

De la réglementation logistique

Créée en 2011, FAIRWAY, Cabinet d'avocats dédié à l'industrie immobilière, a notamment développé une véritable expertise en matière de logistique. Suite à la publication de nouveaux textes régissant la logistique, nous sommes donc partis à la rencontre de l'équipe en charge du pôle logistique au sein de Fairway : Juliette Bril (Associée en droit de l'environnement), Franck Denis (Associé en droit de l'immobilier et de la construction) et Sébastien Sehili (Counsel en droit de l'urbanisme), afin de prendre le pouls de ces mesures.

Bio-express

Franck Denis Associé

• Profil

Franck, associé au sein du Cabinet Fairway depuis juillet 2019, est essentiellement impliqué dans les acquisitions immobilières, la promotion, la construction et la négociation de baux commerciaux.

Avant de rejoindre Fairway en septembre 2017, Fel au sein de l'équipe Real Estate du Cabinet DLA Piper France LLP où il a exercé durant deux ans. Il a débuté sa carrière dans le département opérations et financements immobiliers du cabinet Gide Loyrette Nouel entre 2006 et 2011 avant de rejoindre le département immobilier du Cabinet Lefèvre Pelletier & associés de 2011 à 2015.

• Expérience

Le conseil sur tous aspects juridiques relatifs aux opérations d'acquisition, de cession et de développement (construction, promotion immobilière, etc.) pour tous types d'actifs immobiliers - bureaux, entrepôts, centre commerciaux, hôtels, résidences services. Franck intervient également régulièrement en matière de gestion immobilière et de baux commerciaux.

Franck conseille notamment des investisseurs institutionnels, des sociétés foncières, des promoteurs et de grands utilisateurs, français et internationaux.



Informations Entreprise : Actuellement, comment se porte le marché de la logistique en France ?

Franck Denis : La logistique apparaît comme une des classes d'actifs les plus attrayantes sur le marché de l'investissement immobilier actuel. Depuis quelques années, nous observons un mouvement de fond en faveur de l'investissement logistique, avec notamment l'arrivée sur le marché de nouveaux investisseurs français et internationaux. La crise du Covid-19, loin d'endiguer cet intérêt, a, au contraire, eu un effet accélérateur : la logistique, et le e-commerce en particulier, étant l'un des secteurs d'activité les plus résilients. Pour autant, ce marché en plein développement doit faire face à une pénurie d'offres de nouveaux entrepôts, notamment dans les secteurs les plus recherchés. Cette situation est pour partie liée aux obstacles rencontrés par les investisseurs et les promoteurs pour construire de nouveaux projets d'entrepôts logistiques.

L'évolution récente de la réglementation va malheureusement dans le sens d'un renforcement des contraintes et risque d'accentuer cette situation.

Depuis plusieurs années, l'intention affichée par le législateur était de faciliter la construction de nouveaux immeubles, ce qui a abouti notamment à des possibilités de dérogation à certaines normes de construction et à un encadrement plus strict du droit de recours contre les autorisations d'urbanisme. Or, nous constatons aujourd'hui une volonté inverse, au travers de nouvelles réglementations qui vont, en pratique, rendre le développement de nouveaux projets logistiques plus difficile.





I.E : Comment cette restriction législative s'illustre-t-elle en pratique ?

Sébastien Sehili : Dans le domaine de l'urbanisme, c'est principalement la volonté affichée par l'Etat de lutter contre de nouvelles artificialisations nettes des sols qui risque de freiner le développement de nouveaux projets logistiques. Nous évoluons dans un contexte où il n'existe pas de réglementation nationale d'urbanisme spécifique liée aux entrepôts. Ce sont donc les communes qui fixent, au sein des différentes zones, leur Plan Local d'Urbanisme (PLU) et les règles applicables aux entrepôts. Toutefois, la volonté de l'Etat, de contraindre les constructions nouvelles à s'implanter uniquement dans des secteurs déjà urbanisés va nécessairement influencer sur la réglementation locale. En effet, lorsque les communes proposeront l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux terrains lors de l'élaboration ou de la révision de leur PLU, l'Etat qui est associé à son élaboration et en charge de contrôler la légalité, pourra s'y opposer, et le cas échéant censurer la régularité du projet. Or, en matière d'entrepôts, il est souvent compliqué de s'implanter sur des secteurs déjà urbanisés, soit parce qu'ils peuvent être sources de nuisances pour le voisinage, soit parce qu'ils nécessitent une emprise foncière importante, difficile à trouver en secteurs urbanisés.

I.E : Si la volonté de lutter contre l'artificialisation des sols peut paraître de bon sens, elle crée un véritable problème ; où construire ?

Franck Denis : En dépit des efforts menés par le législateur pour les limiter, nous constatons également une augmentation des recours de tiers (voisins, associations environnementales etc.) à l'encontre des autorisations d'urbanisme et des autorisations d'exploitation (ICPE) des projets logistiques. L'existence même d'un recours, qu'il soit ou non

Juliette Bril Associée

• Profil

Juliette a rejoint le cabinet Fairway comme associée en mai 2014 pour prendre en charge la pratique droit de l'environnement du cabinet.

Juliette a débuté sa carrière chez Brizay-London en 1999 auprès de Caroline London, environmentaliste réputée, avant de rejoindre le cabinet De Pardieu Brocas Maffei pour prendre en charge la pratique droit de l'environnement au sein du département immobilier pendant 10 ans. En 2011, Juliette a rejoint comme Director le cabinet anglais Wragge & Co pour créer la pratique droit de l'environnement puis en 2013, le cabinet Franklin. Elle a développé au cours de sa carrière une expertise reconnue en droit de l'environnement industriel et immobilier.

• Expérience

Elle conseille une clientèle française et étrangère (fonds d'investissement, foncières, industriels, banques, assureurs, promoteurs, logisticiens, particuliers, etc.) tant en droit de l'environnement industriel (installations classées, pollution, déchets, etc.) qu'en droit de l'environnement immobilier et logistique (bail vert, amiante, légionnelle, etc.) y compris en matière d'acquisition et de vente d'actifs immobiliers ou de sociétés (audit, négociation de contrats et de garanties de passifs environnementales) et de réglementation des énergies renouvelables.



Sébastien Sehili-Franceschini

Counsel

• Profil

L'expertise de Sébastien Sehili-Franceschini couvre tous les pans du droit public intéressant l'immobilier et les projets d'infrastructure (Urbanisme, aménagement, domanialité, contrats publics, etc.). Il conseille un large panel de clients tant privés (promoteurs, investisseurs, utilisateurs, développeurs en énergie renouvelable, etc.) que publics (collectivités locales, SEM, établissements publics, etc.). Il a en outre développé un savoir faire particulier en matière d'industrie touristique (Littoral et montagne.).

• Expérience

Il conseille sur tous les aspects juridiques relatifs aux autorisations administratives, aux opérations immobilières publiques, aux projets d'infrastructures, aux opérations de construction et aux relations économiques entre les entreprises privées et l'Administration d'Etat ou locale. Il traite également le contentieux sur ces sujets. Il intervient pour le compte d'une clientèle très diverse composée notamment d'administration d'Etat, de collectivités locales, de sociétés de promotion et de groupe de BTP.



fondé juridiquement, constitue une contrainte importante pouvant retarder ou même faire obstacle à la réalisation d'un projet de développement logistique. La complexité de la réglementation applicable et l'importance des délais de procédure en cas de recours en France constituent de véritables freins au développement de nouveaux projets. Résultat ? Certains opérateurs logistiques internationaux choisissent d'implanter leurs grands entrepôts dans des pays frontaliers où le développement de nouveaux projets est plus aisé, comme en Italie ou en Espagne, alors même que les marchandises stockées peuvent être destinées en grande partie au marché français.

Juliette Bril : L'aspect environnemental est le socle de tous ces nouveaux enjeux. En France, la législation veut par exemple que tout entrepôt de plus de 5.000 mètres cubes stockant plus de 500 tonnes de matériaux combustibles soit considéré comme une installation polluante et doit donc être régi par la même réglementation que celle des usines de production industrielle : la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). De ce fait, et au-delà de la construction, c'est l'obligation d'obtenir des autorisations spécifiques d'exploiter par type de produit et par volume stocké qui pose problème. Ainsi, la construction et le dépôt des autorisations d'exploiter ICPE vont intervenir le plus souvent avant toute commercialisation de l'entrepôt. Par conséquent, comme nous ne savons pas encore qui va occuper les lieux, il est nécessaire de déposer un dossier d'autorisation ICPE comprenant le plus de produits et d'activités différents pour permettre une commercialisation et une exploitation rapide couvrant la majeure partie des besoins des futurs occupants. Les délais d'obtention des autorisations d'exploitation des entrepôts sont tellement longs (en moyenne 12 à 18 mois) qu'il ne faudrait pas à avoir à redemander une autorisation pour chaque nouvel occupant. Vous pouvez imaginer les problématiques... Ensuite, pour obtenir les autorisations d'exploiter il faut également mener à bien des études sur la biodiversité et des études d'impact. La réglementation ICPE sur les entrepôts impose la prise en compte dans les projets de beaucoup de paramètres comme



des nuisances sonores par exemple liées au trafic routier ; des risques d'incendie ; la protection des sols etc. des aspects qui doivent toujours être gérés en amont de la construction. À cela s'ajoute également le contrôle de la préfecture, qui tout au long de l'exploitation du bâtiment, va venir inspecter et vérifier le bon respect des prescriptions.

I.E : Dans ce sens, quelle semble être la logique de l'État à travers toutes ces réglementations ?

Franck Denis : Nous notons une certaine ambivalence. D'un point de vue environnemental, nous notons que plusieurs mesures adoptées ou à l'étude, telles que le plan biodiversité, la convention citoyenne sur le climat ou la proposition de moratoire sur les nouveaux projets visent clairement à limiter l'extension des entrepôts logistiques. Mais parallèlement, au regard du contexte économique actuel, il n'est pas possible pour notre pays de se priver d'un secteur en pleine croissance, qui est une source très importante d'investissements et d'emplois pour nos territoires, ce que le gouvernement semble avoir bien compris... un véritable paradoxe !

A nos yeux, il est nécessaire d'accompagner le mieux possible le développement des entrepôts logistiques car ils répondent à un besoin sociétal. La transformation de nos modes de consommation et l'essor du e-commerce qui l'accompagne, va irrémédiablement créer un mouvement d'ampleur en faveur de la logistique, nécessitant la construction de nouveaux entrepôts. Il est donc nécessaire de sensibiliser les esprits et de mettre en lumière ce que peut apporter localement la construction d'un entrepôt logistique : des investissements significatifs, la création de nombreux emplois, le développement des territoires, etc. La nécessité de répondre aux enjeux environnementaux est essentielle, mais il faut également prendre en compte les aspects sociétaux et économiques.

I.E : quelles sont les recommandations du cabinet FAIRWAY aux porteurs de projet de développement logistique ?

Juliette Bril : En premier lieu, mettre en place des audits juridiques des projets apparaît comme un point fondamental. Il s'agit ici de bien préparer les dossiers en amont de la construction, que ce soit au niveau des permis de construire, des autorisations d'exploiter... Concernant la législation, celle-ci apparaît déjà très restrictive, et il convient de ne pas ajouter des contraintes supplémentaires !

Sébastien Sehilli : Dans un deuxième temps, améliorer les relations avec les collectivités. Une fois que l'État met en place le cadre, c'est ensuite aux collectivités qu'ils incombent de rédiger les documents locaux d'urbanisme et de délivrer les autorisations d'urbanisme. Si les directives de l'Etat en matière d'artificialisation sont claires, il existe cependant un certain nombre de points sur lesquels une marge

de manœuvre est possible. Pour les acteurs de la logistique, il est donc indispensable d'aborder les collectivités comme de véritables partenaires et de les associer aux projets.

Franck Denis : En un mot, se faire accompagner par des spécialistes sur le plan juridique, et ce dès les premiers stades du projet ! Les acteurs du développement logistique ont parfois tendance à ne faire appel aux juristes et avocats qu'une fois que leur projet est déjà en cours, lors de la survenance d'un contentieux (recours contre les autorisations administratives, litige avec les intervenants à la construction). Or, la meilleure solution pour prévenir et traiter les difficultés qui peuvent survenir est de se faire accompagner dès l'origine du projet, tant pour la mise au point des dossiers de demande d'autorisation administrative que pour la négociation des contrats avec les différents intervenants (promoteurs, architectes, entreprises etc.). En pratique, la valeur de notre expertise, au sein du cabinet FAIRWAY, n'est pas seulement dans le traitement des éventuels recours ou contentieux, mais elle réside aussi et surtout dans un accompagnement global des projets dès leur conception initiale jusqu'à leur achèvement. ▀

