



Etude des conditions de faisabilité d'une maîtrise publique du foncier logistique (1)

Ce qu'il faut retenir

Contexte et objectifs

La situation de l'offre logistique en région urbaine lyonnaise est préoccupante avec une difficulté croissante à répondre aux demandes du marché, notamment pour des bâtiments de grande taille (>30 000 m²) et des perspectives de développement identifiées à moyen et long termes très en-deçà des besoins même dans le cas d'un accueil raisonné (*Le potentiel d'offre identifié à l'horizon de 20 ans est inférieur à 240 ha face à un besoin raisonné établi à 700 ha à l'échelle de la région urbaine lyonnaise*).

Dans ce contexte tendu, la réponse aux besoins fonciers pour l'accueil de la logistique appelle des **solutions nouvelles** en raison d'une ressource foncière qui devient rare, de concurrences entre fonctions qui ne sont pas favorables à la logistique, et des obligations légales de limitation de la consommation d'espaces agricoles.

La maîtrise publique du foncier logistique constitue un des axes de la stratégie d'accueil de la logistique parmi d'autres. (*densification, réhabilitation de friches, développement de nouvelles polarités logistiques...*)

Elle répond à des objectifs précis au premier rang desquels la capacité **d'adapter la fonction logistique et de la régénérer sur elle-même**.

Elle s'adresse à des **sites stratégiques** pour lesquels il apparaît nécessaire de préserver la fonction logistique dans le temps, alors qu'on observe aujourd'hui des phénomènes de mutation, ou lorsque des infrastructures ou équipements d'intermodalité sont envisagés à proximité des secteurs concernés.

Evolution des modes opératoires et cibles

La production de foncier logistique passe actuellement par deux modalités selon que l'acte de vente entre la collectivité et les opérateurs privés intervienne sans aménagement ou après aménagement par la collectivité.

Ces deux modes opératoires peuvent **intégrer la possibilité pour la collectivité de conserver la maîtrise publique du foncier dans le temps**. Il n'y a plus de vente par la collectivité du foncier, qu'il soit brut ou aménagé, aux opérateurs privés mais contractualisation **d'un bail à construction** :

- mode « minimaliste » où la collectivité se contente d'acquérir les fonciers et conclut un bail avec un opérateur privé qui aménage et construit,
- mode « semi intégré » où la collectivité acquiert et aménage et conclut un bail avec un opérateur privé qui construit.

Ces deux nouveaux modes opératoires permettent de répondre aux deux cibles du marché que sont :

- l'offre immobilière à destination des opérateurs, principalement pour un usage **locatif standardisé** (85% de la « fabrique » du marché immobilier de la logistique en France) à développer sous forme de « parc logistique » avec des superficies de 30 ha au minimum (ou le cas échéant par tranche opérationnelle d'au moins 100 000m²) ,
- l'offre correspondant à la **demande des chargeurs (industriel, grande distribution, e-commerce) ou prestataires logistiques** qui investissent pour leur compte propre (15% du marché mais essentiel pour répondre à la demande de la logistique endogène, et permettant une sélectivité des activités logistiques).

Les conditions du changement de modèle

La maîtrise publique des fonciers ne doit pas être un frein aux yeux des acteurs privés alors que les besoins de développement immobilier logistique sont immédiats.

Une stratégie foncière est à mettre en place pour anticiper et maîtriser rapidement les sites stratégiques et éviter un renchérissement des prix des fonciers qui rendrait impossible la logistique sur les terrains ciblés (nécessité de développer les opérations en restant dans les caractéristiques du marché marqué par des valeurs locatives peu élastiques et stables depuis 10 ans, se situant entre 35 et 42 € HT/m²/an pour un entrepôt neuf de classe A).

En matière **d'outils fonciers** EPF, SPL ou SEM, ce changement de modèle nécessite des **évolutions** permettant de s'adapter à un retour sur investissement qui s'effectue à long terme : remboursement différé et fractionné à hauteur des loyers perçus, gestion patrimoniale des fonciers dans le temps...

Il s'agit de se donner des possibilités d'actions (acquisitions foncières au prix admissible), de portages fonciers longs, ainsi que des capacités de « gestion patrimoniale » des équipements et baux engagés.

La durée et le montant du loyer des baux à construction constituent des variables permettant de trouver un équilibre entre les logiques des opérateurs privés et les objectifs de la collectivité.

L'étude montre, à partir de simulation réalisées dans le cadre des réflexions de la plaine Saint Exupéry, que le **modèle économique reste crédible** sous condition d'un taux de rentabilité interne minoré, ce qui plaide pour un dispositif à réserver à des adresses « prime. »

La durée et le montant des loyers doivent se déterminer sur la base de cas pratiques tenant compte des différentes approches possibles, notamment modèle avec ou sans aménagement, avec ou sans démolition du bâti à l'issue du bail.

Bases et repères pour entreprendre le dialogue avec les opérateurs

L'étude fournit à partir de l'exemple des territoires autour de Saint Exupéry les éléments de base pour entreprendre les négociations ou une expérimentation :

- Durée du bail de 25 ans à minima permettant l'amortissement de l'investissement public (sur 10 ans), la reconstitution des capacités d'investissement collectif (sur 10 ans), incluant la possibilité de financer la politique foncière agricole (sur 5 ans),
- Loyer foncier aujourd'hui estimé entre 1 et 4 €/m². Dans les simulations réalisées dans le cadre de l'étude, un montant de 2€/m² a été retenu dans le cas de locations de terrains aménagés et d'1€ / m² dans le cas de terrains non aménagés.

(1)

L'étude des conditions de faisabilité d'une maîtrise publique du foncier logistique confiée par la RUL au **groupement Foncéo-Adéquation** s'inscrit dans le cadre de la démarche stratégique pour les territoires de la Plaine Saint Exupéry et dans celui de la révision du schéma de cohérence logistique de la Région Urbaine de Lyon. L'étude a fait l'objet d'un financement FNADT.