

EVOLUTION DE L'OFFRE FONCIERE A VOCATION LOGISTIQUE EN VALLEE DE LA SEINE : APPROCHE PROSPECTIVE

Mai 2020

Avec le soutien de :



Table des matières

Introduction	2
Rappels méthodologiques	2
I. Etat des lieux de l'offre foncière à vocation logistique au 1^{er} janvier 2020	3
Une offre immédiatement disponible hétérogène et inégalement répartie.....	3
Focus sur l'offre immédiatement disponible en zone portuaire	4
Focus sur l'offre immédiatement disponible en zone mixte	4
Vers une raréfaction de l'offre foncière à long terme ?.....	5
II. L'évolution de l'offre foncière depuis 2015	5
Une offre foncière à vocation logistique en diminution	6
Focus sur l'évolution de l'offre en zone portuaire.....	6
Focus sur l'évolution de l'offre foncière en zone mixte	7
III. Adéquation ou inadéquation de l'offre foncière à vocation logistique en Vallée de la Seine ?	8
Une dynamique d'implantation logistique polarisée par les zones portuaires et aéroportuaires..	8
Des projets réalisés, d'autres en attente	10
Pénurie ou sur offre foncière ?	12
Conclusion : quelle pertinence de l'offre foncière à vocation logistique en Vallée de la Seine ?	12

Introduction

Animé et mis en œuvre par LSN en partenariat avec la CCI Normandie, Haropa et les acteurs locaux du développement économique, l'Observatoire logistique Paris Seine Normandie® contribue à fédérer un réseau d'acteurs sur la question logistique en Vallée de la Seine. Son objectif : éclairer les prises de décisions publiques et encourager les implantations logistiques à travers la mise en commun d'information, de données et le partage d'outils.

Le recensement des offres foncières et immobilières constitue le socle des travaux de l'observatoire. Celui-ci est réalisé annuellement depuis 2015 sur un périmètre englobant l'ensemble de la région Normandie et les départements de l'ouest francilien. Destiné aux décideurs économiques, collectivités, agences de développement, chambres consulaires ainsi qu'aux entreprises et aux investisseurs, il permet à la fois d'identifier des sites d'implantation potentiels pour les entreprises souhaitant se développer, mais aussi d'assurer la promotion d'une offre foncière ciblée "logistique" à l'échelle de la Vallée de la Seine. Ce recensement est enrichi chaque année d'études ou d'analyses thématiques réalisés à la demande des partenaires ou sur proposition de LSN. Ces études et analyses contribuent ainsi à alimenter un centre de ressource dédié à la logistique en Vallée de la Seine.

Le recensement foncier réalisé depuis 2015 à l'échelle de l'axe Seine, sur un périmètre intégrant l'ensemble de la Normandie et les départements de l'Ouest parisien, permet aujourd'hui de porter un premier regard prospectif sur l'évolution de l'offre foncière, sa répartition, son adéquation avec la demande et les besoins futurs. En effet, si la logistique est aujourd'hui reconnue comme un levier de développement économique majeur pour les territoires, l'accès à une ressource foncière de qualité répondant pleinement aux attentes des investisseurs et des entreprises reste un sujet de préoccupation largement partagé, d'autant plus que les besoins évoluent et que les conditions d'implantation se complexifient. En effet, les enjeux de maîtrise de l'étalement urbain à travers la mise en œuvre du « Zéro Artificialisation Net », ou la prise en compte des compensations environnementales et agricoles dans les projets d'aménagement ont pour conséquences une augmentation des délais d'implantation et des coûts pour les entreprises et les gestionnaires. Ils alimentent également un sentiment de raréfaction foncière qu'il convient d'objectiver. Par ailleurs, l'évolution des modes de vie et de consommation à travers, en particulier, l'essor de la vente en ligne et le développement des circuits courts bouleverse les schémas logistiques établis et les stratégies d'implantation.

Comment a évolué l'offre foncière à vocation logistique en Vallée de la Seine depuis 2015 ? L'offre foncière actuelle et future est-elle en adéquation avec l'évolution des besoins des entreprises et des investisseurs ? Quel est le niveau de complémentarité des offres entre la Normandie et l'Ile-de-France ? C'est à ces questions que la présente étude tentera d'apporter des réponses. In fine ces travaux auront également pour objectifs de dessiner les contours d'une stratégie foncière logistique interrégionale entre la Normandie et l'Ile-de-France.

Rappels méthodologiques

De quel foncier parle-t-on ?

Le foncier à vocation logistique recensé dans le cadre des travaux de l'observatoire concerne l'ensemble des terrains nus dédiés à l'accueil d'activités génératrices de flux physiques de type stockage manutention, transport. Celles-ci impliquent selon les cas, la construction d'un ou plusieurs bâtiments : bureaux, ateliers ou entrepôts. Il peut s'agir autant d'activités de messagerie ou de logistique portuaire, de plateformes e-commerce, de centres de distribution ou de fonctions logistiques supports à l'activité industrielle.

Deux grandes catégories de foncier sont identifiées d'une part, le foncier situé en zone industrialoportuaire dont la vocation logistique exclusive est établie, d'autre part, le foncier à vocation mixte pour lequel la logistique n'est pas la seule activité acceptée. Aucune limite de taille n'a été fixée pour les surfaces recensées. Ce parti pris se justifie à la fois par la rareté des offres foncières, en particulier sur les localisations premium et le développement d'implantations logistiques significatives sur des surfaces inférieures à 5 voire 3 ha.

Focus sur les disponibilités foncières

Les offres foncières recensées sont classées selon leur niveau de disponibilité :

- **Immédiate** : le foncier est directement commercialisable, les travaux de viabilisation sont terminés, un permis de construire peut-être déposé, le cas échéant, les contraintes environnementales sont levées ;
- **Court terme (2021-2023)** : la maîtrise foncière du et/ou des terrains est acquise, les travaux de viabilisation sont commencés, la pré-commercialisation sur plan est possible ;
- **Moyen terme (2024-2025)** : le projet est inscrit dans les documents d'urbanisme, les études d'opportunité/faisabilité ont été réalisées, le périmètre du projet a été défini, les acquisitions foncières sont en cours ;
- **Long terme (au-delà de 2025)** : Projet à d'aménagement à long terme sous réserve d'acquisition du foncier et de la programmation de l'aménagement, aucune étude opérationnelle n'a été réalisée, le projet peut être inscrit dans les documents d'urbanisme.

Focus sur la méthode de collecte des informations

Les données sont collectées et mises à jour annuellement auprès des organismes en charge de la commercialisation des biens (agences de développement), des gestionnaires (HAROPA, Ports de Normandie) ou d'acteurs « intermédiaires » (CCI Normandie, Seine-Maritime Attractivité) ayant une vision d'ensemble des offres foncières à travers leurs missions d'observations. Ce recensement permet de suivre le temps l'évolution d'une offre foncière à vocation logistique. Il ne s'agit en aucun cas d'un outil permettant de réaliser un suivi des commercialisations et des consommations foncières.

Les travaux de l'observatoire ont vocation à couvrir depuis 2015 l'ensemble de la Normandie et l'ouest de l'Île-de-France. Cependant, le manque d'acteurs relais en Île-de-France ne permet pas en l'état actuel d'offrir une vision exhaustive des offres foncières à vocation logistique pour cette partie du territoire.

I. Etat des lieux de l'offre foncière à vocation logistique au 1^{er} janvier 2020

L'offre foncière à vocation logistique en Vallée de la Seine est estimée à 1784 ha au total répartis de la façon suivante :

	Immédiatement disponible	Disponible à court terme (2021 – 2023)	Disponible à moyen terme (2024 – 2025)	Disponible à long terme (au-delà de 2025)	TOTAL
En zone portuaire	250 ha	150 ha	221 ha	47 ha	668 ha
En zone « mixte »	472 ha	208 ha	396 ha	56 ha	1 132 ha
TOTAL	722 ha	358 ha	617 ha	103 ha	1 800 ha

Une offre immédiatement disponible hétérogène et inégalement répartie

Au 1^{er} janvier 2020, l'offre foncière à vocation logistique immédiatement disponible est estimée à **722 ha répartis sur 85 sites**. 1/3 de l'offre, soit 250 ha, se situe en zone industrialo-portuaire. Il s'agit ici d'une offre exclusivement dédiée à l'accueil d'activités logistiques. Concernant leur taille, **25% des sites disposent d'une offre foncière supérieure à 10 ha**. Ceux-ci se situent principalement en zone portuaire, dans l'agglomération caennaise et le sud de l'Orne.

L'offre foncière immédiatement disponible se répartie principalement le long de l'axe Seine (40% de l'offre) ainsi que sur l'axe Caen – Alençon (30% de l'offre). Sur l'axe Seine, l'offre est très majoritairement

portuaire, avec cependant de très fortes disparités entre la Normandie et l'Île-de-France. Cette dernière totalise en effet 35 ha de disponibilités immédiates contre 215 ha en Normandie.

En Île-de-France, l'offre foncière immédiatement disponible est située exclusivement dans les zones portuaires.

Focus sur l'offre immédiatement disponible en zone portuaire

L'offre foncière immédiatement disponible en zone portuaire est recensée sur les sites de Cherbourg (54 ha), Port Jérôme (95 ha), Rouen (61 ha), Limay (3 ha), Gennevilliers (9 ha), Bruyères-sur-Oise (20 ha) et Pontoise (3,5 ha). Il est à noter que les surfaces disponibles à Gennevilliers sont prioritairement dédiées à des activités de distribution urbaine génératrice d'un trafic fluvial.

Concernant l'Île-de-France, les offres, 14 au total, sont toutes inférieures à 6 ha à l'exception d'un site de 11 ha à Bruyères-sur-Oise. Il est à noter que **la surface moyenne des sites disponibles en Île-de-France est d'à peine 2,5 ha, dont 1,3 ha à Gennevilliers** ce qui rend tangible les problématiques de tension foncière sur ce secteur.

Les zones portuaires de Rouen et de Port Jérôme sont dans l'immédiat les seules en capacité d'accueillir des projets d'implantation XXL sur des surfaces supérieures à 10 ha. Avec 39 ha de foncier disponible dédié à la logistique des énergies marines renouvelable, Cherbourg souhaite renforcer, de son côté, son positionnement sur ce secteur d'activité. Il est à noter enfin l'absence d'offre foncière immédiatement disponible sur les zones portuaires de Caen, Honfleur et du Havre. Au Havre, les dernières parcelles disponibles ont en effet été attribuées aux investisseurs AG Real Estate et Prologis pour une surface totale de 53 ha sur le site du Parc Logistique du Pont de Normandie 3. Une offre foncière complémentaire est attendue à court terme (2021-2023) sur la ZIP du Havre. Elle concerne 15 ha à proximité immédiate de Port 2000 et 23 ha sur le secteur historique du PLPN1 sous réserve de la levée des contraintes environnementales. De la même façon, l'absence de disponibilités foncières immédiates sur les zones portuaires de Caen et Honfleur se justifie par les caractéristiques des sites : non viabilisés, et/ou situés en zone naturelle, et/ou soumis à des contraintes environnementales retardant leur mise à disposition.

Il est à noter qu'à court terme, ce sont 150 ha supplémentaires qui seront rendus disponibles en zone portuaire dont 41 ha au Havre, un peu plus de 90 ha à Rouen dont 50 ha sur le site de l'ex-raffinerie Petroplus, auquel il convient d'ajouter les 27 ha du site Renault à Grand-Couronne. Celui-ci comprend deux entrepôts de 12 500 m² et 25 300 m². Il fera l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt en septembre 2020. A Limay, 16 ha et un entrepôt de 2 370 m² s'ouvriront à des projets de logistique fluviale. A Gennevilliers, 9,4 ha seront destinés à des activités de distribution urbaine et tertiaire.

Focus sur l'offre immédiatement disponible en zone mixte

L'offre foncière immédiatement disponible en zone mixte est une offre monomodale, globalement éclatée sur l'ensemble du territoire normand et largement localisée à proximité des échangeurs autoroutiers. Il s'agit d'une offre complémentaire à celle des zones portuaires, généralement peu adaptée à l'implantation de projets de type XXL mais qui contribue à l'attractivité de l'ensemble. Elle permet principalement de satisfaire aux besoins en développement endogène des entreprises. Elle constitue par ailleurs une offre permettant de répondre à l'évolution des besoins en foncier logistique liés plus précisément à l'évolution des modes de consommation et de production. L'exemple de la biscuiterie de l'abbaye qui a choisi de relocaliser sa logistique au plus près de son site de production à Lonlay l'Abbaye dans l'Orne, témoigne de l'intérêt de disposer d'une offre foncière plurielle. L'entrepôt de 5000 m² construit sur une surface de 2,6 ha a été inauguré en fin d'année dernière.

Concernant les surfaces disponibles, **les 2/3 des zones proposent une offre inférieure à 10 ha tandis que la moitié dispose d'une offre inférieure à 5 ha.** L'offre est répartie de façon homogène sur l'ensemble du territoire normand. Les plus importantes disponibilités sont localisées dans l'agglomération caennaise (50 ha répartis sur 2 sites), l'Orne (58 ha), Honfleur (26 ha) et Bolbec Saint Jean (33 ha). Aux 470 ha immédiatement disponibles, viendront s'ajouter à court terme 210 ha supplémentaires en extension de zone d'activité existante. Il s'agit là encore essentiellement de

surfaces inférieures à 10 ha. Les plus grandes capacités à venir sont quant à elles localisées à Evreux (60 ha) et sur le territoire de l'agglomération Seine Eure (30 ha).

Vers une raréfaction de l'offre foncière à long terme ?

Si l'on se projette à **moyen terme (2024-2025)**, l'offre foncière pourra s'élever à **617 ha supplémentaires**. Des projets structurants sont en effet attendus sur l'axe Seine, avec à la clé un enjeu de développement de la multimodalité, en particulier sur la zone portuaire de Port Jérôme 3 (100 ha), ou sur le site Val d'Hazey/Gaillon (70 ha). Il est à noter que ces deux zones, sont soumises à des contraintes environnementales fortes qui pourraient retarder leur mise à disposition. L'extension, sur le territoire de l'agglomération Seine Eure des zones Ecoparc et Champs-Chouettes/Les Houssières avec respectivement, 75 et 45 ha de foncier à vocation mixte disponible à moyen terme et qui constitue l'une des réserves foncières les plus importantes en zone mixte. Ces dernières zones sont localisées à proximité des échangeurs autoroutiers de l'A13.

Concernant les zones portuaires, 25 ha supplémentaire devraient permettre, à horizon 2024/2025, d'enrichir l'offre sur la zone du parc logistique de Port 2000 au Havre, portant ainsi l'offre total disponible sur ce site à 40 ha. A Honfleur, ce sont 30 ha supplémentaires qui pourront être mis à disposition afin de poursuivre la structuration d'un pôle logistique. Il est à noter que ces sites seront également soumis à des contraintes environnementales fortes.

A l'échelle de l'ouest de la Normandie enfin, c'est dans l'agglomération caennaise que l'offre à moyen terme sera la plus importante. Celle-ci verra en effet son offre foncière à vocation mixte enrichie de 48 ha supplémentaires dont 25 ha à proximité de la zone aéroportuaire et 7 ha en zone portuaire. A noter enfin, la faiblesse à moyen terme de l'offre foncière pour les zones portuaires de l'Île-de-France estimée à 5 ha sur le secteur de Gennevilliers.

Au-delà de 2025 l'offre foncière se raréfie pour s'établir à 47 ha en zone portuaire et 56 ha en zone mixte. Ces chiffres ne tiennent pas compte du projet de plateforme multimodal à Achères qui devrait être dédiée à l'activité BTP. Des incertitudes demeurent par ailleurs sur le devenir du site « Seine Sud » (non comptabilisé en 2020). En comparaison en 2015, il était estimé que 410 ha de foncier seraient disponibles à long terme : 60 ha sur Seine Sud, 150 ha sur le site Alizay/Pitre Le Manoir, 100 ha à Achères et 100 ha à Sainte-Croix Grand Tonne dans le Calvados.

Cette faiblesse de l'offre foncière à long terme traduit :

- La diminution inéluctable des surfaces de terrains nus disponible dans les zones portuaires et sur certains territoires invitant à repenser la production de foncier sous l'angle du renouvellement urbain ;
- Des difficultés de commercialisation des zones existantes situées principalement en zone mixte et qui ne justifie pas, a priori, le développement de nouvelles zones. Celles-ci sont localisées sur des secteurs a priori moins attractifs ;
- Une incertitude des acteurs sur les conditions d'ouvertures à l'urbanisation des futures zones d'activités en particulier dans le cadre de la mise en œuvre du zéro artificialisation net ;
- La difficulté de projeter à long terme des stratégies d'aménagement pour l'activité économique ;
- Des évolutions conjoncturelles et structurelles défavorables.

II. L'évolution de l'offre foncière depuis 2015

L'analyse de l'évolution de l'offre foncière depuis 2015 est réalisée sur la base des données déclaratives communiquées par les acteurs dans le cadre du recensement annuel. D'une année sur l'autre certaines offres « disparaissent », soit parce que le bien a été vendu ou loué, soit parce qu'une occupation logistique n'est plus souhaitée. S'il n'est pas possible ici de réaliser une analyse des commercialisations, l'outil permet malgré tout de donner une indication sur l'évolution des surfaces disponibles et les stratégies territoriales.

Une offre foncière à vocation logistique en diminution

L'analyse de l'évolution de l'offre foncière à vocation logistique depuis 2015 montre :

- Une diminution de l'ordre de 20 % de l'offre foncière totale immédiatement disponible ;
- Une relative stabilité de l'offre foncière disponible à court terme en zone portuaire (- 7%) ;
- Une très forte diminution de l'offre foncière disponible à court terme (- 46%) ;
- Une augmentation de l'offre foncière disponible à moyen terme (+ 25%) ;
- Une diminution de l'offre foncière cumulée totale de l'ordre de 15 %.

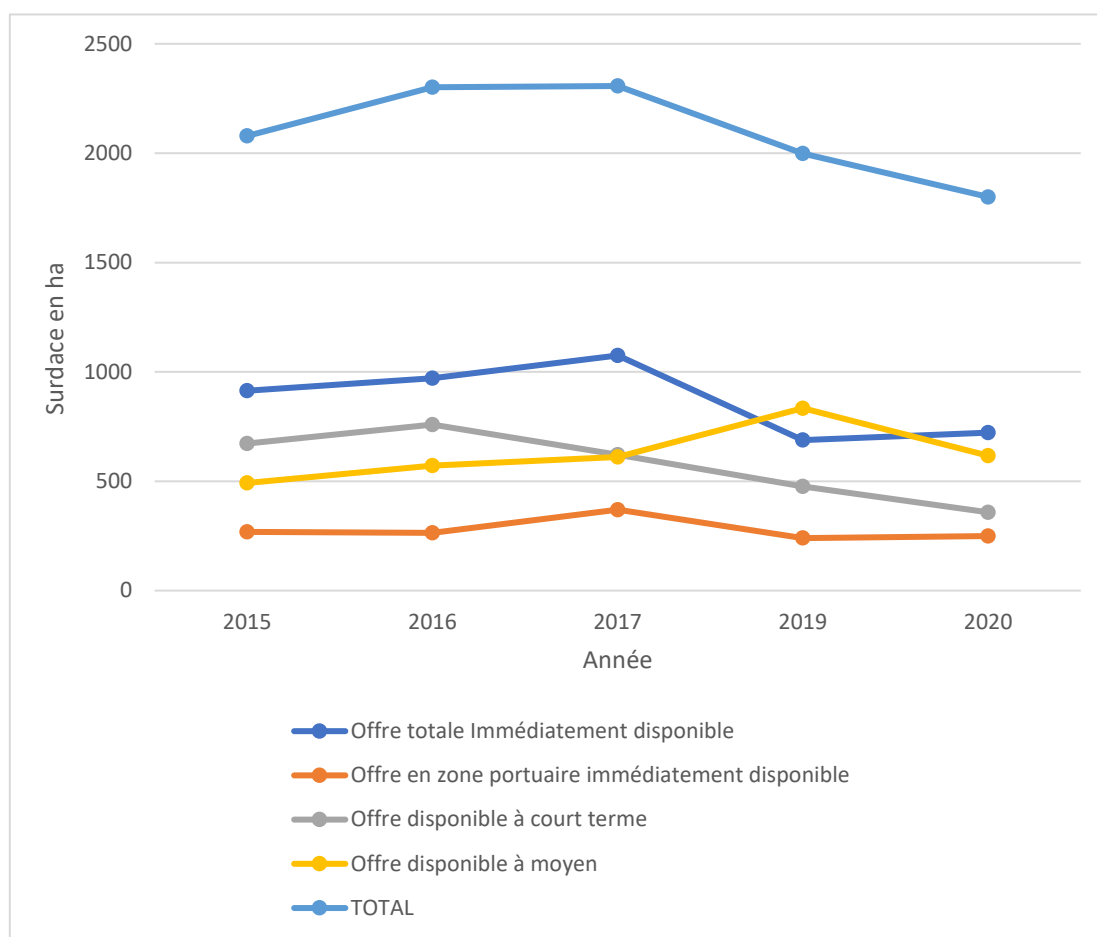


Fig 1 : Evolution de l'offre foncière à vocation logistique depuis 2015

Focus sur l'évolution de l'offre en zone portuaire

L'offre foncière cumulée en zone portuaire (immédiatement, à court, moyen et long terme) a diminué de quasiment 9% entre 2015 et 2020 passant de 705 ha à 643 ha. Cette diminution concerne toutes les zones portuaires à l'exception des zones industrialo-portuaire de Cherbourg, dont la capacité est passée de 2,2 ha à 71 ha, et celle de Rouen qui voit son offre foncière doubler pour s'établir à 176 ha (ce chiffre inclut les terrains de l'ancienne friche Petroplus). En Ile-de-France, l'augmentation des disponibilités foncières est liée à une évolution positive sur le site de Bruyères-sur-Oise qui passe de 0 à 20 ha. Il est à noter enfin une relative stabilité des offres foncières sur le site de Gennevilliers : 15,8 ha en 2015 contre 14,2 ha en 2020 et Port Jérôme : 227 ha en 2015 contre 213 ha en 2020. Le développement de l'offre foncière à Gennevilliers s'explique par le renouvellement des AOT, sur Port

Jérôme il s'agit du résultat d'une politique volontariste de la collectivité en faveur de l'activité économique.

Concernant l'évolution négative des disponibilités foncières en zone portuaire, celle-ci concerne plus spécifiquement les ZIP du Havre (-68%), de Limay (-55%) et d'Honfleur (-16%). Au Havre, la diminution de l'offre foncière s'explique par la commercialisation de grandes emprises dont la friche Millénium ainsi que l'ensemble des sites PLPN2 et PLPN3. L'offre disponible sur le site du « parc logistique de Port 2000 » a par ailleurs été revue à la baisse entre les deux périodes de recensement, passant de 59 ha en 2015 à 40 ha en 2020. Il est à noter que d'une façon générale, les sites immédiatement disponibles en 2015 ne le sont plus en 2020.

Evolution des surfaces totales disponibles à vocation logistique dans les zones portuaires entre 2015 et 2020 :

	Total disponible 2015	Total disponible 2020	Différence 2015 - 2020	Evolution 2015 - 2020
Le Havre	246 ha	78 ha	-168 ha	-68%
Cherbourg	2 ha	72 ha	69 ha	3150%
Caen	29 ha	16 ha	-13 ha	-45%
Rouen	83 ha	177 ha	94 ha	114%
Gennevilliers	16 ha	14 ha	-2 ha	-10%
Limay	42 ha	19 ha	-23 ha	-55%
Autres ports Idf	3 ha	23 ha	20 ha	585%
Port Jérôme	228 ha	213 ha	-15 ha	-6%
Honfleur	57 ha	48 ha	-9 ha	-16%
TOTAL	705 ha	660 ha	-46 ha	-6%

Focus sur l'évolution de l'offre foncière en zone mixte

L'offre foncière cumulée (immédiate, court, moyen et long terme) en zone mixte a diminué de 20% entre 2015 et 2020 passant de 1 423 ha à 1133 ha. Cette baisse s'explique par :

- La commercialisation de terrains que ce soit pour de l'activité logistique ou autre ;
- La suppression d'extensions prévues et finalement abandonnées. On peut y voir ici les effets d'un durcissement des conditions d'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones d'activité ;
- Un changement de stratégie de certains acteurs qui ne souhaitent plus encourager un développement logistique sur certaines zones ;
- Une surévaluation des surfaces réellement disponibles à court, moyen et long terme ;
- Une remontée inégale des informations liée à la difficulté de mobiliser, dans le temps, un réseau d'acteurs en particulier en Ile-de-France.

Contrairement aux zones portuaires pour lesquelles le suivi de l'évolution des surfaces « consommées » est plus aisée, il est beaucoup moins évident pour les zones mixtes de tirer des conclusions précises sur les raisons de cette baisse, néanmoins certaines nuances peuvent être apportées :

- En Seine-Maritime la baisse des disponibilités foncières en zone mixte s'observe sur le territoire de Caux Seine Agglo (- 79 ha) et dans les zones d'activité du Nord de Rouen située dans, ou à proximité du triangle formé par les autoroutes A150, A151 et A29 (- 47 ha) ;
- Dans le Calvados, la diminution des surfaces disponibles concerne principalement l'agglomération caennaise (- 42 ha), qui concentre aussi les offres foncières les plus importantes du département. A noter, ce secteur semble être en situation de saturation foncière d'après le ressenti des acteurs interrogés. Les zones d'activités localisées le long de l'A88 voient également leurs disponibilités foncières diminuées de l'ordre de 35 ha ;

- L'Orne, qui dispose d'une offre foncière importante et variée, a vu son offre foncière diminuer de l'ordre de 40% en 5 ans. Les diminutions les plus fortes concernent les zones situées à l'est du département (- 51 ha) et le long de l'A28 (- 39 ha).

Evolution des surfaces totales disponibles à vocation logistique dans les zones portuaires entre 2015 et 2020 :

	Total disponible 2015	Total disponible 2020	Différence 2015 - 2020	Evolution 2015 - 2020
Seine-Maritime	378 ha	231 ha	-147 ha	-39%
Eure	230 ha	422 ha	123 ha	41%
Calvados	397 ha	272 ha	-125 ha	-31%
Manche	8 ha	29 ha	21 ha	253%
Orne	309 ha	179 ha	-130 ha	-42%
Yvelines	32 ha	0 ha	-32 ha	-100%
TOTAL	1423 ha	1133 ha	-290 ha	-20%

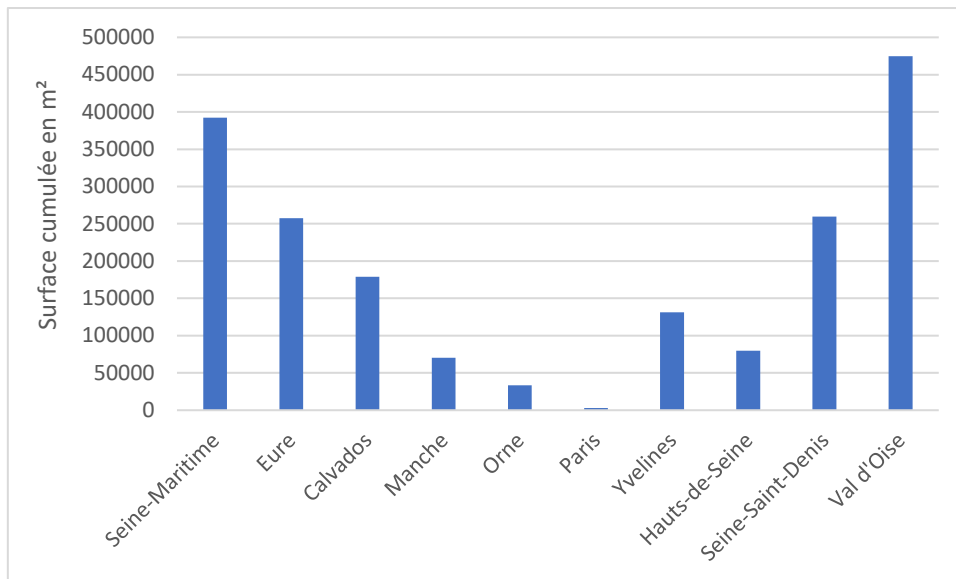
III. Adéquation ou inadéquation de l'offre foncière à vocation logistique en Vallée de la Seine ?

Une dynamique d'implantation logistique polarisée par les zones portuaires et aéroportuaires

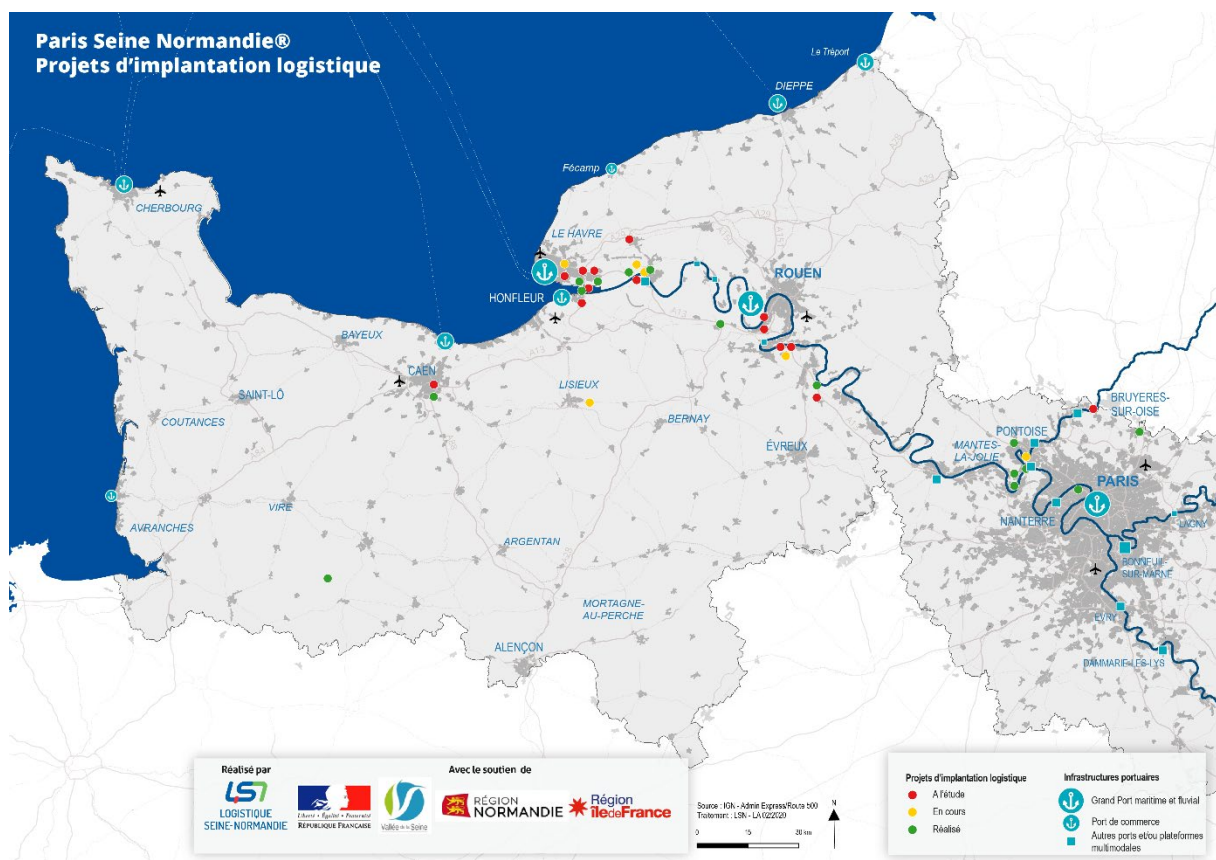
L'analyse des surfaces de stockage autorisées* par département entre 2015 et 2018 (d'après la base de données Sitadel) témoigne d'une bonne dynamique des départements de la Seine-Maritime, l'Eure, la Seine-Saint-Denis et le Val d'Oise lié à la présence des hubs portuaires et aéroportuaires. A l'inverse, les départements de l'Orne, de la Manche et des Hauts-de-Seine ont une dynamique beaucoup plus faible qui s'explique principalement par les caractéristiques socio-économiques et territoriales moins propice à l'implantation d'activités logistiques, en particulier exogènes : faible densité et position excentrée pour l'un, manque de foncier et prévalence des fonctions supérieures pour l'autre. A noter, pour les Hauts-de-Seine, l'essentiel des surfaces de stockage autorisées le sont sur Gennevilliers. Le Calvados et les Yvelines sont quant à eux dans une dynamique intermédiaire polarisée autour de Caen et des sites industriels et portuaires le long de la Seine.

*Le fichier Sitadel renseigne ici sur les surfaces d'entrepôts autorisées dans le cadre d'un dépôt de permis de construire, ce qui ne signifie pas pour autant que le projet a été réalisé.

*Surfaces de stockage cumulées et autorisées par commune entre 2015 et 2018
(Sources : Sitadel – seules les surfaces de stockage cumulées par commune ont été prises en compte)*



L'analyse des projets d'implantation logistique réalisés, en cours ou annoncés depuis 2015 confirme la très forte attractivité des zones portuaires, ainsi que celles des zones d'activités situées le long de l'A13 et de la Seine (cf. carte ci-dessous). Il est à noter cependant qu'il ne s'agit pas d'un recensement exhaustif des projets, notamment sur la partie Ile-de-France.



Des projets réalisés, d'autres en attente

Depuis 2015, 490 ha ont été dédiés au développement de projets logistique en Normandie et dans les départements de l'ouest franciliens pour une capacité d'entreposage totale estimée à près de 1,5 millions de m², soit environ 1 ha consommé pour 2 000 m² de surface d'entreposage créée ou à créer. Il s'agit ici de projets en cours, réalisés ou à l'étude. A noter, ce chiffre est largement supérieur à l'évolution de l'offre foncière à vocation logistique entre 2015 et 2020 (- 280 ha). Plusieurs raisons expliquent cette différence :

- Des projets logistiques se sont développés sur des terrains qui n'avaient pas été recensés dans le cadre des travaux de l'observatoire ;
- Certains projets sont le fruit de développements endogènes sur des sites logistiques ou industriels existants ;
- Le foncier sur lequel le projet c'est développé ne faisait plus parti des offres disponibles en 2015 ;
- Le département du Val d'Oise, pour lequel plusieurs réalisations sont à noter, est insuffisamment couvert par les travaux de l'observatoire.

Sur les 34 projets identifiés, 7 se situent sur la ZIP du Havre, 5 sur la ZIP de Port Jérôme, 2 sur la zone portuaire de Rouen, 2 sur la zone portuaire d'Honfleur, 8 en région parisienne et 10 pour le reste de la Normandie, dont 7 sur le territoire de l'ex Haute-Normandie. Parmi ces projets, 21 sont aujourd'hui terminés ou en cours de développement pour une surface d'entreposage estimée à 723 000 m², soit la moitié de la surface totale de stockage attendue. 9 de ces projets sont situés en zones portuaires pour une capacité de stockage de 397 000 m², 6 en région parisienne (175 000 m², hors zone portuaire), 6 en Normandie (151 000 m², hors zone portuaire).

Parmi les projets d'implantation annoncés et en attente de réalisation, certains sont à ce jour complètement à l'arrêt ou en passe d'être abandonné. C'est le cas notamment des projets de développement immobilier de Panhard sur Port Jérôme (40 ha pour 175 000 m² de surface d'entreposage) et Bruyères-sur-Oise (40 ha pour 135 000 m² de surface d'entreposage), du projet Concerto à Honfleur (28 ha pour 117 000 m² de surface d'entreposage). Des interrogations existent par ailleurs sur les projets rouennais : P3 Logistic Park et Gazeley sur la friche Petroplus. Ces cinq projets représentent 627 000 m² de surface d'entreposage pour 165 ha de foncier. Si la localisation premium de ces sites, en zone portuaire, ne semblent pas remettre en question leur pertinence pour le développement d'activités logistique de grande capacité leur mise en « stand by » questionne sur :

- Le réel potentiel de certains sites pour ce type de projet au regard des besoins du marché ;
- La stagnation des trafics du port du Havre qui justifie d'une attractivité moindre de certains sites à l'écart de la zone portuaire alors même que l'offre foncière sur celle-ci était jusqu'à la commercialisation des espaces du PLPN 3, relativement abondante ;
- La mise sur le marché simultanée d'une offre foncière abondante qui amène certains acteurs à se positionner sur plusieurs terrains de façon à « bloquer » la concurrence ;
- La qualité des sols (pollution) qui expliquerait que certains acteurs renoncent à se positionner.

A l'inverse, si certains programment peinent à se développer, d'autres se développent rapidement en particulier sur les sites en tension (Ile-de-France notamment) et sur certains secteurs hors zone portuaire particulièrement attractifs. C'est le cas en particulier des zones d'activités Bosc-Hétreil et Ecoparc (au sud de Rouen, le long de l'A13) qui permettent, entre autres, de répondre aux besoins en développement endogène des entreprises du secteur, sur des parcelles plus petites qu'en zone portuaire et moins contrainte en termes d'aménagement et d'occupation.

Il est à noter enfin que les implantations logistiques hors zone portuaire concernent principalement des activités logistiques support à l'activité industrielle, des projets de développement endogène ou des projets de distributeurs (Lidl, Carrefour, etc.) qui ont été, sur la dernière décennie, dans une stratégie de modernisation/extension de leurs plateformes régionales, contribuant ainsi à la « consommation » de foncier à vocation logistique.

Répartition des projets d'implantation logistique identifié en Vallée de la Seine

Secteurs	Nombre de projets identifiés	Surface d'entreposage totale	Foncier
ZIP du Havre	7	493 000 m ²	147 ha
ZIP de Port Jérôme	5	363 000 m ²	82 ha
Zone portuaire de Rouen	2	138 000 m ²	57 ha
ZIP d'Honfleur	2	117 000 m ²	32 ha
Ile-de-France	8	373 000 m ²	90 ha
Reste de la Région Normandie	10	219 000 m ²	115 ha

Détail des projets d'implantations logistiques réalisé, à l'étude en en cours (projets depuis 2015 – sources : veille presse, fichier Sitadel – Mise en forme LSN)

NOM PROJET	Dép.	SECTEUR	STATUT	Surf. foncier (en ha)	Surface d'entreposage à développer (en m ²)	Surface d'entreposage restant à développer (en m ²)
P3 Logistic Parks	76	ZIP de Rouen	à l'étude	22,00	80 000	80 000
PLPN3 - Prologis	76	ZIP du Havre	à l'étude	28,60	125 000	125 000
PLPN 2 - Panhard phase 1	76	ZIP du Havre	réalisé	11,00	46 000	-
PLPN 2 - Panhard - phase 2	76	ZIP du Havre	à l'étude	30,00	100 000	100 000
Port Jérôme 2 - Panhard	76	Port Jérôme	à l'étude	40,00	175 000	175 000
Groupe Charles André	76	Port Jérôme	réalisé	6,00	20 000	-
Concerto	14	ZIP Honfleur	à l'étude	28,00	117 000	117 000
Compagnie Laitière Européenne	14	Honfleur	réalisé	4,00	5 000	-
Ferrero	27	Agglo Seine Eure	en cours	8,50	40 000	-
Extension Intermarché	27	Agglo Seine Eure	à l'étude	6,00	20 000	20 000
ATA Logistique	27	Agglo Seine Eure	réalisé	6,00	23 000	-
Extension Inter Parfums	27	Agglo Seine Eure	à l'étude	3,00	6 000	6 000
Extension Dufour	76	Port Jérôme	partiellement réalisé	5,90	18 000	12 000
AV Industry	76	Caux Seine Agglo	à l'étude	3,00	12 000	12 000
Petroplus - Gazeley	76	ZIP de Rouen	à l'étude	35,00	120 000	120 000
PLPN 3 - AG Real Estate	76	ZIP du Havre	en cours	25,00	92 000	-
Gazeley - Terrain Safran	76	ZIP du Havre	à l'étude	10,00	30 000	30 000
Paris Air ² Logistique	92	Gennevilliers	réalisé	8,00	63 000	-
Entrepôt frigo - GEMFI	27	Agglo Seine Eure	à l'étude	9,00	30 000	30 000
ZAC de Neuville-sur-Oise / KDI	95	Cergy-Pontoise	réalisé	7,00	36 000	-
ZAC de Neuville-sur-Oise	95	Cergy-Pontoise	en cours	8,00	20 000	-
Katoen Natie - extension	76	Port Jérôme	en cours	5,00	40 000	-
PLPN2 - Bolloré	76	ZIP du Havre	partiellement réalisé	20,00	24 000	12 000
Friche Millenium - Seafrigo	76	ZIP du Havre	partiellement réalisé	23,00	76 000	60 000
SCA Normande	14	Lisieux	en cours	27,00	30 000	-
Groupe Chatel	14	Caen	réalisé	nc	6 000	-
Carrefour supply chain	14	Caen	à l'étude	30,00	nc	nc
Lidl	27	Bourg-Achard	réalisé	20,00	40 000	-
Katoen Natie	76	Port Jérôme	réalisé	25,00	110 000	-
Panhard - Bruyères-sur-Oise	95	Bruyère-sur-Oise	à l'étude	40,00	135 000	135 000
Biscuiterie de l'Abbaye	61	Orne - secteur ouest	réalisé	2,60	5 000	-
Panhard - Pusieux-Pontoise	95	Secteur A15	réalisé	8,00	52 000	-
Panhard - Survilliers	95	Nord Aéroport Charles de Gaulle	réalisé	5,00	25 000	-
Lidl	78	ZAC des cettions	réalisé	9,20	30 000	-
DGF	78	ZAC des cettions	réalisé	4,00	12 000	-
TOTAL				496	1 763 000	1 034 000

Pénurie ou sur offre foncière ?

Au regard des projets réalisés et du foncier disponible, l'offre foncière en Vallée de la Seine permet peu ou prou de satisfaire quatre grandes catégories de besoins logistiques :

- Les besoins en logistique portuaire, qui concernent principalement de grandes emprises foncières sur des surfaces supérieures à 10ha, et où le critère de desserte multimodale est un critère déterminant ;
- Les besoins liés à la logistique de distribution (échelle régionale), liée également à l'essor du e-commerce et qui privilégie les implantations à proximité des échangeurs autoroutiers sur des surfaces de 5 ha en moyenne ;
- Les besoins liés au développement endogène des entreprises, soit en extension de sites existants, soit sur un nouveau site, soit à proximité d'une implantation existante ou d'un site de production ;
- Les besoins liés au développement de la logistique urbaine et des circuits-courts alimentaires sur des surfaces pouvant aller de quelques m² à plusieurs ha.

S'il est aujourd'hui difficile de parler de pénurie d'offre foncière, en l'absence d'une analyse fine de la demande, des rythmes de commercialisation et si l'on tient compte du fait que certains projets attendus ne sont toujours pas engagés aujourd'hui, certains éléments doivent cependant alerter sur les stratégies à mettre en œuvre à court/moyen terme :

- La diminution tendancielle du volume foncier disponible en particulier sur des secteurs stratégiques que sont la zone portuaire du Havre et celle de Gennevilliers ;
- Des contraintes environnementales fortes sur les terrains en zone portuaire qui allongent les délais d'instruction, complexifient la mise en œuvre de certains et retardent la mise sur le marché de nouvelles surfaces d'entrepôt ;
- Une commercialisation rapide des terrains hors zone portuaire sur des secteurs attractifs ;
- L'inadéquation de certaines zones au regard des besoins du marché : localisation excentrées, surfaces trop petites, fragmentation de l'offre (environ 1/3 des sites représentant 1/6^{ème} des offres foncières cumulées) ;
- La prise en compte du « zéro artificialisation nette » qui pourrait remettre en question certains projets de développement et/ou d'extension de zones d'activités déjà fortement réduits dans certains cas dans le cadre de la loi ALUR ;
- La faiblesse des offres foncières supérieures à 10 ha permettant d'accueillir des entrepôts de type XXL, en particulier en dehors des zones portuaires, alors même que la demande reste forte sur ce segment et se développe hors dorsale (Lille-Paris-Lyon-Marseille) et hors zones portuaires ;
- Le développement de friches logistiques, bien que ce phénomène soit mal quantifié à ce jour.

Conclusion : quelle pertinence de l'offre foncière à vocation logistique en Vallée de la Seine ?

Plurielle et abondante, l'offre foncière à vocation logistique en Vallée de la Seine permet aujourd'hui de répondre peu ou prou à tous les types de besoins fonciers logistiques.

A l'échelle des zones portuaires, la diminution des surfaces disponibles au Havre, témoigne de la fin d'un cycle foncier avec l'attribution des dernières parcelles sur le secteur du PLPN 3. Le développement des programmes annoncés est à présent dépendant de l'évolution des trafics portuaires, l'activité logistique étant essentiellement tournée vers des activités import/export. L'offre foncière logistique se concentre aujourd'hui sur le secteur rouennais qui dispose de tous les atouts pour devenir un hub logistique de premier plan tourné à la fois vers le Havre, la région parisienne et les régions du nord de l'Europe. Les volumes fonciers disponibles ainsi que le niveau de connectivité de la place rouennaise

constituent une bonne alternative à la saturation foncière observable en région parisienne, sous réserve que les entreprises soient en recherche d'une offre de transport multimodale adossée à des services portuaires.

Hors zone portuaire, le foncier disponible permet de satisfaire aux besoins en développement endogène des entreprises : industriels ou prestataires. Cette offre a notamment permis de répondre, ces dernières années, à la demande des distributeurs (Carrefour, Lidl, Leclerc, etc.) qui se sont lancés dans des projets de renouvellement ou de renforcement de leurs hubs régionaux, occasionnant dans certains cas le développement de friches logistiques. Ce cycle semble à présent terminé mais le développement du e-commerce et de l'omnicalité pourrait amener d'autres acteurs à se positionner. Les pure players, en complément de leurs entrepôts nationaux se dotent en effet de hubs régionaux pour répondre aux enjeux de la livraison du dernier km. Les sites localisés à proximité des axes de transport et des zones urbaines sont pour ce type d'implantation les mieux positionnés, autant pour assurer les livraisons que pour attirer et sécuriser une main d'œuvre qualifiée.

L'analyse, au niveau national de la demande placée réalisée de façon trimestrielle par les cabinets spécialisés (Arthur Lloyd, CBRE, JLL, etc.), montre une progression régulière des transactions hors dorsale, en raison d'une disponibilité foncière plus importante et de prix attractifs. Le cabinet Arthur Lloyd relève ainsi que sur les 30 plus grosses transactions réalisées en 2019, 20 se sont faites hors dorsale. Le Grand Ouest et l'Arc Atlantique se distinguent plus particulièrement par leur dynamisme. La Normandie pourrait tirer profit de cette tendance. Cependant l'offre actuelle en zone mixte semble peu adaptée pour y répondre (trop éclatée, à l'écart des zones urbaines), à l'exception des zones situées le long de l'A13 ou dans l'agglomération caennaise.

Autre tendance de fond, le développement de la logistique industrielle, que la crise sanitaire actuelle pourrait contribuer à accélérer, dans l'hypothèse où certaines productions devaient être relocalisées. Selon ce scénario, la Normandie et la Vallée de la Seine disposent d'atouts indéniables, au regard de son tissu industriel, qui suppose cependant de repenser l'offre foncière au regard de ces nouveaux besoins, à la fois en termes de localisation, de volume mais aussi en termes de reconversion de sites.

Plus globalement, l'éclatement de l'offre foncière à vocation logistique en Vallée de la Seine témoigne d'un manque de développement concerté et coordonné que les enjeux économiques, centrés sur la recherche de performance et de compétitivité, invite à reconsidérer en particulier au regard de l'évolution des habitudes de consommation et des modes de production. Elle pose également la question de la définition d'une stratégie logistique interrégionale et globale qui ne soit pas seulement centrée sur les questions de développement portuaire, mais qui tienne compte de l'ensemble des enjeux logistiques auxquels le territoire est confronté.