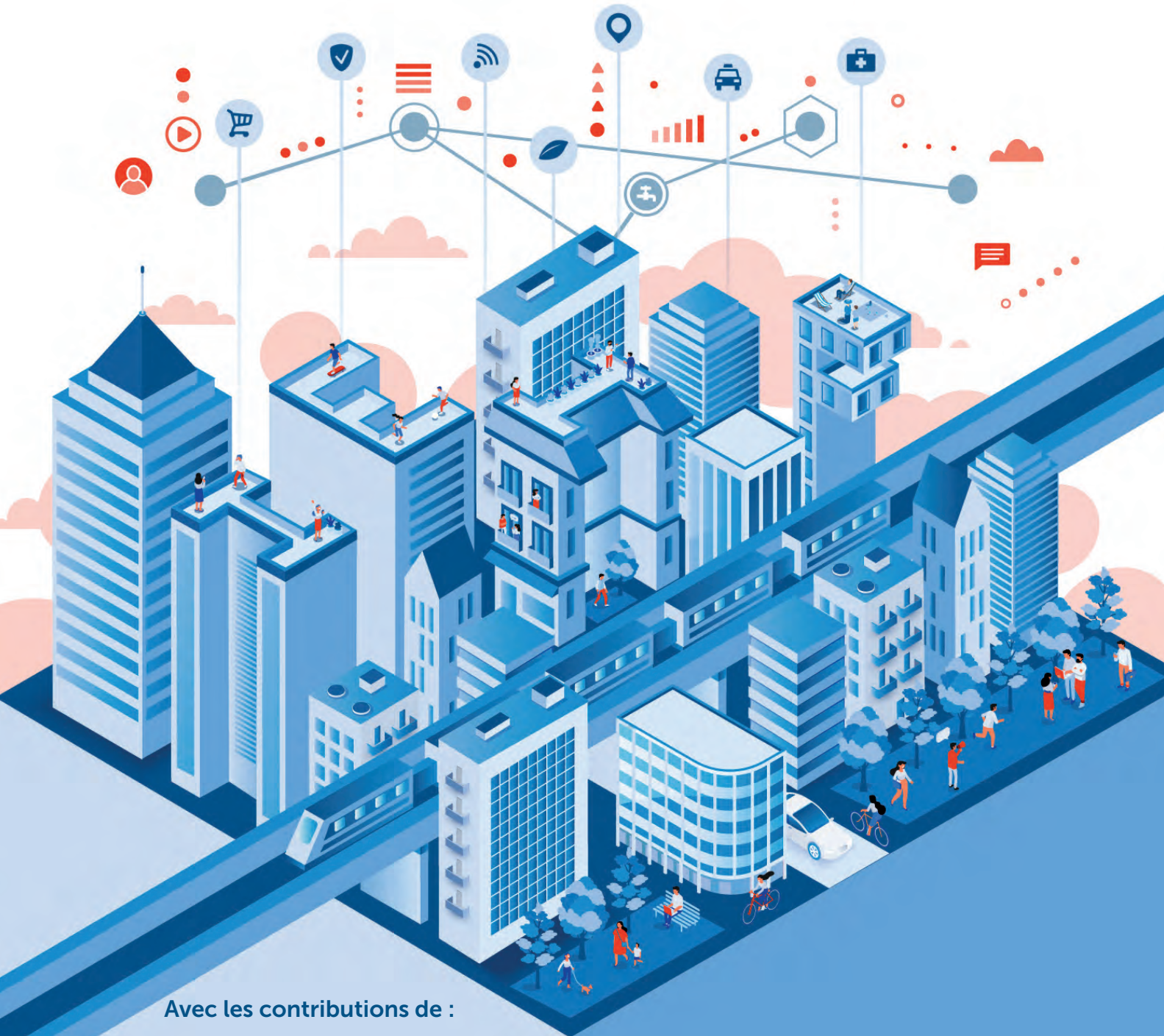


# RÉFLEXIONS

immobilières

La revue de l'IEIF  
N° 95 - 2<sup>e</sup> trimestre 2021



## Avec les contributions de :

Xavier Lépine	Véronique Donnadiou
Jean Carassus	Carine Dassé
David Ernest	Will Robson
Frank Hovorka	Claire Flurin
Jean-François Le Téo	Anne Keusch
Lionel Pancrazio	Chloé Papet
Christian de Kerangal	Nicolas Bonnet-Eymard
Ella Étienne-Denoy	Julien Bruneau
Loïs Moulas	Christian Cléret
Delphine Mourot	Jean-Christophe Visier

## Défi climatique : l'immobilier s'engage

Sommaire complet en page 4



# N° 95

## 2<sup>e</sup> TRIMESTRE 2021

### Édito

**Quand les boussoles perdent le Nord**  
par Guy Marty

### DOSSIER

#### DÉFI CLIMATIQUE : L'IMMOBILIER S'ENGAGE

5 **Dans 15 ans, on ne pourra pas dire que l'on ne savait pas**  
par Xavier Lépine

9 **Immobilier responsable, de la norme à l'engagement**  
par Jean Carassus, David Ernest, Frank Hovorka, Jean-François le Teno et Lionel Pancrazio

17 **Immobilier existant : décarboner fort à prix contenu**  
par Nicolas Bonnet-Eymard et Julien Bruneau

25 **Performance et durabilité, les défis du risque climatique**  
par Carine Dassé et Will Robson

33 **La stratégie ESG d'un gestionnaire d'actifs immobiliers engagé, déclinée en actions concrètes**  
par Anne Keusch et Chloé Papet

41 **Investissements résidentiels : « less bad, more good »**  
par Claire Flurin

47 **Les pratiques ESG d'investissement immobilier en Europe**  
par Christian de Kerangal et Ella Étienne-Denoy

#### Labellisation ISR des fonds immobiliers, premier bilan

51 par Loïs Moulas et Delphine Mourot  
Suivi de 3 questions à Véronique Donnadieu

#### Réflexions sur l'avenir depuis le Plan Bâtiment Durable

56 par Christian Cléret et Jean-Christophe Visier

#### IMMOBILIER DE BUREAUX

63 **La relation intime de l'individu à ses lieux de travail**  
par Sébastien Métayer

#### LES CAHIERS PALLADIO

67 **Le e-commerce et son impact sur la ville : transformations logistiques dans l'ombre**  
par Heleen Buldeo Rai et Laetitia Dablanc

#### L'ACTUALITÉ BIBLIOGRAPHIQUE



# LE E-COMMERCE ET SON IMPACT SUR LA VILLE : TRANSFORMATIONS LOGISTIQUES DANS L'OMBRE

par **Heleen Buldeo Rai** Post-Doctorante, Université Gustave Eiffel, chaire Logistics City  
et **Laetitia Dablanc** Directrice de recherche, Université Gustave Eiffel, chaire Logistics City



Au cours de la crise sanitaire, les magasins traditionnels ont souffert dans de nombreux secteurs alors que le e-commerce s'est considérablement popularisé. Conséquence : pour assurer la distribution des ventes en ligne, il a fallu inventer de nouveaux canaux de distribution. Au point de transformer la logistique urbaine !<sup>1</sup>

**A** l'heure où nous commençons (finalement, mais doucement) à voir le bout du tunnel créé par la pandémie de Covid-19, le bilan peut être fait des secteurs qui ont souffert de manière disproportionnée de la crise sanitaire et des mesures prises pour en réduire les effets et, à l'inverse, de ceux qui s'en sont bien sortis. De ce point de vue, le commerce de détail présente une image fortement contrastée.

- ▶ Pour les magasins physiques, la crise a entraîné des mois de fermeture et une réduction drastique de la fréquentation au cours des mois restants, en raison de la quasi-disparition du tourisme, de la diminution du *pleasure shopping* et de la fuite des lieux fréquentés par crainte du virus.
- ▶ Pour leur équivalent virtuel, les magasins en ligne, la crise a entraîné le maintien de l'accès à des biens de consommation plus (ou moins) nécessaires. Elle a surtout permis la disparition de « barrières dormantes perçues » (réticences liées à la sécurité ou à l'appréhension de l'usage d'une technologie nouvelle) par les populations qui restaient éloignées du commerce en ligne et pour les catégories de produits sensibles comme l'alimentation.

**Grande consommation en ligne.** S'il y a de nets gagnants de la crise sanitaire, il faut citer les ventes en ligne de produits alimentaires, notamment les produits d'épicerie, les plats préparés et les produits frais locaux. Selon la Fédération du e-commerce et de la vente à distance (FEVAD), sur la base des chiffres du cabinet d'études Nielsen, les ventes en ligne de produits de grande consommation ont enregistré une augmentation de 42 % en 2020<sup>2</sup>. Toujours selon la FEVAD, on estime que le marché de la livraison de

## Les Cahiers Palladio

**E**n portant ces « Cahiers », la **Fondation Palladio** donne la parole à ses boursiers, doctorants et chercheurs, ainsi qu'aux lauréats des prix qu'elle parraine. Les Actes de l'Institut Palladio y ont aussi leur tribune.

Depuis 2010, **Réflexions Immobilières** ouvre ses portes aux Cahiers Palladio en leur dédiant cet espace pour favoriser le dialogue avec tous ceux qui contribuent à l'élaboration de la Cité : [www.fondationpalladio.fr/nos-publications](http://www.fondationpalladio.fr/nos-publications).

1. Le e-commerce, ses acteurs, ses mobilités et son immobilier font désormais l'objet d'un observatoire lancé par la chaire Logistics City de l'Université Gustave Eiffel, « The E-commerce Mobilities Observatory », fréquemment mis à jour et consultable en ligne : <https://www.ecommercemobilities.com/>. La description du programme scientifique de la chaire a fait l'objet d'un livre blanc sous le titre *Welcome to Logistics City*. Le deuxième numéro de *Welcome To Logistics City* est paru en 2021, sur le e-commerce, ses mobilités et ses impacts sur la ville. Les deux sont téléchargeables sur le site web de la chaire : <https://www.lvmt.fr/chaire/logistics-city/>.  
2. FEVAD, *Bilan du e-commerce en 2020 : les ventes sur Internet atteignent 112 milliards d'euros grâce à la digitalisation accélérée du commerce de détail*, <https://www.fevad.com/bilan-du-e-commerce-en-2020-les-ventes-sur-internet-atteignent-112-milliards-deuros-grace-a-la-digitalisation-acceleree-du-commerce-de-detail/>, 2021a.





courses sera multiplié par quatre entre 2017 et 2025<sup>1</sup>. Ce phénomène n'a pas été observé uniquement en France ou en Europe en général, mais est un phénomène mondial. Selon les enquêtes sur le sentiment et le comportement des consommateurs réalisées par le cabinet d'études McKinsey, les catégories de l'alimentation et des produits ménagers ont connu une croissance moyenne de plus de 30 % dans la base de consommateurs en ligne dans différents pays tels que, outre la France, les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Allemagne, le Japon et la Chine<sup>2</sup>.

## CHANGEMENTS ET NOUVEAUTÉS DANS L'IMMOBILIER COMMERCIAL

Le e-commerce a ainsi pu s'imposer comme une alternative rapide (et même de plus en plus instantanée) et riche en services aux achats physiques, avec ses différentes options de livraison, ses messages de suivi et ses fréquentes promotions. La multiplication, ces dernières semaines, d'annonces spectaculaires de services de livraison ultra-rapide de produits alimentaires dans les grandes villes (plateformes de type Cjoo, voir ci-dessous) a ajouté une dimension nouvelle à la livraison instantanée.

Ces nouvelles habitudes semblent être appelées à perdurer. La question se pose : quelles sont les conséquences de ces évolutions pour l'environnement bâti urbain ? C'est l'une des questions clés du programme scientifique de la chaire Logistics City de l'Université Gustave Eiffel.

**Distribution omnicanale.** Tout d'abord, on constate plusieurs changements fonctionnels dans la façon dont l'immobilier commercial est utilisé.

► Pensez par exemple aux points relais, une méthode de livraison en ligne appréciée de façon croissante et pour laquelle les Français sont des précurseurs. Dans ce système, des petits commerces de proximité acquièrent une seconde fonction, et parfois même une seconde vie, en servant d'adresse alternative à la livraison à domicile et de point de collecte des articles retournés. Dans le Grand Paris, l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) indique que les supérettes, supermarchés et épiceries constituent la majorité du réseau des points relais, devant le pressing, la cordonnerie ou les réparateurs<sup>3</sup>.

► Avec l'essor et la maturation du modèle de vente au détail omnicanal, dans lequel les chaînes ainsi que, plus timidement, les boutiques indépendantes tentent d'intégrer leurs magasins physiques et virtuels, les points de vente traditionnels se transforment eux aussi : en points de réception pour les commandes en ligne, en points de dépôt pour les retours et en mini-centres logistiques pour les expéditions locales rapides.

► Parallèlement aux changements, le paysage de l'immobilier commercial urbain est marqué par des nouveautés. Le *drive*, une invention française inspirée des *drive-ins* américains, qui permet de retirer les courses commandées en ligne à un comptoir aménagé à cet effet, a désormais un pendant urbain sous la forme du *drive* piéton. Contrairement à l'utilisation périurbaine des voitures, cette nouvelle infrastructure vise à fournir aux marcheurs et même aux cyclistes leurs commandes alimentaires en ligne sans nécessiter de livraison à domicile.

► Les points relais automatiques ou les « consignes » poursuivent également leur progression dans les villes européennes (et plus prudemment en France), en tant que système accessible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, pour les livraisons et les retours du e-commerce.

**Vacance commerciale.** Mais il n'y a pas que les changements et les nouveautés qui actualisent le visage du paysage commercial en ville. Le e-commerce, accéléré par la pandémie, contribue également à certaines faillites dans le commerce traditionnel et, en fin de compte, à la croissance de la vacance commerciale. Les perspectives sont particulièrement sombres dans le secteur de l'habillement. « Parmi les acteurs phares de la distribution de la mode en France, six enseignes sont passées par la case redressement judiciaire l'an dernier », rapporte le *Fashion Network*<sup>4</sup>. Pour d'autres, les plans sociaux divulgués concernent principalement le parc de magasins. Les restructurations, les fermetures et les disparitions de marques ont un impact clairement perceptible sur la ville et sont, notamment en raison de leurs conséquences sur l'emploi, bien suivies et documentées. Plus obscures, et donc moins bien documentées, sont les activités de logistique urbaine qui y prennent refuge.

1. FEVAD, *Tour du monde de l'innovation sur le marché fructueux des courses alimentaires en ligne*, Le Lab Fevad, <https://mailchi.mp/fevad/le-lab-fevad-tour-du-monde-de-linnovation-sur-le-march-fructueux-des-courses-alimentaires-en-ligne-222080-form?e=fadbd95e07>, 2021b.

2. McKinsey, *Consumer sentiment and behavior continue to reflect the uncertainty of the COVID-19 crisis*, Our Insights, <https://www.mckinsey.com/business-functions/marketing-and-sales/our-insights/a-global-view-of-how-consumer-behavior-is-changing-amid-covid-19>, 2020.

3. APUR, *Le E-commerce dans la métropole du Grand Paris. Impacts de la vente en ligne sur le commerce de rue et nouvelle organisation de la logistique*, 2020.

4. M. Deslandes, « Plus de 7 000 postes menacés ou supprimés dans le secteur français de la mode en 2020 », *Fashion Network*, <https://fr.fashionnetwork.com/news/Plus-de-7-000-postes-menaces-ou-supprimees-dans-le-secteur-francais-de-la-mode-en-2020,1269128.html>, 2021.

## L'IMMOBILIER LOGISTIQUE URBAIN DANS L'ESPACE ET DANS LE TEMPS

Dans un sens, il s'agit d'un retour de la logistique en ville, après des années de relocalisation vers l'extérieur, également désignées par l'« étalement logistique ». En fait, le principe n'est pas de remplacer ces grands centres logistiques périurbains par de petits *hubs* en ville, mais d'affiner la structure logistique aux niveaux hiérarchiques. D'une infrastructure XXL à XS donc, qui permettrait de réaliser des livraisons à l'échelle de la ville.

Les activités logistiques sont ainsi réalisées dans des magasins désormais fermés aux visiteurs ou *dark stores*, tels que Monoprix dans le XIII<sup>e</sup> arrondissement de Paris pour honorer les commandes de sa boutique Amazon, ou Franprix qui utilise le sous-sol d'un magasin du XIV<sup>e</sup> arrondissement pour ses commandes réalisées par Internet. De même, les villes comptent de plus en plus de *dark kitchens*, des restaurants dans lesquels les plats sont uniquement cuisinés pour être livrés mais restent fermés aux clients.

**Réaffectation d'espaces vides.** Les magasins ne sont pas les seuls à être en pleine transformation par la logistique urbaine. Tous les espaces urbains sous-utilisés et inutilisés sont visés. Numéro un : les parkings, souvent de grands espaces situés dans des endroits privilégiés, qui deviennent en partie obsolètes en raison de restrictions d'accès de plus en plus sévères pour les voitures en ville.

- ▶ Chronopost, par exemple, utilise depuis des années un parking du XV<sup>e</sup> arrondissement pour faciliter les livraisons de colis dans des camionnettes électriques, ainsi qu'un espace souterrain sous la place de la Concorde. Maintenant, presque tous les spécialistes de l'immobilier commercial semblent étudier les possibilités d'utilisation de parkings.
- ▶ Autre utilisation pour Paris : une ancienne gare (Segro), un espace interstitiel sous le périphérique (Sogaris), un ancien entrepôt de la préfecture de police (Urbanhub) ou tout simplement un ancien dépôt d'un transporteur de colis (Corsalis).

**Changements d'usage temporaires.** L'espace urbain est si rare qu'il est nécessaire de sortir des sentiers battus, non seulement dans l'espace mais aussi dans le temps.

- ▶ La RATP a récemment ouvert certains de ses dépôts de bus parisiens à Chronopost et Amazon. Lorsque les bus sont en circulation pendant la journée, ils utilisent l'hybridité des espaces disponibles pour organiser leurs livraisons locales de colis.
- ▶ Un autre projet dans le même esprit est Plume, acronyme de plateforme de logistique urbaine modulaire éco-conçue de FM Logistic et Novaxia, qui expérimente la notion de temporalité. Le principe : des immeubles vacants rachetés pour être

transformés, qui sont temporairement équipés et utilisés comme espaces logistiques, en attendant leur nouvelle destination.

## VERS UNE LOGISTIQUE DE PROXIMITÉ DURABLE

Ces nouveaux espaces urbains servent à plusieurs types d'activités logistiques : stockage des marchandises et des véhicules, massification et regroupement des chargements, *cross-docking* vers des véhicules mieux adaptés à la ville, traitement des commandes en ligne et gestion des livraisons et des retours. Ce type de logistique, près de la clientèle, que nous avons appelée *proximity logistics* ou « logistique de proximité », mérite d'être soutenu. Elle permet des livraisons rapides, comme le démontrent les différents nouveaux supermarchés en ligne qui se sont installés à Paris ces derniers mois (dont Kol, Flink, Gorillas, Cajoo et Dija), en promettant de livrer les paniers de courses devant la porte en quinze minutes ou moins. Plus important encore, elle permet d'effectuer ces livraisons de manière durable : avec des camionnettes fonctionnant à l'électricité ou au biogaz, avec des vélos-cargos et même à pied à l'aide d'un porteur (autonome).

Un coup d'œil à midi dans l'une des *dark kitchens* du XI<sup>e</sup> arrondissement de Paris montre que ces nouvelles infrastructures sont nécessaires pour optimiser les livraisons, mais pas suffisantes pour aboutir à un système de livraison durable : des dizaines de scooters sur lesquels se trouvent des autoentrepreneurs en sac à dos de livraison créent une pollution atmosphérique et sonore et bloquent le passage des résidents et des passants. Reste à savoir si ces phénomènes se poursuivront après la crise. Ce qui est certain, c'est qu'il y a encore du travail à faire pour garantir un modèle de livraison respectueux de l'environnement, y compris les conditions d'urbanisme et de (re)construction concernées.

D'autres questions sont des objets potentiels de recherche. Comment concevoir la charte architecturale d'une logistique de proximité capable de répondre aux exigences fonctionnelles des clients (entreprises et particuliers), de garantir une mobilité durable et efficace et de s'intégrer esthétiquement dans le quartier ? Quelles procédures peuvent être établies afin de faciliter des échanges avec les (futurs) « voisins » ? Et de quelle manière peut-on identifier un modèle économique permettant aux bâtiments de continuer à exister à long terme, en l'absence éventuelle de financement public et de capital-risque ou en cas d'une réglementation plus stricte du droit du travail (interdiction du travail « ubérisé ») ? L'enjeu de cette problématique multipartite est de permettre à la logistique de proximité d'exploiter et de développer son potentiel, afin de concrétiser les ambitions urbaines telles que les zones à faibles émissions, le « zéro diesel » et la « ville du quart d'heure ».▲

# RÉFLEXIONS

## immobilières

La revue de l'IEIF  
N° 95 - 2<sup>e</sup> trimestre 2021

### À PROPOS DE L'IEIF

---

Créé en 1986, l'IEIF est un centre d'études, de recherche et de prospective indépendant spécialisé en immobilier. Son objectif est de soutenir les acteurs de l'immobilier et de l'investissement dans leur activité et leur réflexion stratégique, en leur proposant des études, notes d'analyses, synthèses et clubs de réflexion.

L'approche de l'IEIF intègre l'immobilier à la fois dans l'économie et dans l'allocation d'actifs. Elle est transversale, l'IEIF suivant à la fois les marchés (immobilier d'entreprise, logement), les fonds immobiliers (cotés : SIIC, REIT ; non cotés : SCPI, OPCI, FIA) et le financement.

L'IEIF compte aujourd'hui plus de 120 sociétés membres. Il s'appuie sur une équipe de 23 personnes, dont 7 chercheurs associés. Il dispose de nombreuses bases de données économiques, financières et immobilières, dont certaines ont plus de 30 ans d'histoire.

---

[www.ieif.fr](http://www.ieif.fr)



INSTITUT  
DE L'ÉPARGNE  
IMMOBILIÈRE  
& FONCIÈRE