

Modèles économiques de l'immobilier de la logistique urbaine

Mémoire de recherche de Master 2 réalisé par Loïck Ulliac, septembre 2021, sous la direction de Matthieu Schorung et Heleen Buldeo Rai (Chaire Logistics City)

Objet d'étude

Ce mémoire a pour objet de recherche les modèles économiques de l'immobilier de la logistique urbaine. Le marché de l'immobilier logistique urbain est d'abord un objet économique mais cette recherche le traite comme un objet géographique à part entière pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la pluralité et la diversité des acteurs concernés nécessitent une mise en perspective et une vue globale de l'état général du marché. Deuxièmement, les données économiques sont des éléments particulièrement sensibles à recueillir. Ce marché étant soumis à une rude concurrence, les différents acteurs sont beaucoup plus enclins à décrire leur manière de fonctionner de manière très générale sans donner de chiffres précis. À titre d'exemple, il est plus aisé de recueillir la localisation d'une plateforme logistique et un descriptif de son mode de fonctionnement plutôt qu'une synthèse complète – voire même partielle – de son modèle économique (seuils de rentabilité, niveaux d'activité, flux entrants et sortants, etc.).

Problématique

Cette recherche, qui s'intéresse aux modèles économiques de l'immobilier de la logistique urbaine, souhaite apporter des éléments de réponse à deux questionnements principaux. Le premier porte sur **le rôle des différents acteurs qui composent ce marché**. Comment les acteurs traditionnels s'adaptent-ils face à la concurrence des nouveaux entrants, identifiés par les sociétés spécialisées dans le conseil en immobilier d'entreprise et dans la gestion d'investissements immobiliers ? Le second porte sur **les stratégies d'investissement de l'ensemble des acteurs de ce marché**. Quels sont les éléments de stabilisation ou de vulnérabilité de ces modèles économiques ?

Plan du mémoire

Après avoir introduit dans un premier temps notre sujet, nous présenterons notre démarche méthodologique afin de réaliser ce mémoire. Nous réaliserons, ensuite, **un état des lieux de l'immobilier logistique** dans l'objectif de cerner aux mieux l'ensemble des éléments qui structurent ce marché avant de nous intéresser **spécifiquement à l'immobilier logistique urbain**. Le chapitre suivant sera consacré au rôle des différents acteurs de l'immobilier logistique urbain ainsi que leurs spécificités à travers **des études de cas précises**. Dans le dernier chapitre, nous nous focaliserons sur **l'arrivée récente de nouveaux entrants sur le marché de l'immobilier logistique urbain et des modèles émergents**, en nous questionnant sur les perspectives d'avenir du marché.

Méthodologie

La **littérature scientifique, la littérature professionnelle et les rapports d'études** constituent les principaux matériaux de recherche. Les travaux précédemment réalisés par des

chercheurs sur la thématique de l'immobilier logistique urbain permettent de réaliser un cadrage précis concernant les différentes évolutions de ce marché.

Les **entretiens semi-directifs** constituent la principale source d'information de première main de ce mémoire. L'objectif est de guider le discours des acteurs rencontrés sans les contraindre dans leurs réponses. Au total, 8 entretiens ont été menés de mai à juillet 2021. Ces entretiens ont été complétés par un **travail de terrain**, avec dans un premier temps la visite d'un futur entrepôt Poste Immo et d'une agence urbaine Chronopost dans le 15^e arrondissement de Paris. Par la suite, une visite d'un entrepôt urbain exploité par un prestataire logistique a été réalisée à proximité de Lyon.

Principaux résultats

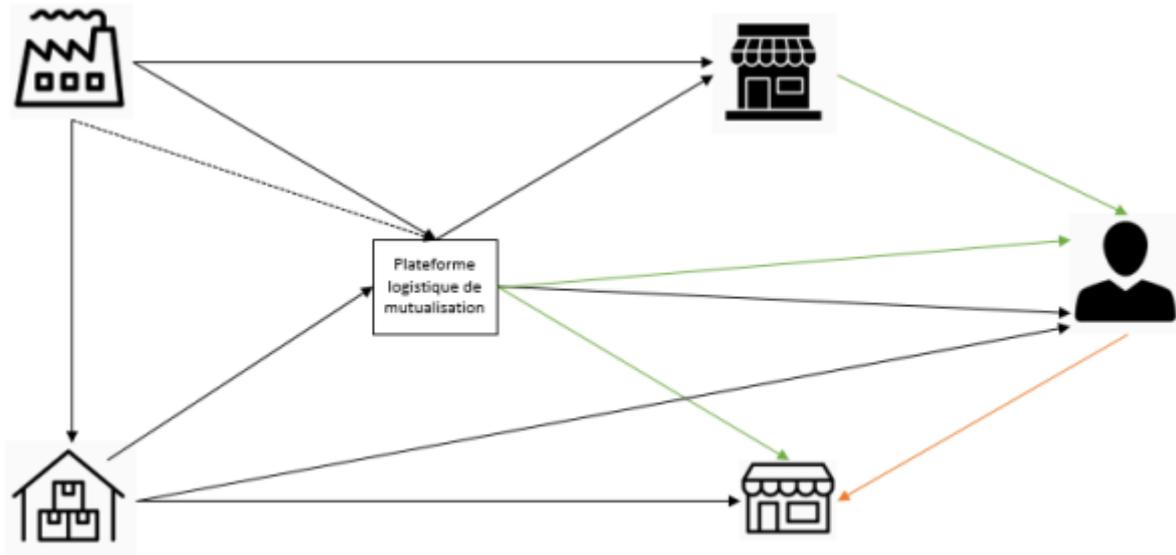
Nos résultats tendent à démontrer **une certaine logique spéculative sur un marché émergent en pleine croissance** avec la présence d'investisseurs ayant pour but de diversifier leur portefeuille d'activité. Par conséquent, le foncier est de plus en plus rare et de plus en plus coûteux.

En parallèle de ces résultats, nous constatons également qu'une grande majorité des acteurs de la messagerie express ne sont pas propriétaires des entrepôts urbains qu'ils utilisent afin de limiter les risques économiques en matière d'investissement. En effet, ces derniers préfèrent recourir à des baux 3/6/9 classiques.

La mutualisation des entrepôts entre les différents utilisateurs apparaît aujourd'hui comme l'une des principales réponses afin de limiter les externalités liées à la logistique urbaine (pollution, congestion etc.). La littérature scientifique fait état de plusieurs difficultés entre les acteurs en matière de coordination. Bien que notre étude ne permette pas de déterminer si la mutualisation est aujourd'hui une pratique minoritaire ou non, l'intervention de la puissance publique peut inciter le recours à ce type d'initiative.

Pour finir, nous assistons aujourd'hui à **un mouvement de bascule** de l'immobilier logistique avec **des coûts en matière de livraison qui prédominent face aux coûts de l'immobilier logistique urbain**. La livraison s'oriente sur des objectifs de courtes temporalités, à l'inverse de l'immobilier logistique urbain.

Synthèse des différents modèles d'immobilier logistique urbain.



Légende



Usine



Entrepôt



Plateforme logistique de mutualisation



Commerce



Client (particulier)



Dark stores



Livraison diesel



Livraison « douce »



Déplacement du client (particulier) vers un point relais



Livraison ferroviaire

Auteur : Loïck Ulliac