

Horizon-éco

L'économie du Nord-Pas de Calais

LES ENTREPÔTS

dans le Nord-Pas de Calais

Les implantations logistiques et de stockage décollent véritablement en France à partir des années 80. Cette croissance est fortement liée au développement des grandes entreprises généralement de la grande distribution, engendrant alors un accroissement des flux. Entre 1980 et 2009, près de 110 millions de m² d'entrepôts de stockage, à usage non agricole, ont été mis en chantier dont environ 67 % d'une surface inférieure à 5.000 m².

Le choix en matière d'implantation de stockage résulte de plusieurs types d'arbitrages : un arbitrage entre la proximité du bassin de vie à desservir (clients) et la proximité des producteurs, entre l'accessibilité aux infrastructures et le prix du foncier.

Le Nord - Pas de Calais forme un bassin de vie de 4 millions de personnes et est situé à proximité des plus importants bassins de vie européens (le Sud Est de l'Angleterre, le Bassin parisien, Bruxelles, la Randstad néerlandaise, la Ruhr). Cette région présente une situation géographique privilégiée, au cœur d'un marché de plus de 100 millions de clients potentiels (à moins de 300 kilomètres).

Les nombreuses plateformes logistiques à proximité des axes de transports (550 km d'autoroutes, 1552 km de voies ferrées), la qualité des services associés (44 700 emplois au sein des activités de transport et de logistique dans la région), ainsi qu'un faible coût foncier ont permis le développement d'importants centres de stockage.

Par ailleurs, la livraison du canal Seine-Nord Europe, prévue pour la deuxième partie de la décennie, qui permettra de relier la Seine au réseau navigable du Nord de la France et de l'Europe, renforcera encore l'attractivité logistique de la région.

Cette étude, réalisée dans le cadre de la Semaine Internationale du Transport et de la Logistique (SITL), présente les principaux chiffres (prix du foncier, surfaces disponibles et zones de stockage) et informations (qualité des services et des infrastructures de transport) justifiant la pertinence d'une localisation des surfaces de stockage en région Nord - Pas de Calais.





Principaux chiffres clés du transport & logistique en Nord-Pas de Calais

- 550 km d'autoroutes
- 1 552 km de voies ferrées
- 145 km de littoral au bord du détroit le plus fréquenté du monde
- 3 grands ports maritimes
- 576 km de canaux fret
- 20 ports fluviaux au trafic de plus de 100 000 tonnes
- 1 aéroport international de près de 500 ha
- 3 150 établissements et 44 750 emplois

/ LE NORD-PAS DE CALAIS, RÉGION STRATÉGIQUE DES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES.

A l'échelle européenne, les implantations logistiques se situent principalement au niveau des grandes métropoles. Les choix d'implantations sont étroitement liés aux fortes densités démographiques (bassin de consommation) et/ou aux activités industrielles liées à un bassin d'emploi important.

En France, plus de 17 millions de m² d'entrepôts ont fait l'objet de demandes de permis de construire au cours des trois dernières années, dont 8,8% dans le Nord-Pas de Calais.

/ SURFACE TOTALE DE PERMIS DE CONSTRUIRE DÉLIVRÉS D'ENTREPÔTS LOGISTIQUES			
	2007	2008	2009
NORD PAS DE CALAIS	340,5	634,6	528,9
FRANCE	4103,5	6799,7	6260,9
%	8,2	9,3	8,4

Unité : millier de m² - Source : SITADEL, 2010

Nota : la réforme du droit des sols, entrée en vigueur le 1er octobre 2007, a profondément modifié le contenu des formulaires relatifs aux actes d'urbanisme. Une nouvelle base de données STADEL a été mise en place. Les méthodes de comptage entre 2007 et 2008 ont été modifiées, pouvant en partie expliquer l'évolution importante des permis de construire délivrés observée entre ces deux années.

Proche de 7 % au début des années 2000, le Nord - Pas de Calais se trouve actuellement à près de 9 % des projets d'entrepôts nationaux et s'affirme comme la troisième région française en matière de stockage (derrière l'Île de France et Rhône Alpes).

La part des surfaces de stockage en projet (8,8%) est supérieure à la proportion que présente cette région d'un point de vue démographique (6,5% de la population française) et économique (5,2% du PIB national). Ce constat semble être justifié par :

- la situation géographique privilégiée du Nord-Pas de Calais (situation de hub), à proximité des principaux bassins de vie européens et la nature frontalière de la région. Les entrepôts ne servent pas uniquement au stockage de marchandises pour les usagers de cette région, mais pour un territoire plus vaste.
- la présence sur ce territoire d'une forte densité d'équipements commerciaux (nécessitant des grandes surfaces d'entrepôts) et ce depuis longtemps. Le Nord - Pas de Calais présente un réseau très dense de centres commerciaux dont les zones de chalandise dépassent pour plusieurs de ces équipements, très largement le territoire régional (Noyelles-Godault, Cité Europe, etc.).

/ Les grands nœuds de transport, lieux privilégiés de la logistique

Entre 2007 et 2009, la majeure partie des permis de construire délivrés l'a été sur les zones d'emploi situées à proximité de la plate-forme multimodale de Dourges au croisement des autoroutes A1 et A21 : Lille (335.000 m²), Douai (320.000 m²), Lens (220.000 m²).

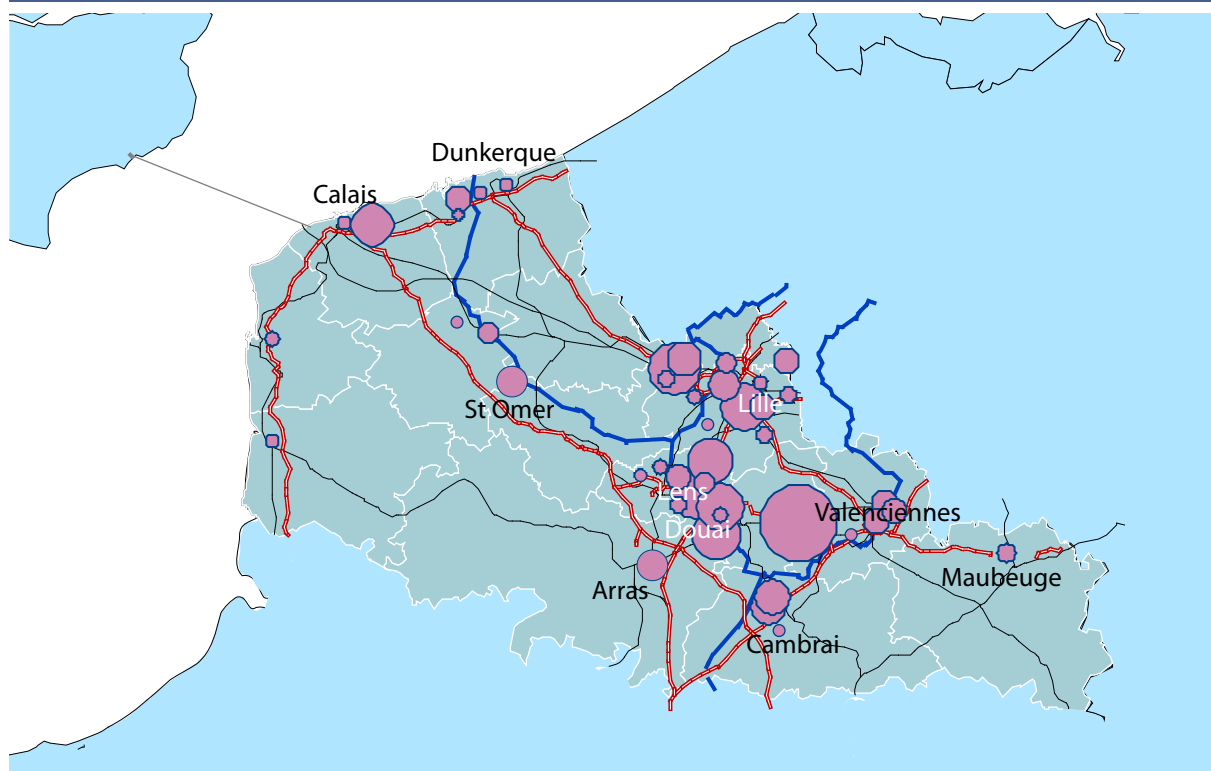
Ces différents territoires représentent près de 60 % des surfaces de stockage totales autorisées de la région.

Ce lieu d'intersection entre les différentes infrastructures de transport (train, autoroutier, fluvial) apparaît comme le territoire central en matière de logistique dans la région Nord Pas de Calais. L'arrondissement de Lens compte déjà 3,4 fois plus de m² construits pour une superficie 7 fois moindre que l'arrondissement d'Arras. Au regard des permis de construire déposés et autorisés, cette concentration devrait se renforcer dans les années à venir.

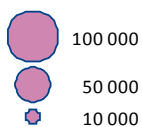
Viennent ensuite plusieurs pôles importants tous situés à proximité des principales infrastructures de transport :

- Artois avec 125 000 m² (autoroute A1)
- Cambrai - 100 000 m², Valenciennes - 85 000m² (autoroutes et ports fluviaux)
- Calais - 70 000m², Dunkerque - 60 000 m² (autoroutes et ports maritimes)
- St Omer - 60 000 m² (autoroute A25)

/ SURFACE DES PERMIS DE CONSTRUIRE AUTORISÉS ENTRE 2007 & 2009 PAR COMMUNE



Surface totale par commune



— Autoroute
— Voies de chemin de fer
— Canal à grand gabarit

Source données : SITADEL, 2010
Réalisation : CRCI Nord-Pas de Calais
Nota : seules les surfaces supérieures à 5000 m² sont représentées sur cette carte

/ PLUS DE 500 000 m² D'ENTREPÔTS DE + DE 5000 m² IMMÉDIATEMENT DISPONIBLES

Nota méthodologique: les données relatives aux entrepôts immédiatement disponibles et en projet, sont la résultante du croisement de différentes informations fournies par plusieurs CCI locales et les principaux promoteurs et commercialisateurs d'entrepôts (Tostain Laffineur, CBRE, Real Estate, Webimmo, Entrepôts on Line, etc.). Au regard de l'évolution rapide de ce marché, il est donc possible que certains des entrepôts identifiés comme étant en projet sont en réalité à pourvoir immédiatement. Par ailleurs, les entrepôts en projet portés par un chargeur en compte propre n'intègrent pas ces données (pas de commercialisation)¹.

L'offre immédiate d'entrepôts de plus de 500 m² est de l'ordre de 500.000 m². Les entrepôts de plus de 10.000 m² regroupent plus de la moitié des surfaces proposées soit plus de 250.000 m².

Les surfaces cumulées des entrepôts de classe A² représentent près de 200.000 m². La très grande majorité d'entre eux ont une taille supérieure à 10.000 m², et ont été construits après 2007.

Les structures disponibles d'entrepôts de type classe A et d'une taille supérieure à 10.000 m² sont principalement situées :

- au sein de l'agglomération lilloise (les zones logistiques de Lesquin, de Seclin et d'Houplines disposent de plusieurs entrepôts disponibles ayant des surfaces comprises entre 10.000 et 50.000 m²),
- à proximité de la plateforme multimodale de Delta 3, aux croisements des autoroutes A1 et A21 (plusieurs entrepôts de 20.000 m² à Dourges et à Libercourt),
- à proximité des principaux ports maritimes et fluviaux (plusieurs entrepôts disponibles de plus de 10.000 m² à Gravelines, Dunkerque et Hordain).

Ces entrepôts sont généralement localisés au sein de zones logistiques disposant d'importantes réserves foncières (permettant à moyen terme l'installation éventuelle de nouvelles surfaces de stockage).

/ Plus d'un million de m² d'entrepôts actuellement en projet

A court - moyen terme (2010 - 2011), l'offre identifiée est proche de 1 million de m². La majeure partie de ces programmes concerne des ensembles d'entrepôts dont la surface totale est supérieure à 50 000 m², pour des « projets en gris » livrables dans les 8 mois après accord.

Les opérations les plus importantes (critère de surface totale) sont situées au croisement de l'A21 et de l'A1 : l'opération « Cœur Europe » de 250.000 m² à Somain (Douaisis), 150.000 m² à Lauwin Planque (Douaisis), 100.000 m² à Dechy (Douaisis), 100.000 m² à Vendin-le-Vieil (Lens), et 80.000 m² à Hénin Beaumont.

Il est également prévu un doublement des surfaces de stockage sur le site de Delta3, soit 300 000m² supplémentaires.

Certaines zones d'activité, telles qu'Actipark (à proximité de l'autoroute A1 et de l'A26), dans l'Arrageois, disposent également de réserves foncières importantes viabilisées (près de 150 ha disponibles pour cet exemple) pouvant permettre la création de vastes surfaces d'entrepôts.

1-Les chargeurs (industriel ou distributeur) peuvent effectuer leurs opérations logistiques en interne (pour compte propre), ou faire appel à un prestataire extérieur (pour compte d'autrui). Lorsque le chargeur lance un appel d'offre pour externaliser sa logistique, les prestataires examinent les entrepôts disponibles dans un délai de 6 mois environ. Pour répondre à ce type de délai, les promoteurs doivent avoir instruit le projet d'entrepôt (acquisition du foncier, études préparatoires, définition du projet, obtention du permis de construire) pour permettre au chantier de débiter. Ce cas correspond à une construction « en gris ». Des entrepôts sont également construits « en blanc », c'est-à-dire qu'ils ne sont pas loués ou vendus à l'avance.

Les promoteurs sont souvent mandatés par des investisseurs, qui y voient une rentabilité intéressante, située souvent entre 5 et 10 %. Une fois les projets définis, les promoteurs font appel à des commercialisateurs, qui font l'intermédiaire entre l'offre et la demande des entrepôts logistiques. Les aménageurs, qui sont souvent des établissements publics (collectivités locales ou Chambres de commerce et d'industrie), identifient les terrains propices avec les communes, les viabilisent afin de les proposer aux promoteurs. Ils travaillent dans une logique de développement économique. (Source : SETRA 2009 - Les bâtiments logistiques, fonctions et impacts sur les territoires MEEDDM)

2-Entrepôts de classe A : hauteur supérieure à 8 mètres, aire de manœuvre d'une profondeur supérieure à 27 mètres, bâtiments isolés, chauffés, sprinklés et résistance au sol est d'au moins 5 tonnes par m².

A long terme, de nouveaux sites logistiques de grande envergure (par exemple la plate-forme de Marquion à l'intersection de l'autoroute A1 et du canal Seine Nord Europe) proposeront une offre d'entrepôts très importante. Lille Métropole Communauté Urbaine souhaite également aménager 1000 ha de foncier supplémentaires à vocation économique dans les 10 ans à venir (des parcs d'activités de grande taille, des zones d'intérêt local, de plus petite taille, la requalification de friches industrielles, etc.).

Enfin, le projet stratégique de développement du Grand Port Maritime de Dunkerque prévoit le triplement de son offre d'entrepôts de stockage, soit à l'horizon 2013 passer d'une surface de 100 000 à 300 000 m².

Delta3 (Douges-Hénin-Carvin)

Delta 3 est une plateforme logistique regroupant un terminal de transport combiné rail – route – voie d'eau, des bâtiments logistiques dernière génération et un centre de services. A 22 km de Lille, 97 km de Dunkerque, 115 km du Tunnel sous la Manche et 199 km de Paris, Delta 3 est à l'intersection du corridor européen conduisant du Royaume-Uni vers l'Est de l'Europe et de celui menant des ports maritimes de l'Europe Nord Ouest à l'Europe du Sud. Ce site de 300 hectares au sud de la métropole lilloise accueille une zone d'entrepôts en cours de construction d'une surface totale de 330 000 m². Le périmètre de cette zone logistique a récemment été agrandi et devrait permettre un doublement à moyen terme des surfaces de stockage.

Cœur Europe (Somain – Douaisis)

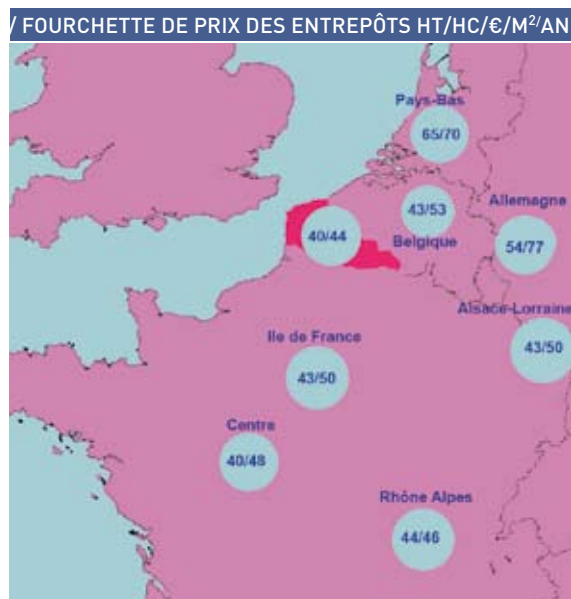
« Cœur Europe » est une zone logistique de 66 hectares directement connectée à l'autoroute A21 et à proximité de l'A1, l'A2, l'A23 et l'A26. Elle présente une gare de triage limitrophe à la plate-forme. Ce projet porté par l'investisseur SAS Ostrevent Développement, et aménagé par la Communauté de communes Cœur d'Ostrevent peut accueillir plus de 250 000 m² de surfaces d'entrepôts de stockages dont 123 000 m² directement reliées aux voies ferrées. Chacun des 7 lots proposés offre des surfaces de stockage comprises entre 25 000 et 55 000 m². Ce projet est actuellement dans l'attente d'un premier chargeur.

La plateforme de Marquion (Cambrésis)

La plateforme de Marquion est la plus vaste des quatre zones portuaires programmées le long du Canal Seine-Nord entre le Nord et l'Oise. Elle concerne, à l'horizon 2015, une superficie de 156 hectares.

Dédié en priorité aux activités de logistique et à l'agroalimentaire, le site de Marquion devrait comporter un kilomètre de quai, un terminal pour conteneurs, deux parcs d'activités industrielles, une zone de services (restaurants, commerces, services aux transporteurs...).

/ Une offre d'entrepôts aux prix très compétitifs



Les loyers des locaux varient de 40 à 44 € HT HC /m²/an. La valeur locative des entrepôts est un des atouts majeurs de la région face aux autres grandes régions logistiques françaises comme l'Ile-de-France (43-50 €) ou le couloir rhodanien (44-46 €).

Ces coûts apparaissent d'autant plus faibles au regard de ceux observés en Europe comme en Belgique (43/53 €), en Allemagne (54/77 €) et aux Pays Bas (65/70 €).

Source : CB Richard Elis, la logistique et les locaux d'activités en France, 2009

/ UNE PRÉSENCE FORTE DES ACTIVITÉS DE GRANDE DISTRIBUTION

Les récentes transactions immobilières en matière d'entrepôts en Nord-Pas de Calais montrent le renforcement d'une des spécificités du secteur logistique de cette région : l'importance des entreprises de grande distribution dans la part des surfaces de stockage.

En effet, depuis plusieurs années de nombreuses enseignes de grandes distributions ont choisi d'installer dans le Nord-Pas de Calais d'importants entrepôts logistiques (Delta 3 accueille par exemple la Fnac et Leroy Merlin). Parmi les plus importantes transactions immobilières effectuées ces dernières années dans ce domaine, on trouve KIABI (66.000 m² à Lauwin-Planque), DECATHLON (51.000 m² à Delta 3), ID LOGISTIC pour l'enseigne ALINEA (Brebrières), LIDL (Cambrésis), WILMOT RUCAR pour la chaîne de magasin L'INCROYABLE (18.000 m² à Denain).

Plusieurs de ces entrepôts (KIABI, DECATHLON) desservent un territoire allant bien au-delà de la région Nord-Pas de Calais (France, Benelux, etc.).

Certaines entreprises comme la société LENZE ont récemment implanté leurs centres logistiques pour l'Europe de l'Ouest et du Sud dans la région (à Ruitz, près de Béthune). Les entrepôts desservant une partie, voire l'ensemble de l'Europe, sont cependant et encore trop peu nombreux en regard de la situation géographique privilégiée du Nord-Pas de Calais.

Nota : ces informations proviennent de l'étude DREAL, enjeux 2009 pour l'industrie du Nord-Pas de Calais

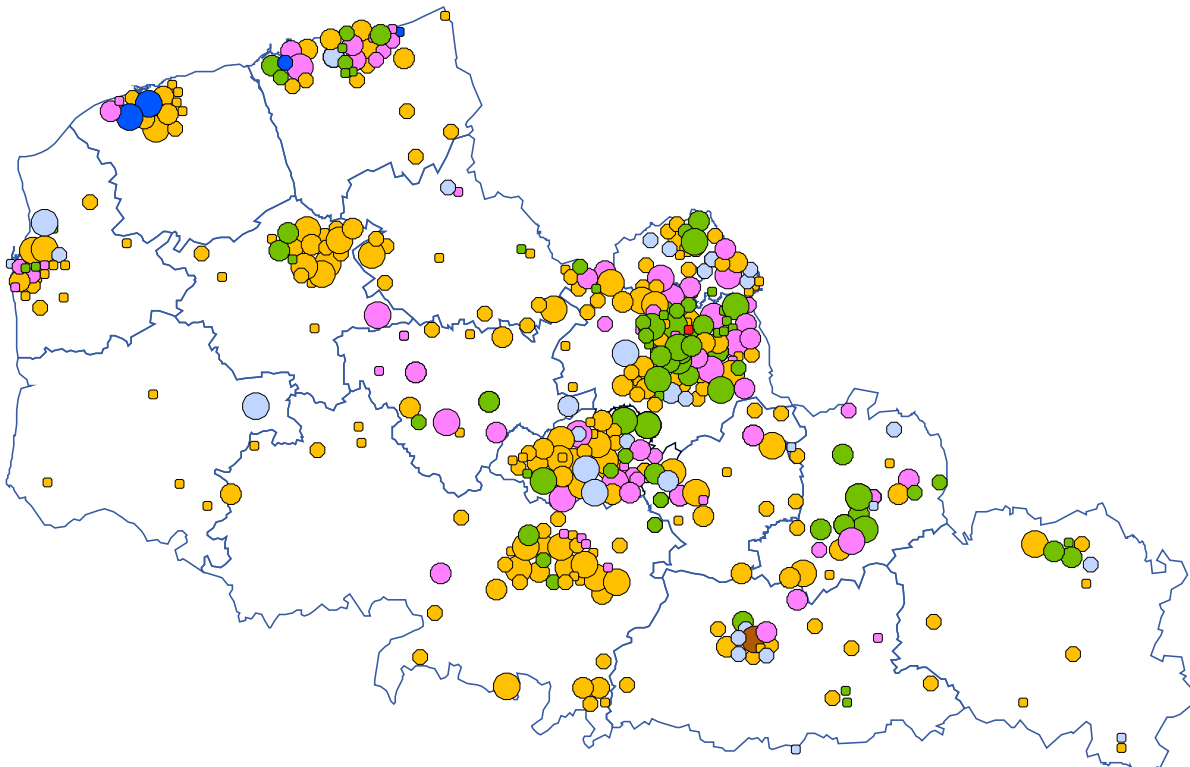
/ UNE OFFRE DIVERSIFIÉE DE SERVICES TRANSPORT ET LOGISTIQUE

La région Nord-Pas de Calais est riche de services aux entreprises dans les domaines du transport et de la logistique pour le compte d'autrui. Ces établissements regroupent des activités logistiques spécialisées (entreposage, manutention, conditionnement à façon) auxquelles s'ajoutent d'autres activités diversifiées comme la messagerie, le transport routier et les activités d'organisation de transport.

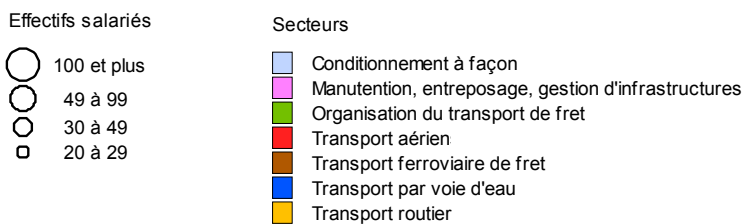
Le Nord Pas de Calais compte 3.150 établissements dans ce domaine (74 % en transport et 26 % en logistique). Le transport routier est le principal réservoir des établissements de transport en Nord - Pas-de-Calais (99 %).

Dans la logistique, 45 % des établissements ont des activités de manutention, entreposage et de gestion d'infrastructures (dont les 2/3 d'établissements d'entreposage non frigorifique) ; 43 % sont spécialisés dans l'organisation du transport de fret et 11 % dans le conditionnement à façon.

/ LES ÉTABLISSEMENTS DU TRANSPORT & DE LA LOGISTIQUE DE 20 SALARIÉS ET PLUS PAR ZONE D'EMPLOI



Source : fichier des CCI - janvier 2009



La carte ci-dessus représente les établissements de 20 salariés et plus. Les établissements de moins de 20 salariés étant trop nombreux, ils ne permettent pas de réaliser une carte lisible. Les très petits établissements de transport routier sont répartis sur l'ensemble du territoire. Toutefois, la carte est bien représentative du tissu d'entreprises du secteur, quels que soient les effectifs salariés.

Les concentrations d'entrepôts à proximité des plates-formes multimodales (CRT de Lille-Lesquin, port de Dunkerque, Delta 3) de la région ont permis le développement de pôles de stockage sur lesquelles s'est mise en place une offre de services logistiques dédiées.

Par exemple : La zone de logistique Delta 3, localisée au croisement de l'A1 et de l'A21, en plus d'offrir des services de transports exceptionnels (connexion au réseau ferroviaire autoroutier et fluvial européen) dispose d'entrepôts permettant le stockage sous douane des marchandises⁴, le stockage de marchandises « dangereuses », le stockage de marchandises sous température dirigée.

Ces zones sont situées généralement au sein des grandes agglomérations (métropole lilloise, Lens-Hénin, Arras) et le long des principaux axes routiers et autoroutiers (notamment A1, intersection A1/A21, A2 Cambrai-Valenciennes).

⁴ - Stockage sous douane : zone qui regroupe le stockage en entrepôt, le stockage en magasin et aire de dépôt temporaire (MADT) ou magasin et une aire d'exportation

/ LE NORD-PAS DE CALAIS, UN HYPER CENTRE EUROPÉEN

La situation géographique du Nord-Pas de Calais, à la croisée des axes ferroviaires et routiers nord/sud et est/ouest Européen et à proximité de 100 millions de consommateurs, offre à ce territoire un potentiel important de développement des activités de logistiques et de transport. La mise en activité prochaine du canal Seine - Nord Europe qui permettra de relier par voie navigable les grands ports du nord ouest de l'Europe (Anvers, Rotterdam) au bassin parisien, ne fera qu'accroître les opportunités logistiques de cette région.

Pourtant et malgré cette qualité de hub⁵ européen que présente le Nord-Pas de Calais, les implantations d'entrepôts d'importance européenne restent encore peu nombreuses. Les disponibilités foncières et les nombreux projets d'entrepôts développés depuis plusieurs années et à venir, ne sont pas les seules conditions nécessaires pour attirer de nouvelles implantations de stockage.

Cette région doit en effet, relever de nombreux défis incombant à cette situation géographique et à l'absence depuis plusieurs décennies de politiques de transports multimodaux ambitieuses : en premier lieu la saturation des axes autoroutiers à l'entrée des différentes agglomérations de la région et l'absence de solutions alternatives ambitieuses permettant de desservir les sites congestionnés, tant pour les personnes que les marchandises.

Par ailleurs, le nouveau cadre législatif faisant suite au Grenelle de l'environnement nous oblige à concevoir différemment les services de transports et à ne pas uniquement se focaliser, comme ce fut le cas pendant des décennies, sur le mode autoroutier.

Il est donc urgent de s'atteler à la définition et à l'application d'une politique cohérente de mobilité des personnes et des marchandises, alliant de concert le ferroviaire, le fluvial, et l'autoroutier et ne négligeant pas le côté économique. En absence d'une telle stratégie, la région risque de ne pas pouvoir profiter de son avantage géographique, et devenir simplement une zone de transit Nord Sud européen.

5 - Un hub est une zone d'interface privilégiée par sa position spatiale et ses infrastructures de transport

Etude réalisée par Benoît Breux (03 20 63 79 37) et Karine Stachowski (03 20 63 79 41) DRDET - CRCI Nord-Pas de Calais
bbreux@nordpasdecalsais.cci.fr - kstachowski@nordpasdecalsais.cci.fr
Retrouvez cette étude sur : www.nordpasdecalsais.cci.fr

