. Elles viennent pallier la pénurie de foncier mais aussi la longueur des démarches administratives. C'est une

stratégie gagnant-gagnant car cela permet de revaloriser des terrains qui ne sont plus utilisés. Mais attention: cela reste des opérations complexes en termes techniques et avec des contraintes financières mais aussi réglementaires. Néanmoins, les services de l'Etat tels que la Dreal ou les SDIS acceptent facilement d'être mobilisés car ils savent que nous allons améliorer la sécurité des outils.

Ces projets sont plus faciles à réaliser aujourd'hui d'un point de vue réglementaire, grâce notamment à l'arrêté ICPE de 2017 qui a évolué, permettant à la fois plus de souplesse tout en maintenant un bon niveau de sécurité. Un travail main dans la main avec Dreal et SDIS pour mener à bien ces projets reste nécessaire. La bonne manière d'appréhender la pénurie foncière, c'est de favoriser par l'accompagnement la requalification de ces friches, car sinon ce sont aussi des opérations coûteuses.

L'avenir de la logistique va également passer par la **verticalité des bâtiments** de manière à limiter l'empreinte foncière.

6. Emploi, formation, compétences

François Henrion : sur le territoire de Metz Métropole, il y a 1 700 demandeurs d'emplois de moins de 25 ans, non qualifiés. Cela signifie qu'il y a un réel besoin et une main d'oeuvre disponible sur un secteur en plein développement. La formation est également à développer, pour préparer et anticiper le e-avenir.

Pierre Orsatti : Il va nous falloir répondre à une triple problématique : **la promesse du marché à pouvoir livrer le consommateur en moins de deux heures, nos souhaits en tant que citoyen et consommateur de vivre dans un environnement qualitatif qui préserve les générations futures et enfin l'arrivée rapide du big data**. Sur ce dernier aspect, pour vous donner un exemple, nos clients industriels savent avant de l'avoir produite où sera stockée leur marchandise dans l'entrepôt.

La simplification administrative au bénéfice de l'innovation

L'arrêté d'avril 2017 a permis aux porteurs de projets d'immobilier logistique de retrouver un peu de souplesse dans les démarches administratives. Cette évolution favorise l'innovation, même s'il reste des points à améliorer...

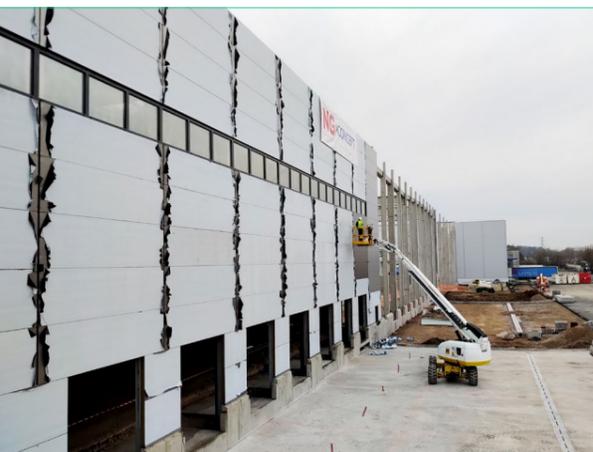
Après l'accident d'AZF à Toulouse en 2001, les règles de construction s'appliquant aux bâtiments industriels s'étaient en effet fortement durcies, limitant les marges de manœuvre des porteurs de projets en immobilier logistique. « Alors que la directive Seveso ne concerne réellement qu'environ 1 300 bâtiments en France et que la directive IED n'en concerne qu'environ 7 000, près de 48 000 constructions relèvent aujourd'hui de ces directives », rappelle Thierry-René Murat, co-pilote de la Commission Prévention des Risques d'Afilog et directeur du développement de GSE.

En 2017, plusieurs textes ont redonné un potentiel d'innovation aux porteurs de projets d'immobilier logistique. **L'arrêté du 11 avril 2017 a permis d'ouvrir de possibles dérogations**, avec plusieurs niveaux : le texte permet d'agrandir les cellules ; quand le dossier est hors cadre, la discussion est possible après le dépôt d'un dossier d'étude ; et enfin, les discussions pour ces dérogations se font au niveau national.

Si cet arrêté ne résout pas tous les problèmes, il a néanmoins permis de faire baisser les incertitudes, grâce aux pré-consultations qui limitent les mauvaises nouvelles de dernière minute et les changements de planning qui en découlent.

Dans le même timing a été créé la « demande d'autorisation environnementale unique », avec pour objectif de gagner du temps dans les différentes phases d'élaboration du projet. « Ces nouveaux dispositifs sont récents et demandent à être mieux appréhendés par les bureaux d'études, les pétitionnaires, les services administratifs. **L'autorisation environnementale apporte néanmoins une complexité extrême qui obère les bénéfices de l'arrêté du 11 avril 2017**. Il faut que ces procédures fassent leur preuve mais pour l'instant le gain de temps escompté n'est pas au rendez-vous, bien au contraire : les délais d'obtention restent un problème majeur » précise Paulo Ferreira, Directeur Associé chez Virtuo Industrial Property et membre du Conseil d'Administration d'Afilog.

Malgré des avancées, la France n'a pas encore rattrapé son retard par rapport à ses homologues européens : « la France reste la seule à classer l'ensemble des bâtiments logistiques en ICPE ! », rappelle Thierry-René Murat. Cette réglementation trouve notamment sa source dans le manque de définition des entrepôts en France, traités comme s'ils étaient des bâtiments industriels et donc soumis à des contraintes de sécurité qui ne les concernent pas. **Une démarche de simplification doit donc être entreprise à nouveau**. « Nous souhaitons pouvoir sortir tous les entrepôts qui abritent des matières non dangereuses du régime d'Autorisation pour le passer dans un processus d'Enregistrement plus rapide et qui a fait ses preuves d'efficacité ces dernières années. » souligne Paulo Ferreira.



FM Logistic s'étend à Ludres

Pour accompagner son client Cora, FM Logistique avait besoin d'étendre son site de Ludres-Fléville, en Moselle. Après avoir racheté les terrains alentour, sur lesquels il y avait déjà des bâtiments, la société NG Concept, qui appartient au groupe FM Logistic, a opéré l'extension du site tout en maintenant l'activité de distribution de produits secs auprès des 34 magasins de la région. De 24 000 m², le site logistique en fera désormais 43 000. La fin des travaux est prévue pour mai 2019.

TERRITOIRE FRONTALIER

Grand Est, un territoire transfrontalier intermodal

760 kilomètres de frontière extérieure, 4 pays voisins... La position européenne et le caractère transfrontalier de la région Grand Est, représentent sans équivoque un atout essentiel pour capter des flux économiques. Mais dans un contexte de concurrence forte entre les territoires, les réseaux intermodaux et les infrastructures de la région ne doivent pas seulement servir de corridors et générer de nouvelles attractivités.

Pour traiter de ces sujets, Afilog a réuni :



Mireille Gazin, Conseillère Régionale du Grand Est



Michel Chalot, Représentant de l'Observatoire Régional Transports et Logistique (ORTL) du Grand Est



Franck Becker, Directeur Général Délégué de l'Adira, l'agence de Développement d'Alsace



Jean-Charles Louis, Président du Syndicat mixte d'Europort, qui promeut et gère la plate-forme logistique et industrielle multimodale du secteur Thionville-Illange-Uckange-Florange



Jean-Luc Schneider, Directeur Général d'Allgaier France, filiale d'un groupe allemand, installée à Faulquemont en Moselle



Damien Vernier, Directeur Commercial France de GSE Logistique



1. Panorama du Grand Est

Mireille Gazin : Tout d'abord j'aimerais dire à quel point c'est **important pour un élu de pouvoir confronter les principes du SRADDET avec la pratique des acteurs et professionnels de la logistique**. C'est comme cela que nous allons pouvoir adapter les politiques publiques. Notre région est celle qui a le plus de linéaires de frontières de France et le plus de travailleurs transfrontaliers potentiels. Nous avons une position d'interface entre deux territoires extrêmement dynamiques : la région parisienne et la dorsale européenne. Nous échangeons aussi avec d'autres régions de France. Cela a une influence sur nos bassins d'emplois et nos flux de travailleurs. 175 000 sont en effet des travailleurs transfrontaliers, chiffre qui devrait doubler d'ici à 2030.

En conséquence, on constate une inadéquation des axes de transport : un manque de liaisons ferroviaires, en particulier avec la Bourgogne-Franche-Comté, une faiblesse des liaisons fluviales vers le sud et l'ouest, malgré notre réseau fluvial très dense.

2. Les atouts par rapport aux voisins européens

Mireille Gazin : Le dialogue avec nos voisins est quotidien et nous cherchons les meilleures réponses à apporter des deux côtés de la frontière et mieux travailler ensemble. Les sujets portent sur la formation, l'apprentissage, les taxations du transit poids lourds, etc. Nos atouts sont clairs : le maillage du territoire avec des infrastructures multimodales, capacitaires et de qualité. Le réseau routier est satisfaisant mais a des problèmes de surutilisation. Concernant le ferroviaire, nous avons 232 installations terminales embranchées. Nous avons également deux chantiers rail-route et une gare de triage. La région est connectée à 4 des 9 corridors européens. Le réseau fluvial-ferroviaire devrait être bouclé pour 2030.

Michel Chalot : Le Grand Est est la zone la plus tournée vers l'Europe et a donc un rôle primordial à jouer, du fait de sa position, de sa logistique et de son accessibilité, qui joue sur tous les modes. Nous sommes en effet la région où se pratique le plus de fluvial et de ferroviaire.

La première valeur de comparaison avec nos voisins européens à prendre en compte : le PIB. Le rapport est de 1 à 5 à l'avantage de ces pays. Les leurs sont bien supérieurs. Ils veulent exporter leur logistique vers des pays qui coûtent moins cher, quitte même à revenir chez eux. L'exemple de la Suisse est en cela parlant : aucune industrie au centre de la Suisse, elles sont toutes en périphérie.

L'identité logistique du Grand Est, c'est notre savoir-faire, le multimodal, le transfrontalier et également la langue. Beaucoup de personnes ici parlent en effet français, anglais et allemand.

Damien Vernier : C'est dans la région Grand Est, en Alsace, que l'on a réalisé la première plate-forme XXL, au début des années 2000 (103 000 m²), projet exceptionnel à l'époque. Depuis les débuts de GSE dans les années 1990, nous avons réalisé environ 700 000 m² en Grand Est. Pour convaincre investisseurs, promoteurs et développeurs à sortir de la dorsale logistique, nous avons un argument simple et de taille : c'est le business; qui est bien présent en Grand Est. Trois sources de business: **le commerce électronique**, qui nécessite du développement logistique, de toutes tailles ; **la rationalisation des schémas de distribution** avec un plan de redéploiement engagé il y a quelques années ; **l'industrie**, fortement développée en Grand Est et dont la croissance demande des infrastructures logistiques. Pour les attirer, deux axes de travail : **la disponibilité foncière** mais aussi **la planification**, pour permettre aux investisseurs et promoteurs de se préparer, car, on le sait, cela nécessite beaucoup de démarches administratives, lourdes et longues. Il faut nous permettre de développer des projets en gris pour être prêts quand les opérateurs en auront besoin.

3. Attirer de nouvelles activités économiques

Franck Becker : L'Adira a été créée dans les années 1950, en Alsace. Nous avons eu la chance d'accompagner l'implantation de la plupart des entreprises aujourd'hui présentes sur le territoire alsacien. Nous avons des bureaux à travers le monde, pour trouver de nouveaux investisseurs étrangers. En 2007, la prospection internationale nous a été retirée et nous nous sommes concentrés sur l'endogène. Nous sommes un territoire industriel et la frontière entre le manufacturing et la logistique est très ténue. **La logistique n'est pas un faire-valoir mais le moyen de créer des emplois et de la richesse, qu'il faut développer avec les entreprises industrielles.**

Un Grand Est connecté à l'Europe

La région Grand Est peut être reliée au Havre en J+2 par navettes ferroviaires ; à Rotterdam en J+2 par navettes ferroviaires et en J+3 par navettes fluviales ; à Anvers en J+1 par navettes ferroviaires et J+3 par navettes fluviales ; à Marseille en J+2 par navettes ferroviaires.

Source : Tableau de bord Transports & Logistique Grand Est, publié par l'ORTL Grand Est en juin 2018.

Pour exemple, la refonte de l'organisation logistique de Triumph a conduit il y a quelques années à la fermeture de certains centres de distribution en Europe. Nous sommes donc allés voir le dirigeant de cette entreprise suisse pour faire en sorte que le centre implanté dans le Grand Est ne soit pas fermé.

Même chose avec Hager, aujourd'hui installé sur 24 000 m² à Reistett. Beaucoup de centres logistiques ont ainsi été maintenus ou créés dans le Grand Est.

Jean-Charles Louis : Le territoire de Thionville est un territoire industriel. Ces dernières années, ce sont des dizaines de milliers d'emplois qui ont disparus dans la sidérurgie. Pour autant, on possède toujours le savoir-faire industriel. On ne peut pas remplacer un emploi productif par un emploi de service. Il faut recréer des emplois productifs pour qu'on continue à avoir besoin des services, comme la logistique. Nous sommes au cœur de l'Europe et notre foncier est moins cher que chez nos voisins.

4. Capter les flux poids lourds et /ou les diminuer

Jean-Charles Louis : Nous ne pouvons certes pas arrêter les camions qui traversent notre région, depuis Anvers ou Rotterdam, vers le sud de la France. En revanche, nous pouvons travailler sur la diminution du nombre de camions et par exemple de travailler avec les ports de la mer du Nord afin que le conteneur ne soit pas déposé sur le port et reparte en camion, mais soit transféré sur une barge ou un wagon pour aller sur une base hinterland des ports de mer.

Mireille Gazin : L'Etat a donné il y a peu de temps à la région Grand Est une compétence de diplomatie, ce qui est très rare. Cela s'appuie sur des expériences qui sont la réalité du terrain : dialoguer, échanger et se mettre d'accord sur les bonnes pratiques. Nous voulons créer de la valeur ajoutée dans les territoires, de chaque côté de la frontière. Par ailleurs, une ligne ferroviaire, fermée depuis 1990, vient d'être rouverte, ce qui pourrait aider à décharger d'autres sillons.

5. Exemple de l'entreprise allemande Allgaier qui a choisi le Grand Est

Jean-Louis Schneider : Notre maison-mère est allemande. Il y a 41 ans, notre client principal, qui voulait s'implanter en France, nous a dit qu'il fallait qu'on le suive, sinon on perdait le marché. Nous l'avons donc suivi. La raison de notre présence en Grand Est est donc véritablement logistique. On a également profité des talents de la région, notamment en ce qui concerne la langue et aussi du bassin d'emploi, très important du fait de la fermeture des mines.

Notre activité se fait à 99,7% à l'exportation. Mes clients français sont donc rares. Je livre des pièces de certains d'entre eux au Portugal, qui seront ensuite expédiées en Pologne pour être assemblées. Nous fabriquons également des pièces qui seront livrées en Roumanie, qui partiront ensuite en Pologne.

Le Suisse Triumph étend son site d'Obernai

L'entreprise suisse de lingerie Triumph a étendu et modernisé son site logistique d'Obernai, avec un investissement de 10 millions d'euros. L'entrepôt de 20 mètres de haut et de 3 500 m² de surface desservira tous les magasins d'Europe de l'Ouest, du Nord et du Sud de la marque. Cette opération montre que le Grand Est développe également de la logistique exogène du fait de son positionnement transfrontalier.

Nous venons par ailleurs d'obtenir un marché de plateformes de véhicules pour un client allemand. Nous recevons et nous expédions des pièces au Mexique, en Finlande, en Hongrie, en Allemagne, en Chine, etc. La filiale française se trouve ainsi confortée alors que nous étions en concurrence avec la filiale mexicaine...

6. Les grandes différences entre la France et l'Allemagne

Damien Verdier : On peut identifier trois différences majeures. La première concerne la procédure. L'ICPE en Allemagne concerne en effet un nombre restreint de projets logistiques : 20%, contre la totalité en France. Ainsi, en France on pourra mettre 12 à 18 mois pour voir aboutir un projet contre seulement trois, au plus six, en Allemagne. La deuxième est une différence technique : on ne construit pas de la même manière. Par exemple, en Allemagne, depuis longtemps on peut construire des cellules de 10 ou 12 000 m², alors que la France s'y met tout juste, et avec des contraintes importantes en contre-partie. A contrario, la réglementation thermique est plus contraignante en Allemagne. Enfin et là c'est en faveur de la France, il y a une différence de prix. Pour un bâtiment de 40 000 m², en France, on parlera de 380 euros le mètre carré, quand en Allemagne ce sera 430 : 10 à 15% de différence au niveau du coût de construction. Enfin, on peut noter que l'Allemagne a une vraie problématique de disponibilité du foncier et donc des prix qui n'ont rien à voir. En conséquence, on peut voir beaucoup de projets à étages en Allemagne.

Franck Becker : Il y a toujours un lien entre un projet et un territoire, ce n'est jamais complètement exogène : c'est parce que l'entreprise a des clients, des fournisseurs sur ce territoire, ou encore parce que le dirigeant y a fait ses études, y a passé des vacances... Le taux de chômage joue également un rôle, car quand un territoire comme le bas de Wurtemberg affiche 3,2% de chômage, cela crée un appel d'air et beaucoup de Français transfrontaliers vont donc y travailler. L'exemple de Zalando, qui a finalement choisi de s'implanter en Allemagne, doit faire appel aux travailleurs alsaciens de l'autre côté de la frontière, avec des navettes qui font la liaison. L'interaction est quotidienne.

Fiscalité : à quand une politique cohérente pour les entrepôts ?

« Aujourd'hui, de plus en plus systématiquement, on observe une requalification des entrepôts en locaux industriels. Or, la taxe foncière est généralement beaucoup plus importante. On arrive parfois à des situations où le montant de cette taxe devient plus fort que celui du loyer », constate Christine Daric, avocate associée du Cabinet Franklin et spécialisée en fiscalité.

Un gros travail de sensibilisation des pouvoirs publics a été fait par les professionnels, représentés notamment par Afilog. Un groupe de travail a en effet oeuvré depuis le début de l'année auprès de la direction de la législation fiscale et des pouvoirs publics, dans le cadre de la préparation de la loi de finances 2019. Si une petite avancée a pu être réalisée avec un seuil de 300 000 euros de chiffre d'affaire permettant d'empêcher une requalification des sites en local industriel, cela n'est absolument pas suffisant. « Le principal blocage se concentre finalement sur un problème de définition du bâtiment logistique, catégorie d'actifs particulière, qui devrait recevoir un traitement fiscal adapté », précise Christine Daric.

Autre source de fragilisation du secteur de l'immobilier logistique, dans le cadre de cette loi de finances, certains élus proposent un élargissement de la Tascom aux entrepôts des « drives » et des cybermarchands, avec l'argument de vouloir limiter les constructions sur les terres agricoles et aussi de plus d'égalité fiscale pour les commerçants. Mais les entrepôts ne sont pas des lieux de commerce comme les autres, ne serait-ce parce qu'ils impliquent beaucoup d'acteurs différents. Ce ne serait donc pas une bonne nouvelle pour l'activité logistique, qui se trouverait à nouveau impactée.

Un malheur n'arrivant jamais seul, les obstacles auxquels l'immobilier logistique doit faire face ne vont sans doute pas s'arrêter là. Dans un rapport de Gilles Carrez, le financement du Grand Paris nécessiterait de trouver encore 10 milliards d'euros et pour les trouver, les regards se tournent encore une fois vers l'immobilier, même si à ce stade les augmentations des taxes Grand Paris ne devraient viser que les surfaces de stationnement et les bureaux.

L'ensemble de ces mesures fiscales, passées et à venir, provoquent une insécurité juridique poussant les entreprises à s'installer ailleurs qu'en France, dans des pays européens limitrophes. Certaines zones de France pourraient donc bientôt devenir des friches logistiques, quand on tente en même temps de réhabiliter des friches industrielles.

AFILOG MEMBERS

A Construct
A.26 GL
A.F.I. Solutions
Aéroports de Paris
AEW
Cabinet Adema
Cabinet Angle Droit
Agence FRANC
ALSEI
AMF Q.S.E.
APRC
Archi-Factory
AREP
Argan SA
Artelia Batiment Et Industrie
Arthur Loyd Logistique
Atelier M3
AVISS
AXA REIM France
Barjane
BEG Ingenierie
Bluetek
BNP Paribas Real Estate
Brezillon
BT IMMO Group
BTP Consultants
Bureau Veritas
Caisse des Dépôts et
Consignations
Campenon Bernard Construction
Carrefour Property
CBRE Agency
CBRE Global Investors
CCPJ SASU
CIBEX
CNR
COLAS SA
Colliers International
Concerto Developpement
Cushman & Wakefield
CV-AMO
Dauchez-Payet
Dentressangle Immobilier
Logistique
DHL
DTZ Investors France
Easydis
Engie Axima
EOL
ETYO
Eurovia Management
Cabinet DS Avocats
FedEx
FM Logistic
Cabinet Fairway
Cabinet Franklin
Gazeley
Generali Logistique
GICRAM
GIRUS GE
Goodman France
GrDF
Green Yellow
Groupe APAVE
Groupe Panhard
GSE
HTC
HTLS
IDEC
IMMASSET
Immo Mousquetaires

IMMOSTEF - SA
JAJL Conseil
JBD Expertise
JMG Partners
Jones Lang Lasalle
JPS
Kingspan Insulated Panels
Klesia
KSI
Logicor
Lyon Parc Auto
Medinger

Métropole de Lyon
Metropole du Grand Paris
Montea
MW Architecture
Nature & Découverte
Nexity Conseil et Transaction
Nexity Immobilier D'entreprise
PILM
Pitch Promotion
PointPark Properties France SAS
Ports de Paris
Poste Immo

PRD
Prologis
Proudreed
Qualiconsult
Quartus Logistique
Renault SAS
Rockspring
Savoie
SD Environnement
SeD
SEGRO France
SEMMARIS

SNCF Logistics
Socotec Construction
Sogaris
Soprema
Sorovim
Star's Service
Stokomani
Top Management
Virtuo
Yxime



5 rue de Castiglione 75001 Paris
(+33) 1 53 45 27 21

www.afilog.org