

L'Evolution de la demande logistique et son impact sur les besoins fonciers et immobiliers

5^{ème} session du cycle annuel 2023 :
« Pour une économie sobre en foncier »
5 Juin 2023

La Logistique en Normandie : un secteur économique de poids



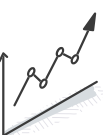
+ de 48 000 emplois dans le secteur "transport et logistique" soit **5,9%** de l'emploi salarié privé*



+ de 2 100 établissements employeurs*



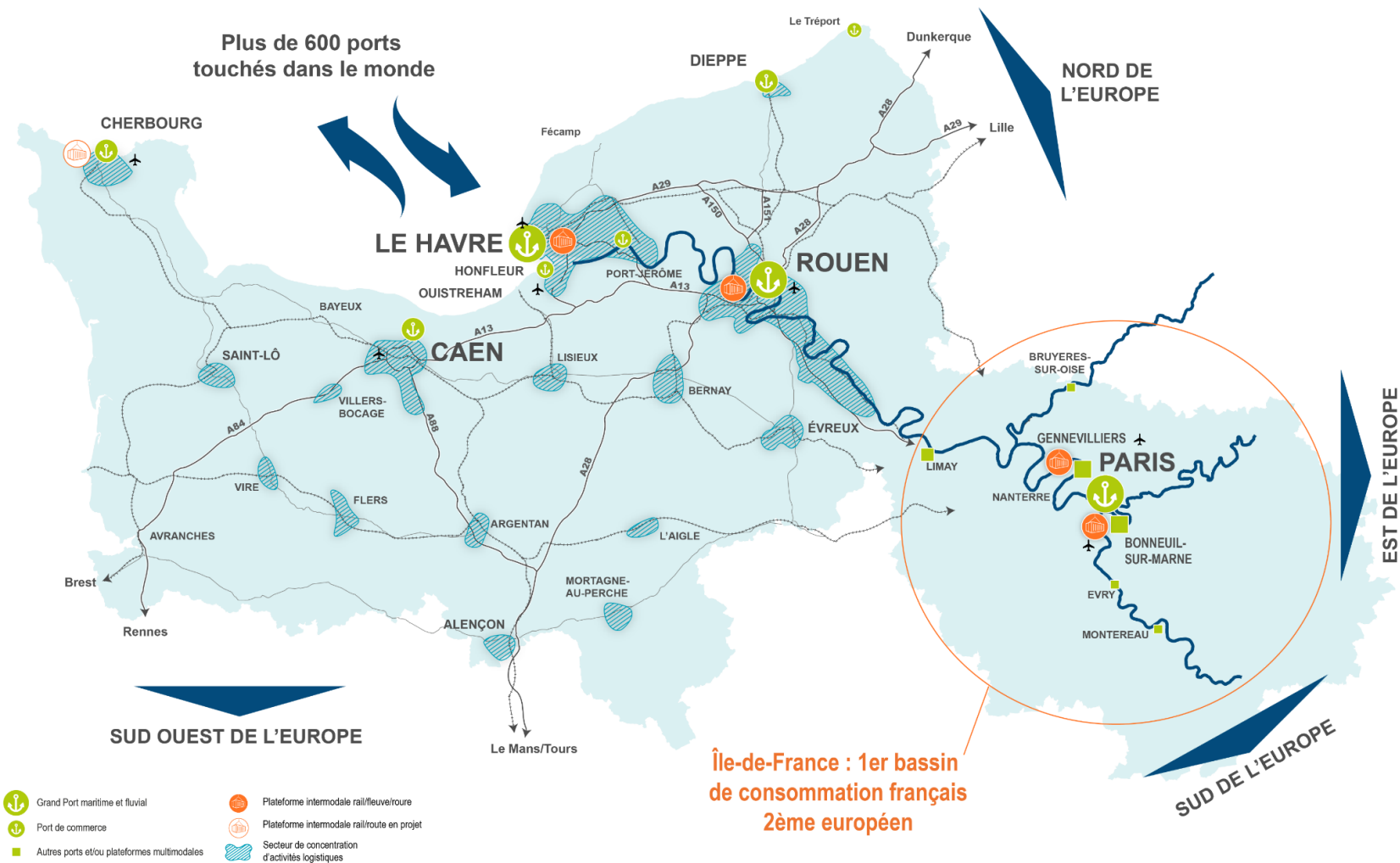
6,3 millions de m² d'entreposage (estimations LSN)



+ 20% de surface d'entreposage construite depuis 2015 (entrepôts de plus de 5 000 m²) ;



40% des entrepôts et plateformes logistiques de plus de 5 000 m² sont liés à une activité industrielle



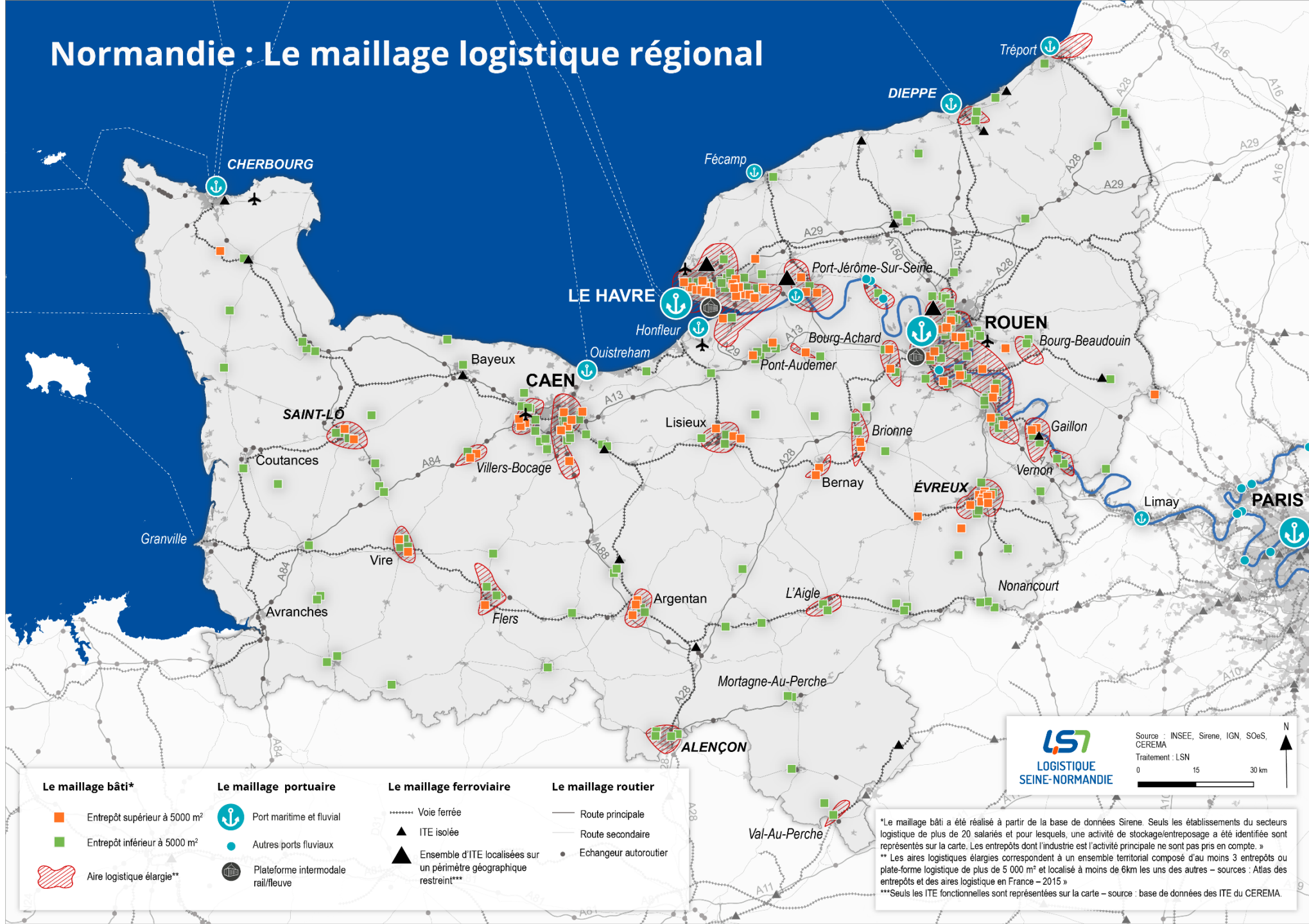
* Inclut les fonctions supports

Sources : URSSAF – base de données ACOSS 2021

Normandie : Le maillage logistique régional



- Une activité logistique polarisée le long de l'Axe Seine, barycentre des flux, qui concentre à la fois des enjeux de logistique portuaire, logistique industrielle et logistique de distribution ;
- Caen : un pôle intermédiaire attractif pour des activités de logistique de distribution ;
- Des pôles secondaires au Sud et à l'Ouest de la Normandie, principalement liés à des activités de logistique industrielle et de logistique de distribution ;
- Des implantations « isolées » qui concernent principalement des entrepôts de moins de 5 000 m² liées à des activités industrielles ;



Le maillage bâti*

- Entrepôt supérieur à 5000 m²
- Entrepôt inférieur à 5000 m²
- Aire logistique élargie**

Le maillage portuaire

- Port maritime et fluvial
- Autres ports fluviaux
- Plateforme intermodale rail/fleuve

Le maillage ferroviaire

- Voie ferrée
- ITE isolée
- Ensemble d'ITE localisées sur un périmètre géographique restreint***

Le maillage routier

- Route principale
- Route secondaire
- Echangeur autoroutier

LSN
LOGISTIQUE SEINE-NORMANDIE

Source : INSEE, Sirene, IGN, SOeS, CEREMA
Traitement : LSN

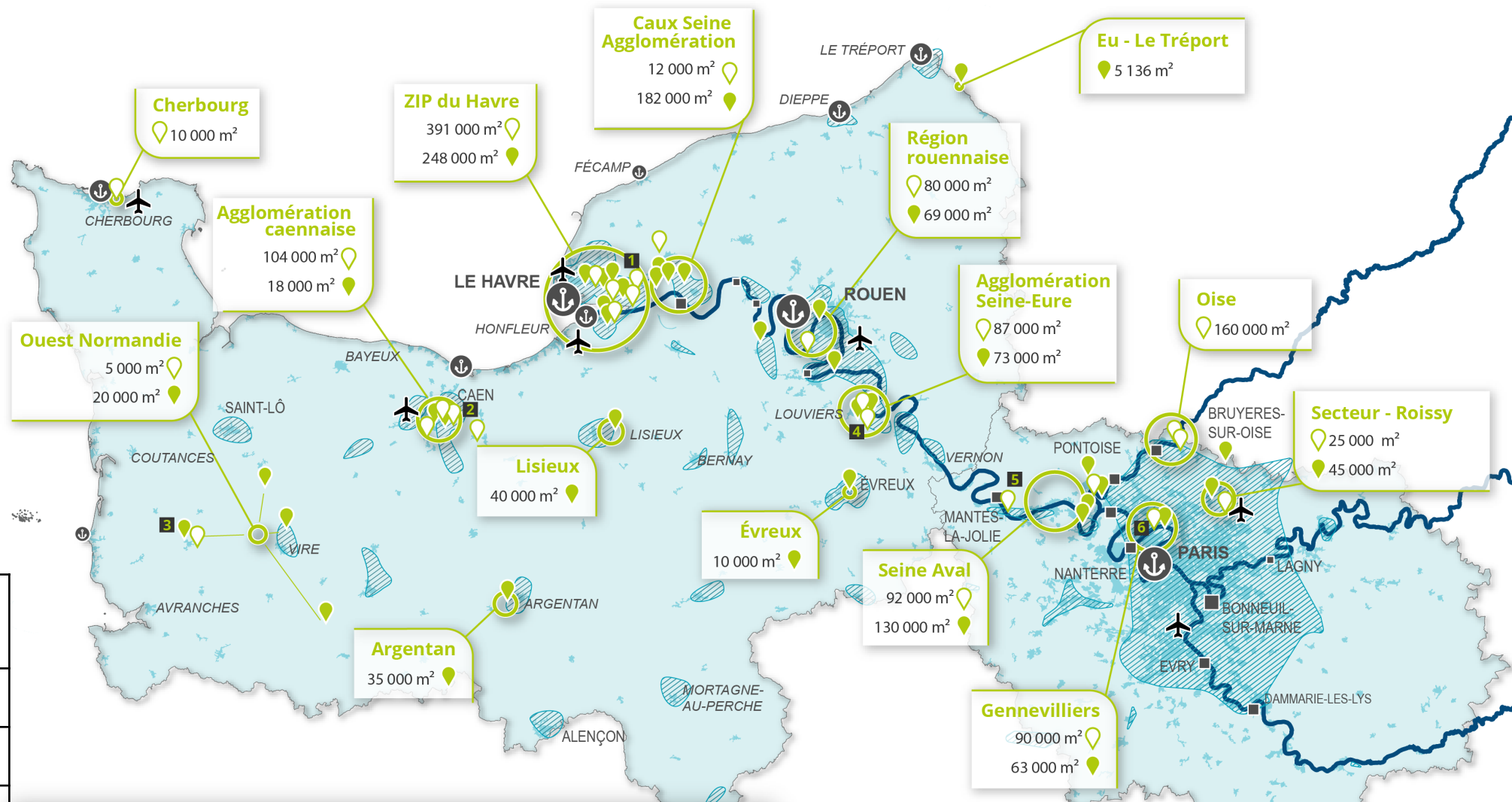
0 15 30 km

*Le maillage bâti a été réalisé à partir de la base de données Sirene. Seuls les établissements du secteur logistique de plus de 20 salariés et pour lesquels, une activité de stockage/entrepôt a été identifiée sont représentés sur la carte. Les entrepôts dont l'industrie est l'activité principale ne sont pas pris en compte.
** Les aires logistiques élargies correspondent à un ensemble territorial composé d'au moins 3 entrepôts ou plate-forme logistique de plus de 5 000 m² et localisé à moins de 6km l'un des autres – sources : Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France – 2015 »
***Seuls les ITE fonctionnelles sont représentées sur la carte – source : base de données des ITE du CEREMA.

Dynamique d'implantation d'entrepôts état au 1^{er} Juin 2022

Depuis 2015	Surface d'entreposage
Réalisé	690 000 m ²
En cours	440 000 m ²
A l'étude	340 000 m ²
TOTAL	1 470 000 m²
Abandonné	375 000 m ²

Depuis 2015	Foncier « utilisé » estimé	Ratio m ² /ha
Réalisé	215 ha	3 200 m ² /ha
En cours	128 ha	3 437 m ² /ha
A l'étude	84 ha	4 047 m ² /ha
TOTAL	426 ha	3 450 m²/ha



Projets de construction d'entrepôt

- 📍 En cours ou à l'étude
- 📍 Réalisé
- 📍 Secteur de concentration des activités logistiques

Infrastructures portuaires

- ⚓ Grand Port maritime et fluvial
- ⚓ Port de commerce
- Autres ports et/ou plateformes multimodales

Surface d'entreposage réalisées ou en projet en m²

- 640 000
- 160 000
- 10 000

LSI LOGISTIQUE SEINE-NORMANDIE

Source : IGN - Admin Express/
Route 500
Traitement : LSN 05/2022

0 25 km

N

Chiffres pour la Normandie – à noter, carte non actualisée suite évolution des projets



Quelques exemples d'opérations "logistiques" en Normandie

Tout'en vélo :

Situation géographique : Caen - Presque île
Surface : 100-200m²
Activité : Espace Logistique de Proximité, distribution dernier km à vélo
Localisation : en zone urbaine

Havlog :

Situation géographique : ZIP du Havre
Terrain : 18,5 ha
Surface : 92 000 m² divisibles en 9 cellules d'entrepôts entre 2 600 et 12 000 m²

Dufour entrepôts :

Situation géographique : Zone portuaire - Saint-Jean de Folleville
Terrain : 2,5 ha
Surface : 6 000 m²

Ferrero :

Situation géographique : Site industriel de Ferrero - Villers-Écalles
Terrain : 2 ha
Surface : 5 000 m², hauteur d'environ 30 mètres
Activité : gestion des produits finis et des emballages
Localisation : dans l'enceinte du site industriel

Biscuiterie de l'Abbaye :

Situation géographique : Lonlay-l'abbaye (Orne) / en zone rurale
Terrain : 2,5 ha
Surface : 5 000 m²
Activité : distribution et stockage de matière première et produits finis
Localisation : proximité immédiate du site industriel

Distriservices

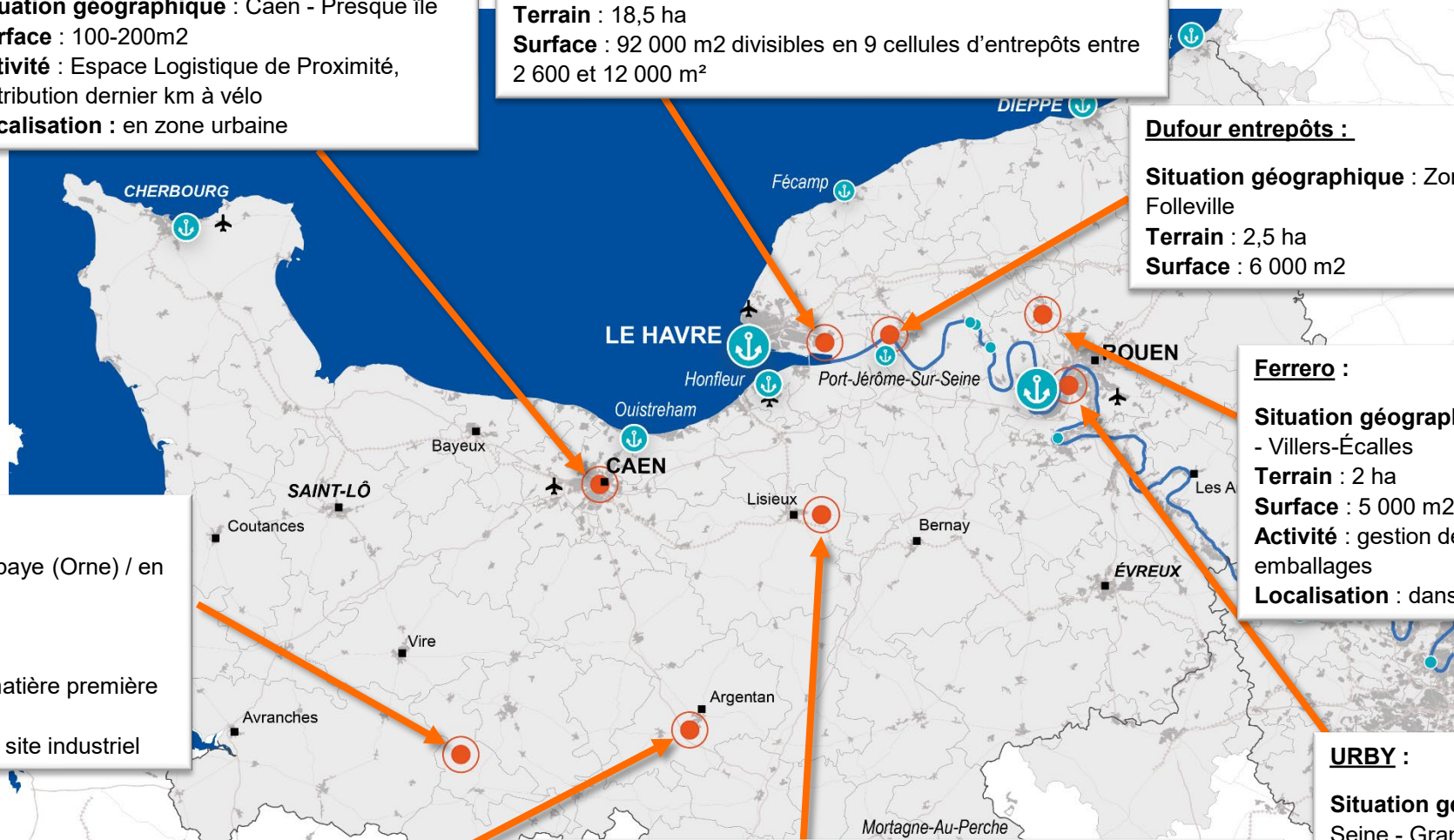
Situation géographique : Sarceaux - zone rurale
Terrain : 15 ha
Surface : 35 000 m²
Activité : distribution et entreposage de produit agricole, bricolage et jardinerie
Localisation : proximité immédiate de l'échangeur autoroutier A88 – en zone d'activités

SCA Normandie :

Situation géographique : Lisieux - Parc d'activités des Hauts de glos
Terrain : 27 ha
Surface : 2 entrepôts pour une surface total de 40 000 m²
Activité : distribution agroalimentaire
Localisation : en zone d'activités

URBY :

Situation géographique : ZA Bord de Seine - Grand-Quevilly
Surface : 2000 m²
Activité : centre de distribution urbain
Localisation : en périphérie d'agglomération



L'évolution des besoins en foncier et bâti logistique selon 5 facteurs

1/ L'évolution des trafics portuaires et en particulier l'évolution du trafic conteneurisé



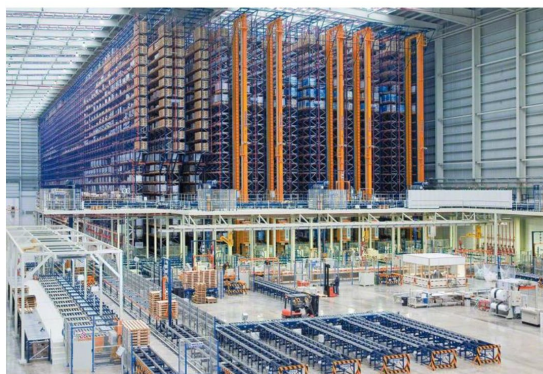
2/ La dynamique industrielle de la Région

Made in France EASTMAN \ RECYCLAGE DES PLASTIQUES \ RECYCLAGE - DÉCHETS

Eastman choisit la Normandie pour implanter son usine de recyclage moléculaire de plastiques

Le chimiste américain Eastman a entamé des négociations exclusives pour construire sa future usine de recyclage moléculaire à Port-Jérôme-sur-Seine, en Seine-Maritime. Sur place, Eastman y trouverait suffisamment de ressources de déchets polyester, les infrastructures idéales, et la main d'œuvre qualifiée.

5/ L'optimisation des process logistiques et la recherche de compétitivité



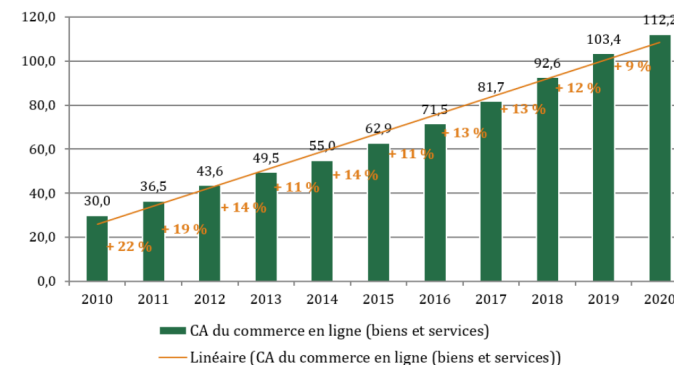
4/ L'évolution des normes bâties et de la réglementation en lien avec les aléas industriels et climatiques ainsi que les enjeux de performance environnementale

☆ Post-Lubrizol : la réglementation renforcée, l'implantation des entrepôts assouplie

Un an jour pour jour après l'accident de Rouen, les textes réglementaires renforçant la sécurité sur les sites industriels sont publiés. Mais le Gouvernement assouplit dans le même temps l'implantation des entrepôts.

3/ L'évolution des modes de consommation liée, en particulier au développement de l'e-commerce et à la croissance des bassins de consommation

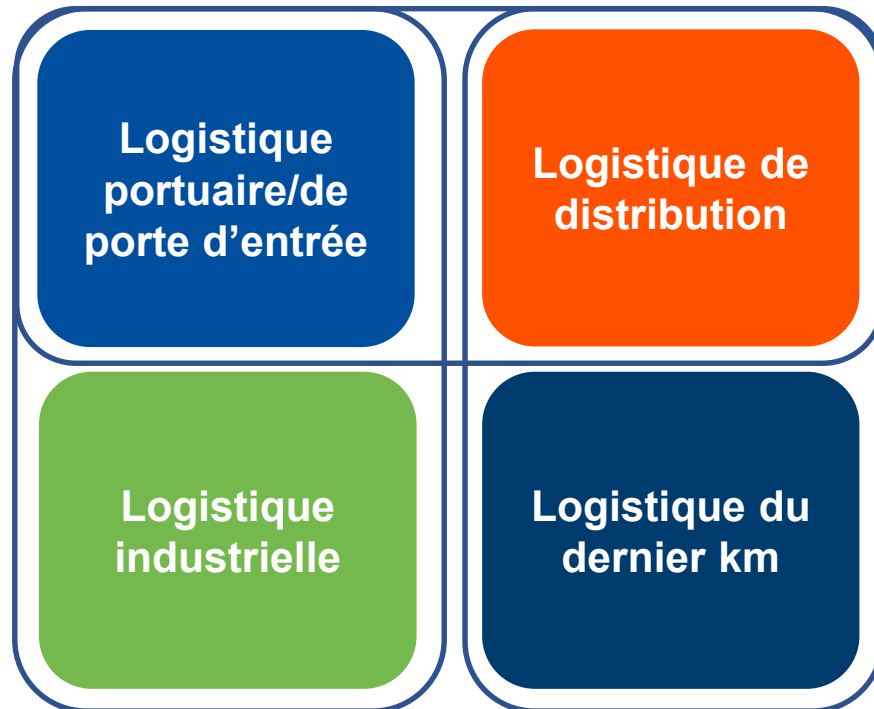
Graphique 1 : Evolution du CA du commerce en ligne (détails et services) en France sur la période 2010-2020 (en milliards d'euros)





Logistique et besoins fonciers

4 typologies de besoins logistiques à satisfaire :



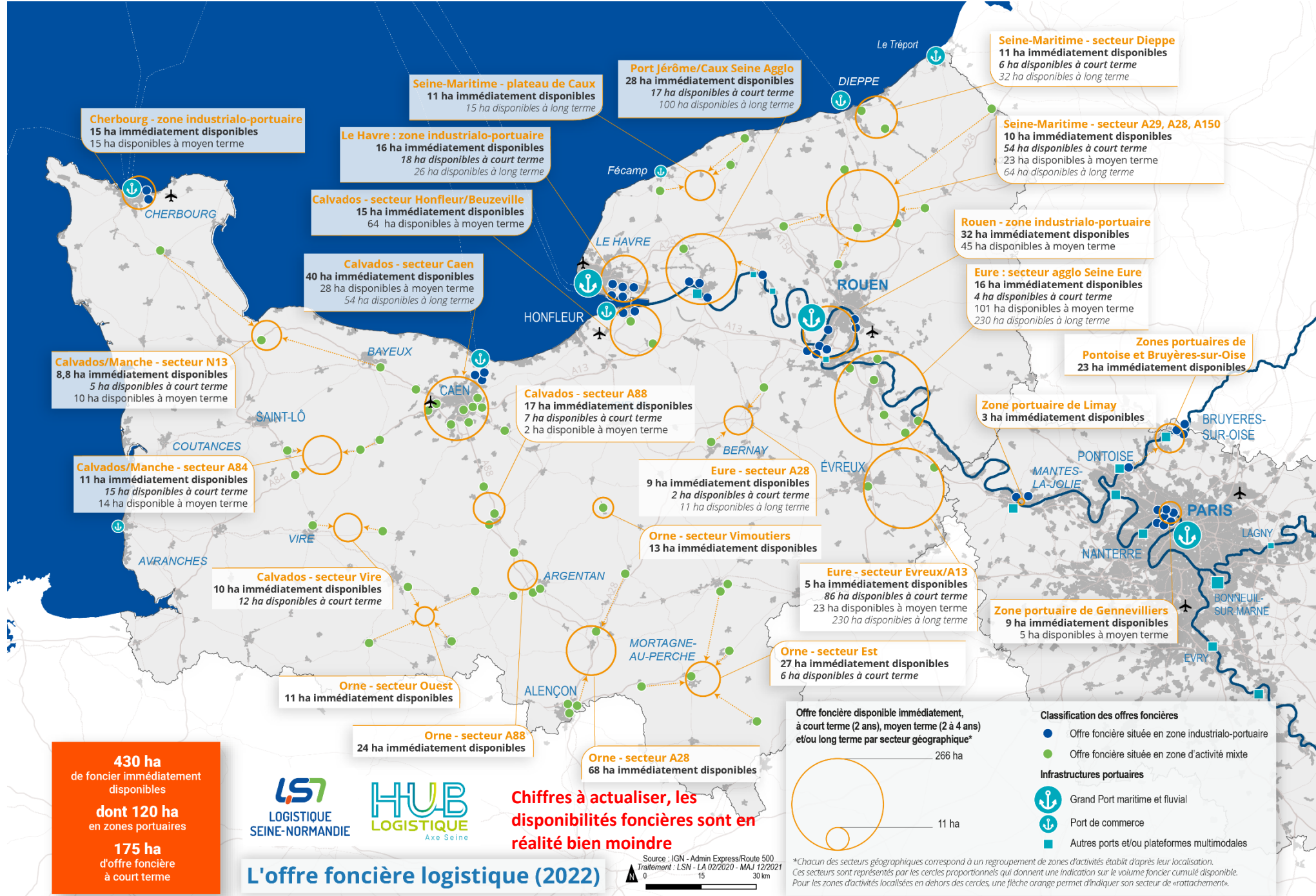
3 typologies de besoins fonciers à vocation logistique :

- 1/ Les besoins liés au bâti logistique (besoins fonciers qui varient selon la taille du bâtiment)
- 2/ Les besoins liés aux infrastructures de transport
- 3/ Les besoins liés aux activités « annexes » : accueil des transporteurs routiers, stockage de conteneurs, etc.



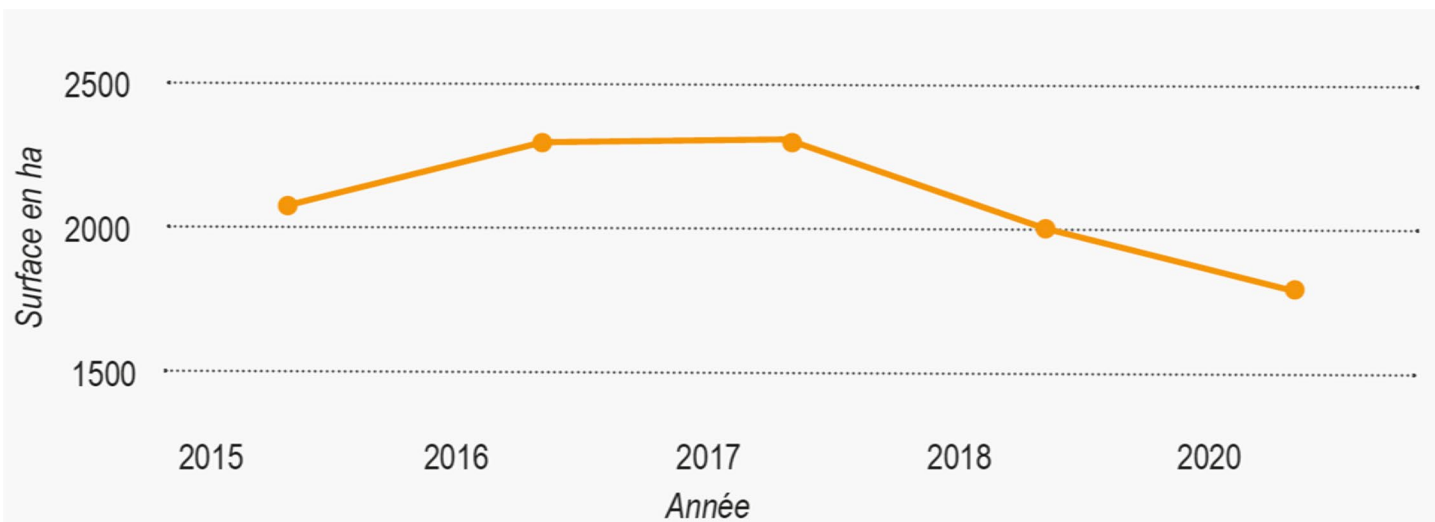
Une offre foncière à vocation logistique à priori généreuse mais inégale en raison :

- De l'inadéquation de certaines zones au regard de l'évolution des besoins du marché ;
- D'un volume foncier important en zone « mixte » pour lequel la vocation logistique n'est pas garantie ;
- Des enjeux environnementaux forts sur certains secteurs ;
- Des enjeux de maîtrise de la consommation foncière couplé à la prise en compte du « zéro artificialisation nette ».



Une offre foncière disponible en diminution exacerbée par la perspective du ZAN

- 15% d'offre foncière à vocation logistique sur la période 2015-2020* en Normandie/Vallée de la Seine



*Sources : Observatoire logistique Paris Seine Normandie®, sur un périmètre englobant l'ensemble de la Région Normandie et les départements de l'ouest francilien

Une évolution contrastée

- - 46% d'offres foncières disponible à court terme entre 2015 et 2020
- Une diminution de l'offre plus marquée en zone « mixte » qu'en zone portuaire
- Un déplacement du centre de gravité de l'offre foncière en zone portuaire

Le Schéma de Cohérence Logistique Régional : la réponse normande au sujet “foncier à vocation logistique”

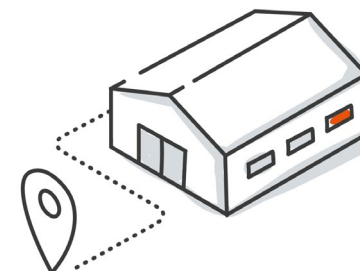


Schéma de Cohérence Logistique Régional

Une démarche portée par :

Avec le soutien du Contrat de Plan
inter-régional État-Régions Vallée de la Seine

Qui s'inscrit dans le cadre de :



**STRATEGIE
LOGISTIQUE DE
LA NORMANDIE**

POUR UN SYSTÈME OPTIMISÉ AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE, DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET DE
L'AMÉNAGEMENT DURABLE



Le Schéma de cohérence Logistique : un cadre de référence à co-construire

Trois objectifs :

- Penser et sécuriser sur le long terme une offre foncière à vocation logistique coordonnée, complémentaire et **adaptée aux besoins** des acteurs économiques et territoriaux ;
- Permettre un développement logistique qui tienne compte des **enjeux environnementaux** ;
- Disposer d'une offre foncière qualitative.

Trois ambitions :

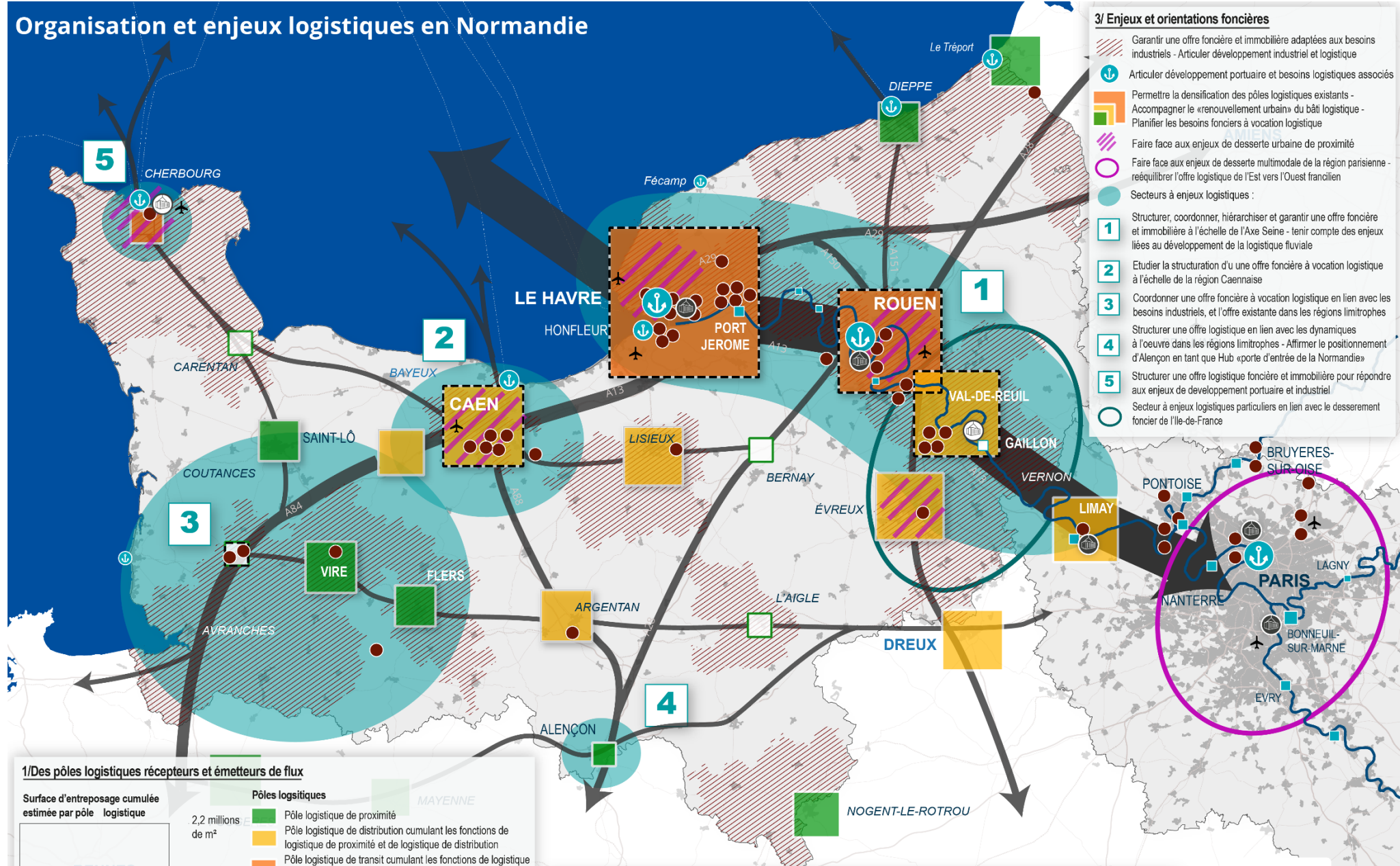
- **Un cadre de référence non prescriptif** pour donner aux collectivités des clés de compréhension et permettre une meilleure prise en compte des enjeux logistiques dans les documents d'urbanisme ;
- **Un instrument de prospective** qui pourra contribuer à ensemençer des projets ou, à contrario, fournir un cadre à l'examen de projets déjà programmés ;
- **Un espace de dialogue** pour confronter les visions d'aménagement et d'usage du foncier.



Comment préserver/garantir des capacités de développements logistiques essentiels à l'attractivité et à la compétitivité de l'économie normande tout en limitant les consommations foncières et les impacts territoriaux de ces activités ?



Organisation et enjeux logistiques en Normandie



- ### 3/ Enjeux et orientations foncières
- Garantir une offre foncière et immobilière adaptées aux besoins industriels - Articuler développement industriel et logistique
 - Articuler développement portuaire et besoins logistiques associés
 - Permettre la densification des pôles logistiques existants - Accompagner le «renouveau urbain» du bâti logistique - Planifier les besoins fonciers à vocation logistique
 - Faire face aux enjeux de desserte urbaine de proximité
 - Faire face aux enjeux de desserte multimodale de la région parisienne rééquilibrer l'offre logistique de l'Est vers l'Ouest francilien
 - Secteurs à enjeux logistiques :
 - 1 Structurer, coordonner, hiérarchiser et garantir une offre foncière et immobilière à l'échelle de l'Axe Seine - tenir compte des enjeux liés au développement de la logistique fluviale
 - 2 Etudier la structuration d'une offre foncière à vocation logistique à l'échelle de la région Caennaise
 - 3 Coordonner une offre foncière à vocation logistique en lien avec les besoins industriels, et l'offre existante dans les régions limitrophes
 - 4 Structurer une offre logistique en lien avec les dynamiques à l'oeuvre dans les régions limitrophes - Affirmer le positionnement d'Alençon en tant que Hub «porte d'entrée de la Normandie»
 - 5 Structurer une offre logistique foncière et immobilière pour répondre aux enjeux de développement portuaire et industriel
 - Secteur à enjeux logistiques particuliers en lien avec le desserrement foncier de l'Île-de-France

Une armature régionale pour encadrer/orienter les développements fonciers à vocation logistique

1/ Des pôles logistiques récepteurs et émetteurs de flux

Surface d'entreposage cumulée estimée par pôle logistique	Pôles logistiques
2,2 millions de m ²	Pôle logistique de proximité
	Pôle logistique de distribution cumulant les fonctions de logistique de proximité et de logistique de distribution
450 000 m ²	Pôle logistique de transit cumulant les fonctions de logistique de proximité, logistique de distribution et logistique portuaire
	Pôle logistique secondaire et/ou en développement
20 000 m ²	Développements logistiques
	Projet de développement logistique réalisé depuis 2015, en cours de développement ou à l'étude
	Pôle logistique en développement

2/ Projets et infrastructures de transport multimodal

Corridors de transport	Infrastructures portuaires	Plateforme de transport multimodal
Corridor de transport multimodal	Grand Port maritime et fluvial	Plateforme existante
Corridor de transport monomodal	Port de commerce	Plateforme en projet
	Autres ports	
	Port fluvial à l'étude	



Synthèse des préconisations

1/ Accompagner le développement des activités logistiques d'entreposage selon les 4 typologies de pôles logistiques identifiés :

- Les pôles logistiques de proximité
- Les pôles logistiques de distribution
- Les pôles logistiques de transit
- Les pôles logistiques secondaires

2/ Permettre la densification et la consolidation des pôles logistiques existants en :

- Encourageant la reconversion de friches pour des usages logistiques ;
- Accompagnant le « renouvellement urbain » du bâti logistique existant ;
- Autorisant la construction d'entrepôt en hauteur ;
- Constituant des réserves foncières à vocation logistique.

3/ Planifier les besoins fonciers et immobiliers à vocation logistique à l'échelle des hubs logistiques existants et/ou, le cas échéant, à l'échelle de secteurs à enjeux pré-définis en :

- Articulant développement portuaire et besoins logistiques associés ;
- Articulant développement industriels et besoins logistiques associés ;
- Tenant compte des enjeux de desserte urbaine de proximité et de desserte multimodale de la région parisienne.

4/ Accompagner les développements fonciers et immobiliers logistiques en :

- Renforçant la connaissance du bâti et du foncier existant ;
- S'appuyant sur un espace de dialogue public/privé multi-échelle ;
- Expérimentant de nouvelles pratiques et de nouveaux outils à l'échelle de l'Axe Seine.



Rappel des différentes étapes de mise en oeuvre

ETAPE 4

Définition d'un cadre de référence à l'implantation logistique

Axe 1 : Outiller les décideurs pour une meilleure prise en compte des enjeux logistiques dans les politiques publiques d'aménagement et les documents d'urbanisme

Axe 2 : Localiser, hiérarchiser, qualifier et prioriser les développements foncier à vocation logistique en Normandie

Enjeu : la planification « Agile » des besoins logistiques du territoire en lien avec la mise en oeuvre du ZAN



En conclusion : réflexions, questionnements

- Changer le regard sur les activités logistiques en considérant l'entrepôt comme un équipement à vocation économique ;
- Reconnaître la fonction métropolitaine des activités logistiques, en particulier des activités logistiques de distribution ;
- L'évaluation du besoin => un enjeu mais un manque d'outils ;
- Penser la logistique comme un levier de décarbonation des territoires et l'intégrer dans des stratégies de décarbonation ;
- Tendre vers une planification agile du foncier à vocation logistique, en lien avec l'évaluation du besoin ;
- Revoir les modalités d'intervention publique sur le foncier à vocation économique pour redonner de la maîtrise aux collectivités et de la visibilité aux entreprises ;
- Intégrer pleinement la logistique aux réflexions sur l'aménagement du territoire afin de laisser de la place aux activités logistiques là où elles sont pertinentes et nécessaires ;
- La densification, et notamment la construction en hauteur, est une réponse mais elle ne sera pas pertinente partout ;
- Penser global, agir local => intégrer les réflexions logistiques dans une approche multi-échelles ;
-

Merci pour votre attention !

Votre contact :



Lucile AUDIEVRE

Cheffe de projets

Lucile.audievre@logistique-seine-normandie.com

Tél : 07 50 12 37 94

