

Juillet 2010

# Les effets de la crise

L'industrie automobile, le marché des bureaux,  
le transport de marchandises et l'immobilier résidentiel



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



# Les effets de la crise

L'industrie automobile, le marché des bureaux,  
le transport de marchandises et l'immobilier résidentiel

## **IAU île-de-France**

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15

Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02

<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny

Département Économie et développement local : Anne-Marie Roméra, directrice de département

Étude sur l'industrie automobile réalisée par Thierry Petit

Étude sur le marché des bureaux réalisée par Renaud Diziain

Département Mobilité et transport : Alain Meyère, directeur de département

Étude sur le transport de marchandises réalisée par Lydia Mykolenko et Robert Allio

Département Démographie, habitat, équipement et gestion locale : Christine Corbillé, directrice de département

Étude sur le marché immobilier résidentiel réalisée par Christine Corbillé et Philippe Pauquet

N° d'ordonnement : 7.09.001



## Sommaire

<b>Synthèse</b> .....	<b>5</b>
<b>1 - Les effets de la crise sur l'industrie automobile</b> ..... mai 2009	<b>7</b>
<b>2 - Les effets de la crise sur le marché des bureaux</b> ..... juillet 2009	<b>13</b>
<b>3 - Les effets de la crise sur le transport de marchandises</b> ..... septembre 2009	<b>21</b>
<b>4 - Les effets de la crise sur le marché immobilier résidentiel</b> ..... novembre 2009	<b>35</b>

Afin de mieux cerner les effets de la crise financière et économique, l'IAU îdF a mis en place un groupe de travail interne composé d'économistes, d'urbanistes, d'experts des transports, du logement... En parallèle au groupe de suivi de la conjoncture piloté par la Région Île-de-France et l'Insee, le groupe de travail de l'IAU îdf a entrepris d'analyser les répercussions de cette crise pour un certain nombre de secteurs. Le présent dossier rassemble quatre notes produites et présentées au cours de l'année 2009.

Groupe composé de Robert Allio, Jean-Pierre Chauvel, Christine Corbillé, Amélie Darley, Renaud Diziain, Emilie Jarousseau, Lydia Mykolenko, Philippe Pauquet, Thierry Petit. Coordonné par Gérard Lacoste et Anne-Marie Roméra.



## Synthèse

### **La crise en Île-de-France : répercussions pour quelques secteurs**

Réputée comme la pire récession depuis les années 30, la crise économique qui a manifesté ses effets dès 2008, continue à bouleverser les équilibres mondiaux. Dans ce contexte, toutes les régions européennes et françaises ont eu à subir le contrecoup des faillites financières et de leur impact sur l'économie réelle. Du fait d'une économie très internationalisée, l'Île-de-France n'est pas épargnée. Même si elle a commencé par résister un peu mieux que d'autres, les atteintes de la crise s'y font sentir et se prolongent .

Réunissant un groupe de travail interne, l'IAU îdF a entrepris d'analyser les répercussions de cette crise pour un certain nombre de secteurs : la production automobile, le transport de marchandises, l'immobilier résidentiel et l'immobilier d'entreprises, les TIC.... Des fiches ou des notes ont été produites au fur et à mesure de l'avancement de ces travaux. Elles sont réunies dans ce dossier et les principaux constats sont tirés dans cette présentation.

### **Dans plusieurs domaines, la crise a accéléré ce qui était déjà en germe ou accentué des carences avérées**

Dans le domaine du logement, l'offre était déjà largement insuffisante par rapport à la demande. La crise aggrave la situation en précipitant le retournement du marché : d'une part, le report d'opérations retarde et réduit les constructions neuves, d'autre part, les transactions dans l'existant sont ralenties par la moindre solvabilité d'acquéreurs qui se heurtent aux conditions de crédit plus drastiques. Même si le logement social joue son rôle contra-cyclique, le décalage entre la production de logements et une demande toujours très forte maintient des prix élevés.

Le secteur automobile connaissait une érosion régulière de ses effectifs et de sa production sous l'effet des gains de productivité et des choix stratégiques de localisation des constructeurs. La crise, avec une forte chute des immatriculations début 2008, a eu pour effet d'accélérer la baisse de l'emploi. En un an, environ 4000 postes ont disparu. Mais si les intérimaires ont été les plus concernés, pour la première fois, les fonctions de R&D ont été aussi touchées.

L'activité des transports de marchandises qui est au cœur des organisations économiques aujourd'hui mondialisées, a réagi très fortement aux effets de la crise économique. Cette réactivité a été variable selon les modes de transport ; elle a été précoce et très forte dans le cas du transport routier avec la perte de plusieurs dizaines de milliers d'emplois en France en 2009, plus tardive dans le cas des modes de transport massifiés, maritime, mais aussi ferroviaire et fluvial. De plus, les effets ont été plus sensibles sur les trafics internationaux que sur les trafics nationaux.

Secteur extrêmement sensible aux effets de la conjoncture économique, le transport de marchandises est aussi un secteur qui présente de lourdes inerties - notamment au niveau de la création de nouvelles infrastructures mais aussi de la modification des schémas logistiques - qui rendent son évolution relativement lente. Et si la crise a soulagé dans une certaine mesure la pression qui s'exerçait sur certaines infrastructures franciliennes, et limité aussi le souhaitable report des trafics routiers sur les modes massifiés, cette inertie ne dispense pas, bien au contraire, de la nécessité d'anticiper : les besoins de rattrapage en infrastructures pour fluidifier le trafic de marchandises en Île-de-France, restent indispensables et constituent, notamment pour ce qui concerne les infrastructures ferroviaires et fluviales, des enjeux d'échelle nationale.

### **Certains effets se feront sentir avec un décalage dans le temps**

Dans au moins deux domaines, les effets de la crise ne seront pas perceptibles dans l'immédiat. En ce qui concerne les opérateurs de télécommunications (mobiles, internet), le fonctionnement par forfaits les met relativement à l'abri des aléas conjoncturels. De plus, ce poste, désormais essentiel pour l'activité des entreprises, n'est pas fortement affecté par des restrictions budgétaires. Seuls les investissements pour perfectionner l'équipement existant seront différés.

En ce qui concerne les bureaux, l'effet d'inertie est plus spectaculaire. Il entraîne des conséquences en chaîne qui s'égrèneront sur le moyen terme. Ainsi de nombreux programmes en chantier seront livrés en 2010 et 2011 alors que la demande des entreprises, en berne depuis deux ans, ne s'annonce pas très dynamique d'ici 2012. Mais l'attrait pour cette offre neuve va attirer des entreprises qui délaisseront des bureaux moins bien cotés. La vacance du parc de seconde main va augmenter et s'ensuivront alors des baisses de loyers. Parallèlement, ne seront relancées que des opérations "sans risques" c'est-à-dire sur les sites les plus reconnus de l'ouest parisien. Dans ce contexte, un rééquilibrage géographique et une progression de la mixité bureaux/habitat seront d'autant plus difficiles à négocier que les effets de leviers se réduisent.

## **La crise peut être synonyme de remises en cause, d'opportunités**

Nous l'avons dit, de nombreuses cessations d'entreprises de transport routier de marchandises ont été enregistrées en 2008 et 2009. La baisse du trafic dans le contexte de morosité des échanges les explique en partie. En fait, le renchérissement des coûts des carburants est aussi à l'origine des difficultés de ces activités. Cumulé avec la nécessaire réduction des émissions de GES, ce phénomène va dans le sens d'une limitation du transport routier. Certaines solutions qui avaient été envisagées sans remporter beaucoup d'adhésions (ferroviage...) vont dès lors retrouver un intérêt.

Soumise aux mêmes phénomènes de coût et d'épuisement des carburants d'origine fossile ainsi que de l'émission de GES, la filière automobile est confrontée au défi de produire de nouveaux types de véhicules moins gourmands, moins émetteurs. La crise actuelle et les plans de relance mis en place doivent être vus comme l'opportunité d'accélérer ce qui s'engageait comme piste d'avenir mais n'était pas considéré comme une urgence. La production de véhicules électriques et des batteries nécessaires, la mise au point de nouveaux types de moteurs, l'implantation d'unités de recyclage sont des opportunités de reconversion mais aussi de développement pour les sites franciliens des constructeurs nationaux.

## **Des préoccupations pour certains territoires**

La récession générale de l'industrie a touché de nombreuses firmes et leurs sous-traitants. Ces derniers sont souvent localisés dans des bassins industriels de grande couronne. Si certains de ces territoires comme Seine Aval sont tirés par des projets (OIN, liaison TC, aménagements portuaires...) qui peuvent laisser entrevoir un rebond, d'autres nécessiteront une attention soutenue des pouvoirs publics pour accompagner un repositionnement, un renouveau du développement... (sud Essonne, sud Seine-et-Marne, nord Val d'Oise).

Certains pôles urbains risquent aussi de se voir affectés par la crise du fait du délaissement d'un immobilier vieillissant, obsolète par comparaison avec les opérations ou programmes nouvellement livrés, alors même que les prix de cette offre sont revus à la baisse. Leurs avantages en terme de compétitivité des coûts se réduisent d'autant. Le phénomène de vacance qui en résulte s'observe déjà, dans des villes nouvelles ou des pôles urbanisés dans les années 70. Pour certaines de ces villes, l'occupation du parc par des fonctions publiques garantissait une relative stabilité mais les mesures adoptées pour réduire l'emploi dans de grands services publics peuvent compromettre les effets traditionnellement contra-cycliques de ce secteur d'emplois.

## **Quelques signes d'amélioration**

A la fin de l'année 2009, la conjoncture semble s'améliorer. Les effets de restockage permettent de regarnir les carnets de commande dans l'industrie et dans le commerce de gros. L'activité progresse dans les services. On note également une reprise dans le secteur du tourisme avec des taux d'occupation des hôtels repartis à la hausse.

Les créations d'entreprises, hors statut auto-entrepreneur, reculent en 2009 mais de manière moins prononcée en Île-de-France et les défaillances ralentissent nettement depuis octobre 2009.

Dans le domaine du logement, on observe une remontée sensible des transactions et une stabilisation des prix. Bien que fragile, la reprise de croissance redonne donc quelques notes d'espoir, en attendant un redémarrage plus marqué.

# **1 - Les effets de la crise sur l'industrie automobile**

*Etude réalisée par Thierry Petit*

Mai 2009





## La situation de la filière automobile au début 2009

En 2004, l'IAU îdF avait réalisé une étude sur la filière industrielle automobile en Île-de-France et avait à cette occasion mené un recensement le plus exhaustif possible des emplois de la filière. A cette époque l'étude avait recensé 98 000 emplois dont environ 68% relevaient des constructeurs Renault et PSA, 20% des équipementiers et 10% environ des fournisseurs. Cette année là, les 3 usines terminales de la région avaient produit près de 1 million de véhicules soit 1/3 de la production de véhicules nationale et 19% de la production du groupe PSA et de la marque Renault réunis dans le monde.

En 2004, l'emploi ouvrier dominait encore la filière en Île-de-France avec près de 40% du total.

Cadres et professions int. sup	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Autres
31,6%	22,5%	6%	39,6%	0,3%

Source : INSEE DADS 2000

## Un contexte d'érosion de l'emploi et de la production en France

Depuis cette date, la filière automobile régionale a suivi la tendance nationale d'érosion des effectifs sous l'effet des gains de productivité et des choix stratégiques des groupes de localisation ou relocalisation d'une partie de leurs effectifs dans les zones à forte croissance et faible coût de main d'œuvre, principalement en Europe orientale. Ainsi sur la période 2004-2007 le secteur automobile a vu ses effectifs reculer de 10% au niveau national<sup>1</sup>.

Cette érosion a particulièrement touché les sites de production, tandis que pendant le même temps, les sites de R&D connaissaient une croissance sous l'effet d'une forte pression à accélérer le renouvellement des gammes mises sur le marché.

Sous l'effet de cette logique et la volonté de s'internationaliser et profiter des marchés en forte croissance à l'est de l'Europe et en Asie, les deux groupes français ont multiplié les implantations d'usines terminales dans ces zones. Ils ont par ailleurs incité leurs équipementiers à les suivre dans ces nouvelles localisations et à y implanter eux aussi des usines de production et par la suite des centres de recherche. Durant cette période la part des sites franciliens dans la production mondiale de véhicules particuliers des marques PSA et Renault est passée de 20% en 2004 à 14,7% en 2008. Cette évolution est notamment due à une forte baisse du niveau de production des sites franciliens passant de près de 1 million de véhicules en 2004 à 660 000 en 2008 (-33%).

### Part de la production en France et hors de France des modèles assemblés dans les usines franciliennes en 2008

Site francilien où est produit une partie des matières premières	Modèles produits en IDF	Total production	Production en France	Production hors de France	Taux de production hors de France
PSA Peugeot Citroen		2 840 691	1 228 778	1 611 913	56.74 %
Aulnay	C2	59 253	53 099	6 154	10.39 %
Aulnay	C3	224 625	174 175	50 450	22.46 %
Poissy	1007	10 396	10 396		0 %
Poissy	206	298 495	75 602	222 893	74.67 %
Poissy	207	457 836	187 794	270 042	58.98 %
Renault		1 870 586	529 001	1 341 585	71.72 %
Flins	Clio	476 285	160 056	316 229	66.39%
<b>Total</b>		<b>4 711 277</b>	<b>1 757 779</b>	<b>2 953 498</b>	<b>62.69 %</b>

Source : CCFA

<sup>1</sup> Selon les données du pôle emploi : <http://info.assedic.fr/unistatis>. Les données 2008 ne sont pas encore disponibles.

Hormis le site d'Aulnay qui détient un quasi monopole sur la production des modèles C2 et C3, les sites de Poissy et de Flins n'assurent que minoritairement la production des modèles sur lesquels ils sont spécialisés.

Spécialisés sur les plus petits modèles de la gamme des constructeurs, particulièrement adaptés au contexte urbain, les sites de production franciliens ont notamment souffert de l'échec commercial de la 1007 pour PSA et de la fin de la production de la Twingo pour Renault.

Par ailleurs, le marché francilien a connu une baisse régulière sur la période contrairement au marché national en légère hausse.

#### Immatriculation en 2004 et 2008 de véhicules particuliers

	2004	2008	var	var %
IDF	390 059	353 858	-36 201	-9,28%
France	2 013 709	2 050 283	36 574	1,82%
UE (15)	14 126 402	13 151 238	-975 164	-6,90%

Source : CCFA

### Une érosion de l'emploi qui a d'abord touché les fournisseurs et les fonctions de production

En se basant sur les annonces de fermeture de sites et de réduction d'effectifs ainsi que les données fournies par l'ARD sur l'arrivée de nouveaux emplois étrangers de la filière en Île-de-France, nous avons estimé l'évolution de l'emploi de la filière entre 2004 et 2008.

Ces estimations sont plutôt des ordres de grandeur, alors que cette méthode ne nous permet pas de repérer les pertes au fil de l'eau dans des établissements toujours actifs, ni les gains d'emplois d'établissements déjà présents dans la région.

Cependant, les données disponibles sur les sites Internet des constructeurs, qui représentent on l'a vu 68% des effectifs de la filière, concernant les principaux sites de la région, permettent d'apporter une certaine robustesse à ces estimations.

Entre 2004 et 2008 on peut estimer la baisse de l'emploi de la filière automobile en Île-de-France à environ 5 500 emplois :  $\frac{3}{4}$  chez les équipementiers et fournisseurs,  $\frac{1}{4}$  chez les constructeurs.

De même, les  $\frac{3}{4}$  des réductions de poste concernent la production et donc majoritairement des emplois de type ouvrier. Cette réduction d'effectifs a ainsi accéléré la modification de la composition professionnelle de la filière alors que dans le même temps, les effectifs de la recherche progressaient ou au pire stagnaient. Ainsi, les 3 sites industriels des constructeurs franciliens ont réduit leurs effectifs de 3 400 salariés sur la période 2004-2008 soit une baisse de près de 20%.

Les cadres sont désormais majoritaires, tandis que la catégorie ouvriers rétrograde en seconde position (-8 points) fortement rattrapée par la catégorie des professions intermédiaires (+5 points) plus présentes dans les sites de R&D et de test.

#### Estimation de la composition des emplois de la filière en 2006

Cadres et professions int. sup	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Autres
36,7%	27,6%	3,9%	31,7%	0,1%

Source : INSEE CLAP 2006

effectifs des établissements codés construction automobile auxquels ont été ajoutés les sites des constructeurs non répertoriés dans cette catégorie comme les sièges de PSA comptabilisés dans l'activité administration d'entreprise et qui rassemblent près de 3500 salariés.

## Une baisse de l'emploi qui s'est accélérée et qui touche des fonctions supérieures

Sur la période récente, entre 2008 et 2009, on observe une accélération des pertes d'emplois puisque ce sont environ 4 000 postes qui ont disparu en un an. Ces pertes ont, semble-t-il, plus touché les constructeurs qui ont notamment utilisé la souplesse offerte par les intérimaires (par exemple -700 postes sur le site de Poissy) qui ont été les premières victimes de ce fort ralentissement.

De plus, alors que les pertes d'emploi continuent à fortement peser sur les fonctions de production, les fonctions de R&D sont elles aussi touchées pour la première fois dans notre région. Cela s'est d'abord manifesté par une réduction des contrats à l'extérieur, à l'image de la spectaculaire annonce du non remplacement du contrat de sous-traitance de 1 000 postes de prestataires de bureaux d'études techniciens et ingénieurs détachés sur le site du technocentre de Renault. Cependant la R&D est touchée par des annonces de suppression de postes au sein même des grandes entreprises de l'automobile et en particulier chez les équipementiers (-400 suppressions de postes sur le site de R&D de Faurecia à Etampes).

Au début 2009, on peut finalement estimer les effectifs de la filière à 90 000 salariés.

D'autres suppressions d'emplois ont d'ores et déjà été annoncées pour 2009.

Les annonces faites à la fin de l'année 2008 et au début 2009 pourraient ainsi ajouter 2 500 suppressions d'emplois en 2009 aux pertes déjà enregistrées : Continental à Rambouillet – 400 dans la production, Continental Asnières –300 dans la production, Faurecia à Etampes -400 emplois dans la R&D, Thyssenkrup Sofedit 200 emplois du siège qui devrait déménager hors IDF.

La forte chute des immatriculations à la fin 2008, début 2009 n'est pas étrangère à cette accélération des pertes d'emplois même si la région capitale semble mieux s'en tirer.

### Evolution des immatriculations de véhicules particuliers au niveau européen et national sur cette période

	1er tr. 2009/1er tr. 2008
IDF	2%
France	-4%
UE (15)	-19,7%

Source : CCFA

Il faut peut-être y voir l'effet de la prime gouvernementale qui selon un représentant des concessionnaires automobiles favorise les petits modèles, moins consommateurs d'essence et moins émetteurs de CO<sub>2</sub>, en plus d'un probable report de choix des clients vers des modèles de plus petite gamme et donc meilleur marché.

Si la crise est avant tout mondiale et donc dépasse le seul contexte francilien, il faut cependant se réjouir du positionnement des sites d'assemblages de la région sur une gamme de modèles moins touchée par la crise.

La confirmation faite par les constructeurs de la pérennité des 3 sites franciliens est un gage pour l'ensemble des acteurs de la filière. A ce titre il faut aussi considérer comme un signe très positif l'annonce faite par Renault de confier à son site de Flins la production de son futur modèle électrique à un horizon 2011.

Le choix du site de Flins répond à une logique de marché et organisationnelle. En effet, à la proximité du principal marché français tant en termes de taille de population, de richesse et de capacité de commande de la part des administrations, il faut ajouter celle du technocentre de Guyancourt qui développe ces modèles. La production d'un véhicule électrique représente un immense changement technologique mais aussi organisationnel pour le constructeur. Ceci nécessitera une remise à plat totale de l'organisation de la chaîne de montage et de la relation avec les fournisseurs. La phase d'industrialisation sera une phase particulièrement délicate nécessitant un pilotage précis de la montée en puissance de la production sur la chaîne d'assemblage et la proximité avec le centre de recherche facilitera les nombreux échanges nécessaires à cette phase.

Signalons aussi le plan automobile que souhaite mettre en place le département des Yvelines avec une enveloppe de 330 millions d'euros dont cependant 150 millions seront destinés à la construction d'un circuit automobile F1 entre Flins et Mantes.

Ce plan est aussi assorti du projet de création d'une unité de démontage et de recyclage de véhicules automobiles en fin de vie sur le site de Flins, ce qui permettrait de renforcer la pérennité du site en l'ancrant davantage à son marché local.

Il faut pour conclure rester prudent quant à l'avenir de l'industrie automobile mondiale traditionnelle qui se trouve à un tournant à plus d'un titre :

- Bouleversement de la hiérarchie des constructeurs avec la faillite de GM et d'Opel et probable concentration à venir au niveau mondial
- Bouleversement du rapport à la mobilité et à l'usage de l'automobile, ainsi qu'à la perception de l'automobile en tant que générateur de pollution comme le confirme le durcissement de la réglementation sur le niveau d'émissions de CO<sub>2</sub>, y compris aux USA. Ceci donne une forte prime aux constructeurs qui ont su innover dans ce sens à l'image des japonais, Toyota en tête.
- Montée en puissance de nouveaux modes de motorisation (électrique) qui peut bousculer l'ordre établi et favoriser l'arrivée de nouveaux entrants soit « pure players » comme les start-up américaines Tesla car ou chinoises avec BYD automobile, soit des entreprises ayant un fort savoir faire dans le domaine des batteries par exemple et élargissant leur champ de compétence à la construction automobile en nouant des partenariats stratégiques avec d'autres acteurs clé (ex : Bolloré avec Blue car et le carrossier Heuliez).

Les constructeurs de l'après crise seront amenés à évoluer, à nouer de nouvelles alliances, à intégrer des technologies dont certaines révolutionnaires pour eux ne constituent pas leur cœur de métier et donc affaiblira leur position dans la chaîne de valeur.

Dans ce contexte, un des rôles que peut jouer une collectivité comme la Région est de favoriser cette transition vers un nouveau modèle en permettant par exemple aux constructeurs franciliens de tester grande nature des flottes de véhicules, d'ouvrir des marchés publics à des véhicules de type nouveau afin de rendre rentable une production de masse. Cela peut aussi passer par une meilleure coordination des différents acteurs de la recherche régionale sur des thématiques liées à ces véhicules du futur (batteries, hydrogène, piles à combustible...), ou encore par des conditionnement d'aides à une plus forte implication des industriels régionaux dans cette thématique. Cela peut enfin passer par des réglementations au niveau de l'urbanisme, pour favoriser une plus forte utilisation de ces véhicules en ville : bornes de branchement pour véhicules électriques par exemple, préférence pour ce type de véhicules dans le stationnement, voire zones de circulation réservées à ces véhicules comme à Londres et plusieurs autres villes européennes.

## **2 - Les effets de la crise sur le marché des bureaux**

*Etude réalisée par Renaud Diziain*

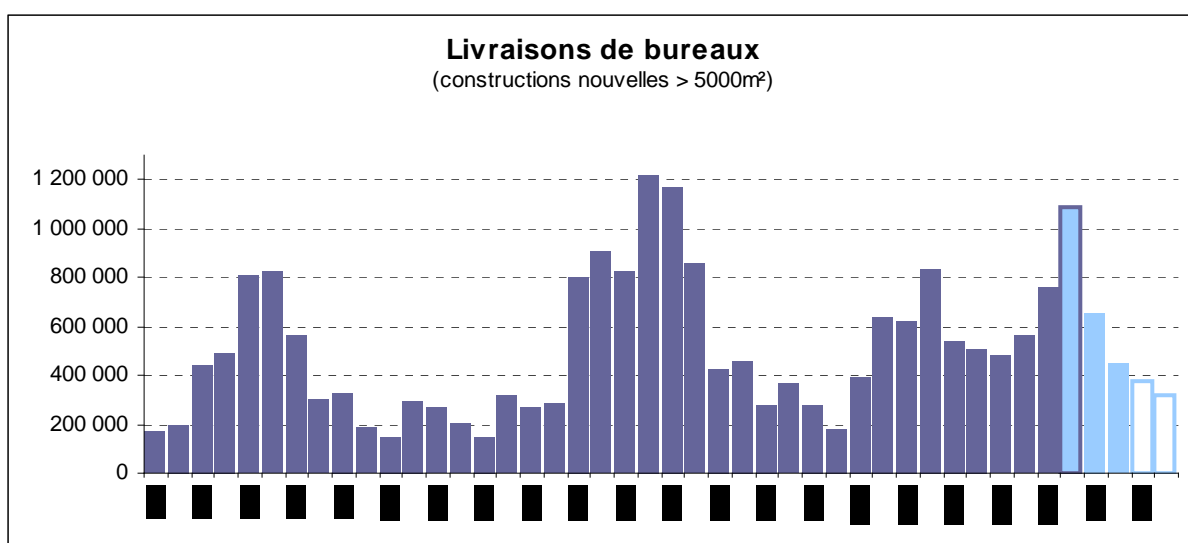
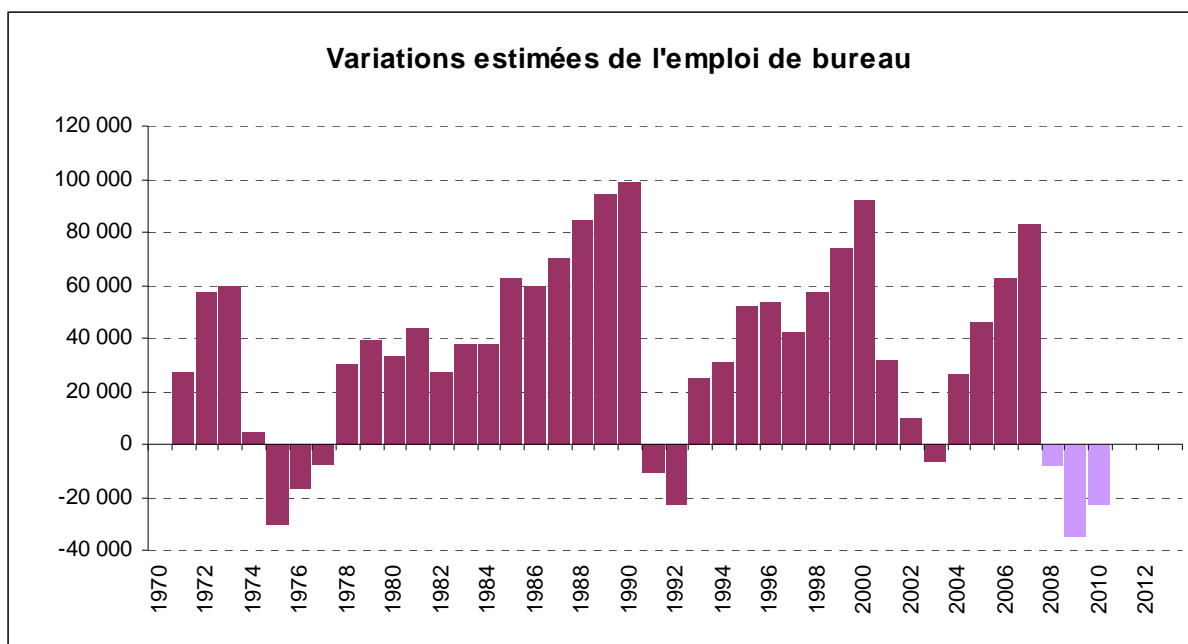
Juillet 2009



## La demande flanche au moment même où culmine la production

Au regard des perspectives macro-économiques et sachant la corrélation étroite entre les variations du PIB et l'évolution de l'emploi de bureau, plus de 60 000 postes pourraient être détruits en 2009-2010 dans les bureaux franciliens.

L'impact direct de la crise sur l'emploi de bureau serait somme toute limité. Les pertes attendues effaceraient à peine les gains nets d'emplois de 2007 car la tertiarisation de l'économie francilienne a pour effet d'amortir l'impact de la crise sur l'emploi de bureau. Davantage que le recul de la demande, c'est l'excès d'offre qui préoccupe.





## **Le pic des livraisons en 2009**

On est loin de la dérive spéculative des années 90, mais le marché est en train de se retourner lourdement sous le poids des programmes actuellement en chantier et qui, compte tenu des délais de construction, arriveront sur le marché de 2009 à 2011. L'exercice 2008 avait donné lieu à d'importantes livraisons (0,8 million de m<sup>2</sup>). Le pic sera atteint en 2009 (1,1 millions de m<sup>2</sup>) et bien d'autres chantiers s'achèveront en 2010 et 2011. De 2008 à 2011, 750 000 m<sup>2</sup> de bureaux nouveaux seront livrés en moyenne annuelle. Ce volume excède la capacité d'absorption du marché « en temps normal » sachant que 600 000 m<sup>2</sup> par an ont été commercialisés ces 5 dernières années à la faveur d'une conjoncture plutôt favorable.

## **Montée en flèche de la vacance de 2009 à 2011**

L'offre immédiatement disponible gonflera jusqu'en 2010-2011, alimentée par la déconsommation de bureaux (environ 1 million de m<sup>2</sup>) et par le volume excessif des programmes engagés (environ 2 millions de m<sup>2</sup>). Certes, un coup d'arrêt a été porté aux mises en chantier depuis huit mois, faute de financement et dans l'attente de jours meilleurs. Mais cela ne tarira le flot des livraisons qu'à partir de 2011. La vacance devrait tangenter les 5 millions de m<sup>2</sup>, soit 10% du parc de bureaux, vers 2011.

Les produits neufs étant très demandés, les immeubles récents ou en chantier vont se remplir sans trop de difficultés et entraîner d'importantes libérations dans l'ancien. Ces bureaux de seconde main vont venir encombrer le marché alors que l'offre neuve va rapidement s'amenuiser ce qui fait craindre aux professionnels une pénurie de locaux neufs dès 2012, tout au moins en zone centrale.

## **Gel de nombreuses opérations d'aménagement**

Le repli de la demande, l'excès d'offre et la crise du crédit vont remettre en cause une foule de projets de bureaux, ou au mieux, les retarder mais de façon durable. Car la baisse des prix ne fait que commencer et tant que les opérateurs n'en mesureront pas la durée et l'ampleur, ils ne se risqueront pas à lancer d'opérations « en blanc ». Ce contexte d'incertitude n'épargne pas La Défense en dépit de sa valeur assurantielle. Parmi les 7 ou 8 grandes réalisations annoncées pour 2015, 1 ou 2 seulement devraient se concrétiser dans ce délai.

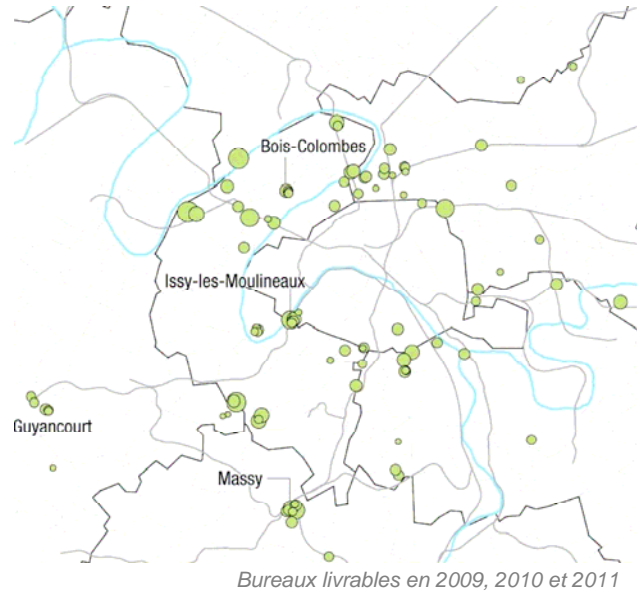
Il faut s'attendre à ce que la crise paralyse les nombreuses opérations d'aménagement dont l'équilibre financier repose sur la vente de charges foncières pour du bureau, particulièrement dans les secteurs qui viennent de s'ouvrir au marché des bureaux.

## **Mais des mouvements d'emplois de bureaux de grande ampleur de 2009 à 2011**

Pour autant, la géographie de l'emploi de bureaux ne restera pas figée d'ici 2012. Au contraire, la valse des emplois va s'accélérer puisque 2,6 millions de m<sup>2</sup> seront livrés en 2009, 2010 et 2011 où viendront s'y installer environ 150 000 emplois.

L'inventaire des immeubles en cours de construction donne une bonne idée des flux d'emplois de bureaux qui se produiront d'ici 2012. Ces flux s'orientent surtout vers Nanterre (+7500 emplois), Massy (+6500), Issy, Montrouge (+5000), Bois-Colombes (+4500), Clamart ou Saint-Denis (+4000), Pantin, Boulogne, Villejuif (+3500 emplois)... Mais les emplois attendus ici et là se traduiront par autant de pertes ailleurs car les créations nettes d'emplois de bureaux seront nulles ou faibles au niveau régional entre 2008 et 2013.

On connaît la provenance de ces flux : les lieux d'implantation actuels des grands comptes en passe de se relocaliser. LCL abandonnera 14 sites, pour la plupart parisiens, au profit de Villejuif en 2010 (3500 postes). BNP Assurances (4300 salariés) quittera Rueil et La Défense pour Nanterre. Les gestionnaires de titres de la BNP (3500 emplois) déménageront de Paris vers Pantin. IBM délaissera la Tour Descartes (4000 emplois) en 2010 pour gagner Bois-Colombes. Atos Origin regroupera à Montrouge ses 4500 salariés actuellement à La Défense et à Paris. Toujours en 2010, Prisma Presse rassemblera à Gennevilliers ses 5 sites de Paris et de Neuilly. Même à l'est, les bureaux édifiés le long du périphérique créent un appel d'air dans Paris intra-muros : les NMPP vont migrer, depuis Reuilly-Diderot, vers la Porte des Lilas de même que l'ANPE et les Assedic qui vont y fusionner leurs directions centrales (Pôle Emploi). Ces départs font suite aux déménagements vers Montreuil, de directions ministérielles installées de longue date dans Paris comme récemment, la Direction Générale des Douanes.



## Les sites « neufs » vont faire le plein

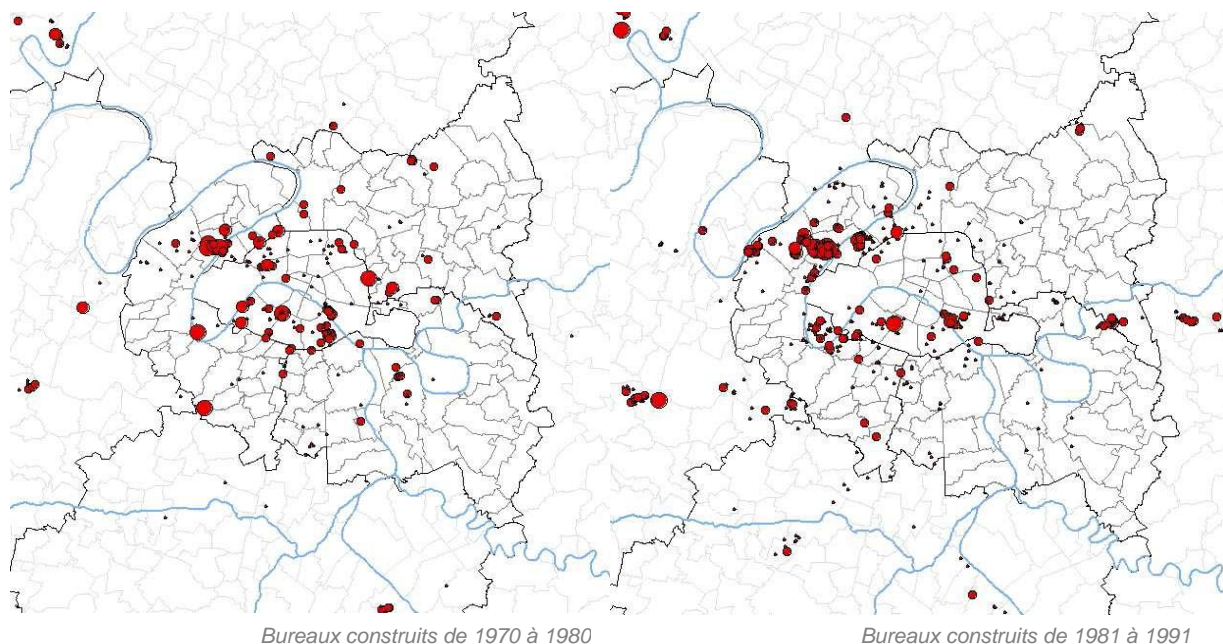
Ce sont des motifs organisationnels et économiques qui poussent les grandes entreprises vers les immeubles neufs et de grande taille développés en pourtour de Paris et de La Défense.

Ce mouvement centrifuge reste contenu car peu d'entreprises se déplacent vers les pôles plus périphériques. Il y en a même qui font le chemin inverse, comme Microsoft qui rapatrie ses implantations, dont celle des Ulis, sur 35 000 m<sup>2</sup> à Issy, comme Sodexo qui redistribue ses effectifs entre Saint-Quentin et Issy ou comme le Pôle Emploi dont les fonctions support, actuellement à Noisy-le-Grand, vont bientôt rejoindre Montreuil.

Hors de la zone centrale, la plupart des déménagements se font dans le voisinage du site d'origine. Ils sont le fait d'établissements qui convergent vers les bureaux neufs de Val de Fontenay, Rungis ou Massy lorsque le besoin de s'étendre ou d'améliorer les conditions de travail se fait sentir. A la suite du rachat de Gestetner par Ricoh, les deux entités se regroupent à Rungis à équidistance de leur base actuelle, Créteil et Clamart. Ces pôles péricentraux drainent une clientèle locale mais attirent peu les entreprises attachées à la centralité parisienne.

## Le spectre de la vacance pour les bureaux des années 70 et 80

La plupart des entreprises en partance délaisent des immeubles édifiés dans les années 1980 à l'instar de la Tour Descartes à La Défense ou des locaux de l'Equipe à Issy. Les immeubles de la dernière génération (années 2000) ont donné un « coup de vieux » aux bureaux construits, en grande masse, à la fin des années 1980 et dont les standards de conception sont aujourd'hui dépassés. Ces mêmes immeubles avaient disqualifié au milieu de la décennie 1990 les constructions des années 1960-1970 et poussé leurs propriétaires à engager des travaux de remise à niveau voire de transformation en d'autres usages.



La vacance va ainsi se reporter sur les bâtiments des années 1980 ce que l'on peut déjà observer même si le taux de vacance régional n'est encore que de 7,5%. A Boulogne nombreux sont les immeubles des années 1980 qui peinent à se relouer. A Saint-Quentin-en-Yvelines, les entreprises ont libéré 150 000 m<sup>2</sup> dans des immeubles plus de 20 ans en se relogant dans les bureaux construits à proximité. Les bureaux de Cergy souffrent de la concurrence des marchés neufs et à peine moins chers de la proche banlieue de même que ceux Noisy-le-Grand, d'Evry ou de Créteil mais ces derniers affichent un taux de vacance moindre parce que ces pôles se sont mués en centres administratifs où prédominent des occupants publics et parapublics, peu volatiles.

Certains bureaux ne trouvent désespérément pas preneurs à Plaisir (ZI des Gâtines), Romainville (site Aventis), Le Blanc-Mesnil (Centre d'affaires Paris Nord) car ils cumulent les handicaps : des locaux anciens ou conçus pour les besoins de l'occupant initial, un environnement peu valorisant, une desserte insuffisante... Il y a aussi les petits immeubles de bureaux disséminés dans les quartiers résidentiels de Paris, Boulogne et Levallois qui, du fait de leur petite taille, se prêtent mal à des travaux lourds de rénovation sans lesquelles ils risquent d'être marginalisés. La multiplication des panneaux de bureaux à louer pourrait interroger à nouveau les pouvoirs publics sur la question du parc ancien et de sa gestion.

## 5 millions de m<sup>2</sup> supplémentaires de 2005 à 2014, dont 3 millions à l'ouest

On peut d'ores et déjà dresser un bilan géographique des créations de bureaux<sup>1</sup> sur la période 2005-2012 en considérant l'ensemble des programmes livrés depuis 2005 et ceux qui le seront d'ici 2011, soit 4,9 millions de m<sup>2</sup>. Ce bilan vaut à peu de choses pour 2005-2014 sachant le peu d'opérations qui s'achèveront en 2013 et 2014. La localisation de ces 4,9 millions (dont 2,6 restent à livrer en 2009, 2010 et 2011) donne un aperçu des concentrations d'emplois en cours de constitution que les statistiques d'emplois retranscriront dans quatre à cinq ans. Ces nouveaux lieux de travail vont déséquilibrer un peu plus les flux de voyageurs entre l'est et l'ouest de Paris, près des deux tiers (63%) se situant à l'ouest du méridien de Paris. Certains tronçons du réseau de transport comme l'A86 ou le RER A devront absorber plusieurs milliers de voyageurs supplémentaires comme les 15 000 salariés attendus dans leurs futurs locaux de Nanterre.

<sup>1</sup> L'inventaire porte sur les constructions nouvelles, celles qui modifient la localisation de l'emploi (alors que les restructurations d'immeubles ne l'impactent que le temps des travaux qui peuvent cependant durer jusqu'à 5 ans).

## 250 000 emplois attendus en bout de lignes de métro

La plupart des nouveaux bureaux ont été construits au pied d'une station du réseau ferré mais celles-ci sont généralement situées en bout de lignes de métro ou sont desservies par le RER ou le tramway avec une fréquence moindre. Le corollaire est un allongement des temps de parcours domicile-travail et la tentation, a fortiori lorsque le dernier kilomètre se fait à pied ou en navette, de délaissé le pass navigo pour la voiture d'autant qu'une place de parking ou une participation aux frais de carburants sont parfois proposées en compensation du déménagement.

### Créations nettes de m<sup>2</sup> de bureaux 2005 – 2012

(immeubles de plus de 5000m<sup>2</sup>)

NANTERRE	310 039
COURBEVOIE	299 411
MASSY	195 882
MONTREUIL	178 473
SAINT-DENIS	173 600
ISSY-LES-MOUL.	150 497
IVRY-SUR-SEINE	118 069
GENNEVILLIERS	117 593
MEUDON	113 684
BOIS-COLOMBES	106 000
BOULOGNE-B.	96 851
PARIS 13	96 733
CLAMART	85 018
VELIZY-VILL	81 000
COLOMBES	80 148

## Les temporalités des incidences de la crise

En terme d'aménagement, la crise a eu un impact immédiat, celui de stopper net une centaine d'opérations sur le point d'être lancées et qui auraient vu le jour d'ici 2015.

Pour ce qui est des mouvements d'emplois, la crise va freiner, mais pas avant 2011, le transfert vers les sites « neufs » de proche périphérie depuis les marchés « vieillissants » ou qui étaient devenus trop chers. S'en suivra à compter de 2011, le traditionnel reflux des emplois vers le centre, les entreprises pouvant mettre à profit la baisse des prix pour y faire leur retour. De 1990 à 1996, la fuite des entreprises vers le croissant d'or avait délesté les bureaux parisiens de 200 000 emplois. Une fois la croissance revenue en fin de décennie, ces bureaux entre temps rénovés, se sont à nouveau remplis. Ces mouvements de va et vient sont appelés à se reproduire sachant toutefois que certains lieux d'implantation des bureaux des années 80 auront trop perdu de leur valeur d'adresse tertiaire (diffus, villes nouvelles...) pour que les propriétaires trouvent un intérêt à les remettre à niveau.

La crise actuelle impactera aussi la localisation des bureaux qui verront le jour vers 2015-2020. Car la reprise réactive d'abord les opérations d'aménagement les mieux positionnées, là où la demande se fait la plus pressante quand la conjoncture s'améliore et là où la clientèle est la plus solvable. Ce fut le cas en 1996 avec la remise en route de l'opération Coeur Défense et la relance des ZAC de Paris Rive gauche, d'Issy et de Clichy, avant que la construction ne gagne par contagion Montrouge, Saint-Denis...

## Les regards tournés vers le centre

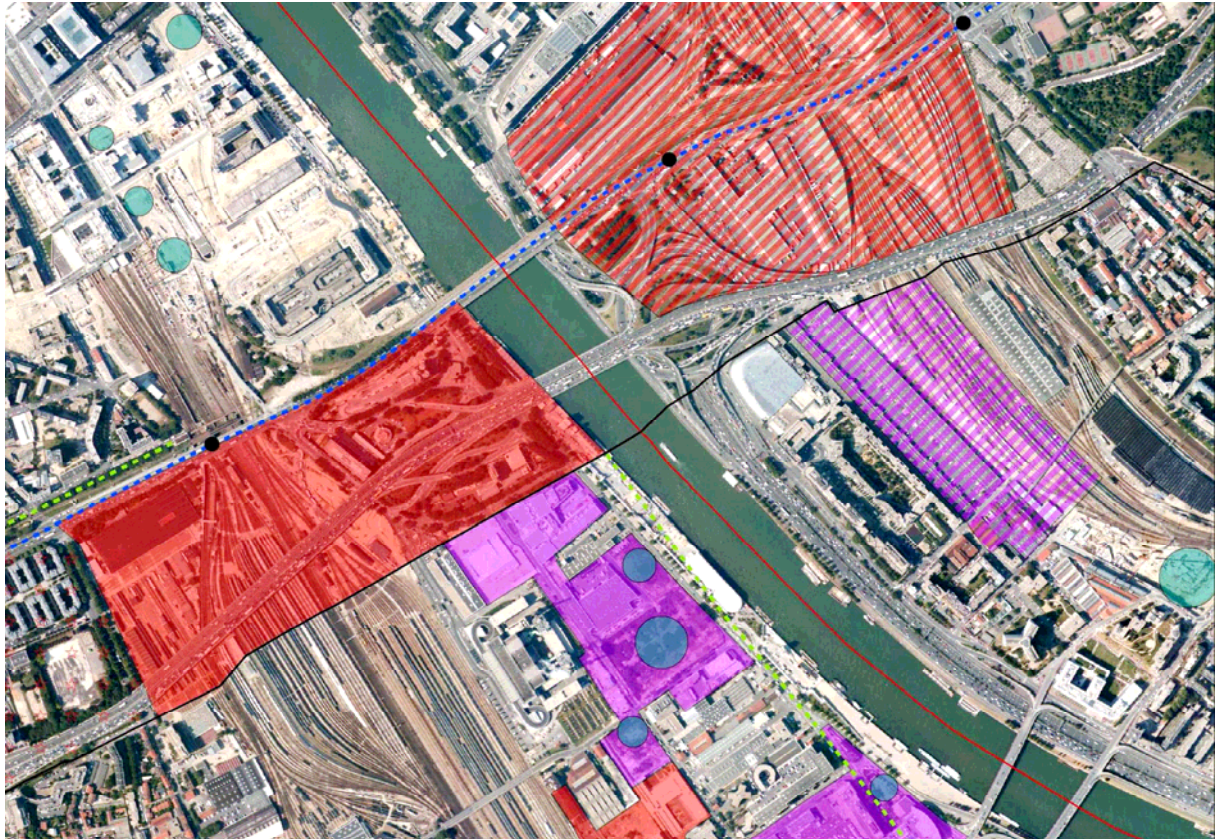
L'offre tertiaire de demain (2015-2020), en gestation déjà bien avancée, se développera pour une bonne part à quelques centaines de mètres, de part et d'autre, du périphérique ou du boulevard circulaire de La Défense. Plusieurs millions de m<sup>2</sup> y sont programmés et postés en première ligne pour la sortie de crise. Il y a notamment les capacités résiduelles du Trapèze de Boulogne, de Paris Rive Gauche, du Parc du Millénaire (Aubervilliers), les programmations de Massena, des GPRU des portes de Paris, des Docks de Saint-Ouen, d'Ivry-Confluence, de Clichy... et les grands projets à l'étude comme Bercy-Poniatowski ou le secteur des Groues dont les premières pierres pourraient être posés avant 2020.

Les stratégies aujourd'hui développées par les acteurs du marché vont contribuer à la valorisation des terrains en friche qui se comptent encore par dizaines d'hectares aux marges de l'hyper-centre. A commencer par les collectivités du coeur d'agglomération qui se positionnent très activement sur le marché (carte ci-dessous) et avec d'autant moins de complexes que le développement durable légitime les formes denses et compactes. Les logiques financières des investisseurs oeuvrent aussi pour la reconquête des derniers terrains libres en lisière de la capitale. Suffisamment proches de Paris ces espaces permettent de limiter les risques en offrant les perspectives de rendement élevés des nouveaux marchés. Une proximité que vont rechercher au final les grands groupes appelés à se redéployer sous la contrainte de plus en plus forte de limiter les déplacements domicile-travail. En témoignent la résistance du personnel (ex Prisma Presse...) à migrer vers des sites excentrés ou encore les difficultés de commercialisation des opérations hors de portée des piétons depuis une gare



ou un métro (Air Park à Wissous). Certes, ces grandes entreprises chercheront à réduire leurs coûts immobiliers, mais en matière d'immobilier de bureaux, deux à trois stations de métro suffisent pour que les loyers baissent de moitié.

Il faut aussi tenir compte de la construction additionnelle qui, plus que par le passé, prendra place dans des tissus déjà constitués de l'agglomération centrale (hors quartiers historiques). Le dispositif réglementaire et fiscal (exonération de redevance pour reconstruction, Plan de renouveau de La Défense ou dispositions du PLU, bonification de COS...) favorise désormais les opérations de reconstruction avec extension dont les projets se multiplient depuis peu : tour Mozart (ex EDF) à Issy, tour First (ex AXA) et tour Manhattan à La Défense, projets à Bagnolet, Saint-Ouen...



*Immeubles de bureaux récents ou en chantier (2006 à 2011, ronds bleus) et grandes opérations d'aménagement en cours de réalisation ou en projet (hachures) dans le secteur Massena-Bruneseau-Poniatowski-Ivry-Charenton*

# **3 - Les effets de la crise sur le transport de marchandises**

*Etude réalisée par Lydia Mykolenko et Robert Allio*

Septembre 2009



## Introduction

L'activité des transports de marchandises est probablement l'un des secteurs les plus sensibles au dynamisme de l'activité économique générale. Sur période longue, les économistes ont mis en évidence la proportionnalité entre la croissance du transport de marchandises et la croissance économique, l'élasticité moyenne du transport (mesuré en tonnes-km) par rapport au PIB étant de l'ordre de 1.

Les facteurs qui expliquent cette proportionnalité résultent de l'évolution des systèmes de production et de consommation qui se traduisent notamment par :

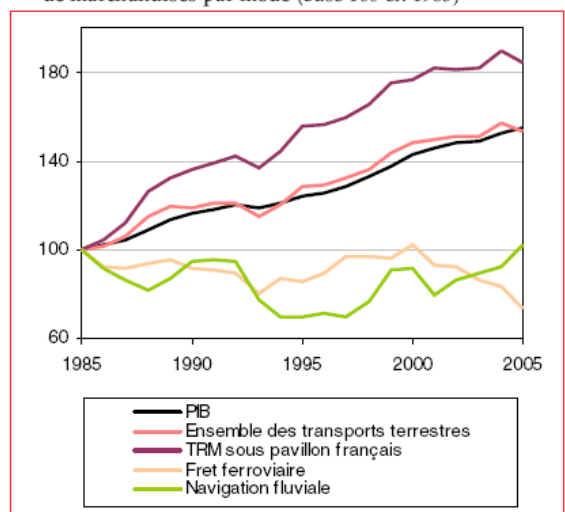
- des pratiques de délocalisations industrielles, de spécialisation,
- une organisation en flux tendus, stocks zéros, morcellement des envois,
- l'externalisation des fonctions logistiques,
- une augmentation des tonnages et des distances parcourues.

Sur période courte, c'est davantage de sur-réactivité de la demande globale en transport de marchandises par rapport à la conjoncture économique qu'il convient de parler. De plus, chaque secteur du transport (routier, aérien, maritime, fluvial ou ferroviaire), réagit de manière plus ou moins forte selon ses caractéristiques structurelles intrinsèques, selon les nouvelles possibilités de substitution d'un mode à l'autre résultant de la modification des équations économiques. Un examen des effets de la conjoncture économique sur chacun des modes présente tout son intérêt.

Quant à l'approche régionale, elle ne prend tout son sens que pour le suivi de quelques grands équipements de transport franciliens (aéroport de Roissy CDG notamment) dont l'activité impacte d'ailleurs le niveau national. Le transport de marchandises comporte en effet, par nature, une forte dimension nationale et internationale, la très grande partie des produits que nous utilisons étant produite au moins en partie, dans une autre région, dans un autre pays voire dans un autre continent. La mondialisation se traduit par la mise en place de chaînes logistiques complexes entre les lieux de production souvent éloignés de plusieurs milliers de kilomètres des lieux de consommation, limitant l'intérêt d'une analyse strictement régionale.

Enfin, sur un plan méthodologique, nous attirons l'attention du lecteur sur le fait que les indicateurs servant de base à l'analyse portent sur des unités différentes : les tonnes, les tonnes.kilomètres, ou encore les chiffres d'affaires ou le nombre de trains, ce qui rend les comparaisons, notamment entre pays, difficiles.

4 Évolution du PIB et du transport national de marchandises par mode (base 100 en 1985)



Source : Insee, Comptes de la nation base 2000 et MTETM/SESP  
Champ : voir Méthode  
Unités : transport en tonnes-km, PIB aux prix de 2000

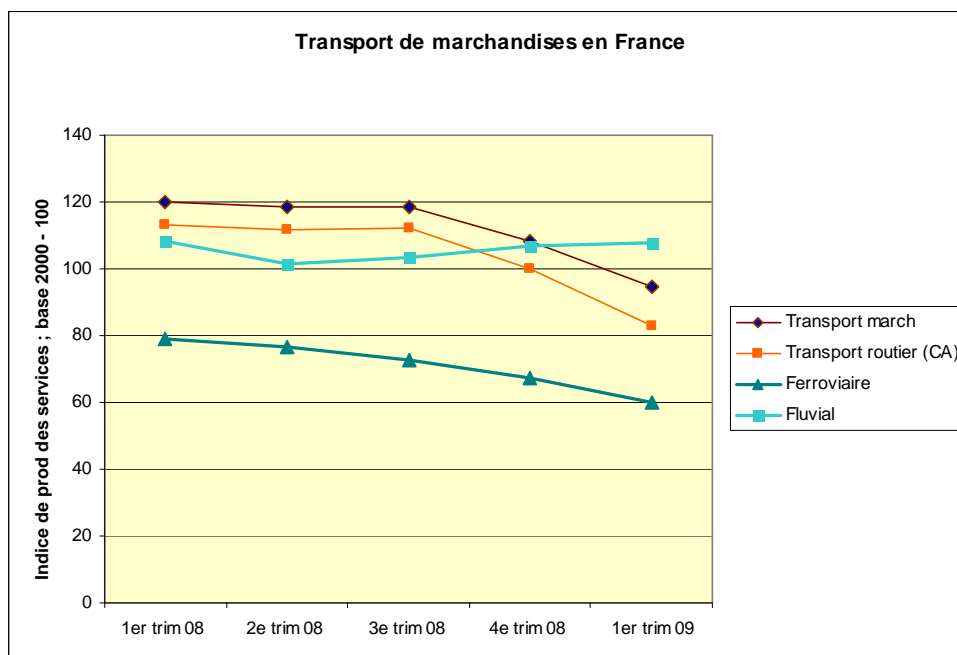


## Une contraction significative du transport de marchandises qui touche tous les pays européens

**En France**, l'année 2008 se caractérise par une diminution de -3% de la production de transport de marchandises en volume.

Cette diminution est de -5,5% pour le transport routier pour compte d'autrui, de -5,7% pour le mode ferroviaire. Le fluvial reste quasi-stable (-0,3%).

La diminution de la production totale de transport de marchandises s'est fortement accélérée au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2009 avec un recul de -12,5% par rapport au dernier trimestre 2008, et de -20,9% par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2008.

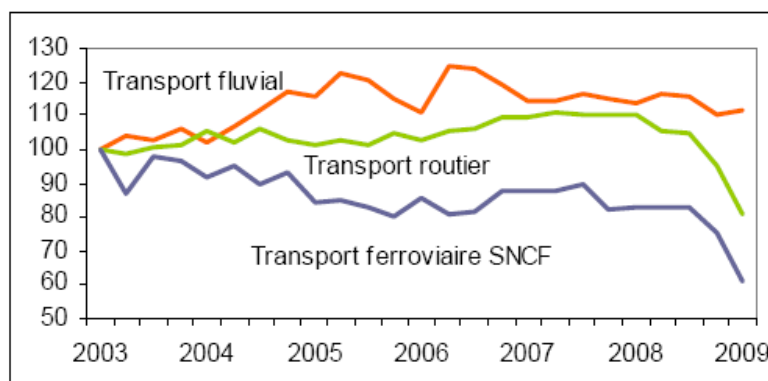


Source : MEEDDM/CGDD - SoeS, indice de production des services

Cette évolution s'inscrit dans une tendance, au cours des dernières années, à la croissance régulière du transport routier, à une décroissance continue du mode ferroviaire et à une relative stabilité du mode fluvial.

### Transport terrestre de fret par mode

(Base 100 = T1-2003)



Source : MEEDDM

**Aux Pays-Bas**, au premier trimestre 2009, le chiffre d'affaires du secteur du transport de marchandises était inférieur de près de 12% par rapport à la même période de 2008.

Pour l'ensemble de l'année 2009, un rapport de la Rabobank d'avril 2009 estime une contraction de 4% de l'économie néerlandaise en 2009 et une baisse de 7,2% du chiffre d'affaires du secteur du transport.

Le transport international de marchandises et le transport fluvio-maritime de vracs et de conteneurs seraient les plus touchés. Les distributeurs et transporteurs d'aliments et de produits agricoles ressentiraient beaucoup moins le fléchissement de l'économie.

**En Allemagne**, les prévisions à court terme réalisées au terme du 1<sup>er</sup> semestre 2009 montrent que le secteur du transport de marchandises enregistrera en 2009 un recul, exprimé en tonnes.km, de -12,7%.

Le recul le plus prononcé se manifesterait dans le transport ferroviaire, qui régresserait de -18,4% par rapport à 2008. La navigation intérieure sera également lourdement affectée et encaissera une baisse de -18,3%. Le secteur aérien perdrait 11,4% alors que la navigation maritime devrait être confrontée à une baisse de -16,3%. Le transport routier semble relativement mieux résister avec une baisse estimée à -10,8%.

On le voit, cette contraction du transport de marchandises affecte différemment les différents segments de marché, les segments les plus « internationaux » et donc les plus massifiés (fluvio-maritimes aux Pays-Bas, ferroviaires en Allemagne), étant les plus touchés.

## Les effets sur le secteur maritime et portuaire

### Une surcapacité de la navigation de ligne

Avec 90% du commerce mondial transitant par la mer, le transport maritime est très directement touché par la crise financière. Faute de marchandises à embarquer, des centaines de navires étaient déjà désarmés début 2009, notamment en Asie.

D'octobre 2008 à janvier 2009, aucun porte-conteneurs n'avait été commandé de par le monde ; c'est la plus longue période sans commandes depuis au moins vingt ans. Cette absence de commandes est directement liée à la surcapacité dans la navigation de ligne : 6,5% de la flotte conteneurisée totale, soit près de 800.000 EVP<sup>1</sup>, n'étaient pas utilisés début 2009.

Face à cette surcapacité, les opérateurs de ligne rendent un très grand nombre de porte-conteneurs affrétés à leurs propriétaires. Pour **CMA CGM**, 3<sup>ème</sup> armateur mondial, l'affrètement de 110 (surtout petits) porte-conteneurs est arrivé à terme au cours des cinq premiers mois de 2009. L'armement en rendra 60% aux propriétaires. Avec seulement un quart de la flotte en propriété, CMA CGM utilise en effet les navires affrétés comme variable d'ajustement face à l'évolution des besoins du marché.

Maersk Line, le numéro un de la navigation de ligne, a été déficitaire au premier semestre 2009 avec une perte nette de plus de 3 mia. de DKK (405,7 mio. d'EUR), alors qu'il avait réalisé un bénéfice de 11,98 mia. de DKK sur la même période l'an dernier. Ce recul résulte d'une baisse des tarifs moyens du fret (-30%) et des volumes transportés (-7%).

Conséquence de cette réduction des volumes transportés, **les ports maritimes** affichent également un net recul de leurs trafics.

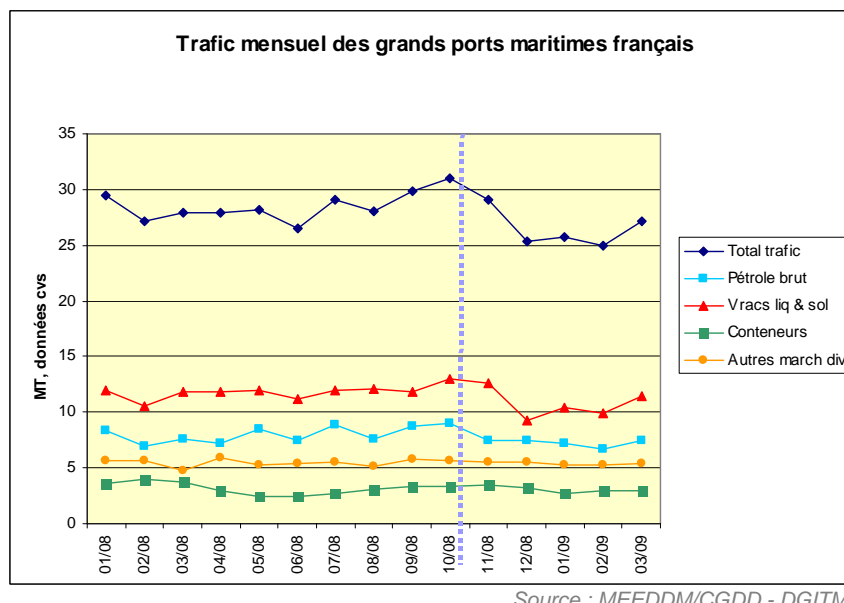
### Le trafic des ports maritimes : une tendance à la stabilisation au cours du deuxième trimestre 2009

**Pour l'ensemble des 7 grands ports maritimes français** et toutes marchandises confondues, l'année 2008 enregistre une croissance de +0,4% par rapport à 2007. La série mensuelle montre un premier décrochage qui survient à partir de novembre 2008 (-7,3%) imputable aux produits pétroliers, puis un nouveau décrochage très marqué en décembre 2008 (-14,4%).

---

<sup>1</sup> EVP ou « équivalent vingt pieds » est la taille du conteneur de base de vingt pieds. Cette unité permet de comptabiliser des conteneurs de taille différente (1 conteneur de 40 pieds étant égal à 2 EVP).

Le recul d'activité s'est maintenu en janvier et février 2009 et, au premier trimestre 2009 par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2008, la baisse du trafic portuaire toutes marchandises confondues, a été de -8,3% pour l'ensemble des grands ports maritimes. Cette baisse a été de -14,4% à Marseille et de -5,9% au Havre, les deux premiers ports maritimes français<sup>2</sup>.

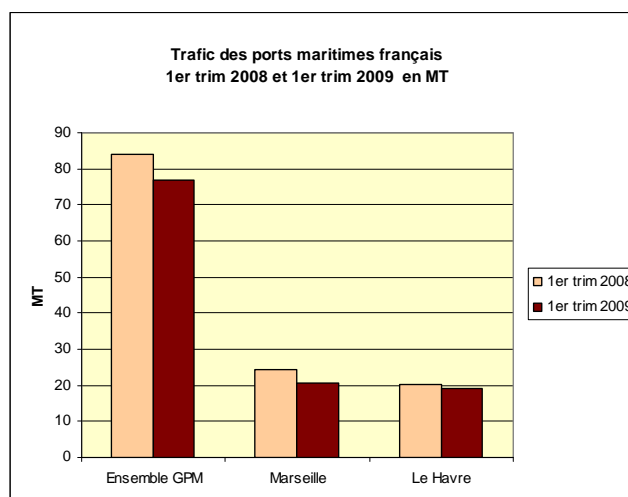


Source : MEEDDM/CGDD - DGITM

Pour l'ensemble du 1<sup>er</sup> semestre 2009 par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2008, cette diminution a été moins forte qu'au 1<sup>er</sup> trimestre de -13% à Marseille et de -1,7% au Havre, et amorce peut-être une tendance à la stabilisation au cours du second trimestre 2009.

Au cours du premier semestre 2009, à Marseille, c'est 4,2 MT de marchandises qui n'auront pas été traitées. Il s'agit surtout de vracs solides (effondrement des importations de minerais de fer et de charbon) et de vracs liquides.

Au Havre, les vracs liquides et solides se sont mieux tenus qu'à Marseille, d'où une moins forte baisse de l'activité (600 000 T traitées en moins). En revanche, la baisse y a été plus forte sur les conteneurs (-8%) tandis que Marseille-Fos a enregistré une croissance de +3% (Marseille avait de fait été pénalisé par de nombreuses grèves au 1<sup>er</sup> semestre 2008).



**Rotterdam et Anvers**, les deux premiers ports maritimes européens<sup>3</sup>, affichent un recul de leur activité encore plus important que Marseille et le Havre : -13,4 % au 1<sup>er</sup> semestre 2009 par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2008 à Rotterdam, et -19,9% à Anvers.

<sup>2</sup> Trafic en 2008 du port de Marseille : 96 MT , du port du Havre : 80,5 MT

<sup>3</sup> Trafic 2008 du port de Rotterdam : 420 MT, du port d'Anvers : 189 MT

Ces deux ports subissent un fort recul dans les vrac secs (acier, charbon, céréales) : -38% à Rotterdam et -43,6% à Anvers. Le trafic de conteneurs enregistre pour sa part un retrait de -15% à Rotterdam et de -18,5% à Anvers.

En valeur absolue, c'est 28 MT de marchandises qui n'auront pas été traitées à Rotterdam au cours des 6 premiers mois, et 19,2 MT à Anvers.

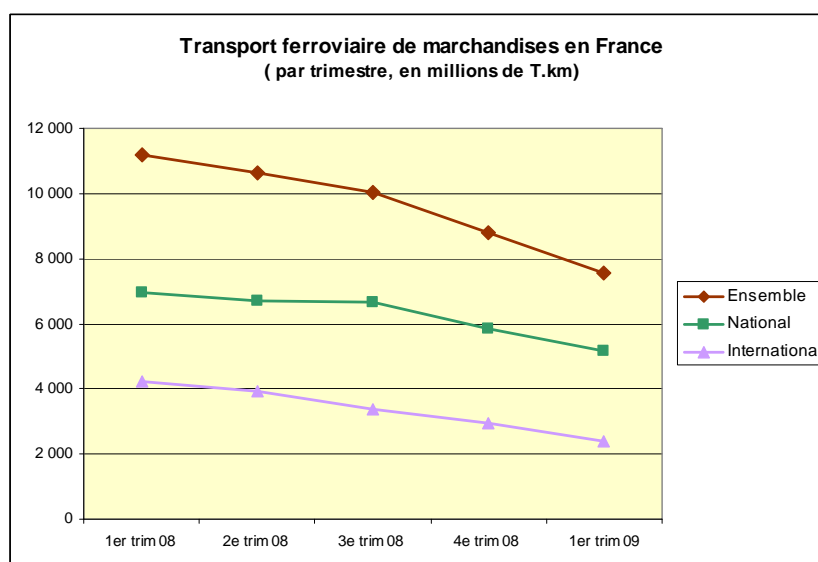
L'importance de ces volumes manquants ne sera pas sans conséquence sur les modes de transport terrestres, notamment sur les modes massifiés, ferroviaire et voie d'eau.

## Le mode ferroviaire

**En France**, indépendamment du contexte économique, le mode de transport ferroviaire a beaucoup de mal à trouver sa pertinence. Les raisons tiennent à la fois à l'évolution de notre économie moins basée sur les pondéreux, à la géographie économique et industrielle de notre territoire, au contexte institutionnel de l'ouverture à la concurrence, à une concurrence dans l'affectation des sillons entre les trains de fret et de voyageurs systématiquement en faveur des voyageurs ...

En 2008, exprimé en tonnes.km, le transport ferroviaire de marchandises (SNCF et autres opérateurs) aura affiché une diminution de -4,6% par rapport à 2007. Il est intéressant de signaler que, comme dans le cas du transport fluvial (cf. ci-dessous), le transport ferroviaire international (qui est en principe le domaine de pertinence par excellence de ce mode de transport) aura diminué de -17,1% mais que le transport ferroviaire national aura, lui, augmenté de +4,0%.

Cette diminution qui s'accélère à partir du 3<sup>ème</sup> trimestre 2008 se poursuit en 2009. La SNCF enregistrerait une chute de 19 % de son chiffre d'affaires au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2009 et évoque la baisse des volumes traités dans le fret consécutive à la mauvaise conjoncture économique sur les marchés de la sidérurgie, de l'automobile, de la chimie et du transport combiné.



Source : MEEDDM/CGDD - SoeS et SNCF

Dans le domaine du transport combiné rail-route, d'après son Directeur général, Novatrans aura enregistré une baisse de son activité de 32% au premier trimestre 2009 par rapport à 2008.

**En Europe**, le transport combiné se porte mal également et selon l'UIRR (association européenne de transport combiné) les volumes ont chuté de 20 à 25% en moyenne au 1<sup>er</sup> semestre 2009 en Europe.

**En Allemagne**, où le secteur du transport ferroviaire a été restructuré au début des années 90 et l'ouverture à la concurrence effective depuis 1994, contrairement à la France, l'année 2008 a enregistré une croissance de +2,8% du trafic en tonnages et, au premier semestre 2008, la croissance était encore de 5%. Mais elle n'était plus que de +3,8 % au troisième trimestre 2008, et le quatrième trimestre a accusé une baisse de -0,6%.

Au premier semestre 2009, la Deutsche Bahn n'a transporté "que" 145 millions de tonnes, soit 51,5 millions de tonnes ou 26,2% en moins qu'au premier semestre 2008. Le chiffre d'affaires de DB Schenker Rail a baissé dans les mêmes proportions.

Ainsi, malgré son indiscutable succès qui repose sur une économie encore très industrielle, une position centrale en Europe et aussi sur une offre dynamique, le fret ferroviaire en Allemagne n'a pu résister lui non-plus à la crise.

**Aux Pays-Bas**, d'après l'exploitant Keyrail, le nombre de trains qui ont recours à la "ligne portuaire" de Rotterdam a baissé au premier semestre 2009 de plus de 20% à 38.000. Durant le premier semestre de 2008, 49.000 trains avaient emprunté la ligne ferroviaire qui constitue la première partie de la route de la Betuwe vers l'Allemagne.

**En Belgique**, la SNCB a vu le chiffre d'affaires de la division fret baisser de 12,2% en 2008 et les volumes ont également fortement chuté. Traduit en tonnes.kilomètres, la production a baissé de 8,15 à 7,88 milliards de tonnes.km.

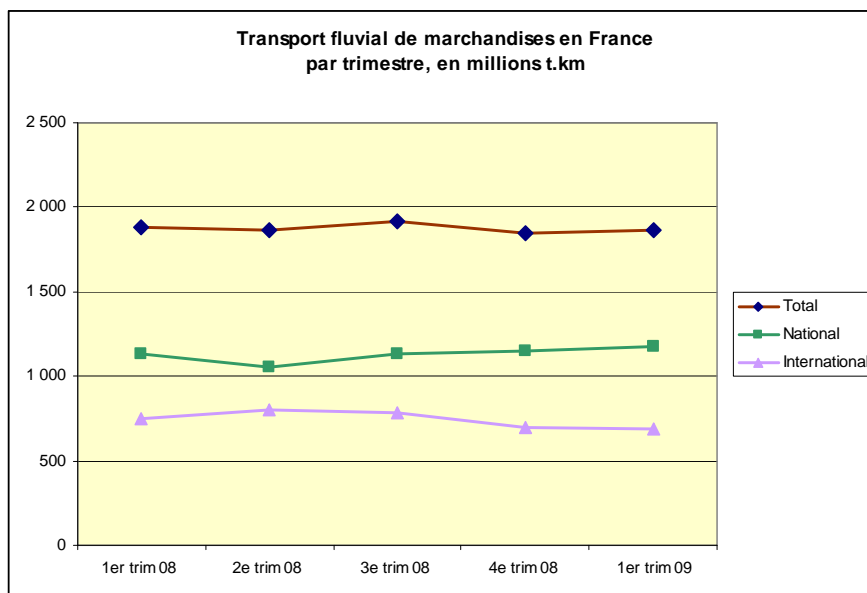
Enfin **en Suisse**, le champion du transport ferroviaire, le fret ferroviaire se trouve également dans un contexte de marché difficile. En novembre et décembre 2008, le volume international de CFF Cargo s'est réduit de 20% et, d'après la direction des Chemins de fer suisses, les trois premiers mois de 2009 ne peuvent pas être comparés aux trois premiers mois de 2008.

**Le trafic ferroviaire transalpin** a fortement régressé au premier semestre de 2009 par rapport au premier trimestre 2008 (-24%) alors que la baisse s'est limitée à -14% dans le transport routier. La part de marché du transport ferroviaire à travers les Alpes a baissé : elle était de 63,9% au premier semestre de 2008 et de 61% fin juin 2009.

## Le transport fluvial

**En France**, le transport fluvial n'aura accusé en **2008** qu'un recul de -0,5% en tonnes.km par rapport à 2007. Le transport fluvial national s'est accru de +2,2% tandis que le transport international, lié fortement au transport maritime, aura enregistré un recul de -4,4%.

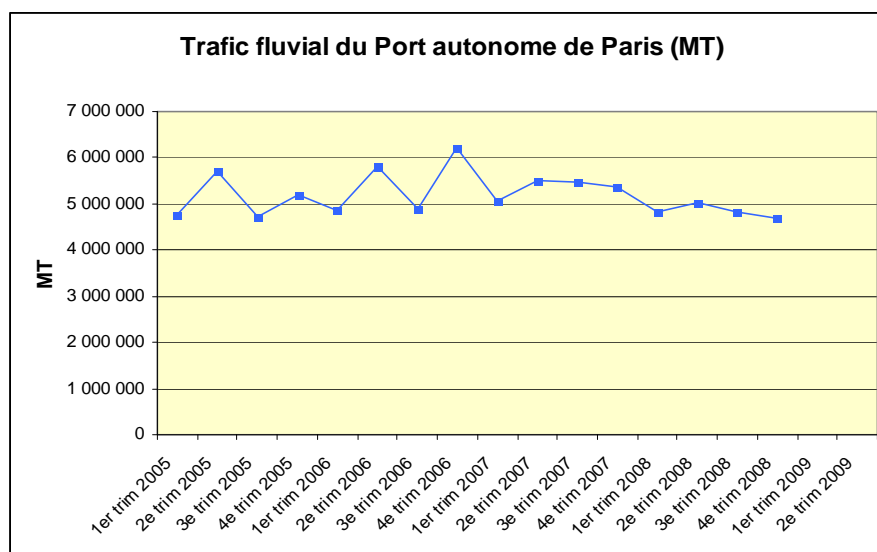
Sur les cinq premiers mois de l'année **2009**, le recul se confirme avec -5,3% en tonnes-kilomètres. Le trafic intérieur s'est accru de +7,6%. En revanche le trafic international, plus sensible à la dépression du commerce mondial, s'est effondré : -11,8% pour les exportations et -35,7% pour les importations. Sur la Seine, le trafic réalisé de janvier à mai 2009 a été équivalent à celui de 2008 ; sur le Rhône la croissance a atteint +9%.



Source : MEEDDM/CGDD - VNF

Dès 2008, le trafic fluvial total de 19,45 MT réalisé par le **Port Autonome de Paris** a enregistré un recul de -9,4% par rapport à 2007. Ce sont les matériaux de construction et les produits métallurgiques qui ont régressé le plus (-13% et -12,6% respectivement). Les produits agricoles se sont maintenus à +1% et les engrais ont affiché la croissance la plus forte (+82,6%). Enfin, 106 633 EVP ont été transportés en mode fluvial (soit +1,5% de plus qu'en 2007) pour un total tous modes de 309 700 EVP.

Au 1<sup>er</sup> trimestre 2009, les ports franciliens ont encore accusé une perte de 5% de leurs trafics ; les conteneurs continuent à se maintenir avec une croissance de +8% au 1<sup>er</sup> semestre 2009.



Source : Port Autonome de Paris

De même, la crise économique s'est fait sentir **au port de Lille** dès le courant du deuxième semestre de 2008. Mais si le trafic global a baissé de 9,6% en 2008 par rapport à 2007, le trafic fluvial a par contre augmenté de +1,74% à 1,330 mio. de tonnes. Le trafic ferroviaire a baissé de -14,30%, le routier de -11,89%. Le trafic de conteneurs a augmenté de +19,30% à 72.354 TEU, principalement grâce au transport de déchets.

**En Wallonie**, malgré le début de la crise, le volume transporté sur le réseau fluvial wallon a progressé de 2,8% en 2008.

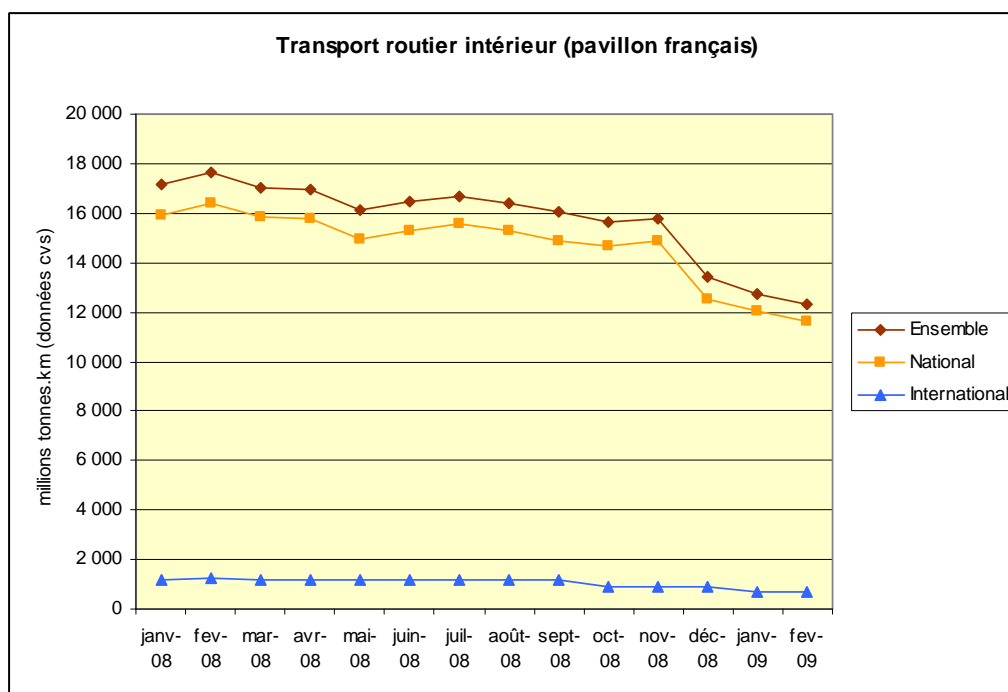
Comme en France, le trafic fluvial intérieur a augmenté (+ 6,25 %) tandis que le trafic de transit a régressé de -1,40 %. Le trafic containerisé entre Liège et Anvers a affiché quant à lui 20.500 TEU, en hausse de 20% par rapport à 2007.

**En Flandres**, le trafic fluvial sur les voies navigables flamandes s'est maintenu en 2008 à un niveau comparable à celui de 2007. Au total, ce trafic fluvial a représenté 4,58 milliards de tonnes-kilomètres (-0,3%) et 71,48 millions de tonnes (contre 71,52 MT en 2007).

Jusqu'en septembre 2008, le trafic s'inscrivait encore en légère hausse mais la crise économique a ensuite fait sentir ses effets. Pour la première fois depuis de nombreuses années, le nombre de conteneurs transitant par des terminaux fluviaux intérieurs a reculé (de -1,6% à 507.769 EVP). 2008 a été la quatrième année consécutive où le tonnage transporté par le fluvial a stagné en Flandres, alors que le marché global du transport a continué à croître.

## Le transport routier de marchandises : une baisse amorcée dès le deuxième semestre 2007

Le transport routier de marchandises s'avère un secteur particulièrement sensible à la conjoncture économique. Cette sensibilité se traduit en premier lieu au niveau des kilomètres parcourus, mais aussi au niveau de la production et de la vente de poids lourds.

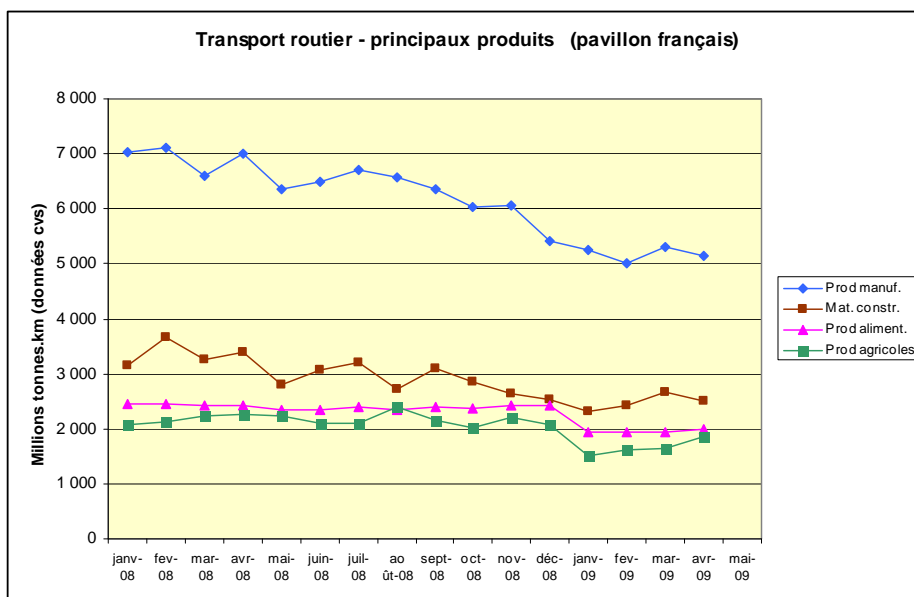


Source : MEEDDM/CGDD - SOeS

**La demande de transport routier de marchandises** a subi en 2008 une érosion de  $-5,9\%$  en tonnes.km. par rapport à l'année 2007. Cette baisse du volume de l'activité, qui est la plus forte depuis 1993, fait suite à deux années de hausse ( $+3,7\%$  en 2007 et  $+3\%$  en 2006) et s'inscrit dans un contexte de diminution de la production industrielle de  $-2,5\%$ . Cette baisse qui a été amorcée dès le second semestre 2007 s'est poursuivie tout au long de l'année 2008 et a marqué une forte chute au 4<sup>ème</sup> trimestre 2008 ( $-13,8\%$ ).

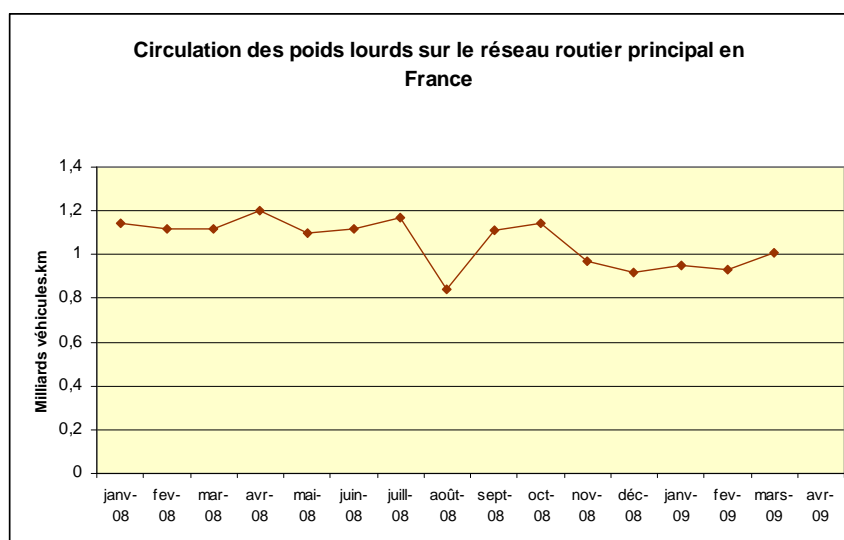
Par segments, ce sont les secteurs des produits manufacturés et des matériaux de construction qui ont enregistré la baisse la plus forte ( $-6,6\%$  et  $-6,5\%$  par rapport à 2007).

Il semblerait que la baisse de la demande se stabilise pour les produits manufacturés à partir du mois de mars 2009, et à partir de février 2009 pour les matériaux de construction, de même que pour les produits alimentaires et agricoles.



Source : MEEDDM/CGDD - SOeS

**La circulation des PL sur le réseau routier principal en France** a enregistré une baisse de  $-1,7\%$  en 2008 par rapport à 2007 (cette baisse n'ayant été que de  $-0,6\%$  pour les véhicules légers). Le réseau autoroutier montre une baisse encore plus importante, de  $-2,4\%$  en 2008 par rapport à 2007. D'après l'ASFA, la baisse a été particulièrement brutale au deuxième semestre 2008 et a atteint jusqu'à  $10\%$  sur certains tronçons au dernier trimestre 2008.



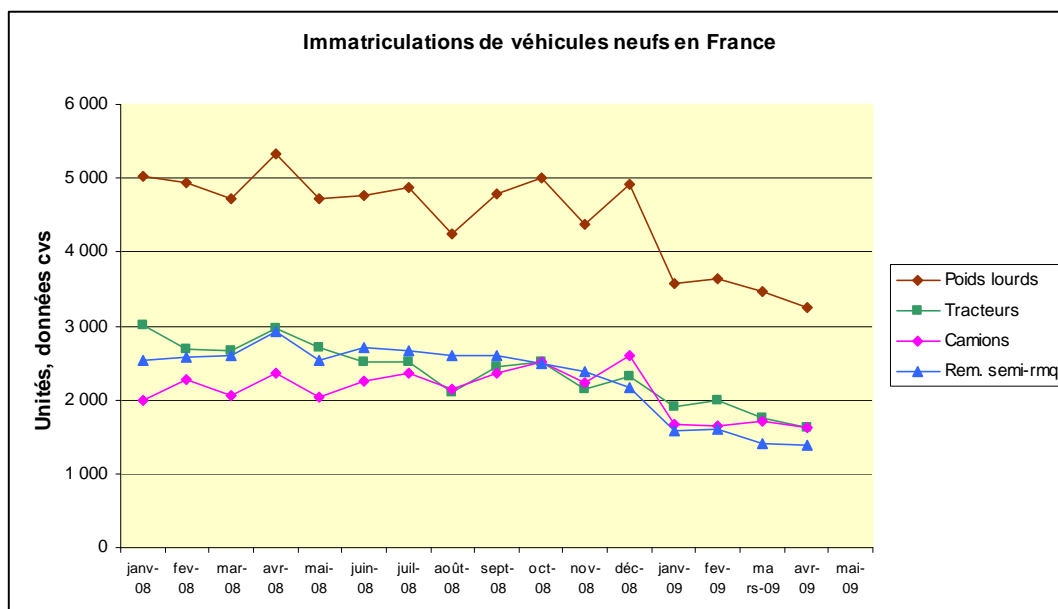
Source : MEEDDM/CGDD – Sétra et Asfa

**En Allemagne**, le nombre de kilomètres parcourus par les camions sur les autoroutes allemandes a baissé de 18,5% au mois de janvier 2009, par rapport au mois correspondant de 2008.

**En Suisse**, le transport de marchandises transportées à travers les Alpes suisses a noté une augmentation en 2008, de +1%. Cette légère croissance est entièrement attribuable au premier semestre (+3,5%) alors que les volumes ont baissé de -1,7% au second semestre. C'est le transport routier qui a essuyé les plus fortes variations: +4,1% au premier semestre, mais -2,2% au second, le rail ayant été un peu moins sensible avec une croissance de +3,2% au premier semestre et une baisse de -1,5% au second semestre.

Au premier semestre 2009, **le trafic transalpin de camions** poursuit son recul dans tous les tunnels. Au Brenner, la chute a été de -20% par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2008, au Fréjus elle a été de -21%, au Grand Saint-Bernard de -16,3% et au Mont-Blanc de -11,9%.

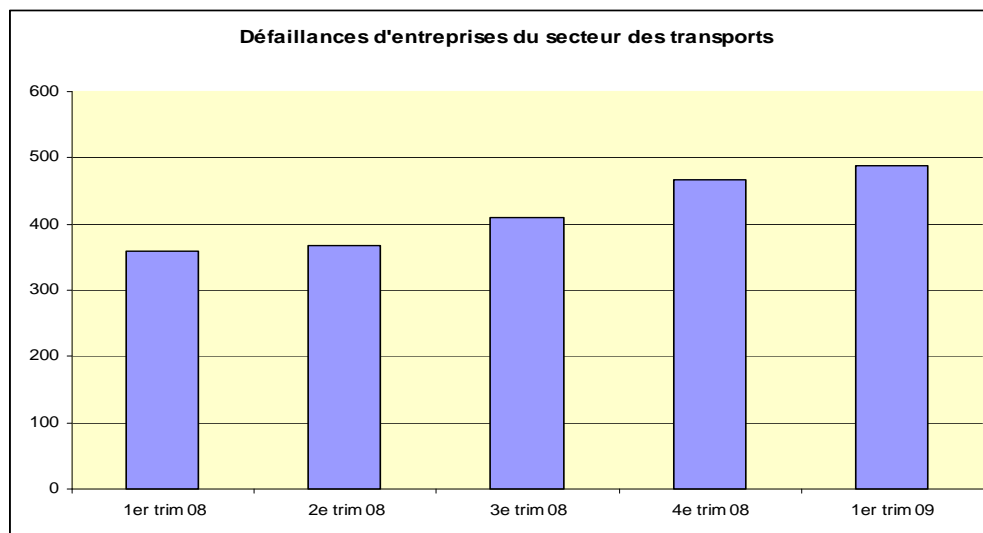
**Les immatriculations de véhicules de transport routier de marchandises** accusent elles aussi un recul mais avec un décalage dans le temps, du fait de l'inertie due au délai de l'ordre d'un an à un an et demi entre la commande et la livraison. Ainsi, les immatriculations de poids lourds neufs en France se sont-elles accrues de +8,5% en 2008 par rapport à 2007, mais elles ont subi une diminution de -25,4% au 1<sup>er</sup> trimestre 2009 par rapport au 4<sup>ème</sup> trimestre 2008 et de -27,3% par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2008. Durant l'ensemble du 1<sup>er</sup> semestre 2009, les immatriculations de tracteurs neufs ont chuté de 45,7% par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2008 ; les immatriculations de semi-remorques ont diminué de 44,3%.





Cet effondrement des ventes de camions concerne également nos voisins : le carnet de commande du suédois Volvo Trucks représentait fin 2008 46 800 camions pour le marché européen, soit 73% en moins par rapport à la fin de l'année record 2007. De même, Scania a enregistré une baisse des commandes de 41% au troisième trimestre 2008. Le producteur allemand MAN est lui aussi affecté par la crise et, au troisième trimestre 2008, le nombre de commandes a régressé de 30%.

Du fait de sa forte composante sociale, cette sensibilité du secteur du transport routier se traduit aussi au niveau des **défaillances d'entreprises** de transport routier de marchandises.



Source : : MEEDDM/CGDD - BODACC

En 2008, 1600 entreprises ont été défaillantes, soit une hausse de +27,6% par rapport à 2007. L'accélération du nombre de défaillances pendant toute l'année 2008 s'est poursuivie au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2009 avec 488 dossiers (contre 359 au 1<sup>er</sup> trimestre 2008). Les entreprises de moins de 10 salariés représentent 85% des entreprises défaillantes.

Mais dans ce domaine, les défaillances ne sont pas uniquement dues à la crise financière. La hausse du prix du pétrole qui représente 20 à 30% des charges des entreprises a joué également un rôle significatif ; le premier semestre 2008, période d'augmentation très rapide du carburant, avait ainsi vu le double du nombre habituel de défaillances. Face à ce contexte difficile pour les entreprises de transport routier de marchandises, les fédérations professionnelles demandent le lancement d'un plan d'urgence en faveur du transport routier ainsi que des mesures visant à soulager la trésorerie des entreprises : accélération du remboursement de la TIPP, étalement des charges fiscales et sociales, aide au renouvellement du matériel.

La situation n'est pas meilleure chez nos voisins et, en Allemagne, le patron de l'organisation professionnelle Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), affirme que 5 000 transporteurs routiers allemands ne survivront pas au premier semestre de 2009.

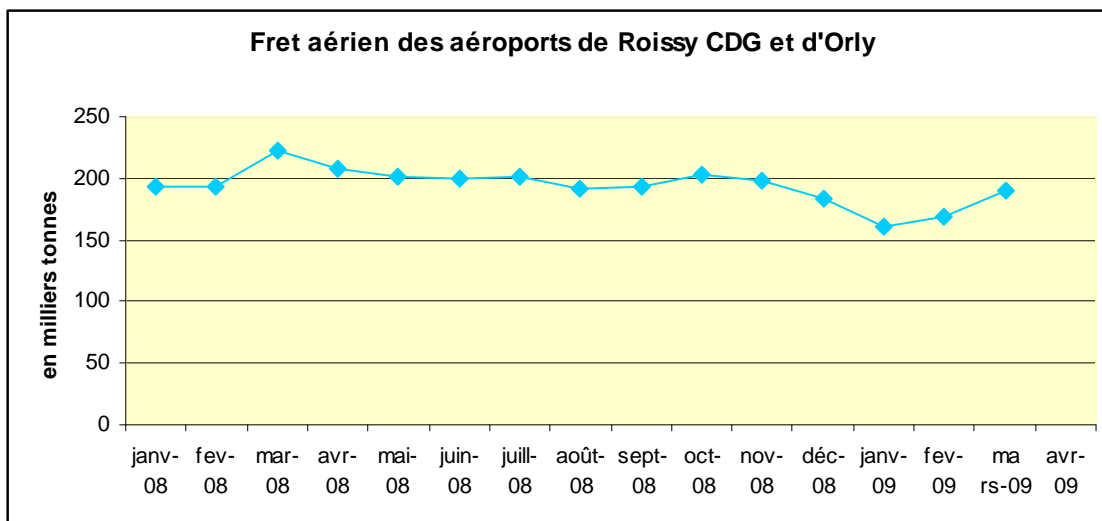
## Le transport aérien

S'il est négligeable en volume, le fret aérien revêt une importance stratégique car il présente en moyenne 25% de la valeur des échanges internationaux. Par ailleurs, il est nécessaire de garder présent à l'esprit que si le fret est transporté dans des avions cargo et postaux, il est aussi, pour 55% du trafic mondial, transporté dans les soutes des avions passagers. Enfin, les destinations sont, en grande partie, intercontinentales.

**Au niveau mondial**, le volume de fret aérien mondial a régressé de - 3,6% en 2008. Cette baisse du transport aérien de fret en 2008 résulte de l'importance de la récession et de la faiblesse de la demande de produits de consommation comme l'électronique et autres produits de valeur. Elle a été accentuée par la hausse très importante du prix du carburant qui a rendu le fret aérien moins attrayant.

En 2008, le volume transporté par **Roissy et Orly** est resté pratiquement stable par rapport à 2007

(-0,7%). En revanche la diminution a été très forte au 1<sup>er</sup> trimestre 2009 (-14,4% par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2008). Le déclin semble toutefois se stabiliser et une croissance s'amorcer depuis février 2009.



Source : MEEDDM/CGDD – ADP, DGAC

**Au niveau européen**, la régression a été d'une ampleur encore plus importante ; le trafic cumulé des 31 membres de l'AEA (compagnies aériennes européennes) a été, au 1<sup>er</sup> trimestre 2009, en repli de -19,6% par rapport à la même période de 2008. Le transport aérien néerlandais a noté une baisse du chiffre d'affaires de -3% sur les 12 mois de 2008 et de 24% au premier trimestre 2009.

Les deux leaders, Lufthansa et Air France enregistrent des reculs encore plus importants : -26,3 et -23,8% respectivement. La diminution est plus faible pour le n°3 Cargolux (-11,4%) et pour le n°5 KLM (-17,8%).

Pour l'année 2009, une étude de l'IATA considère que le fret aérien pourrait connaître un rebond modéré fin 2009, début 2010, mais qu'un retour à des taux de croissance plus normaux pourrait ne pas intervenir avant 2011.

Cette croissance, que confirment les agents de fret aérien bruxellois en août 2009, pourrait être un signe annonciateur d'une reprise de l'économie. Mais elle est due à des tarifs anormalement bas dans le secteur et concerne des flux qui seront à terme de nouveau confiés au fret maritime.

## Conclusion

L'ensemble des indicateurs présentés montrent que la crise financière a eu des répercussions importantes sur le transport de marchandises en France comme chez nos voisins européens.

**En France**, le recul de la demande globale a été de 3% en 2008, avec des différences sensibles selon les secteurs. Les évolutions les plus contrastées concernent les deux secteurs les plus différents pour ce qui concerne leur capacité à massifier les flux : le transport routier, mode le moins massifié, le plus souple à mettre en œuvre et pertinent sur les distances les plus courtes, ayant enregistré une inversion de tendance dès le second semestre 2007, et le transport maritime, le plus massifié, le plus mondial, ayant enregistré un recul significatif surtout au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2009.

La plus forte baisse a ainsi affecté le **transport routier** (-5,9%). L'évolution de ce secteur qui a été positive année après année sur période longue, a enregistré une inversion de la tendance dès le second semestre 2007. La fragilisation de ce secteur composé de très grands groupes internationaux de transport et de logistique mais aussi d'un grand nombre de petites, voire très petites, entreprises se traduit par une très forte croissance du nombre de défaillances, +27,6% en 2008.

Après une aggravation du recul de la demande au dernier trimestre 2008 (-13,8%), le premier semestre de l'année 2009 n'enregistre pas d'amélioration et il est significatif de noter la forte baisse du trafic routier transalpins au niveau de l'ensemble des tunnels routiers, dont -21% au Fréjus et -11,9% au Mont Blanc.

**Le transport ferroviaire** en France enregistre lui aussi un fort recul de la demande : -4,7% en 2008, plus sensible encore sur les trafics internationaux (-17,1%). Ce contexte de régression de la demande globale et de pression sur les prix du transport - notamment routier - n'est guère favorable à la politique de report modale souhaitée par le Grenelle de l'Environnement.

Globalement, le **transport fluvial** en France n'a pas trop souffert en 2008 (-0,5%) grâce à une part encore faible de ce mode de transport et à la progression de certains trafics, notamment les conteneurs. Il demeure que ce mode de transport fortement lié au transport maritime a progressé en 2008 pour les trafics nationaux, mais a régressé pour les trafics internationaux.

En Belgique par exemple, où le transport fluvial est bien plus développé, l'année 2008 a marqué une progression, mais le trafic fluvial de conteneurs a enregistré un recul significatif.

**Le transport maritime** en France, est resté globalement stable en 2008 (+0,4%) mais c'est au premier semestre 2009 que le recul est significatif : -8,3% en France, -14% à Marseille et -5,9% au Havre. Deux des trois plus grands ports européens, Rotterdam et Anvers ont enregistré quant à eux une baisse de -13,4 et -19,9% respectivement au 1<sup>er</sup> semestre 2009 par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2008.

Enfin, le secteur du **fret aérien**, aussi « mondial » que le transport maritime, a été plus immédiatement sensible à la crise financière et a enregistré dès 2008 un recul de -3,6% pour l'ensemble des trafics mondiaux. Un phénomène de report de l'aérien sur le maritime est venu, en partie, accentuer l'impact de la crise sur le transport aérien. Mais, contrairement au maritime, le premier semestre accuse déjà l'amorce du rebond, dopé par des trafics qui profitent de prix bas et qui, une fois le contexte économique se sera stabilisé se reporteront de nouveau sur le mode maritime.

**En Île de France**, on peut penser que l'impact de la crise financière sur le transport de marchandises se sera fait sentir avec une intensité à la mesure de l'importance économique de cette région. En outre, la présence sur son territoire d'équipements de transport de marchandises dont la vocation dépasse largement la seule desserte de l'Île-de-France (chantiers de transport combinés, ports fluviaux et aéroports) y concentre des impacts qui en fait, concernent l'ensemble du territoire national.

Et, en même temps, ces impacts ont sans doute été en partie atténués par la spécificité logistique francilienne due à l'importance de son bassin de consommation qui y a induit une forte concentration d'implantations logistiques. Parce que ce territoire constitue une partie significative de l'hinterland des ports d'Anvers et du Havre notamment pour les produits d'importation, et que le trafic maritime n'a accusé un recul significatif qu'au début de 2009, les flux de marchandises en provenance de ces portes d'entrée ont poursuivi, du fait de cette inertie de l'impact de la crise sur le mode maritime, leurs parcours jusque dans les entrepôts franciliens. Et une grande partie des flux de marchandises concernant l'Île-de-France étant constituée de produits alimentaires et de grande consommation, on peut imaginer l'ampleur qu'ils représentent s'agissant d'une région de 11,5 millions d'habitants. A l'évidence, ces flux sont les moins sensibles à la crise financière.

# **4 - Les effets de la crise sur le marché immobilier résidentiel**

*Etude réalisée par Christine Corbillé et Philippe Pauquet*  
Novembre 2009



Contrairement à d'autres secteurs de l'économie, la crise qui frappe l'immobilier n'est pas la conséquence directe de la crise financière.

Très perceptible depuis plusieurs années, notamment en Île-de-France, ce qui se passe actuellement sur le marché de l'immobilier ne ressemble pas à la crise de la fin des années 1990. Alors que cette dernière était alimentée par les spéculateurs immobiliers présents sur le marché, la situation actuelle de retournement du marché, repérée avant 2008 à travers la décélération du volume des transactions, résulte de la forte pression de la demande par rapport à une offre largement insuffisante pour y répondre et devenue de plus en plus éloignée des capacités financières des ménages.

L'arrivée de la crise financière n'a fait que précipiter le retournement du marché.

L'offre de logements est passée de 70 000 par an il y a trente ans, à 50 000 au début des années 90 puis 31 000 au cours des années 2002-2006. L'amarce de reprise qui s'était fait sentir à partir de 2007 a été stoppée par la crise financière.

Cependant, côté offre, les promoteurs notent que la mise en œuvre de l'investissement Scellier à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009 a permis de stimuler l'investissement locatif, même si les ventes, dans un contexte de baisse des prix et des taux d'intérêt, réalisées grâce à ce dispositif, n'atteindront pas celles du Robien.

La demande, quant à elle, est toujours alimentée par la croissance de la population combinée à une croissance plus rapide du nombre des ménages en raison des évolutions démographiques et sociales : départ des jeunes du domicile parental, séparations, vieillissement de la population, doubles résidences, etc.

Cette difficulté à augmenter le parc de logements en Île-de-France entretient une hausse des prix préjudiciable aux ménages. Récemment, les prix ont, en effet, crû beaucoup plus fortement que les revenus, rendant plus difficile l'accession à la propriété pour un certain nombre de ménages, notamment les plus modestes. Ainsi, entre 2000 et 2006, l'INSEE fait état pour la France entière d'une augmentation des prix des logements de 96 %, des loyers de 29 % et des revenus de 26 %.

Mais, des facteurs économiques comme l'inquiétude sur les retraites, la désaffection des placements boursiers et des conditions de financements très incitatives à l'acquisition pour soi-même ou pour la location ont poussé beaucoup de ménages à réaliser l'acquisition d'un logement. En effet, les conditions d'accès au crédit plus favorables dues à la baisse des taux et à l'allongement de la durée des prêts ont compensé en partie et pendant un temps la hausse des prix. Ainsi, en trente ans, la part des Franciliens propriétaires de leur logement est passée de 39 % à 48 %.

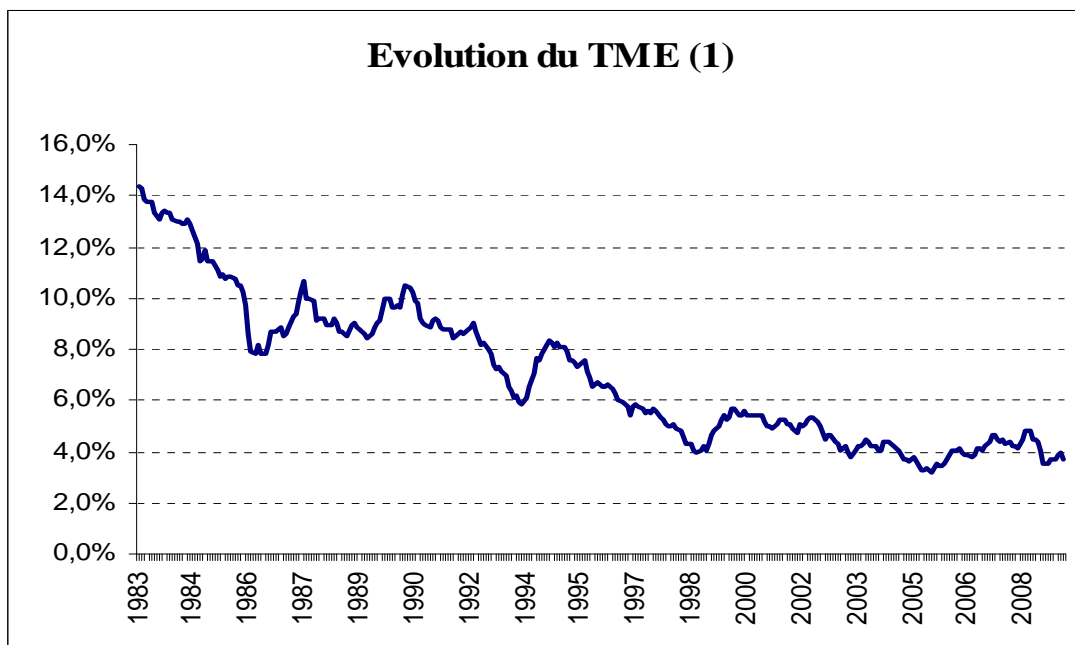
Cependant, un décalage très important a fini par se produire avec une présence en baisse des acquéreurs solvables alors que dans le même temps, la croissance économique se bloque et les ménages, devenus prudents et attentistes, ne sont plus guère encouragés par les banques à emprunter pour acheter, ni accompagnés par des prêts relais pour vendre leur bien. Si la baisse des prix est en cours (au 2<sup>ème</sup> trimestre 2009, on retrouve pour les appartements les niveaux du 1<sup>er</sup> trimestre 2007 et pour les maisons celui du 1<sup>er</sup> trimestre 2006), elle n'est pas marquée partout de la même façon et il est difficile de prévoir son ampleur et sa durée. Quant aux loyers, dans les zones tendues comme en région Île-de-France et plus particulièrement à Paris, leur tendance est toujours à la hausse même si on note un ralentissement de cette progression, comme si la baisse d'activité du marché de la transaction pesait sur le marché locatif.

Fin 2008 et pour la première moitié de 2009, le marché est resté plutôt attentiste et sans très grandes corrections des valeurs immobilières. Le 3<sup>ème</sup> trimestre montre une reprise des marchés immobiliers, mais encore fragile et inégale. Le volume des transactions poursuit sa hausse par rapport au trimestre précédent, dans le neuf surtout et dans l'ancien, et dépasse le volume du 3<sup>ème</sup> trimestre 2008, celui qui avait précédé la chute brutale des transactions. Les prix remontent légèrement ou se stabilisent à un niveau encore élevé, tout en accusant toujours une baisse en variation annuelle.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> « Conférence annuelle de l'immobilier » Notaires Paris-Île-de-France 26 novembre 2009

Les besoins restent très élevés et les jeunes ménages souhaitent toujours acheter en raison notamment d'un secteur locatif très cher et de l'incertitude sur les retraites. Les taux d'intérêt<sup>2</sup>, après avoir connu une période de hausse entre fin 2005 et mi 2008, sont à nouveau orientés à la baisse depuis, ce qui est un facteur favorable à la reprise. Cependant, dans le même temps, la crise économique et la montée du chômage rendent ces ménages plus fragiles sur le plan professionnel et moins « attractifs » pour les banques.

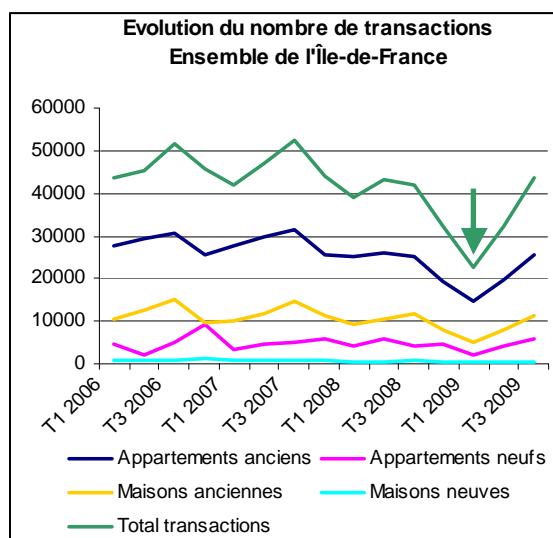


Source : Caisse des Dépôts et Consignations

## La lecture de la crise en Île-de-France

### Les transactions dans l'ancien : effondrement des ventes et amorce de la baisse des prix<sup>3</sup>

L'évolution du volume des transactions dans l'ancien (85 % du marché) est le premier indicateur qui permet de mesurer l'évolution du marché. Sur la période qui court du 1<sup>er</sup> trimestre 2006 au 3<sup>ème</sup> trimestre 2009, on voit que la baisse du volume des transactions était amorcée dès la fin de l'année 2007. Mais ce qui est frappant, c'est la brutalité de la chute fin 2008 et au 1<sup>er</sup> trimestre 2009. Au 2<sup>ème</sup> trimestre 2009, le volume des transactions repart à la hausse et cette évolution se poursuit au 3<sup>ème</sup>, comme on pouvait s'y attendre compte tenu des chiffres provisoires de juillet. Le volume des transactions dans l'ancien rejoint celui du 3<sup>ème</sup> trimestre 2008, le dernier avant l'entrée dans la crise.



<sup>2</sup> Le TME est le taux de rendement sur le marché secondaire des emprunts d'Etat à taux fixe supérieurs à 7 ans. Il s'agit de l'indice de référence préféré des établissements bancaires pour l'établissement de leur niveau de taux fixe à moyen et long terme.

<sup>3</sup> Source : données de la Chambre des notaires de Paris

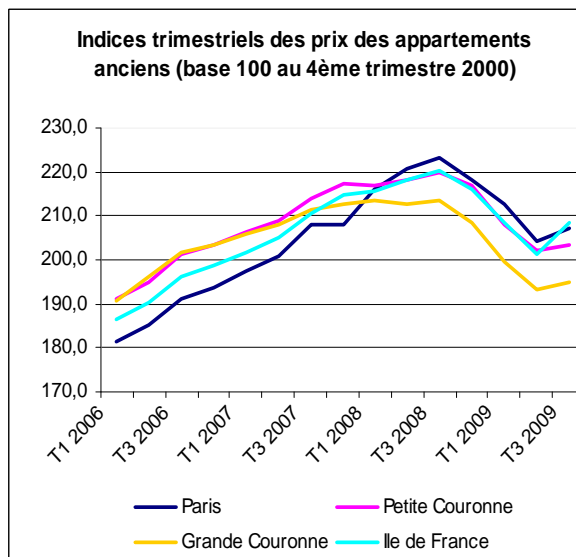
La comparaison de la situation de mars 2009 à celle de mars 2008, montrait que la baisse des transactions avait été la moins forte à Paris et la plus forte en grande couronne : -37 % pour Paris, -41 % pour l'ensemble de la région comme pour la petite couronne et -44 % pour la grande couronne. La comparaison du 2<sup>ème</sup> trimestre 2009 au 2<sup>ème</sup> trimestre 2008 montre que la baisse s'est réduite à -24 % pour l'ensemble du territoire régional. La grande couronne résiste mieux (-22 %) que Paris (-25 %) et que la petite couronne (-26 %).

Les prix (des appartements anciens) ont poursuivi une hausse insolente pour l'ensemble de la région jusqu'au 3<sup>ème</sup> trimestre 2008, tirés surtout par les prix parisiens et dans une moindre mesure par ceux de la petite couronne, tout au moins jusqu'au 4<sup>ème</sup> trimestre 2007 pour ces derniers.

La grande couronne quant à elle avait amorcé une décélération des prix dès la fin 2006, relayée par une relative stabilité entre fin 2007 et fin 2008 et une chute à partir du 4<sup>ème</sup> trimestre 2008.

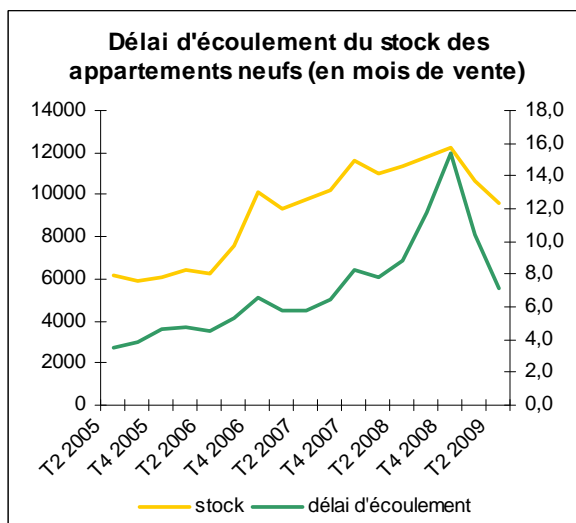
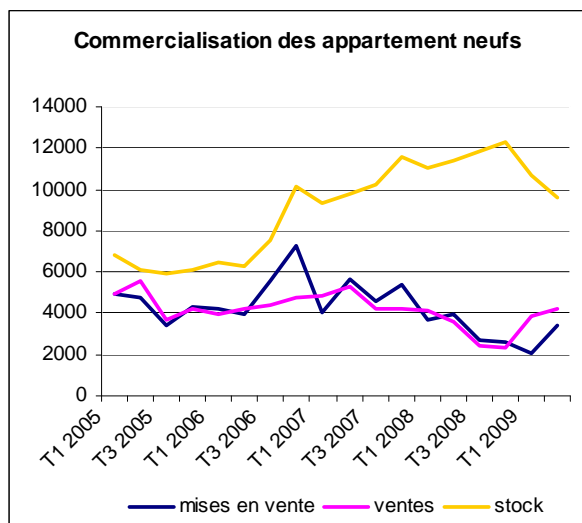
Depuis ce 3<sup>ème</sup> trimestre, la situation s'est dégradée jusqu'à une légère reprise au 3<sup>ème</sup> trimestre 2009. Mais la variation des prix, calculée sur l'année, reste négative.

La comparaison de la situation du 3<sup>ème</sup> trimestre 2009 à celle du 3<sup>ème</sup> trimestre 2008 montre une baisse des prix de 7,5 % pour les appartements anciens, plus marquée en grande couronne (-9 %) qu'en petite couronne (-7 %). Paris est également concerné (-7 %). Pour les maisons anciennes, la baisse est plus sensible (-9,5 %) et touche là encore davantage la grande couronne (-10 %) que la petite (-9 %), contrairement au constat fait au trimestre précédent (-11 % et -13 % respectivement).



## Les ventes et les prix des logements neufs<sup>4</sup> : un léger redémarrage depuis début 2009

Les ventes d'appartements ont montré une relative stabilité, et même une hausse jusqu'au 2<sup>ème</sup> trimestre 2007 puis se sont effondrées de moitié jusqu'à la fin de 2008. Le 1<sup>er</sup> trimestre 2009 a accusé un mieux assez net qui a été confirmé au 2<sup>ème</sup> trimestre. Les mises en vente se sont maintenues à un niveau légèrement supérieur aux ventes mais ont heureusement anticipé la détérioration des ventes. Ce léger excédent des mises en vente par rapport aux ventes, les désistements qui se sont multipliés

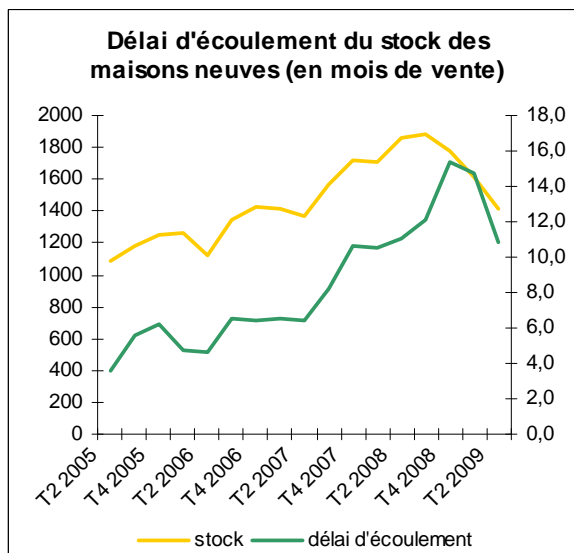
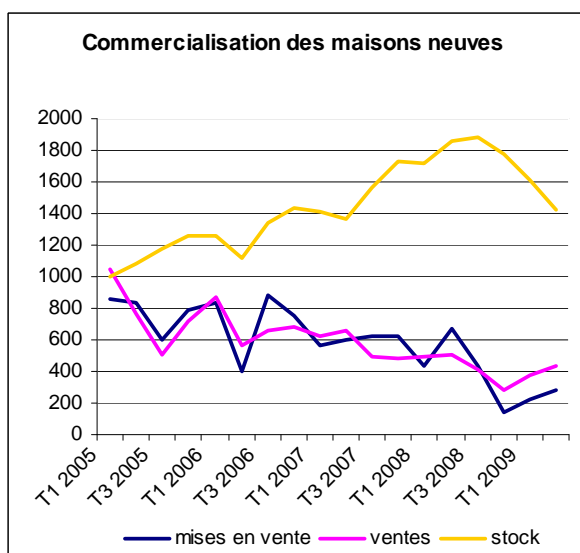


<sup>4</sup> Source : Enquête commercialisation des logements neufs (ECLN)

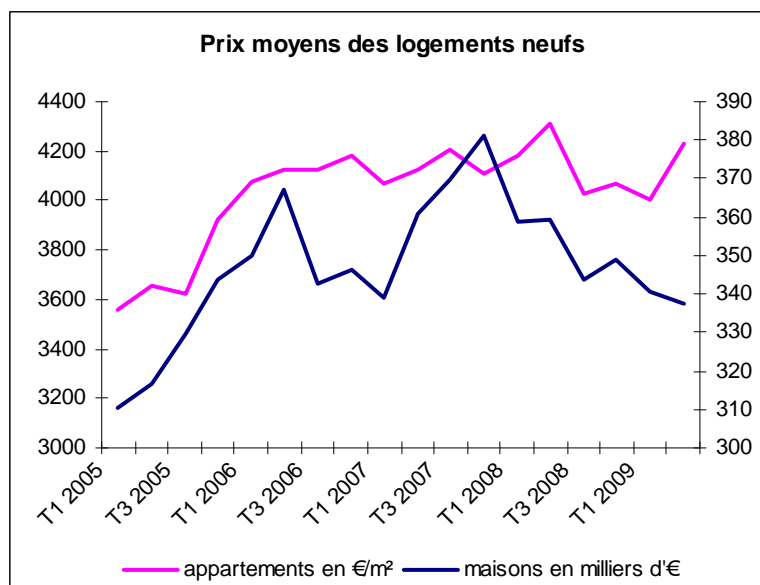


et l'attente dont font preuve les acquéreurs potentiels, qui espèrent une baisse des prix, expliquent la forte montée du stock associé à un délai d'écoulement<sup>5</sup> qui a été multiplié par 3 entre le 2<sup>ème</sup> trimestre 2005 et le 4<sup>ème</sup> trimestre 2008, passant de 3,5 à 15,4 mois. La progression des ventes au 1<sup>er</sup> trimestre 2009 a eu pour effet d'inverser les courbes d'évolution du stock et du délai d'écoulement, ce dernier étant ramené brutalement à 10,5 mois au 1<sup>er</sup> trimestre puis 7 au 2<sup>ème</sup> trimestre.

Les mises en vente et les ventes de maisons montrent une baisse quasi constante depuis début 2005 avec un léger redressement des deux au 1<sup>er</sup> trimestre 2009 par rapport au dernier de l'année 2008 et confirmé au 2<sup>ème</sup> trimestre 2009. Là encore, le stock comme le délai d'écoulement ont fortement progressé mais montrent une baisse au 1<sup>er</sup> trimestre 2009 parallèle au mieux constaté.



L'attente des acquéreurs semblait leur avoir donné raison. Les prix des appartements qui avaient fortement progressé jusqu'au 1<sup>er</sup> trimestre 2006 s'étaient stabilisés avant de régresser à partir du 3<sup>ème</sup> trimestre 2008 jusqu'au 1<sup>er</sup> trimestre 2009 inclus où ils étaient encore au niveau des valeurs élevées de 2006. Mais le 2<sup>ème</sup> trimestre 2009 montre une nouvelle remontée des prix assez sensible. Les prix des maisons avaient aussi fortement progressé. Ils ont atteint leur maximum au dernier trimestre 2007 et sont en baisse continue depuis cette date.



<sup>5</sup> Délai d'écoulement du stock (en mois de vente) = (stock/moyenne des ventes des deux derniers trimestres) x 3

## Les opérateurs face à la crise

Chez les aménageurs, dont les principales missions sont d'assurer la maîtrise foncière et de réaliser les travaux d'aménagement avant la vente des terrains équipés, on observe que :

- les opérations d'aménagement qui étaient programmées, n'ont pas été interrompues mais quelque peu reportées dans le temps (il y a eu très peu de désengagement de la part des promoteurs) ;
- les programmes ont été un peu modifiés (on densifie la programmation et l'on désolidarise les lots logements sociaux, des lots promoteurs privés et VEFA alors qu'ils étaient dans un seul et même programme) ;
- le coût du foncier n'a pas diminué puisque France Domaines se base encore sur les prix de 2008 mais les coûts de travaux, qui augmentaient depuis des années entre 6 et 10 % par an, n'évoluent plus voire baissent légèrement.

Chez les promoteurs, qui achètent des « charges foncières » puis réalisent et vendent des programmes immobiliers, on observe que :

- les opérations immobilières ne sont, de manière générale, pas abandonnées mais l'écoulement des stocks a été très ralenti puisque le rythme de vente, estimé généralement à 3 logements par mois, est passé à 2 logements à l'automne 2008 (avec une nette reprise en 2009) ;
- la programmation a évolué puisque l'on construit en priorité des logements sociaux qui bénéficient de subventions ;
- la marge du promoteur (estimée à environ 7 % du coût total d'une opération) a été réduite et les prix de vente des logements en cours de commercialisation ont été recalés.

Pour conclure, bien que la crise immobilière ait conduit les aménageurs et les promoteurs à s'interroger sur leur stratégie, on constate, de manière générale, qu'elle n'a pas menacé l'équilibre des opérations. Cette crise a surtout eu pour effet un report dans le temps des programmes avec des coûts de travaux et des prix de vente abaissés. Le plan de relance a eu un effet d'annonce et a permis, en partie, d'éviter l'interruption totale des opérations.

Aujourd'hui, avec l'amélioration de la situation sur le marché de la promotion, due en partie au dispositif Scellier, qui a entraîné une baisse des stocks, les promoteurs sont à nouveau à la recherche de foncier et les prix risquent de repartir rapidement à la hausse.

## Des hausses de loyer encore substantielles pour les emménagés récents<sup>6</sup>

En 2008, les loyers d'habitation du secteur locatif privé de l'agglomération parisienne pour les emménagés de l'année (loyers de marché qui comprennent les loyers des logements remis sur le marché suite au départ du locataire et ceux des logements « entrants dans le parc », neufs ou anciens) ont augmenté de 7,4 %, pratiquement au même rythme que l'année précédente (+7,2 %)<sup>7</sup>. Le maintien de fortes hausses est le signe manifeste d'un marché locatif qui reste tendu.

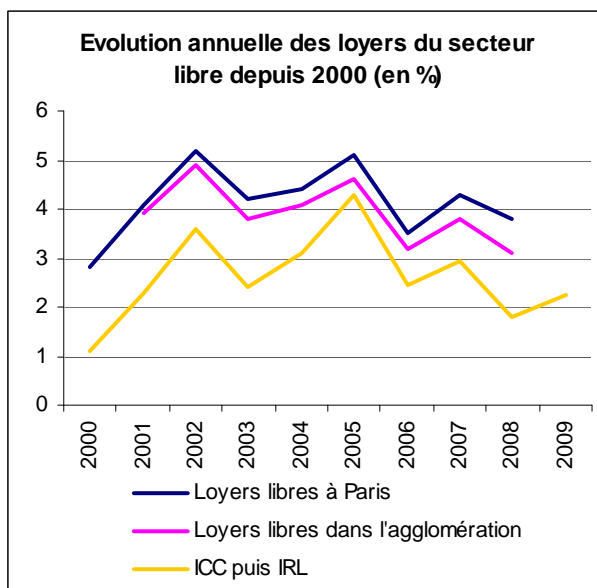
Les loyers moyens d'habitation sur l'ensemble de l'agglomération ont, quant à eux, augmenté de 3,1%, hausse la plus faible depuis 2001. Ce repli par rapport à l'augmentation de l'année précédente (+3,8 %) s'explique essentiellement par l'effet modérateur de l'Indice de Référence des Loyers (IRL). Mais cette augmentation reste supérieure à celle de l'Indice des Prix à la consommation (+ 1,1%).

Les loyers parisiens restent supérieurs à ceux des couronnes : 969 € (hors charges) pour 51 m<sup>2</sup> à Paris, 782 € pour 54 m<sup>2</sup> en petite couronne et 763 € pour 62 m<sup>2</sup> en grande couronne. Cette disparité

<sup>6</sup> Source : Communiqué de presse OLAP – juillet 2009 et Dossier OLAP N° 22 Octobre 2009

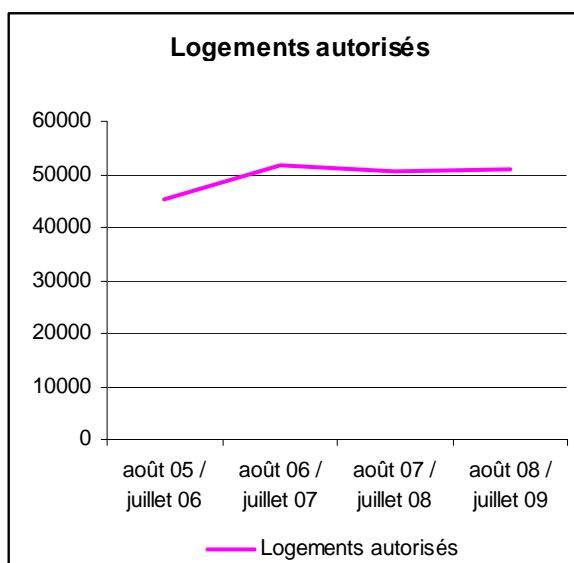
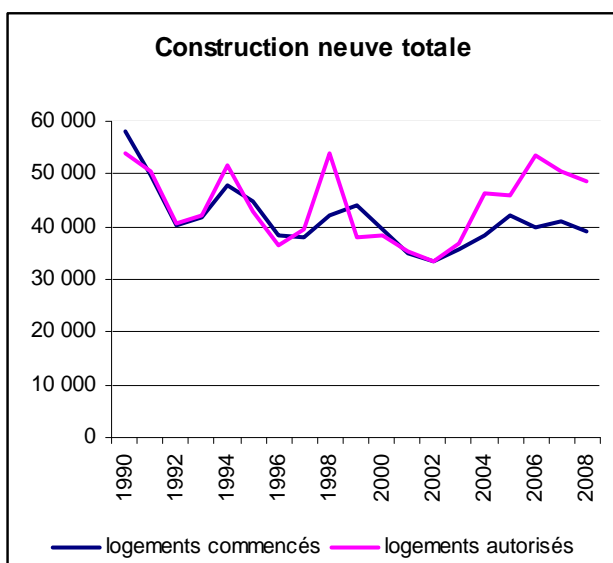
<sup>7</sup> Les loyers des seules « relocations » ont augmenté de 6,4 % en 2008, comme en 2007.

entre Paris et le reste de l'agglomération concerne aussi la hausse des loyers et traduit le maintien d'une tension durablement plus forte à Paris.



### La construction totale<sup>8</sup> : une relative stabilité depuis 2005, tant pour les logements commencés que financés

La construction totale (logements ordinaires et logements en résidences) est en chute continue depuis le début des années 90 où son niveau atteignait encore plus de 50 000 logements pour l'ensemble de la région. Son point le plus bas a été atteint en 2002, suivi d'une lente remontée pour les logements commencés mais qui n'a pas été confirmée en 2008. Le début de 2009 manifeste une poursuite de la détérioration : les volumes de logements (tous logements confondus) autorisés et commencés, cumulés sur 12 mois à fin mars 2009 sont en baisse de 11 % et 16 % respectivement par rapport à la

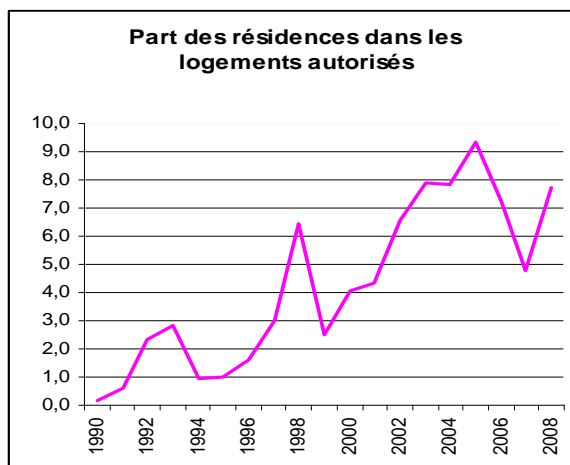


<sup>8</sup> Source : SITADEL. Depuis début 2008, les communes de plus de 10 000 habitants assurent l'instruction de leurs permis de construire. Cela induit une phase de transition dans la transmission des données statistiques qui peut conduire à de fortes

même période un an plus tôt.

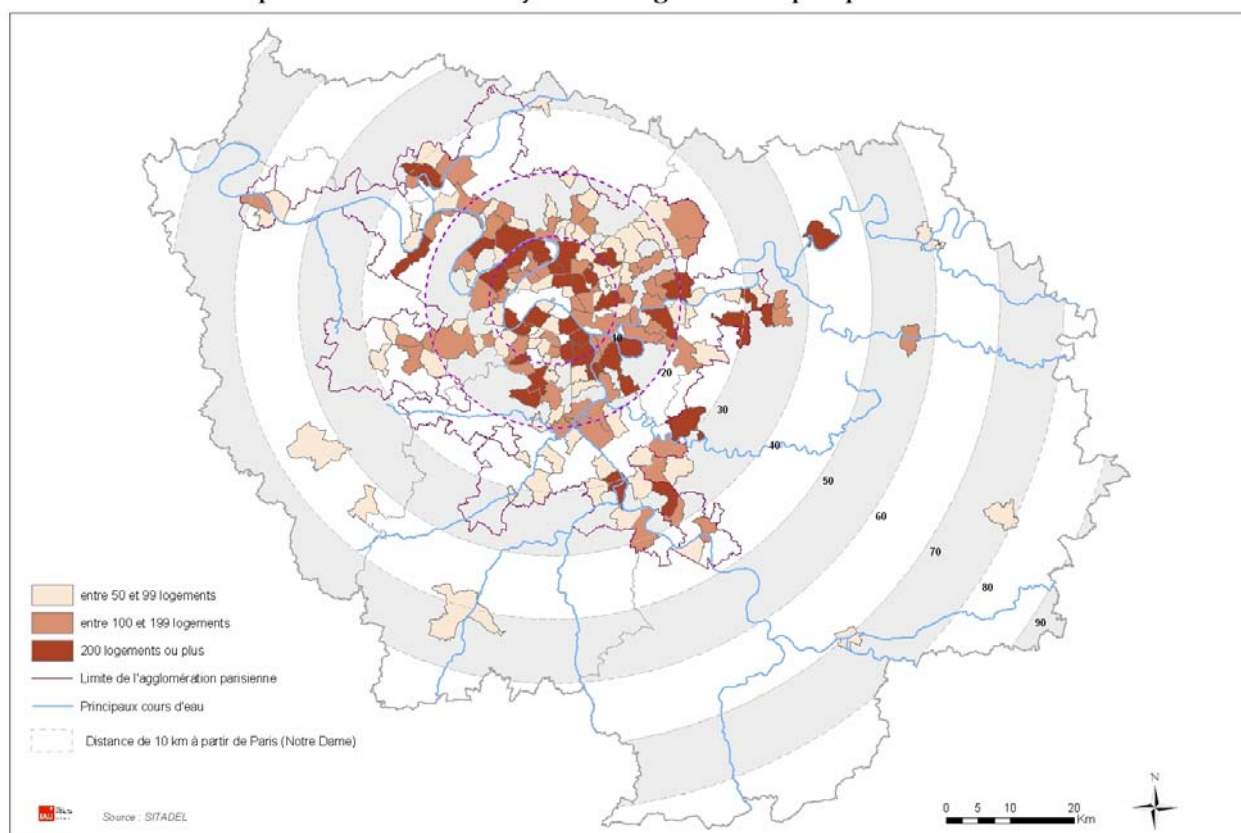
Les logements autorisés, les seuls pour lesquels les données sont disponibles actuellement<sup>9</sup>, montrent cependant une relative stabilité au cours des dernières années. Calculé sur 12 mois à mi-année depuis août 2005, le nombre de logements autorisés frôle les 50 000 depuis 3 ans.

Les logements en résidences, beaucoup moins nombreux que les logements ordinaires, voient cependant leur part augmenter fortement dans la construction neuve : partie de pratiquement rien au début des années 90, elle a atteint son point haut (9 %) en 2005 et représente en 2008 encore 8 % de la construction totale autorisée, soit près de 4 000 logements. La construction en résidences est très diverse : elle regroupe les résidences des étudiants, celles des personnes âgées, des handicapés, les résidences de tourisme, les résidences hôtelières à vocation sociale et les résidences sociales.



La carte ci-dessous situe les 181 communes qui ont construit 50 logements ou plus en moyenne chaque année entre 2005 et 2008. 78 communes en ont construit entre 50 et 100, 66 entre 100 et 200 et 37 en ont construit 200 ou plus. La quasi totalité de ces communes appartient à l'agglomération parisienne. Celles qui ont le plus construit au cours des quatre dernières années sont au nord et à l'est du cœur de l'agglomération. Ces 181 communes ont réalisé les trois quarts de la construction francilienne totale de la période. Globalement, 4 logements sur 5 ont été construits dans l'agglomération parisienne et 3 sur 5 dans un rayon de 20 km autour du centre de Paris.

#### Communes qui ont construit en moyenne 50 logements ou plus par an entre 2005 et 2008



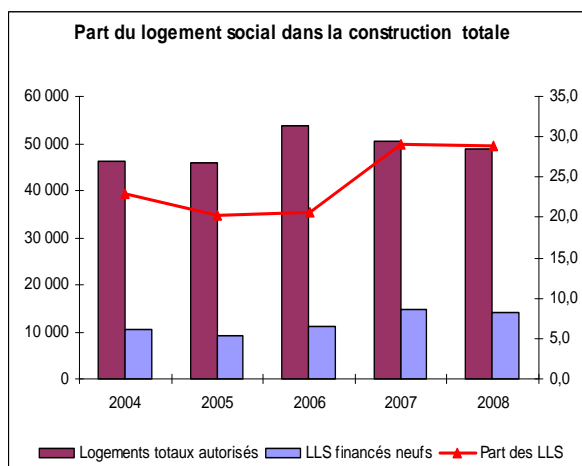
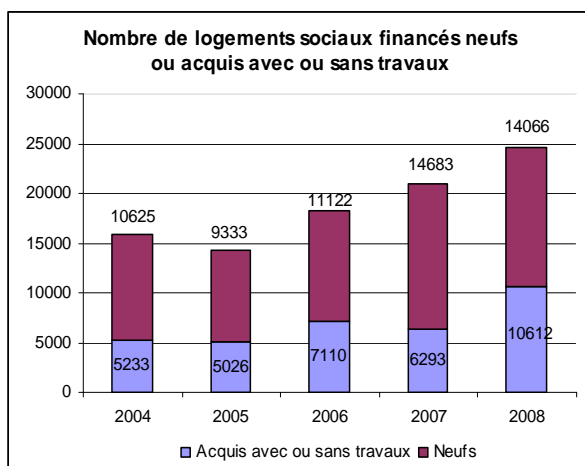
perturbations dans les informations prises en compte. Ces données doivent en conséquence être utilisées et interprétées avec la plus grande prudence.

<sup>9</sup> Depuis avril 2009, les permis de construire sont recensés dans une nouvelle base de données, nommée Sit@del2. Dans l'immédiat, seuls les chiffres relatifs aux autorisations sont disponibles.

Parmi les 181 communes qui ont construit 50 logements ou plus par an entre 2005 et 2008, 117 se situent dans un rayon de 20 km autour du centre de Paris. Elles ont produit plus de la moitié de la construction totale régionale (52 %), au rythme moyen de 162 logements par commune et par an. Les 106 autres communes situées dans la même couronne ont réalisé 6 % de la construction régionale au rythme annuel moyen de 21 logements par commune.

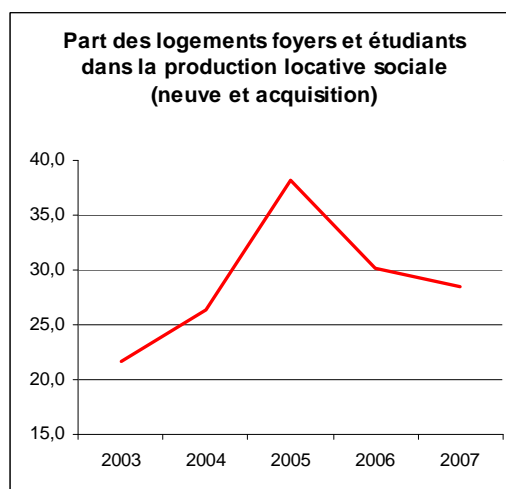
## Le logement social joue son rôle « contracyclique »<sup>10</sup>

Sur les cinq dernières années, 2004 à 2008, le logement social semble jouer son rôle contracyclique. Le nombre de logements financés<sup>11</sup> (hors ANRU et Association Foncière Logement - AFL) a en effet fortement progressé sur la période, de 15 900 à 24 700 (y compris les logements du programme VEFA 30 000 du plan de relance). Il faut toutefois relativiser ce rôle car les logements financés comportent une part élevée d'acquisitions avec ou sans travaux, 36 % sur l'ensemble de la période. Cependant, en ne tenant pas compte de ces dernières, la part des logements neufs sociaux financés représente 31 % du nombre total de logements autorisés en 2008, contre 25 % en 2004. En ajoutant les 4 116 logements sociaux neufs financés dans le cadre de l'ANRU et ceux de l'AFL (environ 1 600), la part du logement social atteint 40 %.



Comme dans la construction totale, on assiste à une augmentation du nombre de places en foyers de tous types dans la production locative sociale totale. La part des logements familiaux a donc tendance à régresser. Les chiffres témoignent cependant d'une certaine volatilité d'une année sur l'autre et on peut se demander s'il s'agit d'une réelle tendance ou d'un intérêt ponctuel. Il semble qu'en cette période de difficulté d'accès au logement pour une partie de la population, cette offre permet de répondre à la diversité des besoins de la population.

La construction neuve (offre nouvelle) de logements sociaux familiaux atteint près de 10 000 logements financés en 2007, chiffre en forte hausse après quatre années où il se situait autour de 6 000. Avec une rotation dans le parc social qui conduit à attribuer environ 80 000 logements chaque année, cette offre totale est loin d'arriver à satisfaire les demandes de logement social qui se situent autour de 380 000 en Île-de-France.



<sup>10</sup> Source : DREIF

<sup>11</sup> Les logements peuvent être financés avant l'obtention du permis de construire, ce qui peut entraîner des délais importants dans les mises en service des logements ; des annulations de programmes peuvent également se produire.

## Les dispositifs en faveur du logement : un impact mitigé

Les mesures du volet logement du Plan de relance de l'économie française qui a été mis en place fin 2008 avaient comme objectif le soutien à la production de logements neufs, au logement social et à l'accession à la propriété par les ménages modestes.

Le soutien à la production de logements neufs et sociaux par le biais de l'achat en VEFA de programmes privés par les bailleurs a démarré lentement : 1 800 décisions de financement prises mi-mai, 2 800 fin août et 5 000 environ en octobre pour 6 000 à 9 000 espérées au 31 mars 2009. Plusieurs raisons peuvent être évoquées pour expliquer ce mouvement assez lent : prix souvent trop élevés pour les bailleurs, programmes mal placés, pas adaptés à la demande, pas assez performants sur le plan énergétique...

Dans d'autres cas, le nombre de logements sociaux implantés dans la commune (Evry ou Cergy, par exemple) était déjà élevé et il ne semblait pas opportun d'en ajouter.

Enfin, la concurrence du dispositif défiscalisé Scellier a joué. En rendant l'investissement plus attractif, certains programmes ont retrouvé des investisseurs privés et n'ont donc pas été vendus aux bailleurs sociaux. Cet effet contrarie donc les ventes en VEFA vers le logement social et a tendance à avoir un effet inflationniste.

Par contre, la relance de l'investissement locatif privé, notamment à travers le dispositif Scellier, explique la détente apparente du marché francilien. Ainsi, la chambre syndicale francilienne des promoteurs constructeurs estime que depuis le début de l'année, 50 % de ses ventes se sont faites en investissement locatif Scellier, sachant que le 1<sup>er</sup> semestre 2009 (10 000 ventes) a vu autant de ventes que toute l'année 2008. La reconduction à l'identique pour l'année 2010 de ce dispositif attractif continuera à doper la production neuve. Cependant, le plafond de 300 000 € pour un bien francilien entraîne la réalisation de petits logements.

On peut aussi attribuer la détente aux effets du dispositif NPTZ qui sera complété par la mise en place du dispositif Pass foncier collectif. La promotion bénéficie également du levier que représente la TVA à 5,5 % dans les 500 m autour d'un périmètre de projet ANRU.

La relative amélioration de la tenue du marché au 1<sup>er</sup> trimestre 2009, notamment, a probablement bénéficié également d'un effet 1<sup>er</sup> trimestre : les acquéreurs, qu'ils achètent pour occuper leur bien ou pour investir, ont sans doute attendu la mise en place des mesures incitatives de début d'année 2009 avant d'engager leur achat.

On peut y voir aussi l'effet de la baisse des taux des prêts immobiliers qui se poursuit depuis fin 2008, même si au cours des 3 derniers mois elle semble se stabiliser ; et aussi celui de la baisse des prix. Ces deux derniers phénomènes contribuant à resolvabiliser une partie des acquéreurs.

## Pour conclure

Il convient d'attendre la confirmation des évolutions des indicateurs dans les mois qui viennent, hausse des transactions, et palier dans la baisse des prix, avant d'affirmer que nous sommes entrés dans la phase de sortie de la crise. On peut espérer cependant être entré dans une phase d'assainissement du marché avec la correction des excès de la hausse des prix.

La note porte sur l'analyse globale du marché immobilier francilien. Mais les fluctuations des volumes des transactions et des prix ne sont pas uniformes sur le territoire, pas plus qu'elles ne l'avaient été au cours des années précédentes. Il est probable qu'un des effets de la crise sera que la qualité des biens et leur situation redeviennent des éléments essentiels de la détermination des prix. Mais d'autres facteurs expliquent aussi l'existence de marchés immobiliers locaux comme la place qu'occupent les territoires dans le fonctionnement de la métropole francilienne. Et l'adaptation de l'offre de logements à la demande exprimée relève d'une approche plus qualitative des marchés et des territoires.

