

Béatrice Guedj,
(PhD, *fellow* Institut Louis
Bachelier) ; Directeur
de la Recherche et de
l'Innovation, Swiss Life
Asset Managers France ;
Senior Advisor, IEIF

Logistique en France : radiographie d'une infrastructure immobilière clé à l'heure du plan *Readiness 2030*

« Offrant un centre pour les échanges commerciaux par voie de terre et par voie de mer, Corinthe s'assura des revenus considérables, qui firent d'elle une cité puissante ».

Thucydide, *La Guerre du Péloponnèse*

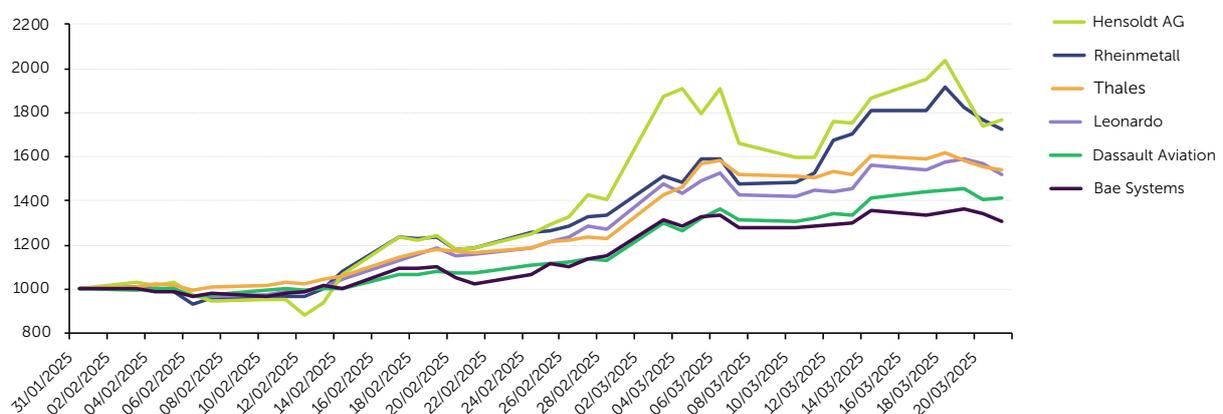
[écrit pendant le conflit entre Athènes et Sparte, soit entre 431 et 404 avant JC]

Depuis la crise sanitaire, les chocs exogènes ont été nombreux, synonymes de ruptures en termes géopolitique, de transition climatique impactant l'ensemble des classes d'actifs, des valeurs mobilières aux actifs réels.

En immobilier commercial, le secteur de la logistique dont les valeurs avaient rebondi en 2021, suite à son activité enregistrée pendant la crise sanitaire, a subi en 2022 un revers sur ses valeurs vénales via l'effet de la hausse des taux d'intérêt sur le taux d'actualisation ; néanmoins, une hausse des valeurs vénales s'est matérialisée dès la fin 2023 pour les actifs *prime*. Cette hausse des valeurs vénales, tant sur le marché des foncières cotées que de l'immobilier non coté, reflète les anticipations des investisseurs à moyen et long terme sur le potentiel de la filière logistique, en lien avec la géo-fragmentation des échanges commerciaux.

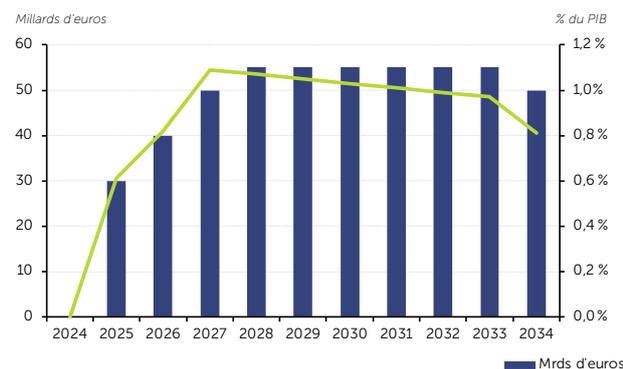
Si le Plan *ReArm* Europe rebaptisé *Readiness 2030*, explique le rebond des cours boursiers du secteur de la défense (Hensoldt +76,5 % au 24 mars depuis janvier 2025, Rheinmetall +72,7 %, Thales +53,7 %, Leonardo +51,6 %, Dassault Aviation +40,9 %, BAE Systems +30,5 %), ce plan renforce également le rôle stratégique de la filière logistique européenne, infrastructure clé en termes d'optimisation spatiale de la production et de la distribution plurisectorielles.

Marchés financiers - prix (Base 1000 le 31/05/2020)

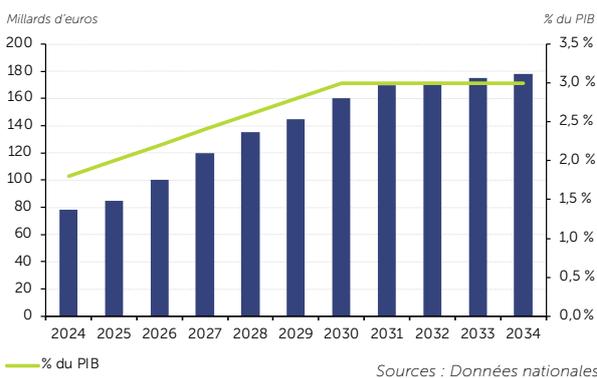


Sources : Données nationales.

Allemagne - Dépenses d'infrastructures additionnelles



Allemagne - Dépenses de défense



Sources : Données nationales.

Nouvelle donne stratégique et attractivité de la France

Certes, la position géographique de la France a toujours été un atout pour le secteur de la logistique, en raison de sa topographie et de la qualité de ses infrastructures autoroutières, aéroportuaires, maritimes de qualité¹. La nécessité d'une plus grande souveraineté européenne en matière d'approvisionnement et de chaînes de production dans des secteurs clés, dont la défense, avec les partenaires économiques tels que l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie, la Belgique et la Suisse placent la France comme le nœud stratégique pour une redistribution « essentielle » des biens, produits et services, sur une partie de la zone euro et de l'Europe.

D'ailleurs, quelques chiffres témoignent de l'accélération de l'activité logistique depuis la crise sanitaire et la guerre en Ukraine : en France, la part du commerce en ligne dans le chiffre d'affaires global du commerce est passé de 9,9 % en 2019 à près de 15 % en 2024. Le chiffre d'affaires du fret lié à cette activité est en hausse de près de 40 % sur l'ensemble de l'année 2024 comparativement à 2020. Le chiffre d'affaires des activités de poste et de

courrier liées au e-commerce est en hausse de près de 50 %, essentiellement en lien avec le B to C, alors que les services de livraison au-delà d'un certain montant sont gratuits pour le consommateur. Quant au chiffre d'affaires des transports et de l'entreposage, la hausse est de 50 % par rapport à 2020, avec un chiffre d'affaires pour la seule activité d'entreposage qui est en hausse de 30 % par rapport à 2020 (+18 % pour le frigorifique contre +32 % pour le non frigorifique tandis que le chiffre d'affaires de la manutention portuaire est en hausse de quasi 30 % et de près de 55 % pour la manutention non portuaire).

Les récents développements liés au paquet fiscal allemand en matière d'infrastructures et de nouveau modèle industriel allemand impacteraient positivement la logistique du B to B en France, en raison des relations inter-firmes, de sous-traitance de capacité, de spécialité, de sous-traitance stratégique et de complémentarité industrielle². A titre d'illustration, en termes de sites dit logistiques de production, le groupe sidérurgique allemand Saarlouis³ a repris en 2021 deux sites, Hayange⁴ et Saint-Saulve, tandis le groupe franco-allemand Automative Cells Company⁵ a inauguré, en 2023, sa gigafactory dans le Pas-de-Calais pour la production

1 La France consacre 1,21 % du PIB par an depuis les 30 dernières années dans la maintenance de ses infrastructures terrestres et aéroportuaires tandis que l'Allemagne n'en consacre que 0,68 % par an. Cette carence explique l'approbation par le Parlement allemand du plan d'infrastructure de 500 Milliards d'euros de la coalition de Friedrich Merz et la levée du frein à l'endettement, le Schuldenbremse. Cette levée de « la règle d'or » permettra également de déployer de nouvelles dépenses dans le secteur de la défense pour atteindre les 3 % du PIB à horizon de 2030.

2 Les investissements croisés entre la France et l'Allemagne sont légions aussi en relation avec les coopérations industrielles en matière d'énergie, d'aérospatiale et d'automobile. Le partage existant de ressources et de technologies explique le dynamisme existant de certains sites logistiques industriels. Il est vraisemblable que « Der Plan » renforcerait cette dynamique franco-allemande de B to B dans une logique d'économie d'échelle et de compétitivité. En 2022, selon Destatis, l'institut national de statistiques allemand, l'Allemagne était le troisième investisseur en France avec un stock de près de 101 milliards d'euros. Six groupes allemands sont recensés parmi les 25 principaux groupes étrangers implantés en France : Allianz, Heidelberg Cement, Mercedes-Benz-Group, SAP, Sartorius et Volkswagen AG.

3 Pionnier dans la transformation des rails usagers en rail vert. Premier fournisseur européen à s'être affranchi des procédés de production traditionnels.

4 Site lorrain de 132 ans.

5 Coentreprise française créée en 2020 par Stellantis (Groupe PSA, à l'époque) et Total, qui devient un consortium franco-allemand quand Mercedes-Benz en devient partenaire en 2021.

France - Indice de chiffre d'affaires (Base 100 en 2021)



Sources : Données nationales.

de batteries ion lithium liquide. Les Allemands Merck, fabricant pharmaceutique, et Hager, spécialiste des installations électriques, poursuivent leurs investissements sur leurs sites de production de Molsheim et Obernai dans le Bas-Rhin, alors que la nouvelle usine d'Eure-et-Loire produisant le robot ménager Thermomix du groupe d'électroménager allemand Vorwerk est opérationnelle depuis 2024. Enfin, l'équipementier automobile Schaeffler s'est allié à l'entreprise française Symbio pour produire, dans le Bas-Rhin, depuis 2024, des plaques bipolaires pour piles à combustible. Ces sites de production industrielle sont abrités par des bâtiments mixtes à forte génération de revenus pour les investisseurs.

Socle de l'armature logistique dans une logique de territoires

L'accélération de la demande a été satisfaite par la qualité de l'offre logistique en France : les 3 700 plateformes logistiques de plus de 10 000 m², pour une surface totale de 90 millions de m², sont un atout d'autant que leur distribution est équilibrée entre les différents noeuds établis (18 % en Ile-de-France, 17 % en Hauts-de-France, 13 % en Auvergne-Rhône-Alpes, 11 % dans le Grand-Est), autour de Paris, Lille, Lyon et Marseille et le reste des territoires (5 % en moyenne pour les autres régions françaises). Au-delà de la répartition géographique, et tacitement de l'aménagement du territoire, la distribution sectorielle de la filière témoigne aussi de la polyvalence fonctionnelle française des plateformes et de leur compétitivité sur l'ensemble du territoire, un autre atout : selon les données de France Logistique, 32 % sont associées

au commerce, 20 % à l'industrie, 25 % aux transports et 14 % à l'entreposage (9 % pour d'autres usages). En termes de transport de marchandises, les plateformes logistiques consacrent 30 % de l'activité aux biens manufacturés, 27 % à l'alimentaire, 15 % pour les matériaux de construction et 28 % pour d'autres produits manufacturés-industriels. En vertu des nouvelles orientations de politique industrielle en Europe, la demande pour les plateformes et les entrepôts s'intensifierait dans un contexte de Zéro Artificialisation Nette⁶, associant de facto plus de performances en termes de revenus et de plus-value potentielle.

Du capital humain à l'intelligence artificielle pour une filière responsable

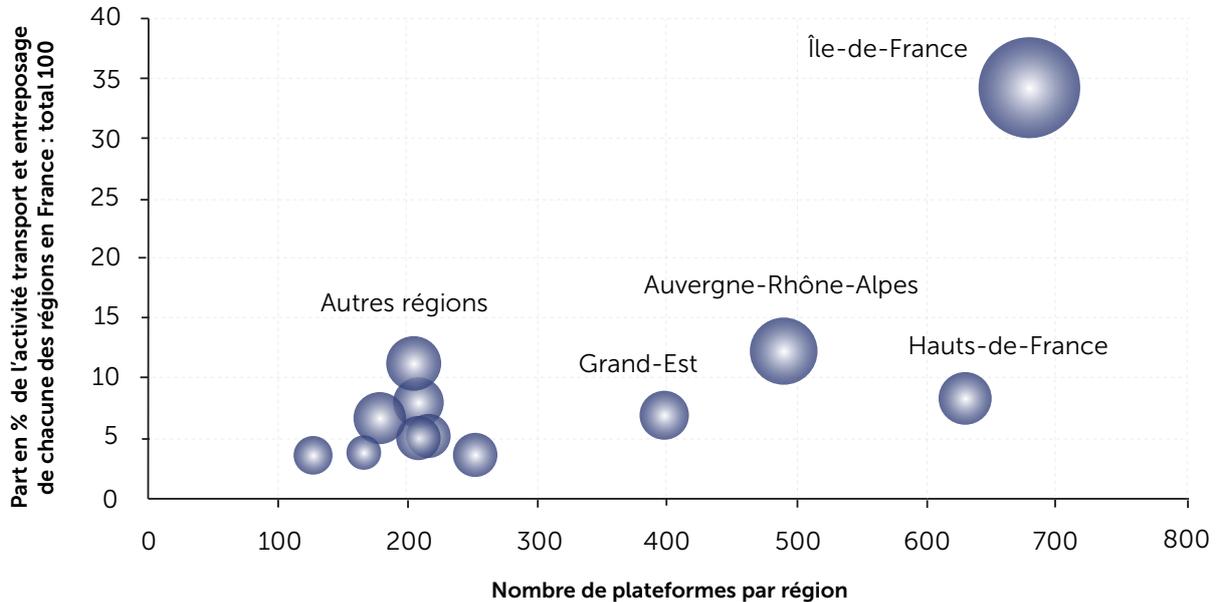
Si officiellement, selon les données de France Logistique, 10 % des emplois sont associés au secteur *stricto sensu* de la logistique, une analyse des différentes branches suggère une contribution de la filière logistique, transversale à de nombreux secteurs, plus globale, a minima, selon nos calculs, entre 18 % et 22 % du PIB en moyenne entre 2000 et 2023. Le secteur associe une nomenclature de 25 métiers : des ingénieurs (de 1 % à 2,2 % selon les régions), conducteurs-livreurs (de 25 % à 30 % pour les conducteurs contre 15 % à 21 % pour les livreurs coursiers) aux magasiniers qualifiés (de 12 % à 15 % selon les régions). La sophistication des plateformes, de la *supply chain* et la maximisation de la productivité expliquent la croissance dans le recrutement de profils issus du monde de l'ingénierie, de la robotique industrielle⁷, de la digitalisation ou de l'intelligence artificielle. Les acteurs se doivent

⁶ La loi Climat et résilience de 2021 pose l'objectif de Zéro artificialisation nette à horizon de 2050. Cela n'implique pas nécessairement l'arrêt total de l'artificialisation de nouveaux espaces : celle-ci sera conditionnée à une renaturation à proportion égale d'espaces artificialisés.

⁷ Les logisticiens, les prestataires 3PL, les grands groupes de distribution (Decathlon, Uniqlo...) voire les acteurs du e-commerce utilisent des solutions robotiques telles que développées par Exotec, pionnier dans le domaine depuis 2015.

France - Répartition de l'activité Transport et Entreposage

La taille des bulles représente la contribution en % de chacune des régions dans le PIB français



Sources : Données nationales.

en effet de déployer des solutions de pilotage, de monitoring, de suivi des risques dans un contexte de transition climatique et de développement durable. Dans ces domaines, la R&D française sait tirer son épingle du jeu, et les applications industrielles responsables (notamment sur le E de l'ESG) sont nombreuses : par conséquent, il faut cultiver le vivier de nos talents, comme Voltaire nous dit qu'« il faut cultiver notre jardin » en leur offrant les opportunités et le champs de l'interdisciplinarité.

Rétrospectivement, le rapport « France Logistique 2025 », publié en 2016 et codirigé par les ministères de l'économie (industrie et du numérique), de l'environnement (et du climat), et des transports avait bien compris comment les infrastructures du secteur et leur répartition territoriale pourraient être des facteurs clés en termes de croissance et de transition énergétique. Si en 2016, la terminologie consacrée était celle de la croissance verte, depuis 2022, les enjeux de souveraineté, de ruptures technologiques, dont le rôle de l'intelligence

artificielle dans de nombreux secteurs d'activités logistiques, font comprendre le rôle majeur de la filière dans le cadre de la « réindustrialisation », à l'« hyper-industrialisation » pour une croissance durable⁸. A cette logistique de production, la logistique du dernier kilomètre, la logistique urbaine, de stationnement ou de circulation sont elles aussi nécessaires pour construire « la ville sur la ville », dans une approche fonctionnelle d'une ville plus durable, soit une potentielle diversification de sous-jacents pour les investisseurs.

Les derniers développements, soit l'urgence déclarée d'une souveraineté en matière de défense européenne, le vote du plan fiscal allemand et les projets d'infrastructures, auront des effets directs et positifs sur les performances de la filière logistique française, et via différents sous-jacents, des valeurs mobilières aux actifs réels, dont l'immobilier.

Achévé de rédiger le 27 mars 2025.

⁸ La stratégie nationale « France logistique 2025 » reposait sur 5 axes 1) Faire de la plateforme France une référence mondiale ; 2) Développer le capital humain ; 3) Faire de la transition numérique un vecteur de performance logistique ; 4) Utiliser la logistique comme levier de transformation des politiques industrielles et de transition énergétique, 5) Instaure et anime une gouvernance intégrée de la logistique. France Logistique, créée en 2020, est l'association qui représente les acteurs privés de la logistique et du transport de marchandises en France, et dont les membres fondateurs sont des organisations professionnelles (Afilog, AUTF, CGF, OTRE et Union TLF).