

Future Gazing



L'industrie et la logistique au service de l'avenir de l'Europe

2025

Conséquence de la croissance des ménages sur l'avenir
de l'immobilier industriel et logistique en Europe

knightfrank.com/research



Panorama des enjeux

1



Comment la démographie influence-t-elle la demande d'immobilier industriel et logistique en Europe ?

L'augmentation du nombre de ménages en Europe renforcera la demande d'immobilier industriel et logistique. Au Royaume-Uni, 10,1 m² sont aujourd'hui nécessaires pour répondre aux besoins de chaque ménage. Dans l'Union européenne, il faudra, d'après les prévisions de croissance, trouver 30 millions de m² supplémentaires ces cinq prochaines années – mais la demande variera d'un pays à l'autre, en fonction des habitudes de vie, des taux d'urbanisation et du profil socio-économique des populations.

2



Comment les changements de modes de vie impactent-ils le secteur industriel et logistique ?

La corrélation entre le nombre de ménages et les besoins en surfaces industrielles et logistiques évolue. Au Royaume-Uni, elle est passée de 9,5 m² à 10,1 m² en dix ans sous l'effet de l'urbanisation, de la hausse des revenus et de l'essor des activités liées au commerce en ligne. En Europe aussi, l'évolution attendue des habitudes de vie et l'urbanisation croissante devraient contribuer à faire grimper ce ratio.

3



Comment la concentration urbaine croissante régit-elle l'implantation des activités logistiques ?

Avec l'essor des populations urbaines, la demande d'installations logistiques à proximité des métropoles ne fera qu'augmenter. La croissance démographique de l'Île-de-France devrait par exemple nécessiter quelque 3,2 millions de m² de surfaces logistiques additionnelles, dont 789 000 m² à l'intérieur de la capitale ou dans sa proche périphérie. Sachant que, dans le modèle *hub-and-spoke*, entre 20 % et 25 % des surfaces industrielles sont affectées à la livraison du dernier kilomètre.

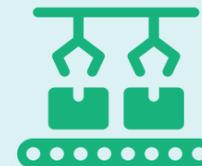
4



Comment les routes commerciales et la réorganisation des *supply chains* façonnent-elles le réseau logistique européen ?

Le maillage logistique est déterminé par le lieu de vie des consommateurs, les infrastructures et les grands ports, comme Rotterdam et Anvers. Les grands corridors commerciaux, comme la « banane bleue » et la « banane dorée », facilitent l'acheminement international des marchandises. La Pologne et l'Europe centrale et orientale sont en train de s'imposer comme plateformes logistiques grâce à leurs coûts inférieurs et à leurs infrastructures en expansion. Des projets de grande envergure, comme le tunnel de liaison fixe du Fehmarn Belt (2030) et le corridor Rail-2-Sea (2029), permettront d'accroître les flux de marchandises et de soutenir la demande d'immobilier logistique.

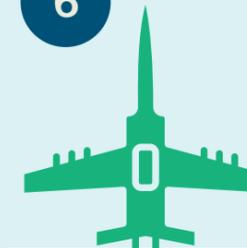
5



Comment l'activité manufacturière contribue-t-elle à la demande d'immobilier industriel ?

Outre le nombre accru de ménages et l'essor du commerce, l'activité manufacturière est un important catalyseur de la demande immobilière et deviendra par ailleurs un segment clé dans les économies reposant davantage sur l'industrie. La demande est nettement plus forte en Allemagne (où la filière industrielle représente 23 % du PIB) qu'au Royaume-Uni (où elle ne pèse que 10 %). Et en Tchéquie, le secteur industriel représente 26 % du PIB, pour 52 % de la demande placée.

6



Comment la hausse des dépenses militaires redéfinit-elle la demande industrielle et logistique ?

L'augmentation, à l'échelle de l'Europe, des dépenses dans la défense devrait stimuler la demande d'immobilier industriel, en particulier dans les secteurs de l'aéronautique, de l'électronique et des technologies de pointe. De nombreux pays européens prévoient d'accroître leur budget consacré à l'armement et leurs capacités militaires, ce qui nécessitera un renforcement significatif des capacités de production dédiées. Cette mutation contribuera à stimuler la croissance de l'industrie européenne de la défense, à consolider les principaux pôles manufacturiers et à réorganiser la demande d'immobilier industriel.

Introduction

« Notre lieu de vie, nos revenus, nos habitudes de consommation et nos loisirs contribuent tous à faire évoluer nos besoins en immobilier industriel et logistique. »

L'évolution du profil démographique de l'Europe – entre une population qui augmente, la taille des cellules familiales qui diminue et les habitudes de consommation qui évoluent – influence la demande de surfaces industrielles et logistiques. Malgré une croissance démographique inférieure à celle observée dans le reste du monde, la hausse des revenus et l'augmentation de la consommation par habitant stimulent la demande de sites logistiques sur le sol européen. L'évolution des modes de vie, l'urbanisation et l'essor du commerce en ligne transforment eux aussi les modèles de distribution, ce qui nécessite de construire de nouvelles infrastructures logistiques plus modernes.

Cette étude explore les incidences de ces mutations démographiques sur l'industrie, la logistique et le commerce de gros et de détail, et s'attache à identifier les besoins qui en découlent pour les réseaux européens de stockage et de distribution.

Notre lieu de vie, nos revenus, nos habitudes de consommation et nos loisirs contribuent tous à faire évoluer nos besoins en immobilier industriel et logistique. En utilisant le prisme du nombre de ménages, cette étude tente ainsi de mettre en lumière la diversité de la demande et de cerner l'évolution possible des besoins immobiliers en termes d'usage, d'emplacement et d'aménagement.



Le profil démographique de l'Europe change

CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

La population de la zone euro a augmenté moins vite que dans le reste du monde ces vingt dernières années (+6,9 %, contre +26 %), mais elle consomme davantage. En conséquence, sa croissance démographique a un impact supérieur sur la demande de biens et services, et donc sur les besoins locaux de stockage et de distribution.

C'est d'ailleurs toute la *supply chain* qui est concernée : des sites de production et d'assemblage aux services de livraison du dernier kilomètre, en passant par les plateformes de traitement et de distribution.

La croissance démographique observée ces dix dernières années en Europe a concerné le Royaume-Uni, l'Espagne, la France, l'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas.

Au Royaume-Uni, qui compte 8,7 millions de consommateurs en plus (soit +5,9 %), la demande placée de sites industriels et logistiques a augmenté de 17 %, tandis que le taux de vacance a reculé, passant de 9,2 % en 2013 à 5,5 % en 2023. L'offre est ainsi devenue insuffisante et il devient nécessaire d'agrandir le parc immobilier.

« Le nombre de ménages de la zone euro a augmenté de 17,2 % en vingt ans. »

À l'avenir, c'est la population de l'Irlande qui devrait progresser le plus vite (+10,8 %), suivie de celles du Royaume-Uni, de l'Espagne et de la France.

Avec des taux de vacance au plus bas et une offre existante très limitée, cet essor nécessitera l'aménagement de nouvelles zones industrielles et logistiques. Malgré tout, les prévisions de croissance démographique ne peuvent illustrer, à elles seules, les effets que l'activité économique et l'évolution des habitudes de vie et de consommation auront sur la demande d'immobilier industriel et logistique en Europe.

DIMINUTION DE LA TAILLE DES CELLULES FAMILIALES

Il est utile de souligner que les changements démographiques (baisse des taux de fécondité, allongement de l'espérance de vie, etc.) et l'évolution des habitudes de vie modifient la structure des ménages de la zone euro. De 2,43 personnes en 2003, leur taille moyenne est ainsi passée à 2,22 en 2023 et devrait atteindre 2,09 d'ici 2033.

C'est dans les pays scandinaves, en Allemagne et aux Pays-Bas que les ménages sont les plus petits, la Finlande étant en tête avec seulement 1,96 personne, un chiffre qui devrait reculer encore à 1,87 dans les dix prochaines années.

Au total, le nombre de ménages de la zone euro a augmenté de 17,2 % en vingt ans. C'est considérable, tout en étant cohérent avec la diminution de la taille des cellules familiales.

« C'est au Royaume-Uni que le nombre de ménages devrait augmenter le plus rapidement d'ici 2033 (+2,35 millions), suivi de la France (+2 millions), de l'Espagne (+1,3 million), de l'Italie (+734 000) et des Pays-Bas (+500 000). »

AUGMENTATION DU NOMBRE DE MÉNAGES ET DEMANDE D'IMMOBILIER LOGISTIQUE

Avec des cellules familiales toujours plus petites et une population qui s'accroît, le nombre de ménages a fortement augmenté en Europe. Cette tendance se répercute directement sur la demande d'immobilier logistique, chaque logement nouveau représentant une adresse de livraison supplémentaire pour les logisticiens.

Le nombre de ménages constitue donc, à bien des égards, un indicateur beaucoup plus fiable de la demande de distribution que l'évolution de la population.

Côté perspectives, c'est au Royaume-Uni que le nombre de ménages devrait augmenter le plus rapidement d'ici 2033 (+2,35 millions), suivi de la

France (+2 millions), de l'Espagne (+1,3 million), de l'Italie (+734 000) et des Pays-Bas (+500 000).

La population allemande devrait quant à elle se contracter ces dix prochaines années, un phénomène qui sera toutefois compensé par un nombre de ménages orienté à la hausse.

À l'échelle européenne, les logements seront donc plus nombreux, plus petits et situés plutôt en zone urbaine. Le secteur logistique doit tenir compte de cette nouvelle répartition de la population, en particulier pour les livraisons en B2C (*business to consumer*).



« De 2,43 personnes en 2003, la taille moyenne des ménages est passée à 2,22 en 2023 et devrait atteindre 2,09 d'ici 2033. »

Le marché de la livraison à domicile évolue

D'après les calculs réalisés par le département Recherche de Knight Frank, le Royaume-Uni compte aujourd'hui 10,1 m² d'espaces industriels et logistiques par ménage. Si l'on extrapole ce ratio à l'Union européenne, il faudrait 2,01 milliards de m² de surfaces logistiques pour desservir correctement 199 millions de ménages, voire 30 millions de m² de plus si l'on tient compte de l'augmentation de 2,9 millions de ménages attendue d'ici 2030.

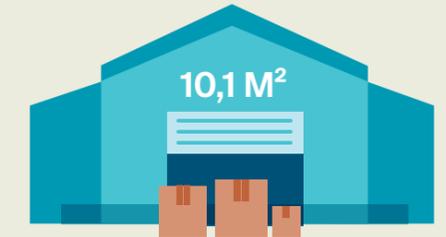
La répartition géographique est toutefois plus inégale au Royaume-Uni, avec une surface consacrée à chaque ménage très supérieure dans les régions centrales, mieux dotées en grandes plateformes de distribution, et très inférieure sur

les territoires plus périphériques.

Le Royaume-Uni et les pays de l'Union européenne présentent également des différences – de revenu et de consommation, mais aussi de profil industriel, de commerce et de distribution – lesquelles peuvent avoir un impact sur la surface logistique requise par ménage.

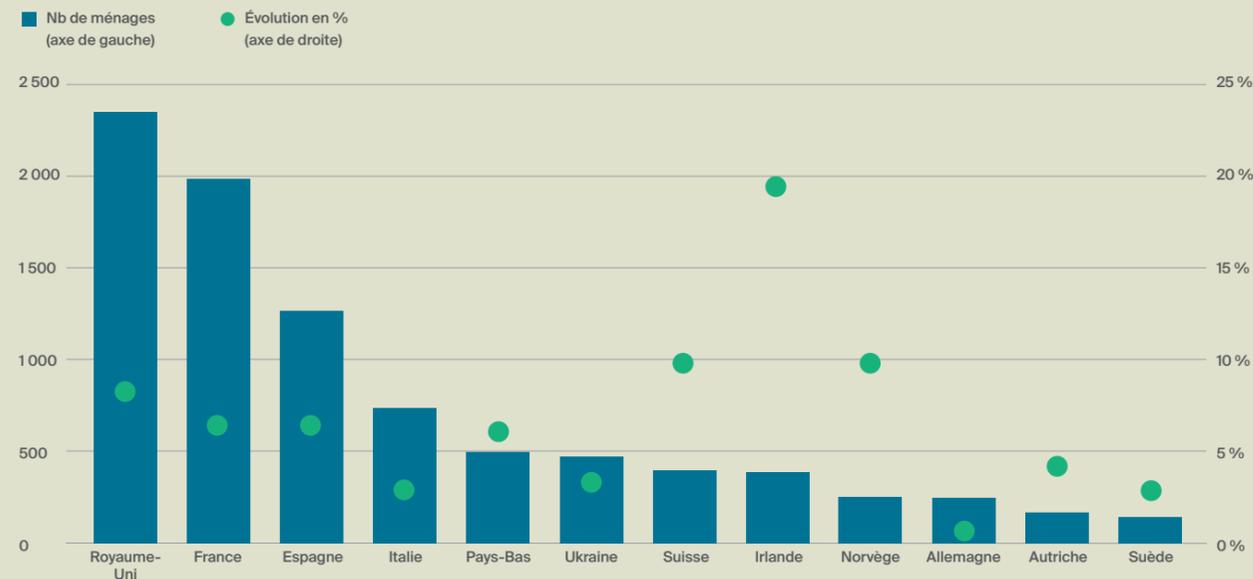
CROISSANCE DE L'E-COMMERCE ET ÉVOLUTION DES MODÈLES COMMERCIAUX

Le commerce en ligne stimule fortement la demande d'entrepôts, puisqu'il nécessite trois fois plus d'espaces de stockage que le commerce traditionnel. Le Royaume-Uni devance l'Europe en termes de pénétration de l'e-commerce (27,1 %



Augmentation attendue du nombre de ménages d'ici 2033

Nombre de ménages, en milliers



Source : Knight Frank Research, Oxford Economics

En Europe, le taux de pénétration de l'e-commerce varie d'un pays à l'autre

Évolution des ventes en ligne, en %



Source : Knight Frank Research
* Estimation des taux de pénétration de l'e-commerce en 2024

des ventes de détail en 2024), tandis que l'Italie (11 %), la Pologne (13,6 %) et l'Espagne (14 %) n'en sont qu'aux prémices de leur croissance. Cela dit, le développement de l'e-commerce est à géométrie variable, en fonction de l'urbanisation, du climat et des infrastructures existantes dans chaque pays et région d'Europe.

Sur le marché britannique, la part de l'e-commerce a fortement augmenté en dix ans, les ménages dépensant une plus grande part de leur revenu disponible en ligne plutôt qu'en magasin. Cette évolution des habitudes de vie s'est traduite par une explosion du volume de colis à transporter et des livraisons à domicile, et ainsi par une augmentation de la surface logistique requise pour desservir chaque ménage.

Sur le continent européen, les Pays-Bas, l'Allemagne et la Suède affichent les taux de pénétration de l'e-commerce les plus élevés, loin devant les pays d'Europe du Sud. Mais ils ne suivront pas nécessairement la trajectoire de croissance du Royaume-Uni, et surtout, cela ne signifie pas qu'il faudra moins de surfaces industrielles et logistiques par ménage sur ces marchés. Précisons également que le commerce de détail n'est pas le seul moteur de la demande de sites industriels et logistiques, qui est aussi portée par le secteur manufacturier et – de plus en plus – par le tertiaire, ainsi que par certaines activités liées au commerce de gros.

Le taux de pénétration de l'e-commerce progresse donc, mais à des vitesses différentes selon le territoire. Les modes de vie, les profils démographiques et les niveaux de revenu varient considérablement, ce qui a un impact sur la manière de consommer.

« L'augmentation de 2,9 millions de ménages attendue ces cinq prochaines années pourrait nécessiter 30 millions de m² de surface logistique en plus. »

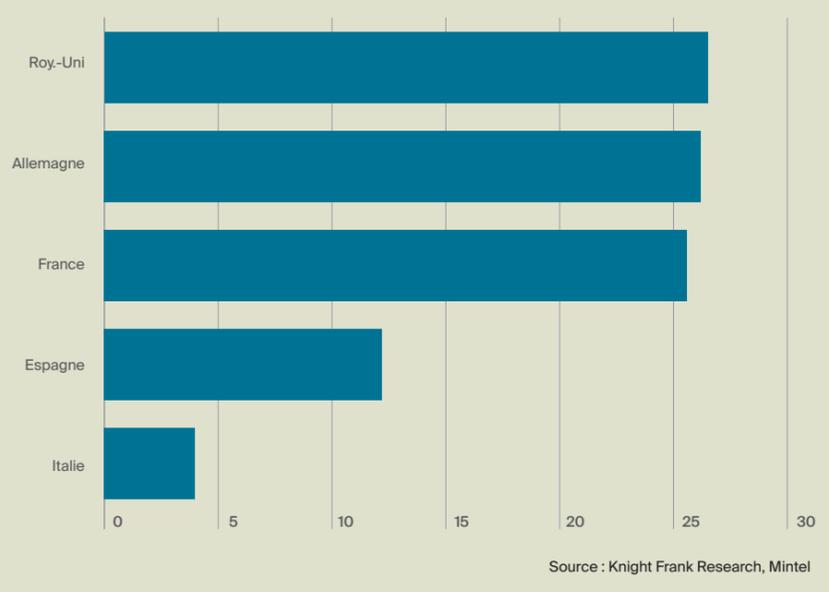
Les pays caractérisés par une urbanisation et une densité démographique supérieures enregistreront une augmentation plus rapide des taux de pénétration de l'e-commerce, sachant que les services d'accès à Internet et de livraison sont généralement de meilleure qualité

dans les agglomérations. A contrario, les taux de pénétration progresseront moins vite dans les régions faiblement peuplées, où les services de livraison seront moins performants, car peu viables pour les logisticiens.

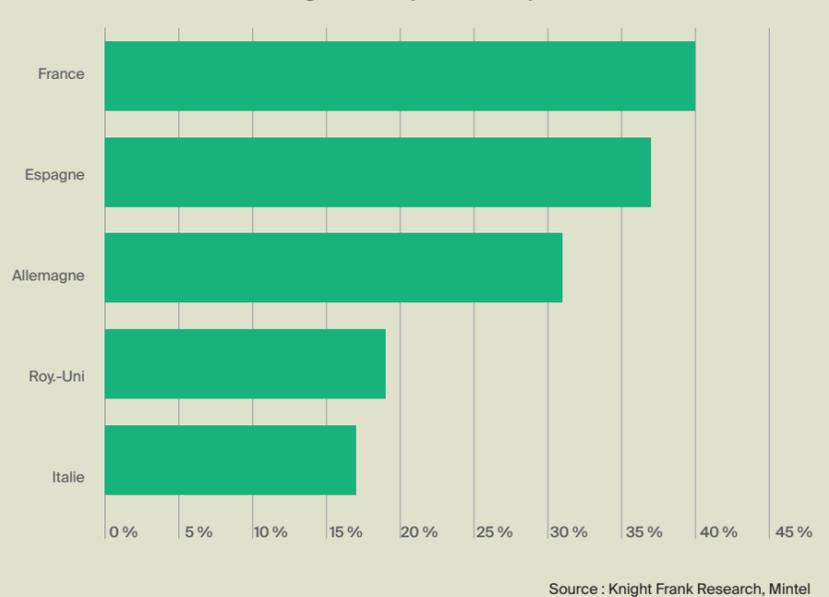
Le climat a également un impact sur le comportement de consommation.

Croissance des ventes en ligne en valeur (2023-2027)

En milliards d'euros



Croissance des ventes en ligne en % (2023-2027)



Les ménages de pays caractérisés par des températures plus fraîches et une pluviométrie plus élevée (Royaume-Uni, Allemagne, Suède, etc.) ont davantage tendance à faire leurs achats en ligne que les habitants de pays où il fait plus chaud (Italie, Espagne, etc.). Malgré tout, le principal facteur influençant l'expansion de l'e-commerce semble être le niveau d'urbanisation.

EXPANSION DES RÉSEAUX LOGISTIQUES FAVORISÉE PAR L'ESSOR DU COMMERCE EN LIGNE

D'après Mintel, les ventes en ligne au Royaume-Uni, en France, en Allemagne, en Espagne et en Italie augmenteront de 27 % entre 2023 et 2027, pour atteindre 94,5 milliards d'euros. La croissance sera la plus forte en France (+40 %) et en Espagne (+37 %). Elle sera plus modérée au Royaume-Uni (+19 %), mais plus élevée en valeur absolue (+26,5 milliards d'euros).

Puisque chaque milliard d'euros de ventes en ligne mobilise environ 108 000 m² d'infrastructures industrielles et logistiques, l'essor

attendu de l'e-commerce sur les cinq premiers marchés d'Europe devrait nécessiter le déploiement de 10,2 millions de mètres carrés supplémentaires d'ici 2027.

En Allemagne, la croissance du nombre de ménages dans plusieurs grandes villes (dont Berlin, Munich, Hambourg et Stuttgart) s'accompagnera d'une forte augmentation des ventes en ligne, ce qui alimentera la demande de plateformes de traitement des commandes et de centres de livraison du dernier kilomètre.

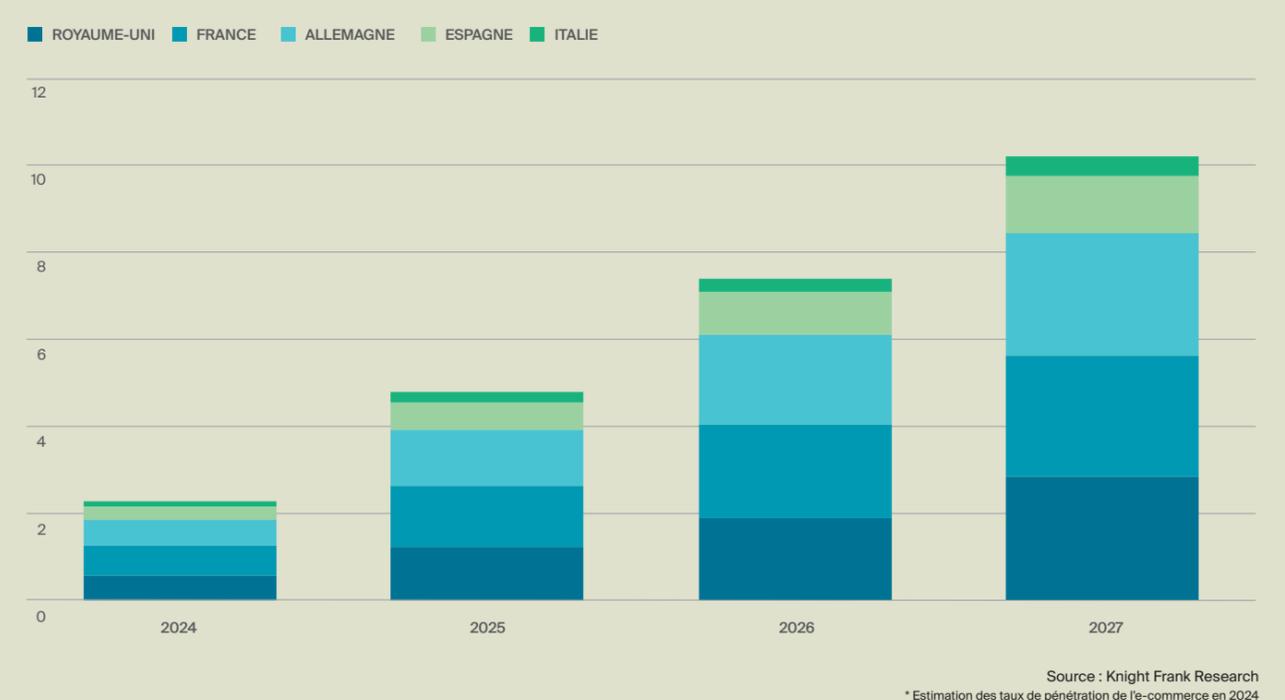
Ce chiffre suppose toutefois que la surface nécessaire pour traiter un volume donné de marchandises demeure stable. En outre, pour gagner en efficacité, les enseignes externalisent de plus en plus les activités de traitement et de livraison des commandes d'e-commerce à des prestataires logistiques 3PL, qui exploitent des entrepôts plus hauts pouvant accueillir des systèmes de stockage automatisés ou plusieurs étages en mezzanine, ce qui leur

« Puisque chaque milliard d'euros de ventes Internet nécessite environ 108 000 m² d'entrepôts, l'essor attendu de l'e-commerce sur les cinq premiers marchés d'Europe devrait nécessiter le déploiement de 10,2 millions de m² logistiques supplémentaires dédiés à la logistique et à la distribution d'ici 2027. »

permet d'optimiser l'utilisation de l'espace. Grâce à des gains progressifs d'efficacité, il faudra peut-être moins de surface pour stocker le même volume de commandes passées en ligne, ce qui aura pour effet de modifier la corrélation entre le nombre de ménages et les besoins en surfaces logistiques.

Surfaces logistiques supplémentaires requises pour l'e-commerce (surfaces cumulées)

En millions de m²



Le commerce croît et les modèles de distribution évoluent

Comment l'évolution des modèles opérationnels et les nouveaux formats de traitement des commandes transforment-ils les réseaux logistiques ?

La recherche sur les réseaux de distribution en ligne menée par Knight Frank révèle que les centres de traitement des commandes représentent 75 % à 80 % des surfaces logistiques en Europe, le reste étant occupé par des plateformes de distribution et des terminaux du dernier kilomètre. L'augmentation du nombre de citoyens se traduira par une multiplication des services de livraison dans la journée, ce qui alimentera la demande de sites du dernier kilomètre.

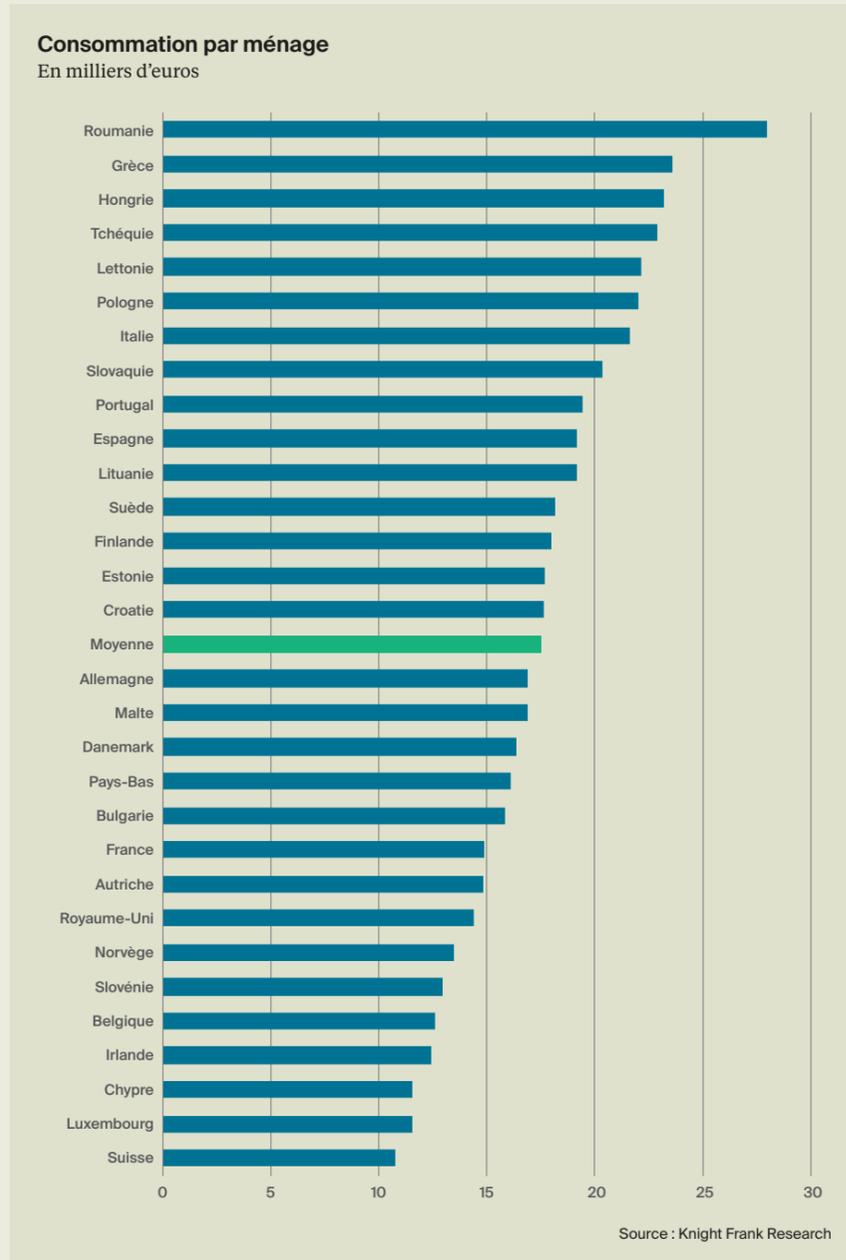
À noter toutefois que cette analyse repose sur l'architecture *hub-and-spoke* (la plus utilisée par les logisticiens), et que l'essor et l'évolution du commerce en ligne font émerger de nouveaux formats de traitement et de distribution visant à améliorer l'efficacité opérationnelle, à réduire les délais de livraison et à mieux répondre aux attentes des consommateurs.

CROISSANCE ATTENDUE AUSSI DANS LE COMMERCE PHYSIQUE

Les ménages européens effectuent encore la majeure partie de leurs achats en magasin, un mode de consommation qui continue de jouer un rôle déterminant dans la demande d'immobilier industriel et logistique.

PRÉVISIONS DE CROISSANCE ET IMPACT SUR L'IMMOBILIER LOGISTIQUE

L'augmentation de la consommation par ménage met les réseaux de distribution et les surfaces de stockage sous pression. Bien que pour chaque euro dépensé, le commerce en ligne



requière environ trois fois plus d'espace logistique que son pendant physique, ce dernier représente la majeure partie de la demande d'immobilier logistique, puisque moins de 20 % des achats réalisés en Europe se font sur Internet.

La demande de surfaces logistiques par ménage est quant à elle supérieure dans les pays où la consommation est la plus élevée. Cela dit, grâce à la libre circulation des marchandises garantie par le marché unique et à la grande connectivité des modes de transport, les enseignes ont la possibilité d'optimiser leur logistique en implantant leurs centres de traitement sur les territoires où les coûts d'exploitation, la valeur du foncier et les loyers sont moins élevés. Plus que les frontières, ce sont donc les délais d'acheminement vers les consommateurs qui déterminent le choix du lieu d'implantation.

D'après Oxford Economics, les ventes de détail de l'Union européenne devraient augmenter de 10,3 % (soit +331 milliards d'euros) sur la période 2023-2028, et la consommation par ménage, de 8,7 %, ce qui conduira mécaniquement à une hausse de la surface de stockage requise par ménage.

La croissance des ventes de détail sera hétérogène : plus dynamique en Croatie (+42 %), au Luxembourg (+39 %), en Tchéquie (+35 %) et en Hongrie (+31 %), mais plus lente en Italie (+3,7 %) et en Espagne (+11,4 %).

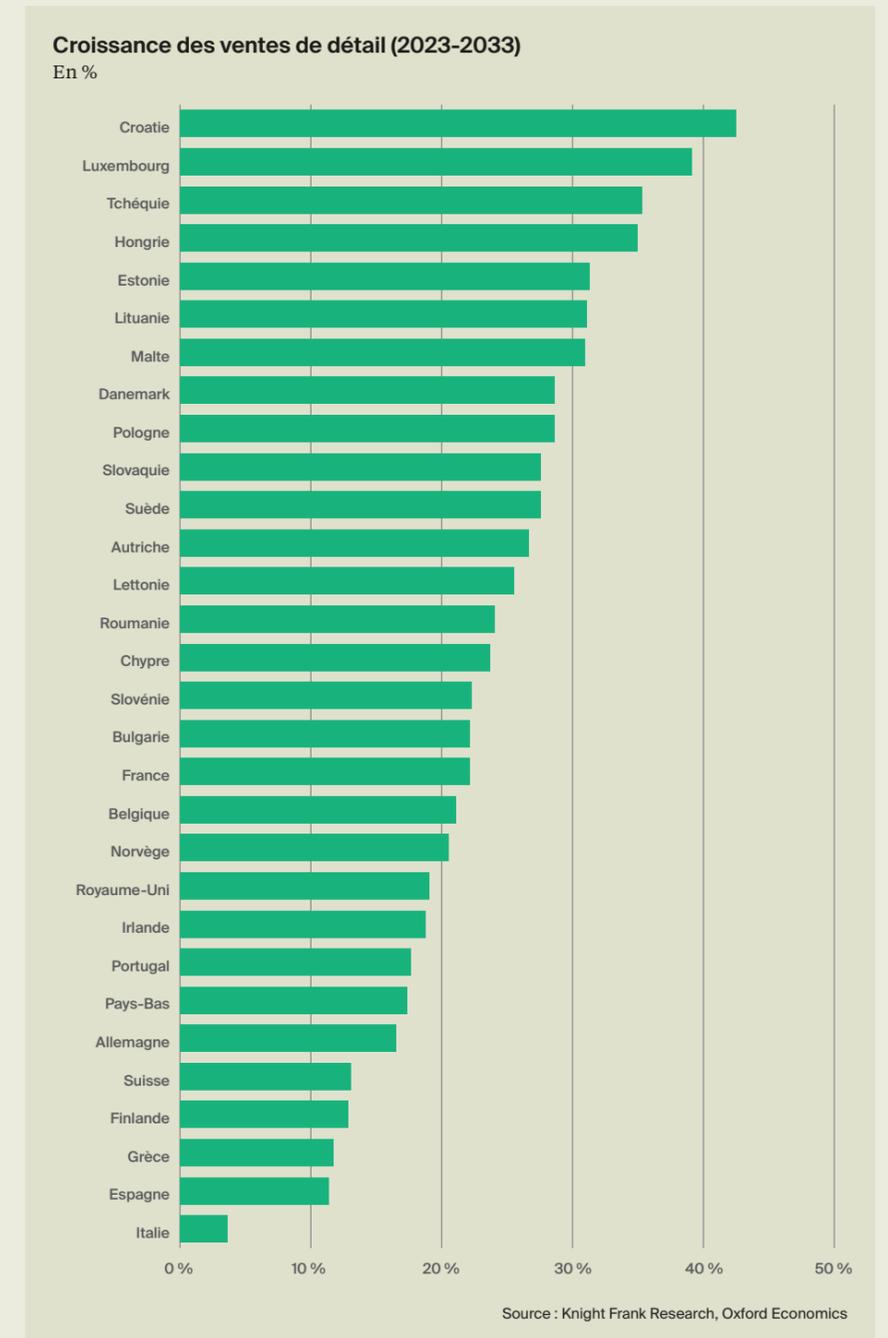
Pour résumer, la croissance des ventes (physiques et en ligne), la multiplication du nombre de ménages et l'augmentation de l'espace de production et de stockage requis par ménage ne feront qu'alimenter les besoins en immobilier industriel et logistique.

« Le développement de la logistique inverse et du marché de la seconde main devrait stimuler la demande de surfaces logistiques flexibles en Europe. »

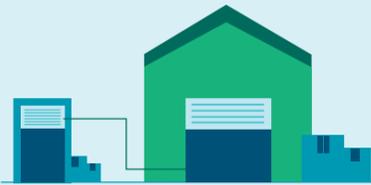
ÉVOLUTION DES BESOINS LIÉS À LA LOGISTIQUE EN MAGASIN

L'acheminement de produits vers les magasins physiques – qui implique de desservir toujours les mêmes destinations en suivant un itinéraire unique – est plus stable et prévisible que la livraison d'achats en ligne.

Malgré tout, l'accroissement des volumes de ventes de détail se traduira par une augmentation de la cadence de traitement, laquelle pourrait nécessiter d'agrandir et d'automatiser davantage certains sites.



LES DIFFÉRENTS MODÈLES DE TRAITEMENT ET DE DISTRIBUTION UTILISÉS DANS L'E-COMMERCE



Hub-and-spoke

Comme dans un réseau en étoile, ce modèle consiste à centraliser l'activité logistique dans un entrepôt XXL (appelé *hub*) et à acheminer les commandes par poids lourd vers de plus petites unités logistiques (appelées *spoke*), où elles sont ensuite transbordées dans des véhicules utilitaires assurant la livraison du dernier kilomètre. L'objectif est de centraliser la gestion des stocks et d'optimiser leur transport vers les petites unités.



Petits centres de traitement des commandes

Si les entrepôts XXL permettent de réaliser d'importantes économies d'échelle et se prêtent à l'automatisation, une implantation locale assurant aussi bien le traitement que la livraison des commandes est essentielle pour raccourcir les délais. Amazon et Ocado ont été parmi les premiers à adopter ce modèle avec le déploiement de sites de 10 000 à 15 000 m² – bien plus petits que les entrepôts classiques, mais situés de manière stratégique pour garantir un traitement rapide et efficace des commandes.

Aujourd'hui, l'écosystème du traitement des commandes évolue et voit émerger de petits entrepôts en zone urbaine appelés **micro-plateformes logistiques** (ou centres de *micro-fulfilment*), qui ont recours à l'automatisation pour traiter efficacement les commandes et raccourcir encore les délais de livraison. Ces installations implantées au plus près du consommateur final permettent de réduire les coûts de la livraison du dernier kilomètre, de limiter l'impact environnemental et de livrer des produits en une heure.

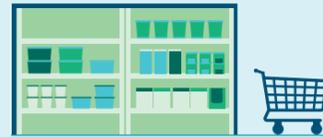


Dark stores

Aménagés comme des magasins, mais fermés au public, les *dark stores* sont des locaux d'entreposage dans lesquels les produits de consommation courante commandés par Internet sont prélevés et emballés manuellement. Ils sont implantés dans des zones urbaines denses et permettent des livraisons dans un délai de 10 à 15 minutes.

Les enseignes de la grande distribution ont beaucoup eu recours à ce modèle pendant la pandémie de covid, et y ont depuis renoncé : elles traitent aujourd'hui leurs commandes dans des centres dédiés ou en magasin.

Dans certaines villes, les *dark stores* se sont heurtés à une certaine opposition en raison des embouteillages et des perturbations qu'ils causaient. En 2023, l'État français a requalifié les *dark stores* en entrepôts, interdisant de ce fait leur utilisation dans les zones résidentielles.



Traitement en magasin des commandes reçues en ligne

Ce modèle s'appuie sur les infrastructures commerciales et logistiques existantes et nécessite un investissement limité. Il est courant chez les enseignes de la grande distribution, qui profitent des réassorts fréquents et des allées larges de leurs magasins, mais aussi que de la faible fréquentation à certaines heures.

Certains distributeurs font même appel à des services de livraison rapide, ce qui revient à utiliser leurs magasins comme des *dark stores*. Bien que ce modèle n'affecte pas directement la demande d'entrepôts, il pourrait exercer une pression accrue sur le réseau de distribution existant des enseignes, qui devra alors être renforcé ou modernisé.



Logistique inverse et traitement des retours

La logistique inverse désigne les flux de biens remontant la *supply chain*, c'est-à-dire des clients vers les enseignes. Les taux de retour dans l'e-commerce sont deux à trois fois supérieurs à ceux des achats en magasin, ce qui a un impact significatif sur les réseaux logistiques.

L'essor de l'économie circulaire – notamment du marché de la seconde main – favorise lui aussi le recours à la logistique inverse. Et à la différence des produits neufs, qui sont acheminés de manière prévisible du fabricant au consommateur, les produits d'occasion ont tendance à emprunter des itinéraires complexes comportant plusieurs intermédiaires. C'est pourquoi la plupart des enseignes choisissent d'externaliser leur logistique inverse à des fournisseurs spécialisés dans le traitement des retours, le reconditionnement, le recyclage ou la mise au rebut.

D'après une estimation réalisée par Tripartie, le marché européen de la seconde main pèse aujourd'hui 39 milliards d'euros et pourrait atteindre 86 milliards d'euros d'ici 2028, ce qui stimulera la demande d'installations dédiées à la logistique inverse.

Précisons que, contrairement aux produits neufs, qui peuvent être conditionnés avec des palettes et autres chariots standards, les produits d'occasion ou retournés par les clients nécessitent des emballages et un étiquetage spécifiques, ainsi qu'une solution *supply chain* sur mesure. L'automatisation et l'utilisation de rayonnages (qui nécessitent des entrepôts de grande hauteur) étant ainsi plus difficiles à mettre en œuvre, on peut envisager de réaménager des entrepôts anciens, inadaptés aux besoins des logisticiens modernes.

Population et logistique urbaines

CROISSANCE DE LA POPULATION URBAINE, HABITUDES DE VIE ET OFFRE DE SERVICES

La population européenne augmente et s'urbanise de plus en plus, ce qui stimule la demande de surfaces industrielles et logistiques. Le taux d'urbanisation, de 71 % il y a vingt ans, s'établit aujourd'hui à 76 % et devrait atteindre 80 % à l'horizon 2050.

Un nombre accru de citoyens bénéficiera ainsi d'un meilleur accès aux équipements et aux services, qu'il s'agisse de commerce (physique et en ligne) ou de livraison à domicile, ce qui contribuera en partie à faire évoluer les habitudes de consommation et les besoins logistiques. Cette population, qui occupe un logement plus petit, n'a pas forcément de voiture et dispose d'un bon pouvoir d'achat, est friande de services lui facilitant la vie, d'achats en ligne et de livraisons rapides.

Qu'ils soient situés à l'intérieur ou à la périphérie immédiate des centres

métropolitains, les petits terminaux logistiques du dernier kilomètre deviennent ainsi incontournables : ils permettent non seulement de réduire les coûts, mais aussi de satisfaire la demande croissante de livraisons rapides et flexibles.

CONTRAINTES FONCIÈRES

Les populations urbaines toujours plus nombreuses, la multiplication du nombre de ménages et la hausse des revenus alimentent la demande d'immobilier logistique. Les pays où la concentration urbaine est la plus forte ont tendance à bénéficier d'un maillage logistique plus dense au service de la consommation.

L'Europe devrait compter 5,4 millions de citoyens de plus en 2035, qui exerceront une pression accrue sur le foncier urbain dédié aux activités industrielles et logistiques. Ce phénomène sera d'ailleurs amplifié dans les agglomérations où le marché

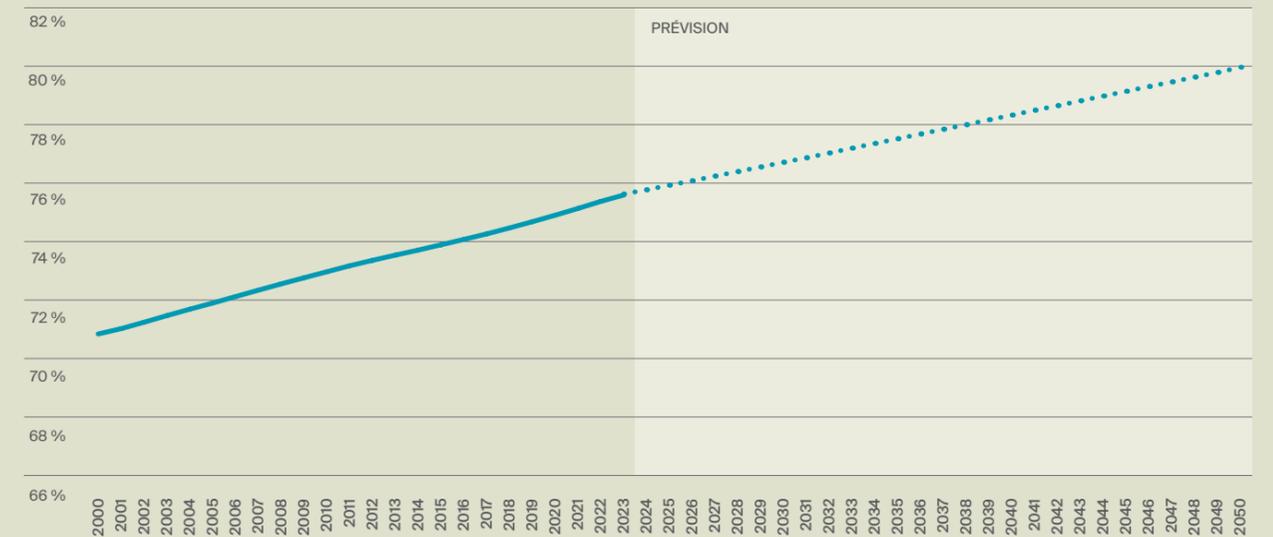
résidentiel est particulièrement tendu.

Compte tenu des prix élevés de l'immobilier d'entreprise (commerces et bureaux) au cœur des villes densément peuplées, les logisticiens ont tendance à transférer une partie de leurs activités tertiaires vers la périphérie, sur des sites industriels offrant un accès rapide et facile au centre urbain. Cette pratique est particulièrement répandue dans les grandes métropoles, où l'espace est limité et les coûts d'occupation sont

« Le taux d'urbanisation, de 71 % il y a vingt ans, s'établit aujourd'hui à 76 % et devrait atteindre 80 % à l'horizon 2050. »

Population urbaine dans l'Union européenne

En % du total



Source : Knight Frank Research, estimations de population publiées par la Banque mondiale, Oxford Economics

élevés, ce qui stimule la demande d'immobilier industriel et logistique réservé aux fonctions hors site, comme la maintenance des biens et des véhicules, les services de blanchisserie, la restauration, la sécurité ou encore le stockage de fournitures de bureau.

LES AGGLOMÉRATIONS LES PLUS DYNAMIQUES

D'ici 2035, plus de 100 000 ménages supplémentaires devraient venir gonfler les rangs de Londres, Paris, Dublin, Berlin, Stockholm, Rome, Amsterdam, Varsovie ou encore Barcelone, où le nombre de ménages augmente déjà le plus vite. Les besoins industriels et logistiques qui en découleront se traduiront par une multiplication des sites du dernier kilomètre et des espaces de services, les prix immobiliers toujours plus élevés dans l'enceinte de ces agglomérations incitant les opérateurs à se délocaliser là où le foncier sera moins cher.

Les changements dans la répartition des logements et des revenus des ménages européens auront également un impact sur la part des dépenses effectuées en ligne et en magasin.

La demande d'espaces industriels et logistiques qui en découlera concernera aussi bien l'intérieur des villes que leur proche périphérie. L'impact se fera sentir avant tout dans la demande de terminaux logistiques du dernier kilomètre, mais aussi dans l'immobilier tertiaire, où la proximité du client est essentielle et les choix d'implantation sont limités. Il est en revanche peu probable que l'augmentation du nombre de ménages dans ces villes ait une réelle incidence sur le choix des emplacements des grands centres de traitement et plateformes de distribution. Et même si le centre de gravité de la demande de consommation pourrait quelque peu se déplacer, la demande croissante d'immobilier résidentiel risque de faire monter les prix du foncier et des loyers pour les sites proches de ces marchés, ce qui pourrait inciter certains opérateurs à élargir leur périmètre de recherche.

En résumé, c'est dans les villes où le nombre de ménages augmente le plus vite que la demande en faveur du développement des activités logistiques sera la plus dynamique.

« Les changements dans la répartition des logements et des revenus des ménages européens auront également un impact sur la part des dépenses effectuées en ligne et en magasin. »

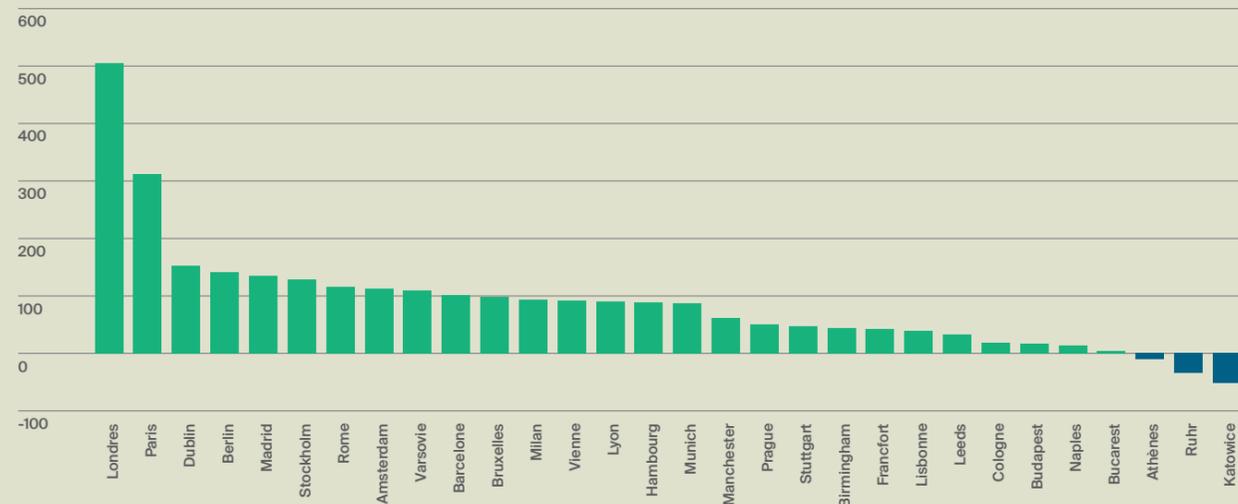
DENSITÉ DÉMOGRAPHIQUE ET SERVICES DE LIVRAISON

S'agissant des services de livraison, les régions les plus densément peuplées ont un atout évident sur les territoires peu habités : les livreurs peuvent y effectuer plus d'arrêts dans un intervalle de temps réduit et en consommant moins de carburant.

Pour les consommateurs aussi, une densité démographique qui augmente est positive, car elle oblige les opérateurs à être plus compétitifs en proposant des services plus variés et de meilleure qualité : par exemple, des créneaux horaires de livraison de courses plus nombreux, et des services de livraison rapide (disponibles uniquement dans les grandes villes).

Nombre de ménages supplémentaires attendus en 2033

En milliers



Source : Knight Frank Research, Oxford Economics



MAIN-D'ŒUVRE ET AVANCÉES TECHNOLOGIQUES

Au-delà des évolutions induites par les consommateurs, la question de la main-d'œuvre est cruciale. Les effets des changements démographiques et migratoires, d'une part, et les compétences requises en technologies, en *data* et en automatisation, d'autre part, influenceront de manière déterminante le choix de l'implantation et de conception des entrepôts.

POLITIQUES DE DURABILITÉ ET DE QUALITÉ DE L'AIR

Les zones à faibles émissions (ZFE) se multiplient en Europe pour réduire la pollution des centres urbains.

« L'essor des villes, en plus de soutenir la demande de logistique, exercera une pression accrue sur les terrains, les transports et les ressources dans les centres urbains. »

En France, la circulation des véhicules ne répondant pas à certaines normes d'émissions est restreinte dans 15 municipalités, et une zone à trafic limité (ZTL) a été introduite dans le centre de Paris (1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e arrondissements). La Belgique compte trois ZFE, à Bruxelles, Gand et Anvers. Aux Pays-Bas, plusieurs villes ont instauré dans leur centre des zones environnementales appelées *Milieuzone*, interdites aux poids lourds et aux véhicules diesel. Et 149 agglomérations espagnoles sont dotées d'une ZFE.

Ces dispositifs destinés à améliorer la qualité de l'air et à réduire la congestion routière dans les grandes métropoles ont un impact sur la distribution et sur la manière dont les transporteurs et livreurs desservent des populations toujours plus nombreuses. De plus en plus d'opérateurs utilisent ainsi des véhicules électriques plus petits et des vélos cargos pour accéder aux quartiers hyper urbains. À Paris et à Londres, plusieurs initiatives ont

aussi permis de démontrer qu'il est possible d'acheminer des matériaux de construction par voie fluviale jusqu'au centre-ville, mais aussi des produits qui sont ensuite livrés en vélo cargo.

Ces modes de transport alternatifs nécessitent toutefois des infrastructures logistiques spéciales, telles que bornes de recharge, entrepôts urbains et plateformes de distribution sur les berges. De plus, entre le fait que les vélos cargos ne puissent transporter qu'une charge limitée, et que les véhicules électriques aient besoin d'être fréquemment rechargés (ce qui prend plus de temps que de faire un plein d'essence), un nombre accru de trajets – et donc de véhicules – est nécessaire pour couvrir le même secteur qu'en utilitaire conventionnel.

L'essor des villes, en plus de soutenir la demande de logistique, exercera une pression accrue sur les terrains, les transports et les ressources, ce qui débouchera sur de nouveaux formats de traitement et de livraison, ainsi que sur de nouvelles sources de demande d'immobilier logistique urbain.

L'industrie et le commerce portent la demande

Au-delà de l'impact des ménages et de leur consommation, l'industrie manufacturière et le commerce jouent également un rôle essentiel le long de la *supply chain*. D'ailleurs, le recul attendu du nombre de ménages dans certains pays européens ne freine pas nécessairement la demande locale de surfaces industrielles et logistiques – en particulier sur les marchés axés sur la production ou la distribution internationale.

L'analyse du marché britannique a permis d'évaluer la corrélation entre le nombre de ménages et les besoins en surfaces industrielles et logistiques. Le réseau de distribution du Royaume-Uni, dont l'économie est avant tout portée par la consommation, épouse sa géographie insulaire : les plateformes de distribution nationales sont regroupées dans des régions stratégiques, telles que les Midlands. Cela dit, tous les pays européens n'appliquent pas ce modèle centralisé et axé sur la consommation. Dans l'Union européenne, avec la libre circulation des marchandises, certains pays et certaines régions axent davantage leur économie sur l'activité manufacturière ou les échanges commerciaux. Ce choix stratégique, auquel viennent s'ajouter les écarts de revenu, d'urbanisation et d'habitudes de consommation, a un impact sur la corrélation entre le nombre de ménages et les besoins en surfaces industrielles et logistiques.

PÔLES D'ÉCHANGES COMMERCIAUX, CORRIDORS DE TRANSPORT ET SITES DE DISTRIBUTION STRATÉGIQUES

La situation géographique stratégique d'un pays, son infrastructure de transport et la capacité de ses ports ont un impact significatif sur la demande d'immobilier industriel et logistique.

Dans les grands centres logistiques européens, la demande est tirée non seulement par la consommation intérieure, mais également par les flux commerciaux et par la consommation internationale.

Par exemple, la Belgique et les Pays-Bas, en plus d'être très urbanisés et densément peuplés, avec des ménages aux revenus relativement élevés, constituent des zones de transit majeures – à l'import comme à l'export – en raison de leur localisation stratégique et parce qu'ils sont desservis par les deux premiers ports d'Europe, Rotterdam et Anvers. Ce sont donc des destinations de choix pour implanter des infrastructures logistiques, aussi bien pour leurs marchés intérieurs que pour le transport aval à travers l'Europe.

Les corridors commerciaux jouent aussi un rôle crucial dans la *supply chain* internationale. Par exemple, depuis les années 1980, la « banane bleue » relie le nord de l'Angleterre au nord de l'Italie (Milan), en passant par le nord du Pays de Galles, le Grand Londres, le Benelux, la Rhénanie et la Suisse (Bâle et Zurich).

La « banane dorée » part quant à elle du nord de l'Italie (Milan), longe le littoral méditerranéen en France (Nice) et va jusqu'en Espagne (Barcelone et Valence).

Et un autre grand corridor englobe le nord et l'est de l'Allemagne (Hambourg, Berlin et Leipzig), la Pologne et les marchés d'Europe centrale et orientale. Il tire parti du développement significatif des marchés logistiques de Pologne et de Tchéquie depuis une dizaine d'années, grâce à leurs faibles coûts d'occupation, à leur foncier plus abordable et à leur main-d'œuvre meilleur marché.

« Dans l'Union européenne, avec la libre circulation des marchandises, certains pays et certaines régions axent davantage leur économie sur l'activité manufacturière et le commerce. »

GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE ET DE TRANSPORT STRUCTURANT LES RÉSEAUX COMMERCIAUX

Les chantiers de modernisation des infrastructures de transport améliorent les *supply chains* internationales et les réseaux de distribution à travers l'Europe. Plusieurs projets d'envergure devraient ainsi redéfinir le transport de marchandises et le commerce :



Liaison fixe du Fehmarn Belt (Danemark-Allemagne) : ce tunnel ferroviaire et routier de 18 km reliant Lolland (Danemark) directement à Fehmarn (Allemagne) entrera en service en 2030. Il réduira considérablement le temps de trajet et améliorera la circulation des marchandises entre la Scandinavie et l'Europe centrale.



Corridor Baltique-Adriatique : il s'agit d'un axe de transport majeur nord-sud allant de Gdańsk (Pologne)

à Bologne (Italie), en passant par la Tchéquie, la Slovaquie et l'Autriche. Il fait partie du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et améliorera les flux commerciaux et logistiques entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud.



Corridor Rail-2-Sea : cet axe ferroviaire de 3 663 km reliera Gdańsk (Pologne) à la Roumanie dès 2029, afin d'améliorer la connectivité entre

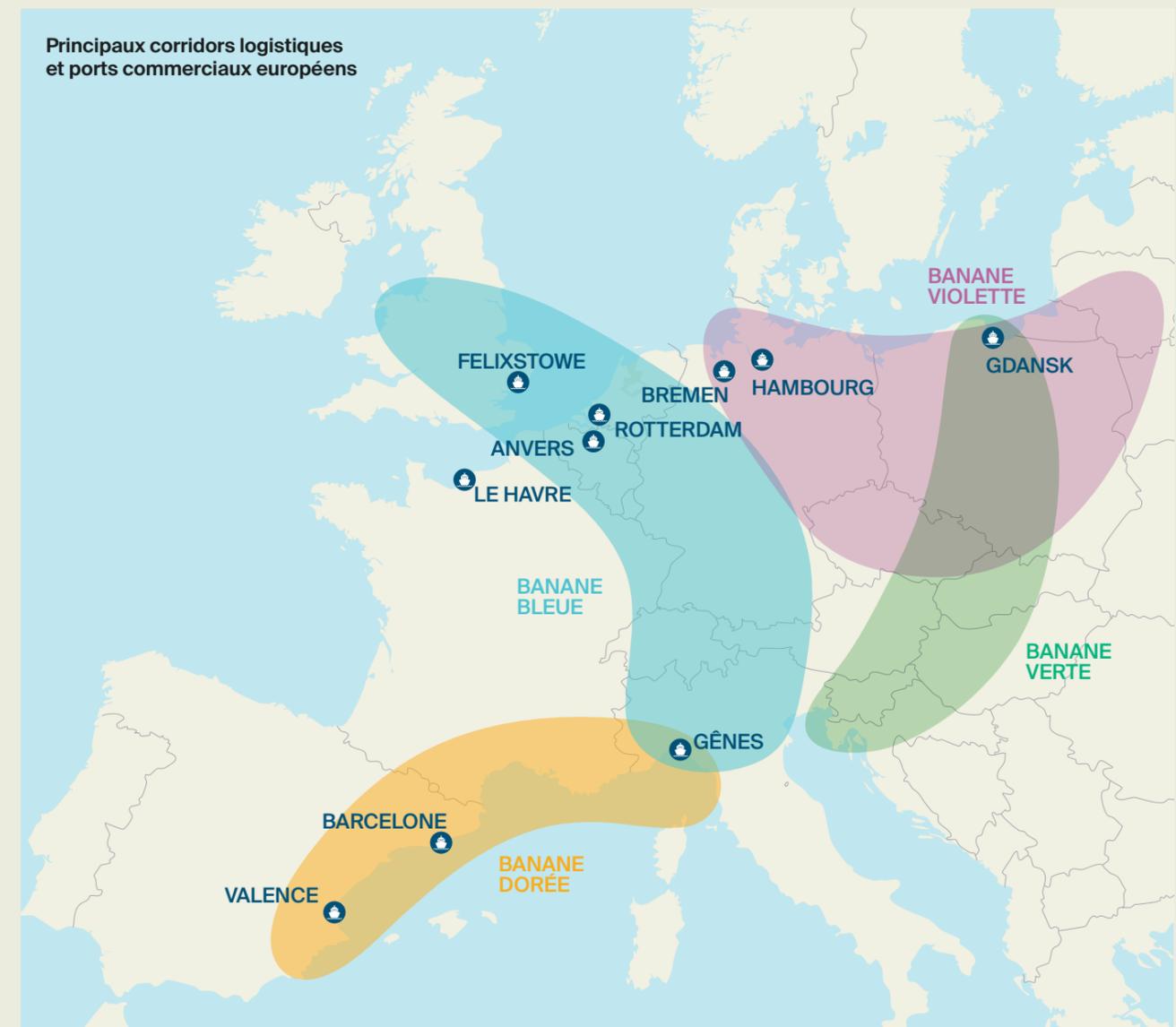
l'Europe du Nord et l'Europe du Sud-Est, tout en déplaçant le transport de marchandises des routes vers le rail, ce qui contribuera à réduire les émissions et les embouteillages.



Route européenne E39 (Danemark-Norvège) : ce vaste projet de construction de tunnels et de ponts destinés à remplacer plusieurs liaisons par ferry à partir de 2040

jouera un rôle essentiel pour améliorer la connectivité, la logistique et l'intégration entre les pays scandinaves. Parmi les ouvrages d'art notables figurent le tunnel de Rogfast (tunnel routier sous-marin le plus long et le plus profond au monde) et le pont de Hordfast.

Ces projets contribueront à créer de nouvelles routes commerciales, à accroître la demande logistique et à influencer les tendances de croissance démographique, ce qui stimulera encore plus la demande de logistique B2B (*business to business*) et B2C (*business to consumer*).



INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE ET DEMANDE IMMOBILIÈRE

La présence d'activités manufacturières et leur composition influenceront également la corrélation entre le nombre de ménages et les besoins en surfaces industrielles et logistiques. La plupart des pays européens ont une production manufacturière supérieure à celle du Royaume-Uni, ce qui a un effet direct sur la surface nécessaire par ménage.

Ainsi, au Royaume-Uni, l'industrie manufacturière, qui représente moins de 10 % du PIB, capte 29 % de la demande placée d'immobilier industriel et logistique (données 2024). Alors qu'en Tchéquie, elle pèse 26 % du PIB, pour 52 % de la demande placée (données 2023 des locataires connus).

En Allemagne, le secteur manufacturier représente 23 % du PIB, un pourcentage d'autant plus élevé que le PIB allemand a atteint environ 4 305 milliards d'euros en 2024, au troisième rang mondial derrière les États-Unis et la Chine.

Dans les économies de production, la détermination des besoins immobiliers dépend plus souvent de l'industrie manufacturière, de la répartition sectorielle et de l'utilisation efficace de l'espace que des tendances de consommation des ménages. De plus, les besoins en termes de surface varient d'une filière manufacturière à l'autre : les industries à valeur ajoutée, telles que l'électronique, la pharmaceutique et les équipements médicaux, occupent des espaces bien plus restreints que l'automobile, l'aéronautique ou encore les aciéries.

La taille et la structure du secteur manufacturier ont donc un impact décisif sur la demande d'immobilier industriel et logistique. Le facteur humain (disponibilité, coût, compétences et niveau d'études) entre aussi en ligne de compte. De manière générale, l'industrie manufacturière est moins représentée dans le PIB des régions très urbanisées et dominées par le tertiaire. Et dans les zones urbaines où elle est présente, elle a tendance à miser sur une production à forte valeur ajoutée, ce qui nécessite d'optimiser l'utilisation de l'espace pour compenser

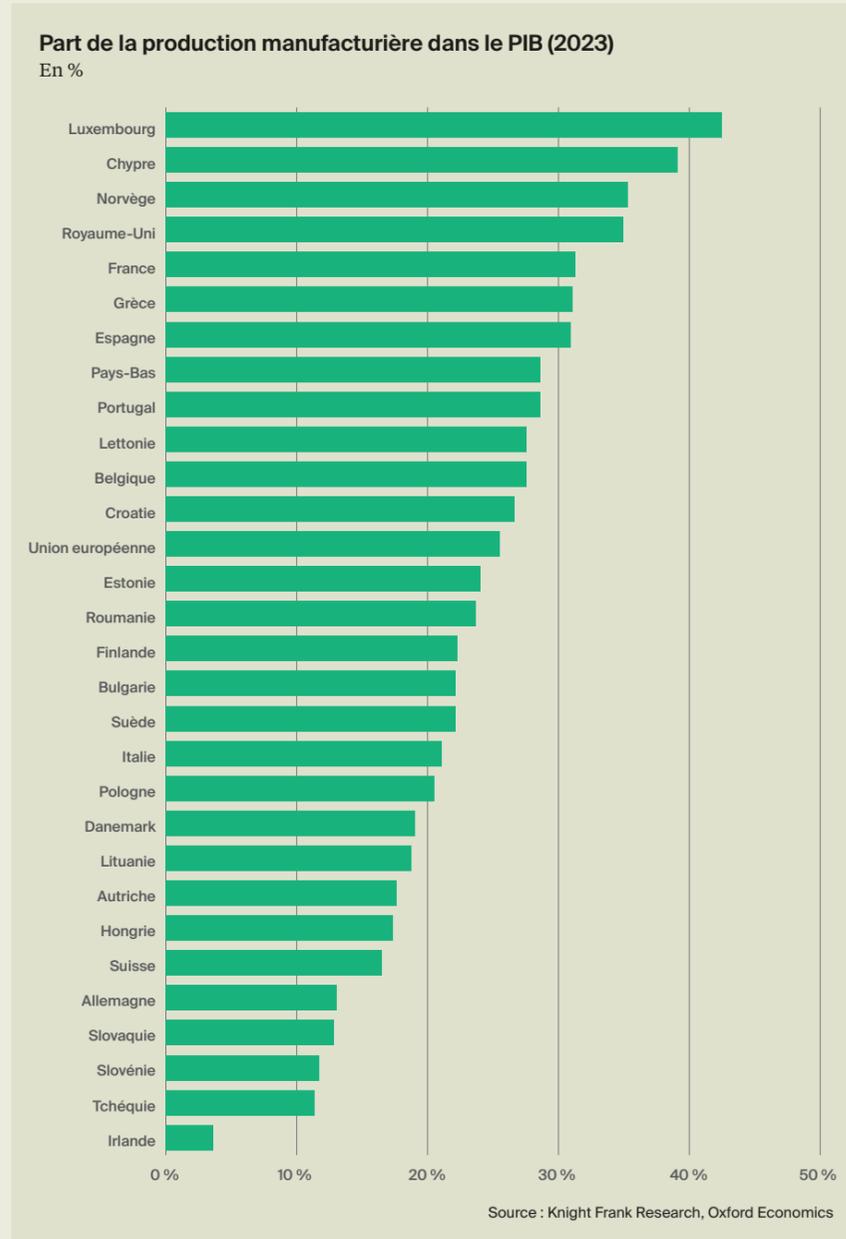
les coûts d'exploitation élevés.

Certaines de ces activités sont directement liées aux infrastructures commerciales et portuaires. Par exemple, vu leur taille, les éoliennes en mer doivent être fabriquées à proximité du littoral. Et certaines activités sont associées à l'importation/exportation de produits périssables. Elles génèrent une importante demande immobilière, notamment aux Pays-Bas et en Belgique, région de production ou

de transit portuaire pour les denrées alimentaires, les fleurs ou encore les produits pharmaceutiques.

RETOUR À LA PRODUCTION INDUSTRIELLE LOCALE

Les enjeux de la fabrication éthique, de la responsabilité environnementale et de la réduction de l'empreinte carbone – désormais prioritaires pour un nombre croissant de consommateurs européens – influencent également le choix d'implantation des usines.



INDUSTRIE DE LA DÉFENSE

La demande d'immobilier industriel devrait également tirer parti de l'augmentation prévue des dépenses militaires. À ce jour, hormis la Pologne, qui consacre plus de 4 % de son PIB à la défense, la Grèce, autour de 3 %, et l'Allemagne et la France, environ 2 %, plusieurs pays européens (dont le Portugal, l'Italie, la Belgique et l'Espagne) sont loin d'atteindre les 2 % recommandés par l'OTAN. Des discussions sont par ailleurs en cours pour porter ce seuil minimal à 3 % du PIB, sachant que le président américain, Donald Trump, propose même d'aller jusqu'à 5 %. Malgré tout, l'Europe est plutôt bien partie pour augmenter significativement son budget de l'armement, ce qui donnera un coup d'accélérateur à plusieurs secteurs industriels, en particulier ceux de l'aéronautique, de l'électronique et de l'industrie de pointe. Cette tendance profitera surtout aux grands pôles de compétitivité.

2 %

Les dépenses militaires de plusieurs pays européens sont inférieures au seuil de 2 % du PIB recommandé par l'OTAN – seuil d'ailleurs susceptible d'être relevé.

En tant que leaders du marché européen de la défense, la France et l'Allemagne sont en train de renforcer leurs investissements et de développer leurs capacités de production. Contrairement aux années précédentes, les deux pays ont atteint en 2024 le seuil de 2 % du PIB recommandé par l'OTAN. Et cette tendance haussière devrait se poursuivre, puisque la France prévoit d'allouer un total de 400 milliards d'euros à la défense sur la période 2024-2030, ce qui dynamisera les programmes militaires et projets industriels connexes.

Pour faire face aux préoccupations liées à la durabilité, assurer la résilience de leur *supply chain* et s'adapter aux préférences de leurs clients, de plus en plus d'entreprises décident ainsi de rapprocher (*nearshoring*), voire de rapatrier (*reshoring*) leur production. Ce choix stratégique contribue lui aussi à stimuler la demande locale de surfaces industrielles et logistiques.

« L'Irlande du Nord et le Pays de Galles sont les deux seuls pays où la production manufacturière s'est contractée ces dix dernières années. Mais elle devrait se redresser fortement à l'horizon 2025. »



Au Royaume-Uni, la hausse du budget des armées se traduit déjà par une hausse de la demande placée, avec la conclusion de plusieurs transactions stratégiques, comme la nationalisation d'une usine de semi-conducteurs, mais aussi l'acquisition d'un nouveau site industriel par BAE Systems.

En Allemagne, de grands industriels réorientent leur stratégie pour participer à l'essor du secteur de la défense. Rheinmetall, fabricant de premier plan de véhicules blindés, est ainsi en train de convertir ses usines de Berlin et de Neuss en sites hybrides produisant à la fois des équipements d'armement et des composants à destination du secteur automobile. Et comme d'autres industriels, Hensoldt s'associe à des équipementiers automobiles – une filière actuellement en difficulté – pour faire travailler leurs salariés, une stratégie qui permet de doper la production militaire tout en limitant les suppressions d'emploi.

INDUSTRIE AGROALIMENTAIRE ET STOCKAGE FRIGORIFIQUE

Le marché de la chaîne du froid se développe rapidement, porté par les nouvelles préférences des consommateurs, l'externalisation croissante de la gestion de la *supply chain* et la demande accrue de logistique à température contrôlée. D'après Mordor Intelligence, le marché européen du stockage frigorifique

« Le marché de la chaîne du froid se développe rapidement, porté par les nouvelles préférences des consommateurs, l'externalisation croissante de la gestion de la *supply chain* et la demande accrue de logistique à température contrôlée. »

enregistrera une croissance de 8,97 % par an sur la période 2024-2029, tandis que Custom Market Insights table sur 14,1 % par an sur la période 2024-2033.

La demande de solutions de stockage frigorifique sera portée par plusieurs facteurs. Du côté des consommateurs, il s'agira ainsi de satisfaire un goût accru pour les plats préparés offrant une durée de conservation plus longue, et une demande de fruits et légumes frais en progression régulière. Notons, au passage, que les importations européennes de produits transformés à base de légumes, de fruits et de fruits à coque ont plus que doublé en vingt ans (de 3 milliards d'euros au début des années 2000 à 7 milliards d'euros en 2022, d'après la base de données Comtrade de l'ONU). Et au niveau de la réglementation européenne, les logisticiens devront faire face au durcissement des exigences de sécurité et de qualité des aliments.

De plus, dans le segment B2C (*business to consumer*), la généralisation des courses en ligne et l'augmentation des volumes de produits frais à transporter qui en découle introduisent de nouvelles exigences pour maintenir la chaîne du froid jusqu'au dernier kilomètre.

Au-delà de l'industrie agroalimentaire, l'essor rapide de l'industrie biopharmaceutique stimule la demande de solutions frigorifiques spécialisées pour les produits de santé thermosensibles – biomédicaments, thérapies géniques, vaccins, etc.

MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES VIEILLISSANTES

En Europe, les installations d'entreposage frigorifique ont pour la plupart été construites dans les années 1980 et 1990, à une époque où la grande distribution et le commerce mondial des produits alimentaires étaient en plein essor.

L'offre d'immobilier de stockage a augmenté au fil du temps, mais le segment du froid est demeuré



La demande de solutions de stockage frigorifique performant sera portée par la progression régulière de la demande de fruits et légumes frais, mais aussi par le durcissement de la réglementation européenne sur la sécurité et la qualité des aliments.

restreint, avec seulement une poignée de sites construits au cours des dix dernières années. Si le durcissement récent de la réglementation européenne – avec notamment, l'instauration des bonnes pratiques de distribution en gros des médicaments à usage humain dans le secteur de la santé, et des normes HACCP (*Hazard analysis and critical control points*) pour l'hygiène alimentaire – incite les entreprises à moderniser leurs équipements, le réseau frigorifique est aujourd'hui majoritairement vieillissant et peu performant.

La logistique de la chaîne du froid doit pourtant s'adapter à l'augmentation de la demande et à l'évolution des besoins des industriels. De plus en plus, les opérateurs recherchent des solutions de réfrigération modernes et basées sur l'automatisation, leur offrant une bonne performance environnementale, pour une faible consommation énergétique.

Conclusion

La demande d'immobilier logistique en Europe est aujourd'hui redéfinie par les changements démographiques : la croissance de la population, la diminution de la taille des cellules familiales et l'urbanisation alimentent la demande de bâtiments de stockage et de distribution, et font évoluer les besoins en termes d'emplacement et de spécifications techniques.

L'essor continu de l'e-commerce et les nouveaux modèles de traitement contribuent aussi à transformer les infrastructures logistiques et favorisent le développement d'installations modernes, durables et de haute technicité. De la modification des

routes commerciales, des avancées en matière de production industrielle et de l'augmentation des capacités de stockage frigorifique découleront des défis, mais aussi des opportunités.

Les besoins en immobilier industriel et logistique sont clairement corrélés au nombre de ménages. Ce lien, qui n'est ni évident ni constant, restera influencé par divers facteurs (évolution des habitudes de vie, des flux commerciaux, de l'activité manufacturière, etc.), mais aussi par l'amélioration des performances opérationnelles. Les acteurs de la logistique doivent cerner tous les contours de ces mutations, et s'adapter.

« L'essor continu de l'e-commerce et l'évolution des modèles de traitement des commandes contribueront à transformer les infrastructures logistiques et favoriseront le développement d'installations modernes, durables et de haute technicité. »



Restez au fait des marchés immobiliers internationaux avec nos newsletters sectorielles

ABONNEZ-VOUS EN LIGNE

Études récentes



Future Gazing – Manufacturing evolution



Industrial Open Storage 2024

LOGISTICS AND INDUSTRIAL SERVICE LINES – KEY CONTACTS

EUROPEAN LOGISTICS CAPITAL MARKETS:

Richard Laird
richard.laird@knightfrank.com
+44 (0) 207 861 1663

Eddie Thomas
eddie.thomas@knightfrank.com
+44 (0) 207 861 5486

AGENCY:

Logistics & Industrial Agency
Charles Binks
charles.binks@knightfrank.com
+44 (0) 207 861 1146

RESEARCH:

European Logistics & Industrial Research
Claire Williams
claire.williams@knightfrank.com
+44 (0) 203 897 0036

European Research

Judith Fischer
judith.fischer@knightfrank.com
+44 (0) 203 830 8646

EUROPEAN VALUATION & ADVISORY:

Valuation & Advisory
Alexander Cormack
alexander.cormack@knightfrank.com
+44 (0) 207 861 5167

Will Garner
will.garner@knightfrank.com
+44 (0)203 826 0652

Traduit de l'anglais par Christèle Blin