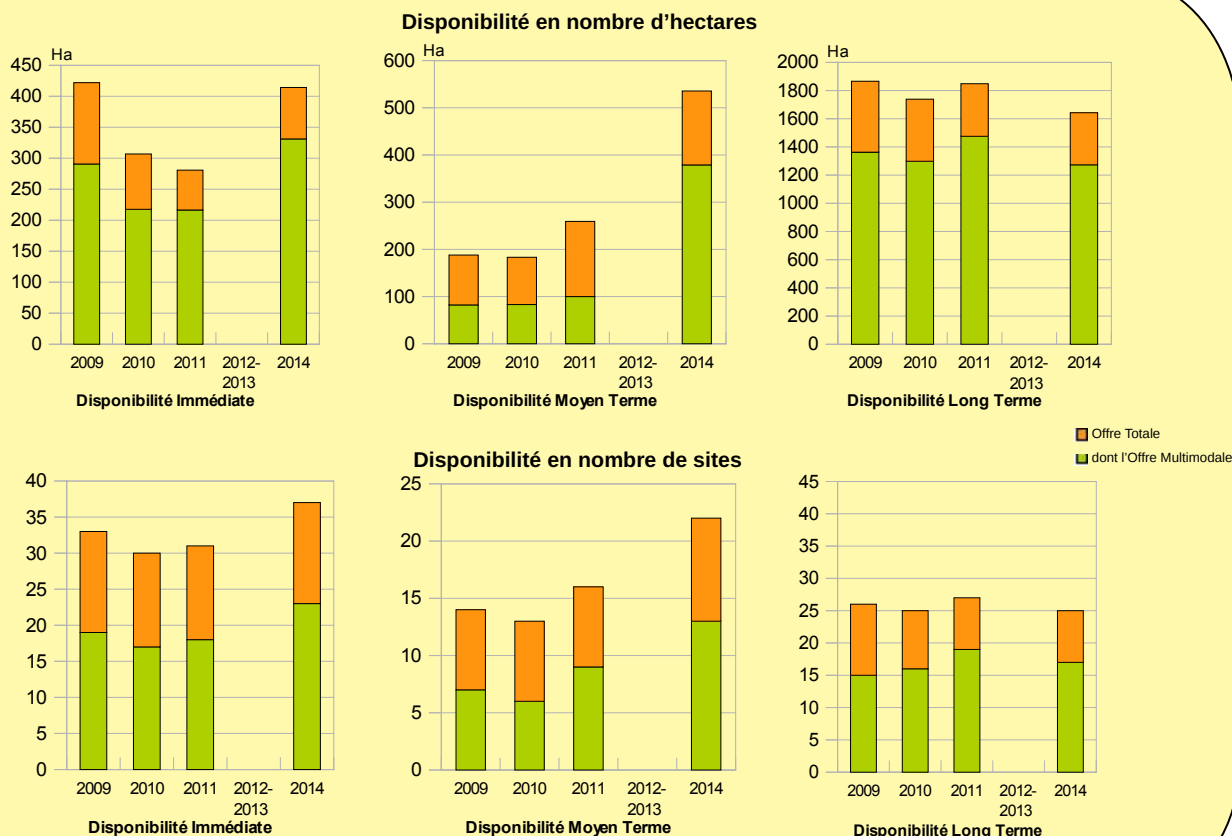


# Quels sont les impacts économiques, sociaux, environnementaux du développement des activités logistiques sur le territoire de la DTA ?

Malgré l'absence de données pour 2012 et 2013, il apparaît que la disponibilité foncière en Haute-Normandie demeure importante pour le court et moyen terme avec notamment, un accroissement significatif des surfaces logistiques dans les zones industrielles portuaires. Ces sites portuaires affichent une superficie moyenne nettement supérieure à celle des parcs présentant une spécificité moindre.

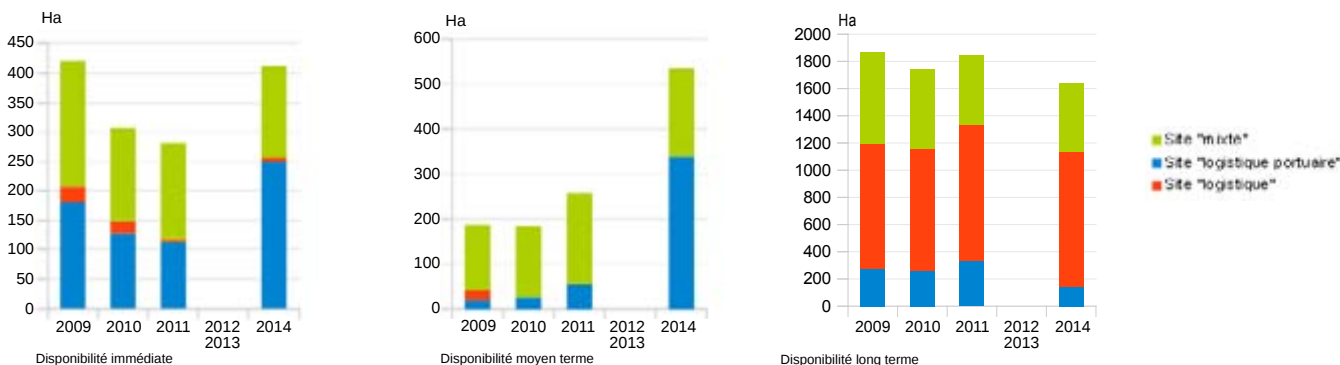
## L'offre foncière susceptible d'accueillir des activités logistiques en Haute-Normandie

Évolution de la disponibilité en Haute-Normandie



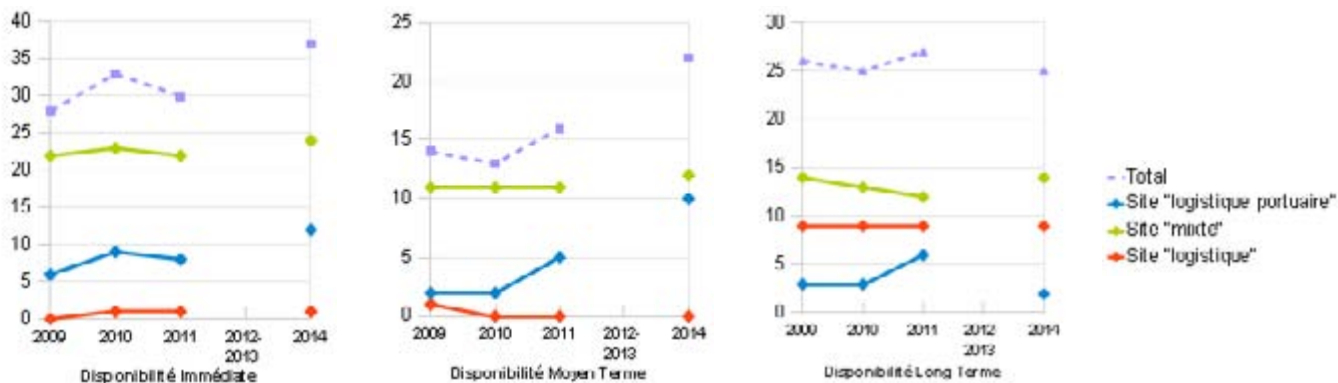
NB : Ces calculs ne prennent pas en compte les capacités de reconversion des zones d'activités ou industrielles. Les données 2012 et 2013 sont indisponibles

Répartition de l'offre foncière en Haute-Normandie par vocation en nombre d'hectares



Méthodologie : surfaces estimées par l'observatoire de la logistique Seine Normandie à partir des données existantes sur tout ensemble foncier dédié à l'accueil d'activités économiques divisé en parcelles (viabilisées ou non) faisant suite à une procédure d'aménagement (ou non). La disponibilité immédiate correspond à des surfaces directement commercialisables, celles de court terme à des surfaces disponibles à l'échéance 2015-2017 (foncier en maîtrise, travaux de viabilisation commencés) et celles de long terme à des surfaces disponibles à l'échéance 2018 et plus (étude d'opportunité ou de faisabilité faite, acquisitions foncières en cours, inscription dans les documents d'urbanisme ...).

Vocation des sites dédiés à la logistique en Haute-Normandie  
en nombre de sites



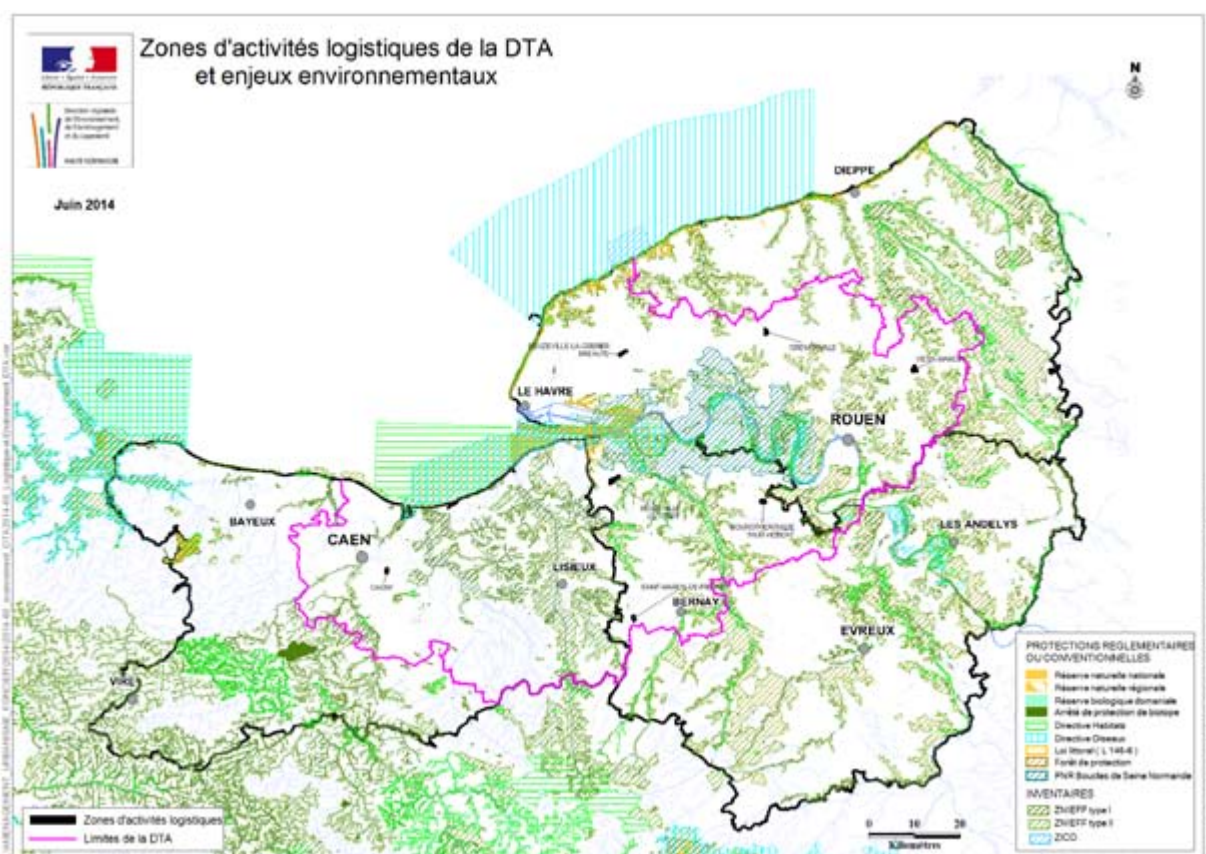
La capacité foncière disponible **immédiatement** en Haute-Normandie pour les sites dédiés à la logistique, atteint, en 2014, une valeur de 414 ha (proche de celle de 2009) avec près de 80 % de sites multimodaux (331,1 ha). Le nombre de sites (37 en 2014) étant en hausse, la surface moyenne disponible en 2014 demeure relativement stable (11,2 ha/site). Au niveau de la qualification des sites, on comptabilise 12 « zones logistiques portuaires » (d'une capacité d'accueil de 250,8 ha), 1 « zone logistique » (de 5 ha) et 24 « zones logistiques mixtes » (de 158,4 ha). La superficie moyenne des zones logistiques portuaires est ainsi la plus élevée, avec 20,9 ha/site, contre 6,6 ha/site pour les zones mixtes témoignant de l'essaimage de l'offre logistique, hors zone portuaire, sur de petites surfaces, parcs généralistes dédiés à l'accueil de différents types d'activités (logistiques, tertiaires, industrielles...).

La capacité foncière disponible **à moyen terme** (2015-2017) explose en 2014 avec 535,6 ha ainsi que le nombre de sites (22). La surface disponible moyenne est d'environ 24,3 ha. Près de deux tiers de l'offre mobilisable se situe sur des zones logistiques portuaires (10 sites pour une capacité d'accueil de 341 ha). Le reste concerne des zones d'activités dites mixtes (12 sites pour une capacité d'accueil de 194,6 ha) confirmant l'émergence de futures zones logistiques portuaires relativement vastes.

La disponibilité foncière **à long terme**, en 2018 et au-delà, (1 642 ha) ainsi que le nombre de sites (25), ont des valeurs assez proches de celles observées les années précédentes. La surface disponible moyenne est d'environ 65,7 ha. Les offres dites « logistiques » (9 sites pour une capacité d'accueil de 995 ha) et « mixtes » (14 sites pour une capacité d'accueil de 506,3 ha) constituent l'essentiel de l'offre foncière de long terme avec respectivement 60,6 % et 30,1 % des surfaces mobilisables.

### Prise en compte de l'environnement dans l'aménagement des zones

L'ensemble des sites stratégiques repérés et identifiés dans la DTA pour accueillir des activités logistiques se trouvent en dehors des périmètres de protections réglementaires ou conventionnelles



## L'aménagement des 7 sites stratégiques identifiés dans la DTA

La Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine a défini 7 « sites stratégiques d'activités fortes consommatrices d'espace (logistique, industrie) » repérés par un losange rouge sur la carte des orientations générales d'aménagement.

Les sites stratégiques repérés et identifiés dans la DTA sont les suivants :

### **Au sud-est de l'agglomération de Caen, sur l'A13 ou sur le périphérique : site de Cagny (90 ha)**

Les élus de Basse-Normandie, de Caen-Métropole et Sud Pays d'Auge sollicitaient une modification de la DTA pour que soit localisé à Mézidon-Canon le secteur identifié par la DTA à proximité du boulevard périphérique de Caen pour le développement de la logistique. Suite aux échanges avec les services de la DDTM, le SCoT de Caen-Métropole a finalement identifié ce secteur comme prévu par la DTA, sur les communes de Cormelles-le-Royal et Grentheville. Le SCoT Sud Pays d'Auge n'a pas maintenu son ambition de localiser ce secteur d'accueil logistique sur Mézidon. La modification de la DTA n'étant pas envisagée par l'État à ce titre, les deux SCoT se sont ainsi mis en compatibilité avec la DTA.

Pour le SCOT de Caen-Métropole la réalisation de l'A88 et du contournement autoroutier Sud de Caen prévus par la DTA (p 84-85) participeront à la mise en œuvre de ce site logistique.

### **Entre Beuzeville et Pont-Audemer afin de tirer parti du nœud autoroutier entre l'A29 sud et l'A13 et de la proximité de la voie ferrée desservant Honfleur : site de Beuzeville le Torpt (100 ha)**

L'étude de l'EPBS et celle des deux CCI du Havre et de l'Eure (2002) définissent deux zones possibles dont une seule est traversée par une voie ferrée. La présentation de ces études n'a pas convaincu les élus et le dossier est bloqué depuis 2007. Toutefois, il existe toujours une volonté des élus du Pays Risle Estuaire de faire de cette zone logistique une « base arrière de Port 2000 ».

Une plate-forme logistique (System U) existe déjà sur la commune de Beuzeville, à proximité de l'échangeur de l'A13. Les entreprises de cette zone sont hostiles à la création d'une zone logistique concurrente.

A ce jour, les communes de Beuzeville, Bouleville et Saint Maclou développent sur leur territoire des zones d'activités de petite taille au fur et à mesure des opportunités. Certaines parties de ces zones ont des vocations logistiques routières :

- La Carellerie à Beuzeville 1,2 et 3 : 53 ha dont 8 disponibles immédiatement,
- Le moulin à vent à Bouleville : 22 ha dont 1 disponible immédiatement.

### **A proximité de l'échangeur de Bolbec sur l'A29 et de la voie ferrée Le Havre/Rouen/Paris, au nord ou au sud de cette dernière, en articulation avec la zone de Bolbec Saint-Jean, prévue au schéma directeur de la vallée du commerce : site de Beuzeville la Grenier (90 ha)**

La Communauté de Communes Caux Vallée de Seine (CVS) a lancé en décembre 2010 « une étude d'opportunité et de faisabilité de création de la Zone d'Activités bimodale de Bréauté/Beuzeville la Grenier sur les territoires des Communautés de communes de Campagne de Caux et Caux Vallée de Seine (76) ».

La volonté de Caux Vallée de Seine est de déterminer les potentiels de développement d'activité logistique sur ce site en relation avec les ports du Havre et de Rouen, site de Port-Jérôme.

Cette étude est composée de 2 phases :

- Dans la première phase de l'étude, le cabinet Samarcande doit déterminer l'opportunité de réaliser une Zone d'Activités bimodale en s'appuyant sur la connaissance locale et globale du marché des activités visées.  
Cette phase bénéficie d'importantes synergies avec l'étude sur Port-Jérôme,
- Dans la deuxième phase, c'est le cabinet Arcadis qui doit évaluer la faisabilité technique et environnementale d'une zone d'activités multimodale à forte vocation logistique.

Le deuxième COPIL de l'étude a eu lieu le 19 mai 2011 avec le rendu de la première phase. Cette étude est financée pour 30 % par la région, 50 % par le FNADT et le solde par Caux Vallée de Seine (montant estimé ~ 200 k€).

### **Au nord-ouest d'Yvetot, sur l'A29, bénéficiant d'un embranchement ferré existant : site de Gremonville (100 ha)**

Aucune étude n'a été réalisée par manque de moyens de la Communauté de Communes.

Par ailleurs, la SAPN propriétaire d'une grande partie des terrains devra être consultée pour l'éventuelle création d'une zone logistique.

### **Au nord-est de Rouen, dans le secteur de Vieux Manoir, sur l'A28 et à proximité de la voie ferrée Rouen-Amiens : site du Vieux Manoir (100 ha)**

Suite aux résultats positifs de l'étude d'opportunité livrée en 2006, commandée au bureau d'étude Real Convergence, la Communauté de Communes du Moulin d'Ecalles a décidé, en décembre 2007, de prendre en compte la zone logistique DTA dans les études préalables du projet d'extension de la zone d'activités voisine.

Mais depuis 2009, la Communauté de Communes souhaite se consacrer à la zone d'activités avant de développer la zone logistique DTA par crainte des nuisances liées au trafic des camions.

**Au sud-ouest de Rouen, à proximité de la voie ferrée Rouen-Caen et de l'axe A28 sud : site de Thuit Hebert (80 ha)**

Aucune étude de faisabilité n'a été faite car il existe déjà une activité logistique. En effet, la société THT logistique exploite un entrepôt de 30 000 m<sup>2</sup> et n'utilise que la route pour son activité dédiée à la grande distribution alimentaire (Carrefour). Toutefois, des difficultés d'exploitation amènent cette entreprise à réfléchir à son déplacement à proximité de l'A13.

**Dans le secteur de Lisieux, à proximité de la voie ferrée Paris-Caen et de l'axe routier A13-Lisieux-A28, dans le cadre du renforcement de ce dernier : site de Saint Mards de Fresne (50 ha)**

Une étude sur cette zone DTA a été menée par le CETE Normandie-Centre. Suite à l'avis des services de l'État sur le SCoT du Pays de Risle-Charentonne, celui-ci a fait l'objet de modifications fin 2010.

Il est à noter que les rédacteurs de la DTA avaient placé le losange localisant la zone dans le Calvados et défini cette zone comme étant : « dans le secteur de Lisieux, à proximité de la voie ferrée Paris-Caen et de l'axe routier A13-Lisieux-A28, dans le cadre du renforcement de ce dernier ».

Il semble peu probable de développer une zone logistique multimodale à Saint-Mards de Fresne.

Sources : LSN ; DREAL HN et DREAL BN