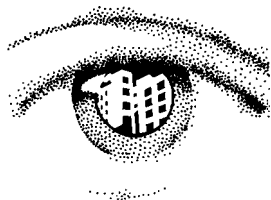


LOCALISATION DES CONSTRUCTIONS NEUVES D'ENTREPÔTS EN ÎLE-DE-FRANCE

Alain SAUVANT, Didier ROUCHAUD



Une analyse des facteurs de localisation au niveau communal des flux de construction neuve d'entrepôts en Île-de-France fait ressortir les principaux éléments suivants :

- la mise en service d'une desserte de type RER induit une hausse du volume de construction d'entrepôts pendant quatre ans dans les communes nouvellement desservies par RER distantes entre six et vingt-cinq kilomètres environ du centre de Paris ;
- la distance moyenne au centre de l'agglomération parisienne des constructions de nouveaux entrepôts a augmenté de 17 % sur la période 1980-1999 ;
- sur la période 1980-1999, davantage d'entrepôts ont été construits à l'est qu'à l'ouest de la région. Ce déséquilibre spatial s'est creusé sur la période, probablement du fait de la mise en service de la Francilienne dans un arc Nord-Est-Sud.

La présente note a pour objet l'analyse des constructions neuves d'entrepôts en Île-de-France sur la période allant de 1980 à 1999. Elle met en relief l'effet de nouvelles infrastructures (réseau express régional ferroviaire - RER - et rocade routière francilienne). Elle fait également le point sur la contribution de ce type de constructions sur l'étalement urbain. Enfin, elle montre la contribution des entrepôts aux déséquilibres spatiaux dans la région.

Une progression de la construction d'entrepôts dans les communes situées dans et au-delà de la première couronne, touchées par la mise en service d'une desserte nouvelle RER

Le graphique ci-dessous montre que l'effet positif des mises en service de dessertes nouvelles de RER (Réseau Express Régional) est assez net dans une zone comprise entre six et vingt-cinq kilomètres du centre de Paris. L'effet dure environ quatre années. Au-delà de cette distance, aucun effet ne peut être mis en évidence.

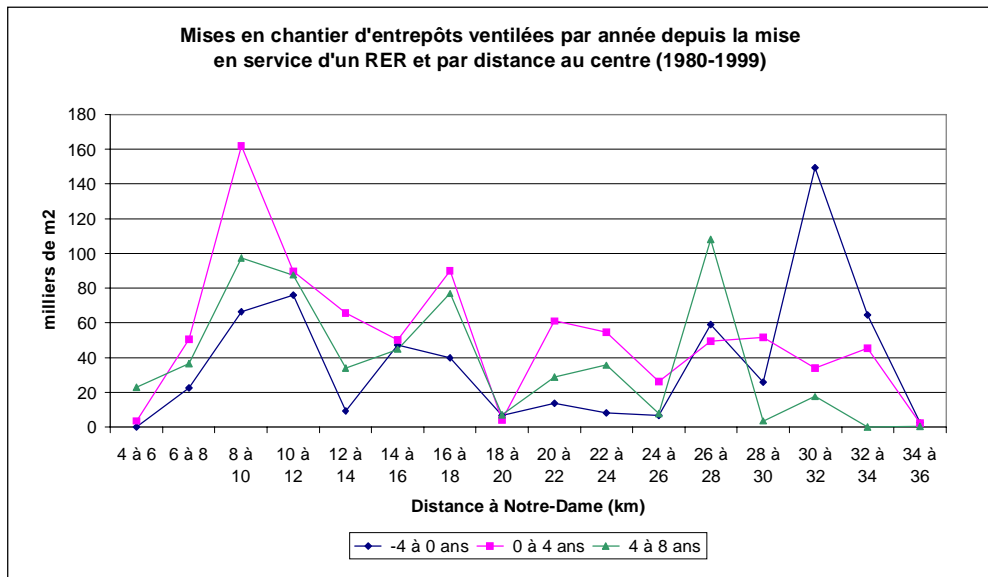
Le volume supplémentaire de constructions neuves d'entrepôts dans les quatre années qui suivent la mise en service de RER semble dû à un nombre limité d'opérations, le plus souvent en banlieue nord.

Le premier pic, correspondant aux communes distantes de huit à dix kilomètres du centre de l'agglomération, correspond ainsi essentiellement à des opérations à Gennevilliers et Saint-Denis. Le deuxième pic, dans une couronne de seize à dix-huit kilomètres du centre de l'agglomération, est surtout le fait d'opérations à Sartrouville, Villepinte et Gonesse.

On aurait pu penser que la mise en service de dessertes RER avait un effet modérateur sur la construction d'entrepôts, du fait de l'élévation du prix du foncier et de la concurrence d'autres activités (logements, bureaux) pour l'usage du sol. C'est toutefois l'effet inverse que l'on observe : l'arrivée d'une desserte RER sur une commune est souvent l'occasion d'une large opération d'urbanisme, qui associe l'ensemble des types de construction.



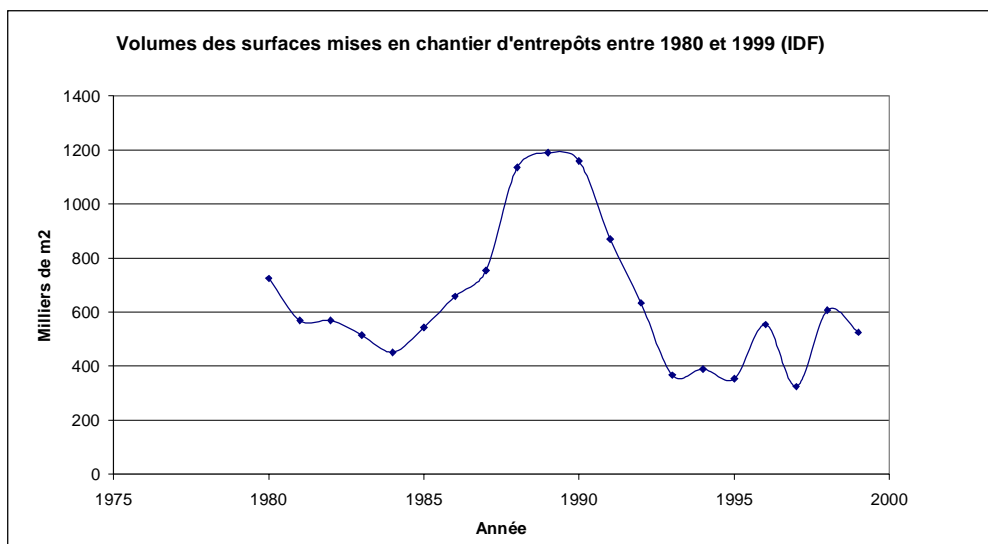
ENTREPÔTS



Un pic de volume des surfaces mises en chantier d'entrepôts autour de 1989

Le volume des surfaces mises en chantier pour des entrepôts en Île-de-France connaît un pic entre 1986 et 1992 environ, dont le sommet est atteint en 1989 (près de 1,2 million de mètres carrés par an). A l'issue de ce pic, le volume des mises en chantier retrouve le niveau du début des années quatre-vingt, à savoir environ un demi million de mètres carrés par an.

Ce pic coïncide assez largement avec le pic des prix des logements et des bureaux en Île-de-France. Il montre que le secteur entrepôts n'est pas insensible au cycle général de l'immobilier en Île-de-France.



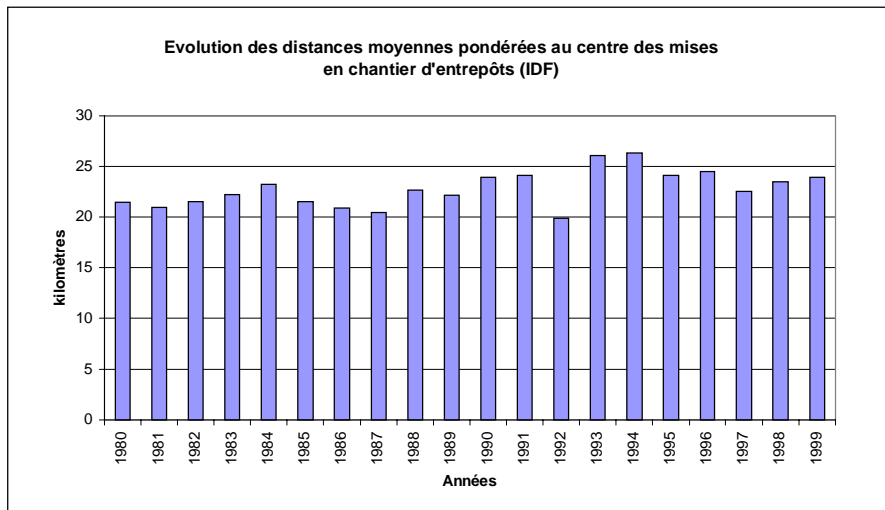
Source : SITADEL

La distance moyenne au centre des constructions nouvelles augmente légèrement sur la période 1980-1999

La distance moyenne au centre de Paris (Notre-Dame) des nouvelles mises en chantier d'entrepôts a augmenté de 17 % environ sur la période 1980-1999.

Cette distance moyenne reste cependant comprise entre 20 et 26 kilomètres chaque année au cours de cette période.

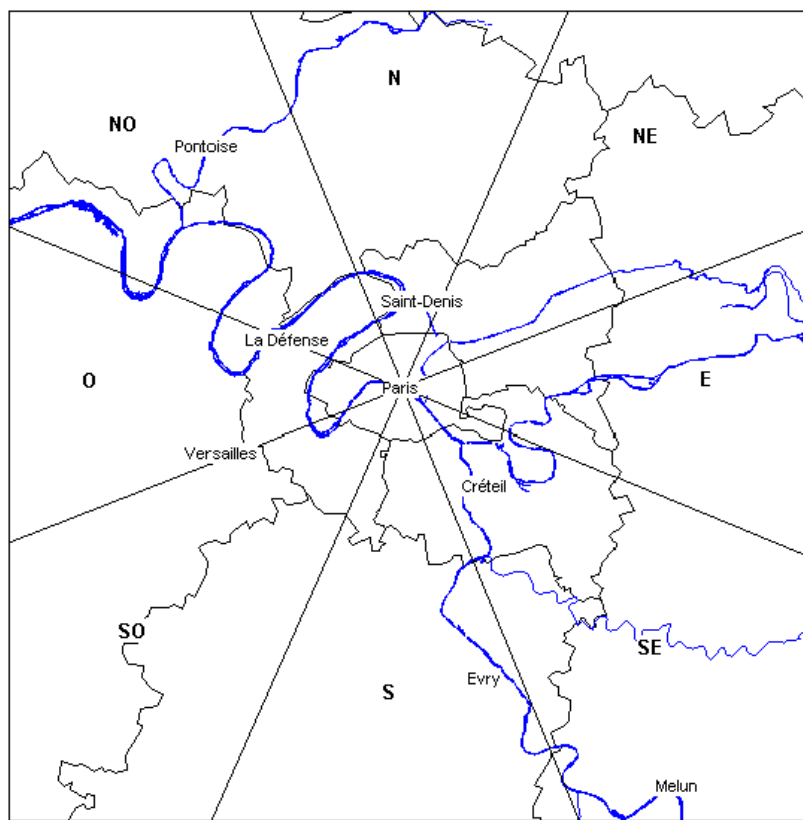
ENTREPÔTS



Calculs effectués d'après les données SITADEL (DAEI/SES)

Évolution sensible sur la période 1980-1999 des mises en chantier d'entrepôts suivant l'orientation géographique

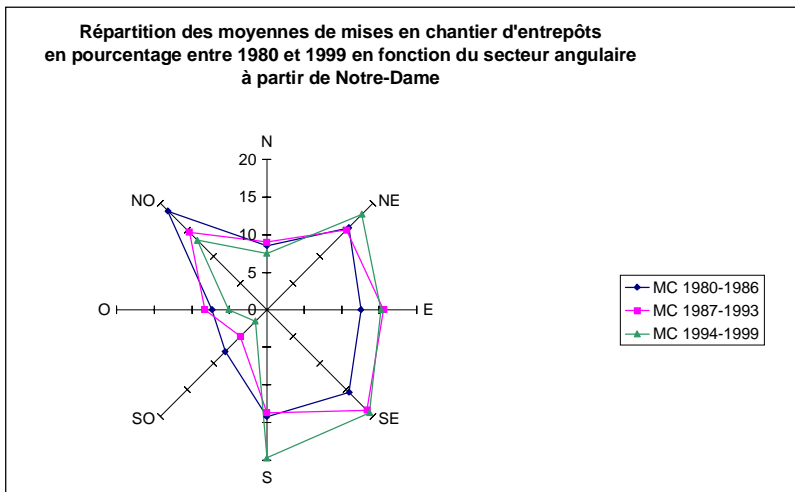
Pour examiner l'évolution des déséquilibres spatiaux des flux nouveaux d'entrepôts dans l'agglomération, les communes ont été réparties en huit secteurs angulaires suivant leur orientation géographique par rapport au centre de l'agglomération.



On constate tout d'abord que les surfaces d'entrepôts construites à l'ouest et au sud-ouest de l'agglomération restent faibles sur la période. Ces secteurs sont davantage spécialisés dans les bureaux et les logements de qualité élevée, compte tenu des prix élevés des terrains.

L'évolution de la construction neuve d'entrepôts au cours de la période est, par contre, plus sensible lorsqu'on l'examine par secteur géographique : elle a progressé dans un arc allant du Nord-Est au Sud et a régressé sur un arc allant du Nord-Ouest au Sud-Ouest.

ENTREPÔTS

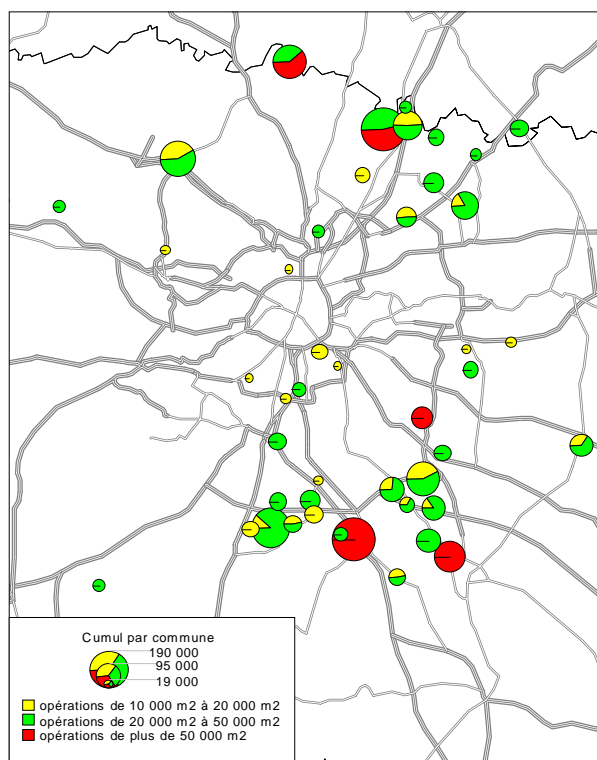


Les grands entrepôts se sont localisés essentiellement autour de la Francilienne

La carte ci-dessous montre la localisation des entrepôts de grande surface (plus de 10 000 mètres carrés par opération) autorisés de 1997 à 2001. On voit nettement se distinguer un arc allant du nord-est au sud de la région, dont une grande partie se situe à proximité de la Francilienne, surtout au Sud.

La proximité de cette infrastructure a vraisemblablement favorisé des grandes opérations, dont certaines dépassent 50 000 mètres carrés. C'est donc vraisemblablement la mise en service de cette nouvelle infrastructure qui a accentué les déséquilibres spatiaux constatés ci-dessus.

SURFACES NOUVELLES AUTORISÉES DE STOCKAGE SUR LA PÉRIODE 1997-2001 (non agricole non habitation) de plus de 10 000 m² par opération



source : DAEI/SES DEE

Principales données utilisées

- Base SITADEL (source : DAEI/SES) période 1980-1999 pour les mises en chantier d'entrepôts. (surfaces de stockage non agricole)
- Dates de mise en service de dessertes nouvelles de RER (sources : RATP et SNCF).