

Juin 2008

# Immobilier de bureaux au Havre



Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine



# Sommaire général

<b>PORTRAIT DU TERTIAIRE HAVRAIS ET DE L'ACTIVITE DE BUREAUX</b>	<b>4</b>
<b>I. PORTRAIT DU HAVRE</b>	<b>6</b>
1) Grands constats sur la ville du Havre	6
2) Accessibilité du territoire havrais	8
3) L'économie de services au Havre	9
4) L'enseignement au Havre	11
5) Caractéristiques de la zone d'emploi havraise	12
6) Analyse synthétique	14
<b>II. ETAT ET POSITIONNEMENT DU PARC ET MARCHE TERTIAIRE HAVRAIS</b>	<b>16</b>
1) Etat du marché de bureaux havrais en 2006	16
2) Positionnement du marché de bureaux havrais par rapport à d'autres agglomérations	17
3) Le parc de bureaux existant sur Le Havre	18
<b>III. UNE DYNAMIQUE URBAINE : GRANDS PROJETS URBAINS ET PROGRAMMES IMMOBILIERS</b>	<b>24</b>
1) Les grands projets urbains havrais	24
2) La typologie des projets	25
3) L'évolution spatiale du bureau sur Le Havre	28
<b>IMMOBILIER DE BUREAUX : VERS UNE STRATEGIE TERRITORIALE</b>	<b>29</b>
<b>I. ATTRAIT TERTIAIRE DES VILLES</b>	<b>31</b>
1) Tendances urbaines pour attirer du tertiaire	31
➤ Concentrations de bureaux	31
➤ Mixité : logements, commerces, bureaux, loisirs	32
➤ Desserte et accessibilité	34
➤ Image, vers une exigence architecturale	35
➤ Les immeubles de grande hauteur (IGH)	36
➤ Vers des bâtiments durables	37
➤ Les grands équipements publics	38
➤ Conclusion	40
2) Positionnement tertiaire des villes	41

3) Les stratégies en immobilier tertiaire	44
➤ Stratégie d’accompagnement à la création à Lyon	44
➤ Stratégie de promotion à Nantes	46
➤ Stratégie d’anticipation à Reims	48
➤ Stratégie de diversification des activités économiques et des territoires à Toulouse	50
➤ Stratégie portuaire à Hambourg	51
 II. PISTES POUR UNE STRATEGIE TERRITORIALE EN MATIERE D’IMMOBILIER DE BUREAUX AU HAVRE	 53
1) Les enseignements à tirer pour Le Havre	53
2) Pistes pour une stratégie sur Le Havre	55
➤ Axe 1 : Stratégie partagée	55
➤ Axe 2 : Anticipation	55
➤ Axe 3 : Planification	57
➤ Axe 4 : Diversification des programmes	60
➤ Axe 5 : Positionnement des acteurs locaux	61
➤ Axe 6 : Promotion	62
 <b>GLOSSAIRE</b>	 <b>64</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS</b>	<b>65</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE/WEBOGRAPHIE</b>	<b>67</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>69</b>

Juin 2008

# Portrait du tertiaire havrais et de l'activité de bureaux



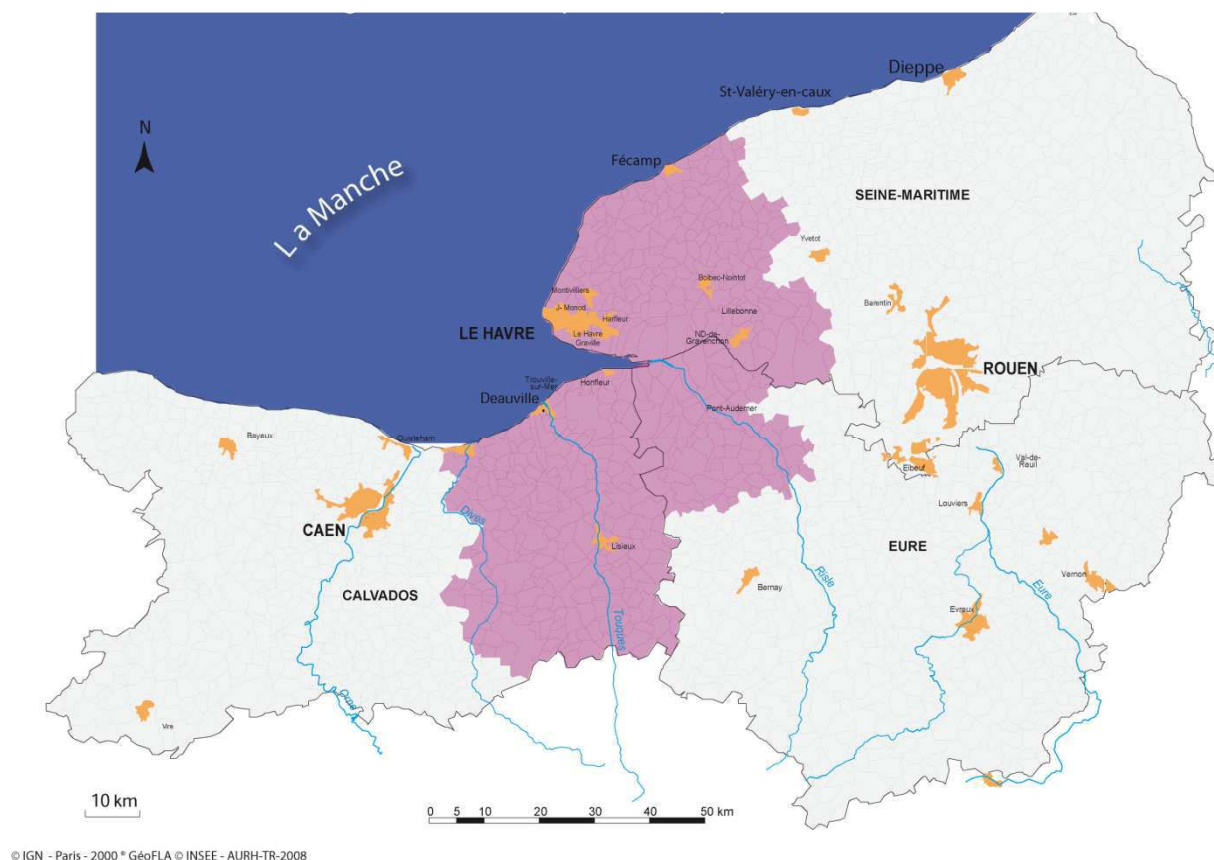
Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine

*Ce portrait du tertiaire et du bureau est une vision globale de l'organisation économique, de l'état actuel foncier et immobilier, des grands projets à venir du territoire havrais. Le but est d'établir une articulation entre l'attractivité de la ville et l'immobilier de bureaux, c'est-à-dire mesurer l'impact du développement économique sur le marché de bureaux. Il s'est appuyé sur les éléments fournis par la ville du Havre, d'entretiens auprès des acteurs locaux du développement économique et de l'aménagement urbain, ainsi que de professionnels de l'immobilier d'entreprise.*

## I. Portrait du Havre

### 1) Grands constats sur la ville du Havre

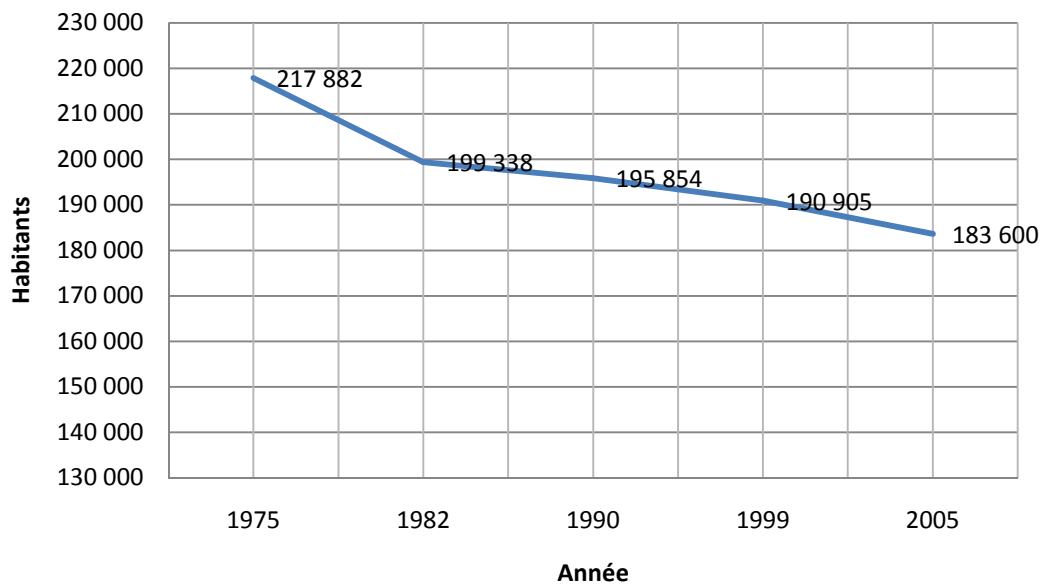
**Carte 1 : Positionnement du Havre dans l'espace métropolitain normand**



Bien qu'il s'agisse de la ville la plus peuplée de Haute-Normandie avec 183 600 habitants en 2005, Le Havre se positionne, administrativement, comme un pôle de second rang, Rouen étant la préfecture de région de Normandie. Son niveau de services administratifs et son parc de bureaux sont de fait moins importants que dans une ville préfecture.

La ville perd de ses habitants depuis 1975. Ce constat s'explique notamment par la crise industrielle qui a touché Le Havre entre 1975 et 1982. Par la suite, Le Havre a continué à voir sa population diminuer par la baisse tendancielle du solde naturel et l'accroissement du déficit migratoire.

**Graphique 1 : Evolution de la population au Havre entre 1982 et 2005**



*Source : RP-INSEE*

La décroissance démographique enregistrée depuis 1975, peut supposer une demande de plus en plus faible liée aux services publics, à la formation.

Actuellement, les pouvoirs locaux misent en partie sur le développement des activités touristiques. La plage a reçu de nouveau le pavillon bleu en 2008 et le classement du centre ville reconstruit a été classé patrimoine mondial de l'UNESCO en 2005. L'impulsion donnée au tourisme pourrait avoir des retombées certaines en terme de fréquentation.

La ville du Havre a aussi engagé de nombreux projets urbains comprenant des programmes commerciaux, de logements, de loisirs, de transport et d'immobilier de bureaux. Ils devraient permettre au Havre de se doter d'une nouvelle image. Le réinvestissement des quartiers sud semble être le projet le plus emblématique avec:

- Le centre de la mer et du développement durable dont l'architecte est Jean Nouvel
- Les docks Vauban : 66 000m<sup>2</sup> dédiés aux commerces et aux loisirs dans d'anciens docks portuaires.

D'autres projets d'envergure sont en cours sur le reste du territoire :

- Le projet d'un grand stade de 25 000 places
- Une ligne de tramway, reliant le centre à la mer, la ville haute à la ville basse.

## 2) Accessibilité du territoire havrais

Située sur la rive droite de l'estuaire et enserrée par le littoral de la Manche, la position géographique du Havre entraîne un relatif enclavement du territoire mais dans une autre mesure celui-ci bénéficie aussi d'une ouverture du territoire vers le reste du monde.

**Carte 2 : L'Estuaire de la Seine**



Source : INSEE, REE(Sirène) – champ ICS

Par ailleurs, l'accessibilité du Havre se fait par plusieurs modes.

➤ Le réseau routier :

- L'autoroute A131 relie Le Havre à l'autoroute de Normandie par le pont de Tancarville. Ainsi, la ville se trouve à une heure de Rouen et deux heures de Paris. Elle offre en plus une connexion directe vers l'est de l'Europe.
- L'autoroute A29 relie le nord de la France à l'agglomération havraise et aboutit au Pont de Normandie. Elle permet un accès rapide aux grands marchés d'Europe du Sud et aux centres d'affaires d'Europe du Nord.

La région havraise dispose donc d'un réseau autoroutier récent, fluide et fiable.

➤ Le réseau ferroviaire :

- 13 navettes quotidiennes relient en deux heures Le Havre à Paris (Saint-Lazare) via Rouen.
- Depuis décembre 2004, une ligne TGV Duplex relie Le Havre à Marseille et dessert les gares de Rouen, Mantes-la-Jolie, Versailles-Chantier, Massy, et Lyon Part-Dieu.
- Aucune liaison ferroviaire directe ne relie Le Havre et Caen.
- Le projet d'une ligne TGV Le Havre-Roissy qui desservira un aéroport de rang international est en réflexion.

➤ Le réseau aérien :

- L'agglomération dispose de l'aéroport du Havre-Octeville. Situé à 5 km au nord-ouest du Havre sur la commune d'Octeville-sur-Mer, il est géré par la Chambre de commerce et d'industrie du Havre. Il propose des destinations européennes et mondiales via le hub de Lyon. Aucune liaison directe n'existe avec Paris.

➤ Le réseau maritime :

- LD Lines propose une seule rotation quotidienne pour Newhaven.

### 3) L'économie de services au Havre

- L'économie de la ville est qualifiée de portuaire et d'industrielle car les activités liées au port et aux industries sont celles qui génèrent le plus d'emplois. Elles demeurent la base de l'économie havraise.

**Tableau 1 : Les principaux employeurs du bassin d'emploi havrais**

Etablissement	Commune	Secteur	Effectif
Renault Sandouville	Sandouville	Automobile	5 100
Centre Hospitalier Général	Le Havre	Santé	4 200
Commune du Havre	Le Havre	Administration publique	3 700
Total	Gonfreville	Raffinage	1 800
Port Autonome	Le Havre	Services portuaires	1 500
Aircelle	Gonfreville	Construction aéronautique	1 200
Electricité de France	Paluel	Energie	1 200
Total Petrochemicals	Gonfreville	Pétrochimie	900
SNCF	Le Havre	Transports	700

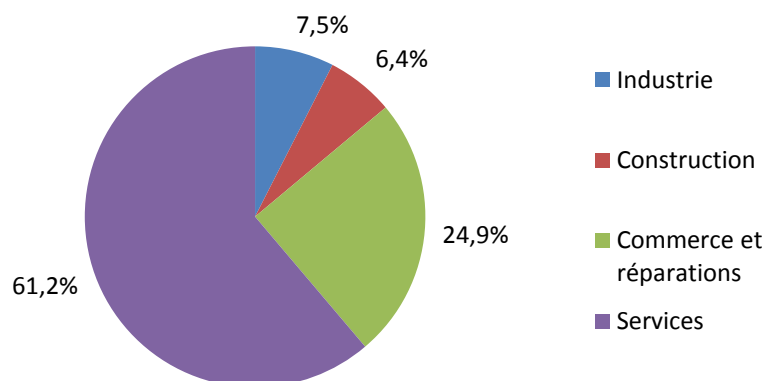
Source : INSEE – fichier Sirène – juillet 2007

- Les services recouvrent un vaste champ d'activités qui va du commerce à l'administration, en passant par les transports, les activités financières et immobilières, les services aux entreprises et aux



particuliers, l'éducation, la santé et l'action sociale. Ce vaste ensemble est aussi dénommé « activités tertiaires ».

**Graphique 2 : Répartition des entreprises par secteur d'activités en 2006**



Source : INSEE, REE(Sirène) – champ ICS

➤ Au sein du Havre, l'emploi industriel y est très important mais le secteur tertiaire concentre la majorité des entreprises: 61,2% des entreprises appartiennent au secteur des services, part largement dominante. Cette fonction tertiaire est très influencée par l'activité maritime et portuaire. En effet, par sa position de premier port français en trafic de conteneurs, la ville possède de nombreuses entreprises tertiaires dont l'activité est en relation avec le Port du Havre. Cette spécificité fait que beaucoup de sociétés d'armateurs mais aussi de sociétés d'assurance maritime sont localisées sur le territoire.

**Tableau 2 : Nombre d'entreprises par secteurs d'activité en 2006**

	Nombre	%	Evolution 2001-2006 (%)
Industrie	374	7,5	-17,6
Construction	322	6,4	8,4
Commerce et réparations	1 247	24,9	-6,9
Services	3 068	61,2	6,5
<b>Ensemble</b>	<b>5 011</b>	<b>100</b>	<b>0,8</b>

Source INSEE, REE(Sirène) – champ ICS

➤ Il est à noter que 61,9% des créations d'entreprises en 2006 se font dans le secteur tertiaire au Havre. Le tertiaire est donc un secteur qui crée de l'activité au Havre. L'évolution de ce secteur d'activité entre 2001 et 2006 se traduit par +6,5% d'entreprises.

**Tableau 3 :Postes salariés par secteur d'activité au 31 décembre 2005**

	Total	%
Industrie	6 732	10,5
Construction	2 475	3,9
Commerce et réparations	7 192	11,3
Services	47 468	74,3
<b>Ensemble</b>	<b>63 867</b>	<b>100</b>

Source INSEE, REE(Sirène) – champ ICS

➤ Au 31 décembre 2005, le secteur des services comprenait 47 468 salariés, ce qui représente 74,3% de postes salariés de l'ensemble des secteurs. Ce secteur est un pilier de l'emploi au Havre.

Le secteur des services est un secteur dynamique qui crée des entreprises, des emplois et donc de l'activité de bureaux au Havre. Cette tendance peut s'expliquer par le développement de l'économie locale et notamment par les besoins générés par les activités portuaires et industrielles.

#### 4) L'enseignement au Havre

➤ L'Université du Havre compte 6 389 étudiants inscrits à la rentrée 2007 :

- 1 043 à l'UFR des Sciences et Techniques
- 1 943 à la faculté des Affaires Internationales
- 734 à l'UFR Lettres et Sciences Humaines
- 2 168 à l'Institut Universitaire de Technologie
- 205 à l'Institut Supérieur d'Etudes Logistiques
- 296 en formation continue

Le personnel travaillant au sein de l'université, est composé de 480 enseignants-chercheurs et enseignants et de 850 chargés d'enseignement dont 600 professionnels.

A la rentrée 2007, le poids de l'université du Havre représentait 0,44% du poids total universitaire français. Les enseignements dispensés par ce pôle universitaire sont mis en corrélation avec les spécificités portuaire et industrielle de la ville.

➤ Par ailleurs, Le Havre compte d'autres établissements spécialisés dans ces domaines:

- L'École nationale de la Marine marchande forme des Officiers de Première Classe de la Marine Marchande
- L'École nationale supérieure du pétrole et des moteurs (ENSPM) est une école d'ingénieurs spécialistes pétroliers, pétrochimistes et motoristes
- L'ITIP (Institut National des Transports Internationaux et des Ports) prépare aux métiers du transport multimodal (route, fer, air, fleuve et mer) sous toutes ses formes et aux métiers portuaires
- Saint Jo Sup est une école privée qui forme aux métiers de l'informatique, de la communication d'entreprise et au concours national de la marine marchand
- Science Po Europe-Asie

Avec près de 10 000 étudiants, le pôle d'enseignement du Havre est encore un pôle de petite taille. Cependant, il existe des relations entre les grandes écoles ou l'université, les centres de recherche et développement, et les entreprises qui tendent à être organisées dans ce bassin d'emploi pour appuyer des initiatives qui viendront conforter l'économie et les perspectives d'emploi. De plus, ce pôle fait partie du pôle universitaire Normand avec Caen et Rouen, qui permet une complémentarité des formations et ainsi d'élargir l'offre d'enseignement de la Normandie.

## 5) Caractéristiques de la zone d'emploi havraise

➤ Le taux de chômage du bassin d'emploi du Havre s'élevait à 12,3% en 2004 et 14 526 personnes étaient demandeurs d'emploi.

**Tableau 4 : Demandeurs d'emploi par formation**

Niveau de formation	Nombre
aucun diplôme	2 329
CEP	1 011
CAP ou du BEP	6 582
BAC et brevet professionnel	2 343
diplôme de niveau BAC +2	1 188
diplôme de niveau supérieur	869

Source : ANPE-août 2004

Le niveau de qualification des demandeurs d'emplois est faible. 84,4% des demandeurs d'emploi ont un niveau inférieur ou égal au BAC ou à un brevet professionnel.

Avec un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale, l'agglomération havraise concentre l'attention sur la création d'emplois. Associée à la dynamique du Havre Développement, de la CCIH, de la mission locale, Le Havre œuvre pour la promotion de son territoire et l'accompagnement de projets d'implantation d'entreprise.

### ➤ Des fonctions métropolitaines incomplètes

La notion d'Emplois Métropolitains Supérieurs regroupe les emplois dont le contenu décisionnel est élevé ou qui contribuent à l'image de marque d'une ville. Il existe 11 fonctions métropolitaines supérieures : l'art, la banque-assurance, la recherche, le commerce, le secteur commercial dans l'industrie, la gestion dans l'industrie, les services aux entreprises, les télécommunications, les transports et l'informatique dans l'industrie.

L'immobilier de bureau constitue le principal réceptacle de ces fonctions. Près des ¾ des EMS sont localisés dans des immeubles de bureau.

Au Havre, le taux d'Emplois Métropolitains Supérieurs atteignait 5,4% en 1999. Ce taux reste faible par rapport à d'autres aires urbaines françaises : Tours 6,5%, Nantes 8,7%, Lyon 10,6% et Paris 16%.

**Tableau 5 : Les emplois métropolitains supérieurs dans l'aire urbaine de Havre et les aires urbaines comparables en 1999**

Branches	Effectifs	%	Aires urbaines comparables
Art	278	3,10	6,19
Banque assurance	273	3,04	7,12
Commerce	660	7,35	10,05
Commercial dans l'industrie	208	3,32	4,37
Gestion dans l'industrie	478	5,32	6,71
Information	78	0,87	2,58
Informatique dans l'industrie	45	0,50	2,24
Service aux entreprises	1 214	13,52	25,37
Télécommunications	144	1,60	5,11
Transports	1 737	19,34	5,38
Recherche	960	10,69	24,88
Emplois métropolitains	6 075	5,37	7,29

Source : INSEE – emploi au lieu de travail & nomenclature EMS – 1999

Aires urbaines dans la tranche 250 000 – 500 000 habitants :  
Rennes, Grenoble, Montpellier, Metz, Nancy, Clermont-Ferrand,  
Valenciennes, Tours, Orléans, Angers, Dijon, Saint-Etienne, Brest,  
Le Mans, Reims, Avignon, Mulhouse, Amiens, Béthune, Dunkerque.

La décomposition des emplois métropolitains supérieurs par fonction illustre la spécialisation de l'aire urbaine havraise dans la fonction transports. Par contraste ce classement met en évidence des faiblesses fonctionnelles dans les autres domaines et plus particulièrement dans les télécommunications, l'information, le secteur banque-assurance et surtout les services aux entreprises, qui sont stratégiques pour le développement d'un territoire. La proximité de l'Île de France, qui concentre 56% de ces emplois, influe sur plusieurs aires urbaines du bassin parisien.

- La dépendance de l'économie locale vis-à-vis de l'extérieur

**Tableau 6 : Localisation par région des entreprises dont le siège est en dehors de la zone d'emploi du Havre en 2007**

Région	Nombre	%	Région	Nombre	%
Ile de France	533	36,9	Languedoc-Roussillon	12	0,8
Haute-Normandie	369	25,6	Alsace	11	0,8
Basse-Normandie	86	6,0	Poitou-Charentes	10	0,7
Nord-Pas de Calais	83	5,7	Bourgogne	9	0,6
Provence-Alpes-Côte d'Azur	72	5,0	Aquitaine	9	0,6
Rhône-Alpes	66	4,6	Lorraine	7	0,5
Etranger	50	3,5	Midi-Pyrénées	6	0,4
Pays de la Loire	40	2,8	Champagne-Ardenne	5	0,3
Bretagne	28	1,9	Auvergne	5	0,3
Centre	21	1,5	Limousin	3	0,2
Picardie	18	1,2	DOM-TOM	1	0,1

Source : INSEE – fichier Sirène – juillet 2007

La dépendance des établissements locaux vis-à-vis des sièges sociaux localisés dans d'autres régions que la Haute-Normandie pose la question d'un développement autonome local. Il y a une forte concentration de ces sièges en Ile de France : 37% des entreprises dont le siège est en dehors de la zone d'emploi du Havre se situent en région Ile de France. Cette dépendance peut être un point faible dans l'implantation d'entreprises occupant des bureaux au Havre.

## 6) Analyse synthétique

Le tableau suivant permet de faire la synthèse des forces, des faiblesses, des potentialités et des risques du territoire havrais.

**Tableau 7 :Tableau Force/Faiblesses/Potentialités/Risques du Havre**

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 12ème ville de France en population</li> <li>- Bonne économie basée sur des activités portuaires et industrielles</li> <li>- Secteur tertiaire présent</li> <li>- Création d'entreprises dans le secteur des services</li> <li>- Disponibilité de main-d'œuvre</li> <li>- Enseignement dispensé en lien avec les activités portuaires et industrielles</li> <li>- Réseau routier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enclavement du à sa position géographique</li> <li>- Sous-préfecture</li> <li>- Population en baisse</li> <li>- Taux d'Emplois Métropolitains Supérieurs : 5,4%</li> <li>- Petit pôle universitaire</li> <li>- Réseau ferroviaire peu développé</li> </ul>
Potentialités	Risques
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Appareil de recherche s'appuyant sur une communauté étudiante, scientifique et professionnelle communicante et organisée</li> <li>- Dynamique urbaine, grands projets urbains</li> <li>- Réseau aérien et maritime</li> <li>- Développement touristique</li> <li>- Accéder au rang de métropole maritime internationale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poids administratif peu important</li> <li>- Une économie peu diversifiée car s'appuyant sur son capital portuaire et industriel</li> <li>- Ne pas attirer et séduire de nouveaux investisseurs et de nouvelles entreprises</li> </ul>

➤ Le Havre ne dispose pas encore d'un niveau d'équipement de qualité qui permettrait d'accueillir des manifestations de rang national. Il n'existe pas de palais des congrès ou d'un zénith. Cependant, un projet de grand stade est en réflexion et la ville fait du tourisme un levier économique.

➤ La ville du Havre souhaite attirer de la population et donc créer de l'emploi sur son territoire.

➤ La présence significative d'activités portuaire et industrielle permet au Havre de posséder un rayonnement économique important, servant de support à l'activité internationale. L'essor de l'économie havraise se poursuivra grâce aux activités portuaires et industrielles et devra également se construire par une diversification d'autres activités.

➤ La ville du Havre est accessible et ouverte vers le monde mais pourrait l'être encore plus:

- Concernant l'infrastructure aéroportuaire, le Havre dispose d'un bon outil, proche de la ville. Cependant les liaisons vers d'autres métropoles sont limitées.
- Le réseau ferroviaire ouest-est, permet de rejoindre Paris. Cet axe ne possède qu'une liaison TGV directe et souffre de son ancienneté.

- Le havre est très bien desservi par le réseau routier d'autant plus que la Normandie peut compter sur un réseau récent et de qualité.
- La position du Havre sur l'estuaire lui permet d'être un nœud maritime d'envergure internationale.

➤ L'enseignement supérieur au Havre tend à être un appareil de recherche compétant s'appuyant sur une communauté étudiante, scientifique et professionnelle communicante et organisée autour de la spécificité industrialo-portuaire.

Ces constats doivent être compris comme des pistes de développement économique qui participent au renforcement de l'attractivité générale havraise. En travaillant sur les faiblesses et en prenant appui des atouts et des potentialités, Le Havre pourrait être en mesure de relever le défi du tertiaire de manière compétitive.

## II. Etat et positionnement du parc et marché tertiaire havrais

### 1) Etat du marché de bureaux havrais en 2006

Deux constats sont à tirer de l'année 2006 concernant l'offre et les transactions.

#### ➤ L'offre de bureaux sur Le Havre

L'offre de bureaux neufs tend à s'amenuiser. Le Havre est confronté actuellement à une diminution de son stock de bureaux qui est due à la commercialisation des bureaux neufs notamment en centre ville (le Colbert). De plus, il y a plus de surfaces de bureaux à louer alors que la tendance générale est à l'acquisition. La plupart des entreprises (les PME notamment) veulent se constituer un patrimoine et cherchent pour cela de petites surfaces à acheter. L'offre et la demande ne sont pas en adéquation. Il s'avère donc nécessaire de renouveler le stock de bureaux. Les acteurs économiques parlent de créer une vraie réserve de bureaux afin d'être en mesure de proposer une gamme diversifiée de bureaux. La difficulté est que les futurs programmes de constructions de bureaux ne s'achèveront qu'à partir de 2009.

#### ➤ Les transactions de bureaux sur Le Havre

L'année 2006 a été une année record pour le marché de bureaux en termes de transactions. Entre 2005 et 2006 on observe une hausse de 31% des commercialisations. Une nouvelle activité constitue le marché de bureaux sur Le Havre du fait de l'implantation de centres d'appels. Le marché reste malgré tout principalement lié au maritime et au portuaire. Aussi, les commercialisations concernent le plus souvent de petites surfaces, la surface moyenne commercialisée en 2006 étant de 281 m<sup>2</sup>. Le marché est également caractérisé par une demande placée majoritairement endogène.

**Tableau 8 : Evolution du marché de bureaux 2005/2006**

Evolution 2005/2006 des résultats du marché des bureaux				
Surfaces en m <sup>2</sup>	2004	2005	2006	Evolution 2005/2006
Transactions	34 680	32 352	42 448	31%
Stock	45 030	42 897	28 932	-32%
Construction	18 040	12 087	7 578	-37%

Source : Observatoire de l'immobilier d'entreprise AURH

#### ➤ Le marché de bureaux sur Le Havre

Le marché de bureaux sur Le Havre est en progression depuis 2002. Le volume moyen de transactions annuelles entre 2002 et 2006 s'élève à 34 880 m<sup>2</sup> par an.

L'année 2007 sera le début d'une période transitoire pour le marché de bureaux avec une offre neuve qui s'est commercialisée et une période d'attente des nouveaux programmes.

## 2) Positionnement du marché de bureaux havrais par rapport à d'autres agglomérations

En 2006, le marché de bureaux havrais affiche un dynamisme certain par rapport à d'autres métropoles françaises.

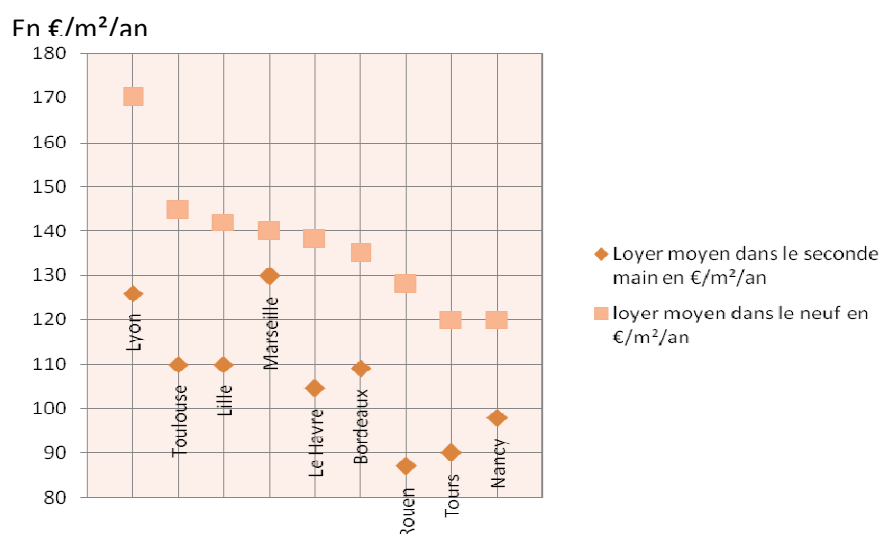
**Tableau 9 : Positionnement du Havre selon la demande placée**

Métropoles	Demande placée en 2006 en m <sup>2</sup>	Poids de l'aire urbaine	Demande placée pour 1000 habitants
Rouen	41 812	520 000	80
Tours	31 486	376 000	84
Marseille	178 721	1 516 000	118
Bordeaux	111 820	925 000	121
Lyon	202 000	1 648 000	123
<b>Le Havre</b>	<b>42 448</b>	<b>297 000</b>	<b>143</b>
Nancy	58 600	410 000	143
Lille	193 911	1 143 000	170
Toulouse	171 600	965 000	178

Source : Observatoire de l'immobilier d'entreprise AURH/INSEE 1999

En 2006, la demande placée en bureaux du Havre est au même niveau que Rouen, est supérieure à Tours et inférieure à Nancy. Lorsque cette demande placée est rapportée à la population, Le Havre est au même niveau que Nancy et est situé entre Lyon et Lille. Par ces comparaisons, le marché de bureaux Havrais en 2006 ressort assez dynamique, sachant que toutes les métropoles prises en compte dans ce tableau ont vu leur demande placée augmenter entre 2005 et 2006.

**Graphique 3 : Les loyers moyens des bureaux neufs et de seconde main dans différentes agglomérations**



Source : Réseau National des Observatoires de l'Immobilier d'Entreprise 2006

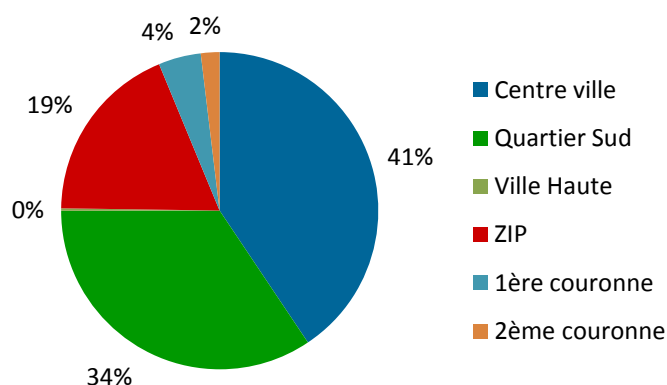


Pour le loyer moyen des bureaux neufs, Le Havre est à niveau comparable à Bordeaux, Marseille, Lille en 2006. Pourtant ces villes ont un poids démographique et un poids tertiaire plus important. Pour les bureaux de seconde main, le loyer moyen (hors taxes et hors charges) est de 104,6€/m<sup>2</sup>/an et pour les bureaux neufs de 138€/m<sup>2</sup>/an. Ils tendent à augmenter du fait du manque d'offre sur le territoire.

### 3) Le parc de bureaux existant sur Le Havre

- Des secteurs et des catégories d'immeubles de bureaux

**Graphique 4 : Surfaces commercialisées en 2006 par secteur sur le territoire du SCoT**



Source : Observatoire de l'immobilier d'entreprises

Trois secteurs ont été sélectionnés sur la ville du Havre. Ils sont les plus actifs sur le marché de bureaux. Ces secteurs cumulés (le centre ville, les quartiers sud et la Zone Industriale-Portuaire) concentrent 94% du marché de bureaux en 2006.

**Carte 3 : Localisation des 3 secteurs**

Secteur 1 : le centre ville/ ville basse  
Secteur 2 : les quartiers Sud  
Secteur 3 : la Zone Industriale-Portuaire.



Source : Fond de carte Station SIGU, Ville du Havre

Les activités tertiaires occupant des bureaux sont concentrées sur le centre ville, les quartiers sud et la ZIP. A partir des bureaux recensés dans chacun des trois secteurs, des catégories d'immeubles de bureaux peuvent être identifiées:

- des immeubles dédiés à une seule entreprise : ils peuvent notamment accueillir les sièges sociaux des grandes sociétés,
- des immeubles regroupant plusieurs entreprises,
- des bureaux administratifs : ils abritent les entreprises et services publics,
- des hôtels et pépinières d'entreprises : ils ont des statuts particuliers, ils offrent des facilités aux nouveaux entrepreneurs. Les pépinières ne sont ouvertes qu'aux jeunes entreprises et pour 4 ans maximum. Les hôtels d'entreprises sont l'étape suivante pour ces entreprises. Ils relèvent d'initiatives publiques. Ils permettent à plusieurs entreprises de bénéficier de prestations communes. Dans ce type de bâtiment, les entreprises ont la possibilité d'occuper une partie bureaux ainsi qu'une partie atelier,
- des immeubles mixtes : ils peuvent contenir à la fois de l'activité de bureaux, des logements, des commerces...
- des bureaux associés à des entrepôts : ils sont composés d'une partie de bureaux et de l'activité d'entreposage.

Le tableau suivant a permis de croiser les localisations et les différentes catégories de bureaux.

**Tableau 10 : Typologie de l'existant**

		Centre ville / Ville-Basse			Quartiers Sud	ZIP
		Pôle des gares	Bd de Strasbourg	Centre ville		
Bureaux purs	Immeuble de bureaux dédiés à une seule entreprise	SPB / CMA CGM Delmas		Assurance Guian	EDF-GDF	Auxitec /GMP Général de Manutention Portuaire
	Immeuble de bureaux dédiés à plusieurs entreprises	CHCI / Le Colbert	Franklin Building		Le Denfert/ Espace Chanzy	
	Bureaux administratifs	CCIH	Sous-Préfecture/ Palais de justice/ Immobilière Basse-Seine/ OPAC 76/ DDE76/Douanes	CODAH/ Port Autonome		
Bâtiments mixtes	Hôtel et pépinières d'entreprises				Le Vaisseau	
	Immeuble mixte		Le 157 Bd de Strasbourg	Le 136 rue Victor Hugo	Immeuble Lamartine	
	Bureaux associés à des entrepôts					Cedilec

Ce recensement non exhaustif permet de constater la diversité des bâtiments présents sur Le Havre. Des spécificités semblent se dessiner pour certaines localisations comme la ZIP où se trouvent les bureaux associés aux entrepôts.

Sur ces trois secteurs, 19 immeubles ont été pris en considération. Le recensement de tous les immeubles de bureaux présents dans une ville est un travail long et laborieux si bien qu'il n'a été accompli que dans deux agglomérations françaises : Lyon et Bordeaux. La méthode nécessaire à la connaissance précise du parc de bureaux est difficile à mettre en œuvre particulièrement pour les bureaux diffus dans les immeubles mixtes du tissu urbain. Le recensement n'a pas encore été abouti à ce jour au Havre.

L'analyse du parc de bureaux havrais a alors été effectuée sur un échantillon représentatif de la diversité des bureaux au Havre. Des fiches types pour chaque immeuble de bureaux de l'échantillon

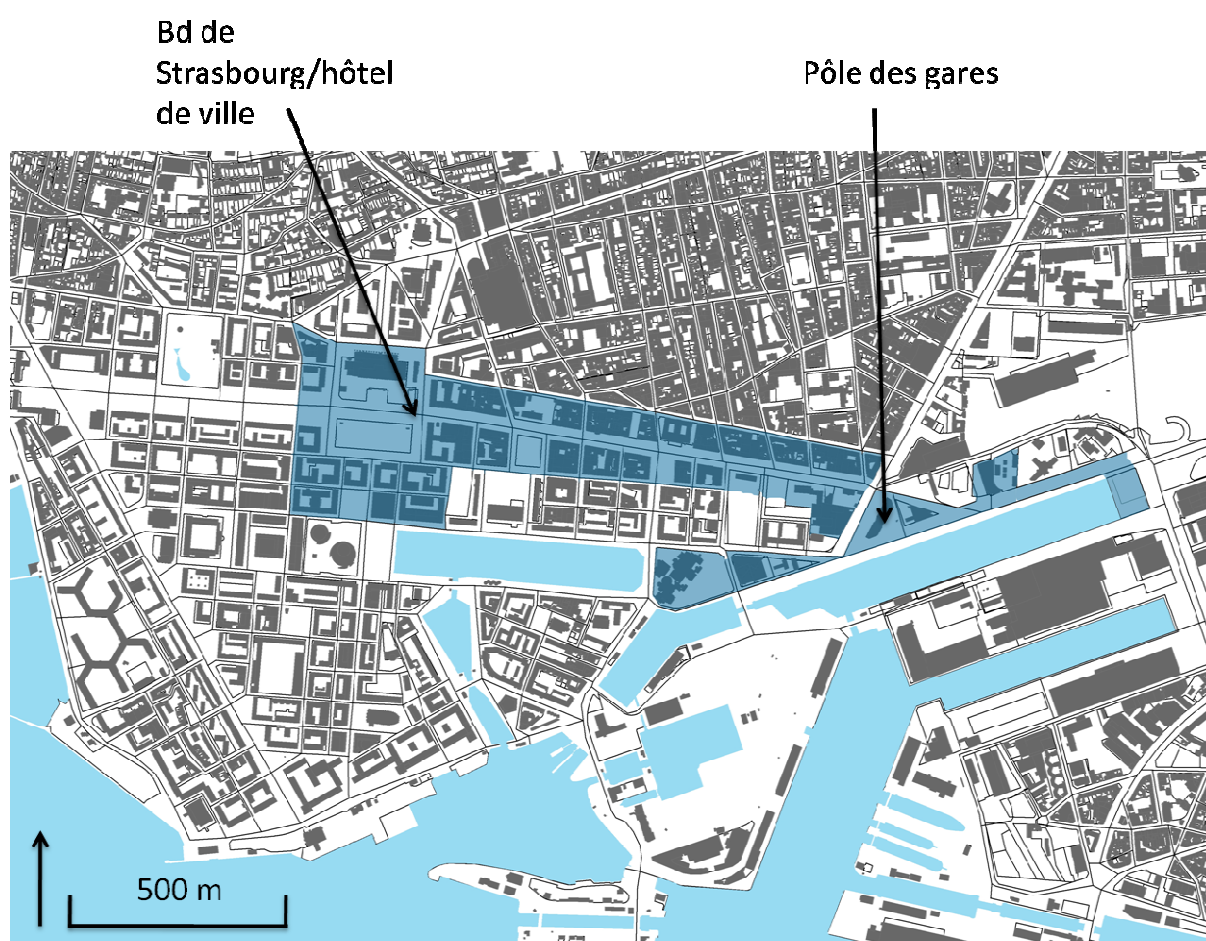
ont permis de réaliser cette analyse et ainsi de comprendre les évolutions spatiales et en cours du parc de bureaux havrais.

➤ Analyse par secteur

**Centre ville/Ville basse**

Le centre ville havrais est difficile à appréhender. Il est, en fait, constitué de plusieurs centralités, et ce également en matière d'activités de bureaux, à savoir le pôle des gares, l'axe du boulevard de Strasbourg jusqu'à l'hôtel de ville.

**Carte 4 : Localisation bureaux en centre ville**



Source : Fonds de carte Station SIGU, Ville du Havre

Les bureaux du pôle des gares montre une activité dominante liée au maritime et au portuaire. De grands immeubles dédiés marquent ainsi l'entrée de ville/centre ville (de 5000 à 12000 m<sup>2</sup> de bureaux par immeuble). La plupart des immeubles sont en bon état voir neufs et sont occupés pleinement par d'importantes entreprises. Les immeubles du centre ville sont essentiellement destinés à la location et proposent des loyers élevés (du fait de la localisation). De plus, pour ces immeubles, des parkings souvent souterrains sont en partie à la disposition des employés.

Le boulevard de Strasbourg et le centre ville contiennent la majorité des bureaux administratifs et concentrent l'activité juridique. L'état des bâtiments, vu de l'extérieur, est plutôt ancien, mais ce n'est pas forcément le cas à l'intérieur. Régulièrement, ils doivent être réhabilités pour répondre aux besoins d'agencement des entreprises (bureaux en open space par exemple). L'offre de foncier dans



le centre ville se raréfie. De fait, il y a peu de possibilité pour les entreprises d'avoir des parkings privés. Cependant, ce secteur est très bien desservi par les transports en commun.

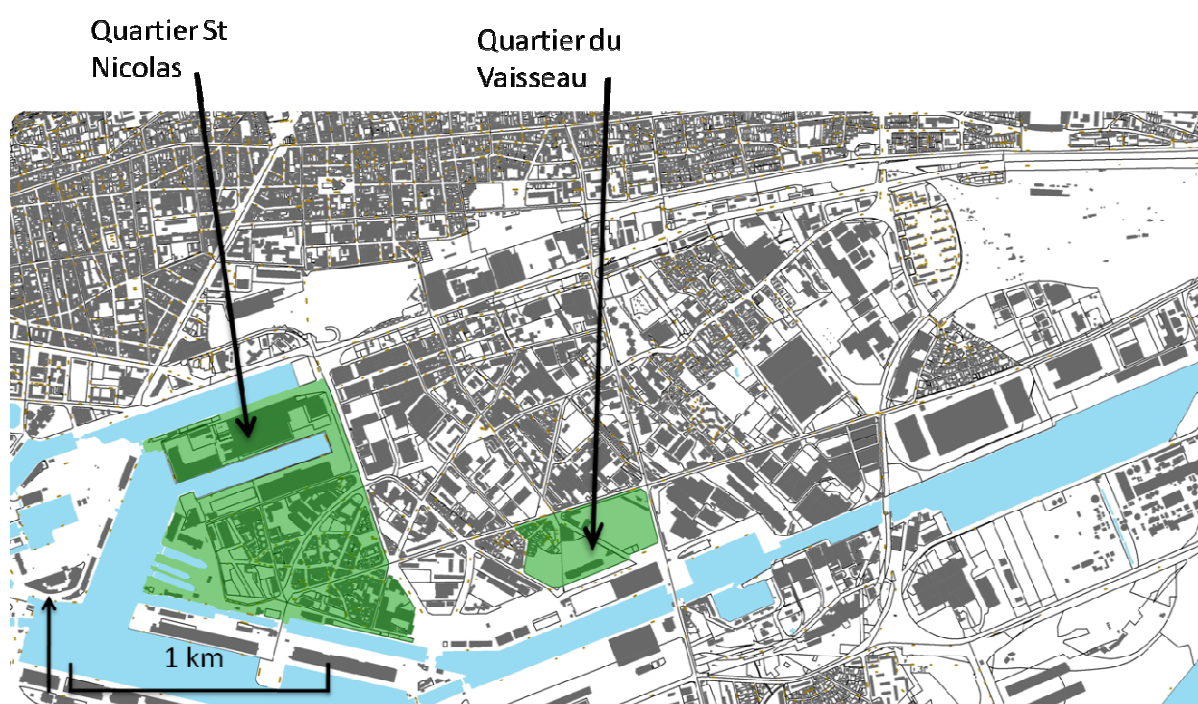
Ce grand secteur contient les gares SNCF et routière et va bientôt être desservi par le tramway. La majorité des opérations de tertiaire bureaux dans cette zone relèvent d'initiatives privées.

### **Les quartiers sud**

Les quartiers sud sont d'anciens quartiers portuaires situés à l'interface de la ville centre et du port. Des centralités s'y dessinent :

- le quartier Saint Nicolas qui se développe grâce à une volonté publique de recomposer ce territoire en y accueillant en partie des logements et de l'activité tertiaire
- le quartier autour du Vaisseau situé au croisement du boulevard Amiral Mouchez et rue Marcel Toulouzan.

**Carte 5 : Localisation bureaux dans les quartiers sud**



*Source : Fonds de carte Station SIGU, Ville du Havre*

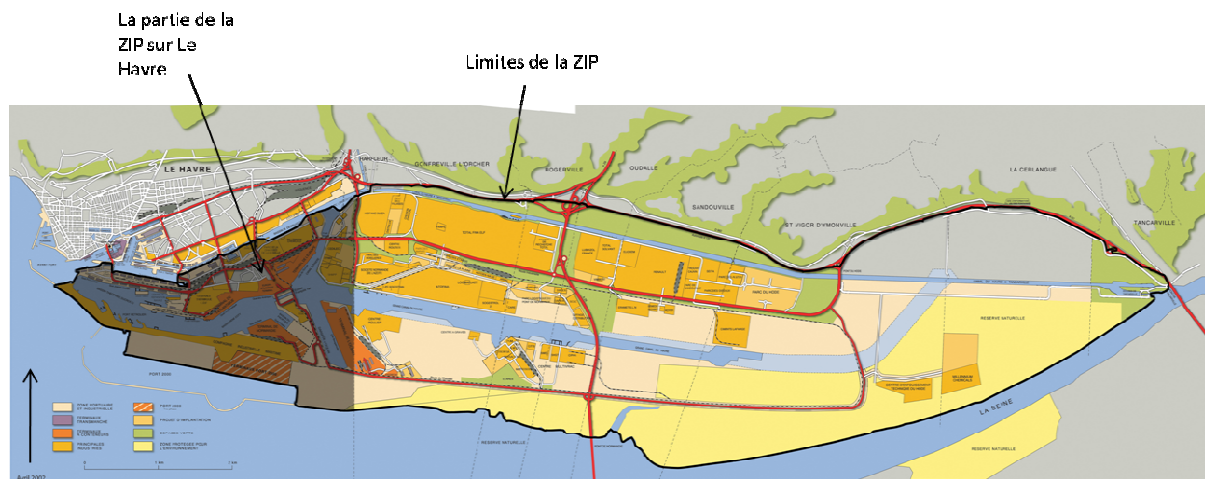
Si l'activité de bureaux liée au maritime et au portuaire prédomine toujours, d'autres activités comme l'industrie ou encore le BTP trouvent leur place à cet endroit. Le tissu urbain dans les quartiers sud étant moins dense que celui du centre ville, les entreprises peuvent avoir plus de terrain et donc avoir des parkings. Il est plus courant de voir des entreprises propriétaires de leur bâtiment et de leur terrain dans ces quartiers. D'autre part, les quartiers sud d'être situés à proximité à la fois de la gare et des terminaux portuaires. On y trouve des bureaux anciens et neufs, et plus de disponibilité qu'en centre ville. Les bureaux occupent d'anciens bâtiments à valeur patrimoniale importante réhabilités ou encore des bâtiments construits récemment. Les quartiers sud offrent donc un bon compromis pour les entreprises souhaitant une certaine proximité avec le centre ville et de la place pour s'implanter à coûts concurrentiels.

Ce secteur a bénéficié des initiatives publiques comme en témoignent l'implantation du Vaisseau, une pépinière d'entreprise, et les Docks Dombasle, un hôtel d'entreprise (qui sera ouvert courant 2008).

## La Zone Industriale-Portuaire

La ZIP est un vaste territoire se localisant sur plusieurs communes. L'étude se restreint à la partie de la ZIP située sur Le Havre.

**Carte 6 : Localisation de ZIP**



La ZIP est composée en partie de parcs dédiés à la logistique et de bureaux associés à des entrepôts. Il y a quelques immeubles dédiés à une seule entreprise comme celui construit par Total. Il laisse la possibilité aux entreprises de s'implanter sur de larges espaces. La plupart des terrains sont soumis à un régime d'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT). Dans ce cas, ils appartiennent au Port du Havre : cela signifie que l'entreprise ne peut posséder que ses murs. La ZIP est également soumise à une réglementation SEVESO due aux classements d'établissements à risque. Cette réglementation impose un nombre d'employés au m<sup>2</sup>. Sur la ZIP, les entreprises profitent des coûts d'implantation plus faibles que dans les deux premiers secteurs. Des bureaux se localisent sur cette zone essentiellement pour leur lien avec les activités portuaire et industrielle. Les entreprises occupant des bureaux s'implantent sur la ZIP pour la proximité et l'accessibilité au port. Ces entreprises ne cherchent pas une localisation bénéficiant d'un effet vitrine. Aussi, il est à noter que cette zone est facile d'accès par l'autoroute, par l'échangeur de la Breque.

### ➤ Conclusions sur les bureaux existants

Il est difficile de définir des logiques de localisations des activités qui occupent des bureaux car elles peuvent être très différentes.

Certaines souhaitent s'implanter au plus près du centre ville pour des raisons pratiques. Par exemple l'activité juridique se situe sur le boulevard de Strasbourg à proximité du palais de justice.

D'autres, préfèrent être en entrée de ville et bénéficier d'un effet vitrine non négligeable à l'aide de grands immeubles modernes proposant des bureaux locatifs haut de gamme.

La ZIP offre des implantations réglementées à proximité du port sur des espaces importants. Les entreprises faisant le choix de s'y implanter n'ont pas besoin d'effet vitrine. Elles peuvent ainsi profiter des loyers plus bas.

Les quartiers sud semblent être actuellement une bonne alternative entre le centre ville et la ZIP au niveau des prix pratiqués et des locaux proposés. L'offre est plus diversifiée en termes de statuts d'occupation (locataire ou propriétaire), de surface et d'état du bien sur ce secteur.

Le marché de bureaux actuel, plutôt modeste au niveau de l'offre, propose des bureaux aux prix par m<sup>2</sup> assez élevés. Ces prix peuvent être un frein pour les entreprises venant de l'extérieur ou pour les entreprises déjà présentes qui souhaiteraient déménager ou se développer. Certaines entreprises sont amenées à se localiser plus loin, ailleurs que sur Le Havre.

Au Havre, les bureaux se localisent en majorité sur la ville basse. Le marché de bureaux s'est en fait développé autour de l'axe principal d'entrée de ville. Très peu de bureaux s'implantent en ville haute, faute de possibilité. Sachant que la seconde entrée de ville reliant le nord du Havre avec Fécamp va prochainement être requalifiée et que sur le plateau nord ouest vont être aménagées des zones d'activités, la ville haute pourrait devenir une nouvelle zone de localisation pour les bureaux. Les entreprises occupant du bureau auraient de nouvelles possibilités d'installation sur Le Havre. Dans les quartiers sud, les projets de recomposition urbaine se veulent être le renforcement du centre ville élargi. Les prix des locaux de bureaux pourraient tendre à égaliser ceux en centre ville.

Outre les nouveaux programmes des quartiers sud et du centre, il s'avèreraient nécessaire de maintenir sur Le Havre une offre de bureaux diversifiée en réhabilitant et en reconvertissant d'anciens bâtiments.

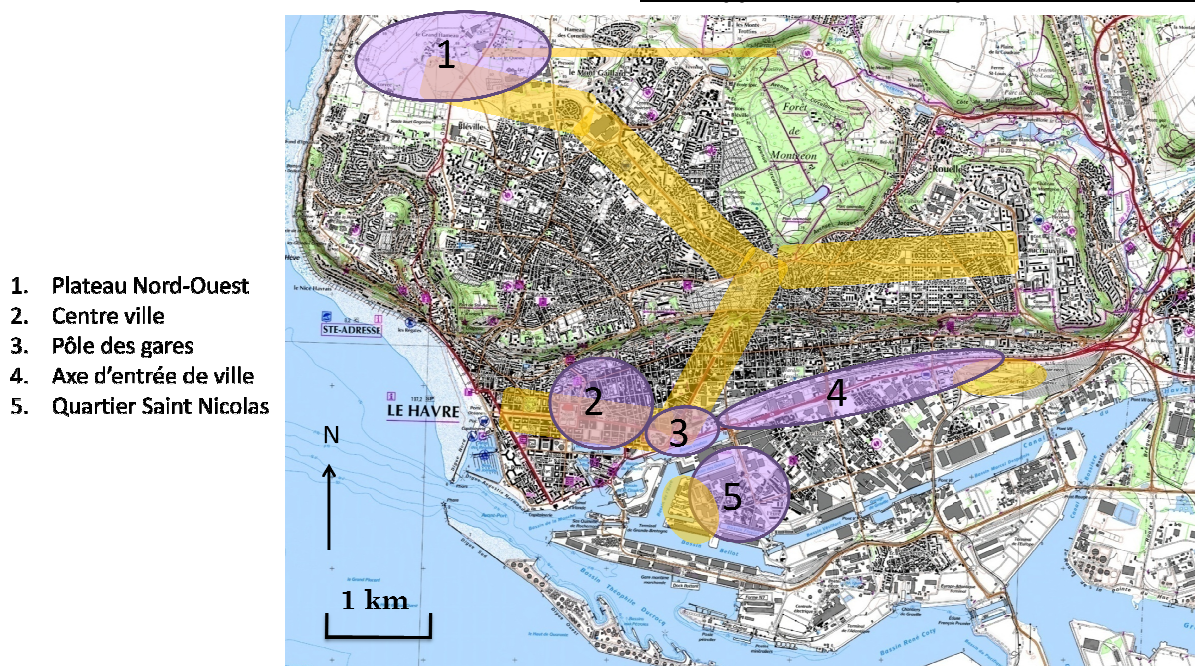
Le pôle des gares peut être considéré comme un pôle tertiaire en devenir. En effet, les programmes de bureaux se développent principalement autour de la gare, de l'université et de la CCIH. Ce pôle tertiaire est actuellement composé d'environ 56 000 m<sup>2</sup> de bureaux : le CHCI, le Colbert, SPB, CMA-CGM, la CCIH. Il s'est créé ces quatre dernières années avec la construction graduée de ces bâtiments. Le Colbert, premier immeuble construit en blanc sur Le Havre, a créé un effet d'entraînement et a véritablement inscrit ce pôle tertiaire. Ce pôle dispose d'une très bonne desserte et accessibilité du fait de sa position en entrée de ville et à l'entrée de l'axe tertiaire historique. Il est situé à proximité des activités de recherche et universitaires.

### III. Une dynamique urbaine : grands projets urbains et programmes immobiliers

#### 1) Les grands projets urbains havrais

A partir de la dynamique urbaine, ces projets urbains pourraient avoir un effet levier sur l'offre de bureaux. L'étude portera sur l'évolution spatiale du parc de bureaux : Y-a-t-il un déplacement des activités de bureaux ? Des axes ou des pôles tertiaires se dessinent-ils ?

**Carte 7 : Localisation des grands projets urbains de la ville et des secteurs phares du développement économique au Havre, à venir**



Source : Fond de carte Station SIGU, Ville du Havre

Les secteurs, apparaissant en jaune, indiquent les grands projets urbains :

- le projet de recomposition urbaine du quartier Saint Nicolas dans les Quartiers Sud.
- le site de Soquence avec son projet de grand stade prévu pour 2010
- la ligne de tramway prévue pour 2012 qui reliera la Porte Océane à la gare et desservira la ville haute à l'Ouest avec le plateau Nord-Ouest et à l'Est avec Caucriauville.

En violet, les zones représentent les secteurs-phares du développement économique :

- le Plateau Nord-Ouest,
- le centre-ville,
- le Pôle des gares,
- l'axe d'entrée de ville,
- et les Quartiers Sud avec une volonté de refaire de la ville sur la ville en y insérant de la mixité habitat/activités.



## 2) La typologie des projets

Un tableau croisant la localisation des futurs programmes immobiliers de bureaux et les différentes catégories d'immeubles a été dressé.

**Tableau 11 : Typologie des projets de bureaux tertiaires au Havre**

		Centre ville		Quartiers Sud/Axe d'entrée de ville	Ville Haute
		Centre ville	Pôle des gares (renforcement)		
Bureaux purs	Immeuble de bureaux dédiés à une seule entreprise		CMA CGM (ancienne station Total)	Auxitec	
	Immeuble de bureaux regroupant plusieurs entreprises	Le Neptune/ Le Groupama Transport	Projet en blanc de la Matmut (îlot Turgot)		
	Bureaux administratifs	Hôtel de police			
Bâtiments mixtes	Hôtel et pépinières d'entreprises			Le P.E.R.I./Docks Dombasles	Hôtel d'entreprises ZFU
	Bureaux sur des parcs d'activités			Site Soquence (Grand Stade+programme de bureaux)/Novatrans	Le Pressoir/ Le Havre Plateau
	Immeuble mixte	Le Vendôme / Le Central		Le Courbet Plaza/ Quai de la Gironde/ Site de Mulhouse	
	Bureaux associés à des entrepôts			Site des entrepôts SAGE	

Dans 3 ou 4 ans, les secteurs localisant les activités de bureaux, le centre-ville, les Quartiers Sud/axe d'entrée de ville et la ville haute devraient se conforter par de nouveaux programmes.

En centre-ville, l'offre de bureaux se complètera avec le Neptune, le Vendôme, le Central et le siège de Groupama Transport. En cumulant ces 4 programmes, il y aura 10 567 m<sup>2</sup> de bureaux mis sur le marché en location dont 2 bâtiments entièrement neufs et 2 réhabilités.

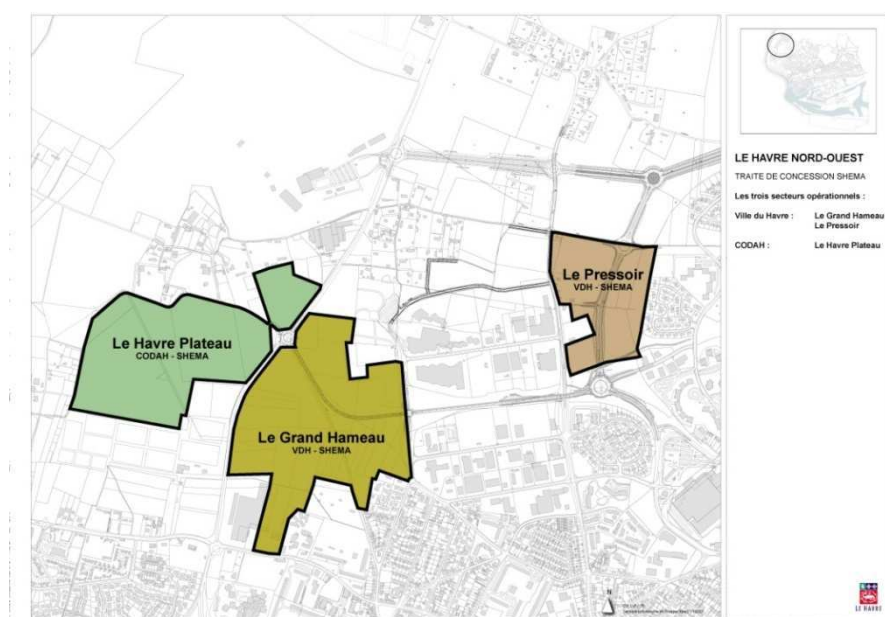
Plusieurs projets renforceront le secteur des Quartiers Sud notamment le projet d'Auxitec qui construit son nouveau siège avec 3 300 m<sup>2</sup> de bureaux, l'hôtel d'entreprises le Pôle d'Etudes de Recherches pour l'Industrie (le P.E.R.I.) dont la SHEMA assure la programmation de l'immeuble et sa réalisation, voire le site de Soquence qui pourrait accueillir des petits lots de bureaux en accompagnement du projet de grand stade.

De plus, trois nouveaux secteurs concentrant des programmes de bureaux se dessinent au Havre.

En ville haute, les zones d'activités du Plateau Nord-Ouest offriront du bureau attaché, avec l'ensemble des projets du Plateau Nord-Ouest, à pérenniser la qualité de l'entrée de ville au Nord: le site du Pressoir, et le Havre Plateau. Le parc d'activités du Pressoir (aménageur SHEMA) liée au pôle santé et au futur Hôpital Privé de l'Estuaire offrira du bureau lié au secteur médical. Sur le parc d'activités Le Havre Plateau (26 hectares, MO : CODAH, aménageur : SHEMA) sera développé un programme d'activités artisanales et tertiaires.



### **Carte 8 : Localisation des trois secteurs opérationnels du Plateau Nord-Ouest**



Source : Ville du Havre

Le Pôle des gares pourrait être considéré comme le pôle tertiaire majeur de la ville par sa position stratégique en entrée de centre-ville et par son importance soulignée par des nouveaux projets. En effet la CMA-CGM y construit son siège de 15 000 m<sup>2</sup> et un nouveau projet d'immeuble en blanc de la Matmut devrait voir le jour à proximité de la gare. Ces deux projets totaliseront 25 000 m<sup>2</sup> de bureaux, ils renforceront ainsi ce pôle des gares contenant 56 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Le pôle tertiaire va donc augmenter de 44%.

### **Carte 9 : Localisation du pôle des gares**



Fond de carte : Station SIGU-Ville du Havre

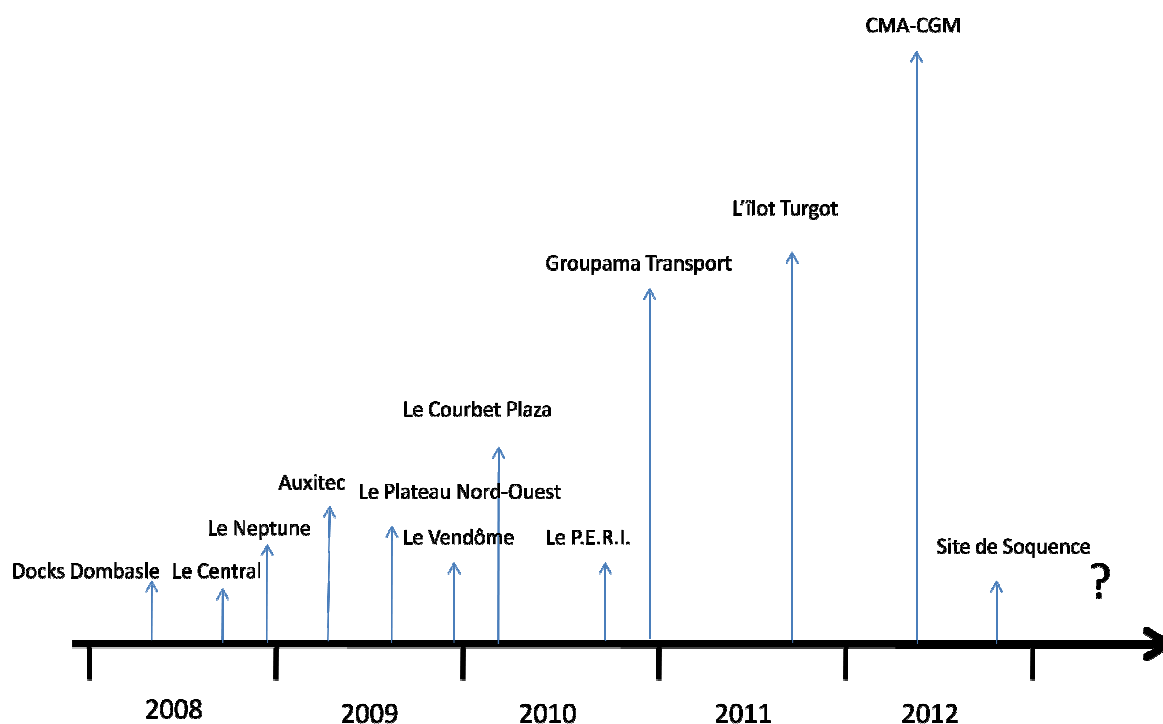
L'axe d'entrée de ville est un pôle en devenir car les programmes de bureaux qui pourraient accompagner la requalification de l'axe sont encore à l'état de projet. Avec la requalification du Boulevard Winston Churchill et la recomposition urbaine du site de Soquence, cette entrée de ville pourrait devenir un nouvel axe de tertiaire offrant un effet vitrine pour les entreprises.

Ce tableau de la typologie des projets permet de mettre en évidence les secteurs concentrant le plus de programmes de bureaux dans les années à venir. En effet pour les Quartiers Sud, on compte 3 projets de bureaux dans des immeubles mixtes : le Courbet Plaza, le Quai de la Gironde et le Site de Mulhouse. Ces projets témoignent de la dynamique urbaine dans les quartiers sud et de cette volonté de mixité des activités et ce souhait d'attractivité en termes d'économie, de population et d'emplois.

Les fiches-type réalisées sur les programmes de bureaux à venir permettent d'avoir une vision globale de l'offre future dans ces différentes composantes.

On peut comptabiliser 41 565 m<sup>2</sup> de bureaux neufs dans les 4 prochaines années, soit une moyenne 10 391 m<sup>2</sup>/an de bureaux construits mis sur le marché. Ce résultat répond bien à la volonté des acteurs économiques de la ville qui est de tabler sur 10 000 m<sup>2</sup>/an de bureaux construits. Il est important que la livraison des projets s'échelonne bien dans le temps pour éviter toute période de suroffre que le marché n'aurait pas pu gérer.

**Figure 1 : Echelle des projets de 2008 jusqu'à 2012**

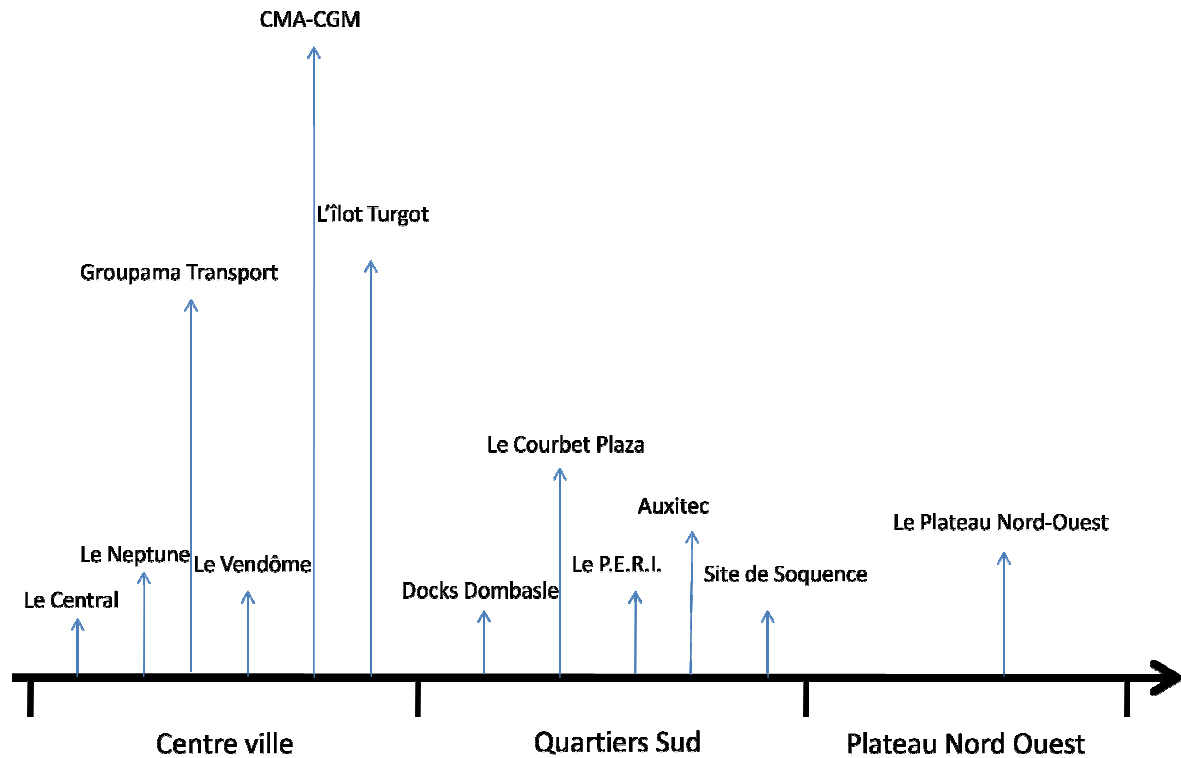


Tous les projets de bureaux vont s'échelonner dans le temps. En général les immeubles dédiés à plusieurs entreprises ne seront disponibles qu'à la location. La seule exception se situera sur le site du Pressoir en ville haute, en effet il offrira des programmes de bureaux à acheter. Cela pose problème en terme de diversité de statut d'occupation (les biens à la vente sont rares)

Certaines entreprises vont asseoir leur place au Havre avec la construction de leur siège : c'est le cas de CMA-CGM, Auxitec et Groupama Transport.

### 3) L'évolution spatiale du bureau sur Le Havre

**Figure 2 : Echelle du parc de bureaux en fonction de la localisation dans les 4 ans à venir au Havre**



L'évolution spatiale du bureau havrais marque une concentration tendant à se renforcer sur le pôle des gares et s'élargissant vers les Quartiers Sud.

Les Quartiers Sud et l'axe d'entrée de ville présentent aussi un potentiel majeur en tertiaire pour le centre-ville. En effet, le site de Soquence et le projet de Novatrans peuvent ouvrir des portes à l'activité tertiaire sur cet axe car ces projets seront accompagnés d'une requalification de l'entrée de ville, notamment avec le boulevard Winston Churchill.

Toutefois la zone d'activités du Plateau Nord-Ouest, les deux projets du Havre Plateau et du Pressoir devraient amorcer l'implantation du bureau sur l'entrée nord du Havre.

Juin 2008

# **Immobilier de bureaux : vers une stratégie territoriale**



Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine

*L'activité économique du Havre est basée sur l'industrie et le port. L'activité tertiaire se développe en complémentarité. Depuis la construction du premier immeuble en blanc, le Colbert, sur le territoire communal, Le Havre s'est découvert un potentiel d'attractivité en matière de bureaux. Un certain nombre de programmes est amené à se développer.*

*La ville du Havre affiche la volonté de connaître son parc de bureaux pour faire face à la concurrence territoriale en matière d'activité tertiaire. Après avoir établi un diagnostic du parc de bureaux havrais, il pourrait être intéressant de diversifier et de rendre plus lisible l'offre de bureaux afin que les entrepreneurs puissent comprendre la stratégie de développement de l'activité tertiaire. Il s'agit pour Le Havre d'établir une stratégie pour établir un réel positionnement et pour trouver sa place par rapport à d'autres agglomérations.*

*En étudiant ce qu'affichent d'autres territoires en matière de développement économique, Le Havre pourra en tirer parti.*

## I. Attrait tertiaire des villes

### 1) Tendances urbaines pour attirer du tertiaire

Les réflexions suivantes portent sur les principales tendances des programmes de bureaux. Chaque sujet apparaît comme un effet levier pour attirer des activités tertiaires. Des exemples de programmes de bureaux sont cités dans différentes villes, ils pourront inspirer les futurs programmes de bureaux sur Le Havre.

#### ➤ Concentrations de bureaux

Pour maintenir l'attractivité économique d'une ville, celle-ci se doit de disposer d'une offre de bureaux cohérente articulée entre quartiers d'affaires ou pôles tertiaires et parcs périphériques.

Les quartiers d'affaires, souvent considérés comme le poumon économique de la ville, aident les métropoles souhaitant être reconnues pour leur poids économique sur un plan international.

Les plus grandes villes se sont ainsi constituées de quartiers d'affaires dans leur centre ville ou en périphérie. A Paris, à 6 km du centre ville, le quartier de la Défense est l'un des plus anciens quartiers d'affaires en Europe. Ce quartier bénéficie sans cesse de nouveaux aménagements et s'est fait une renommée internationale. Actuellement, la Défense se compose de 3 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Il est prévu que de nouveaux programmes s'implantent sur ce quartier. Ceux-ci représenteront au total 850 000 m<sup>2</sup> de bureaux construits ou réhabilités.

**Photo 1 : Quartier de la Défense à Paris**



Un quartier d'affaires pourrait être défini comme un site accueillant des immeubles de bureaux comptant une surface de plus de 100 000 m<sup>2</sup>, des commerces et des services.

La différence entre un quartier d'affaires et un pôle tertiaire résiderait principalement dans la surface de bureaux présente (qui serait inférieure à celle dans un quartier d'affaire).

Les pôles tertiaires et les quartiers d'affaires résultent d'une volonté des élus. Ils peuvent être localisés en périphérie ou en centre ville. Selon leur localisation ils peuvent avoir des impacts différents sur le développement de la ville.

Certaines villes se composent de plusieurs pôles tertiaires localisés uniquement en périphérie. Dans ce cas il n'y a pas de concurrence centre ville – périphérie. A Rennes, 4 sites en périphérie sont dédiés à l'activité tertiaire. Cela procure au marché de bureaux rennais une lisibilité et une visibilité très claire pour les investisseurs. Il reste cependant quelques bureaux diffus dans le tissu urbain du centre ville.

L'étude de l'Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise a révélé le manque d'un centre tertiaire en hyper centre. Un quartier d'affaires va ainsi être développé à proximité de la gare.

**Photo 2 : Quartier d'affaires en formation à Rennes**



Source : <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=18368938>

### ➤ **Mixité : logements, commerces, bureaux, loisirs**

La loi solidarité et renouvellement urbains a pour thème la reconstruction de la ville sur la ville et prône le mélange des habitations, des commerces et des bureaux. La nouvelle tendance est d'associer les activités dans les quartiers d'affaires, en effet la formation d'un pôle tertiaire s'accompagne de logements, de commerces, d'équipements de loisirs. Cette mixité sociale et de fonctions est devenue un critère de réussite essentielle pour les quartiers d'affaires.

A Nantes, le nouveau quartier de ville Malakoff s'organise autour de la mixité d'usage et de la mixité sociale et représente à terme des logements, des espaces verts de qualité, des espaces publics et des transports qui forment un cadre de vie central et équilibré, au cœur de la ville.



**Photo 3 : Nouveau quartier Malakoff**



Source : [www.nantes-amenagement.fr/11/0/fiche\\_\\_\\_operation/](http://www.nantes-amenagement.fr/11/0/fiche___operation/)

A Angers, le pôle tertiaire ne s'en tient pas à une bulle tertiaire mais introduit une diversité d'usages comme des logements, des hôtels, des commerces, une crèche et une pépinière d'artistes sur 6 ha.

Ainsi le quartier d'affaires n'est plus voué seulement à se développer économiquement avec essentiellement des bureaux. Il entend, maintenant, se transformer en un lieu de vie, en véritable quartier de ville, y compris en soirée et le week-end.

A Canary Wharf, le quartier d'affaires de Londres, les activités culturelles, commerciales et de loisirs cohabitent déjà avec les sociétés et les services financiers. A Curitiba (au Mexique), à La Défense, mixité sociale et mixité d'usage sont également considérées comme indispensables. Elles permettent de rendre le quartier vivant le soir et le weekend et d'attirer et de retenir une population variée.

**Photo 4 : Quartiers d'affaires à Curitiba et Paris**



Source : [www.languagecoursesuk.co.uk](http://www.languagecoursesuk.co.uk); [curitiba.países-america.com](http://curitiba.países-america.com) ; [www.developpementdurablelejournal.com](http://www.developpementdurablelejournal.com)

La mixité garantie donc que la population reste au cœur de l'économie et que le quartier d'affaires ne soit pas séparé de la ville, mais qu'elle y soit, au contraire, intégré.

Ainsi, un quartier d'affaires créé ex nihilo, entité autonome devenant un no man's land en dehors des heures de bureau, apparaîtra moins attractif pour les investisseurs. L'établissement et la consolidation des liens avec la ville suscitera l'émergence d'un véritable esprit de quartier, améliorera les conditions de vie et de travail, stimulera le dynamisme des activités et renforcera la sécurité des biens et des personnes. Cependant cela reste paradoxal et complexe de trouver un équilibre entre mixité et lisibilité.



## ➤ Desserte et accessibilité

La facilité d'accès est une des conditions du succès d'un pôle tertiaire, il doit être facilement accessible pour les usagers. En effet, la diversité, l'efficacité et le confort des moyens d'accès sont des éléments déterminants dans le choix des investisseurs, des entreprises et des salariés qu'elles emploient.

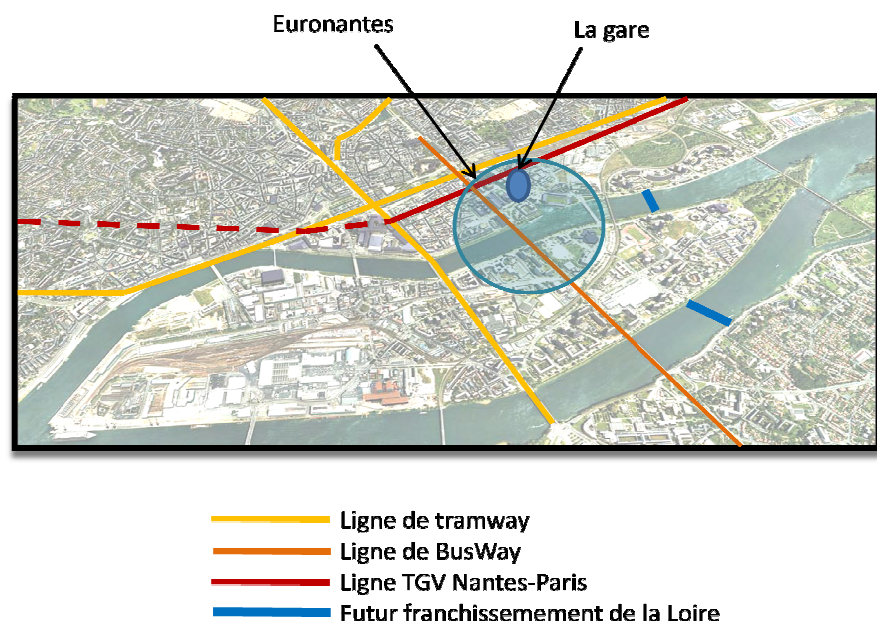
En outre, dans une perspective de développement durable et en vue de garantir la qualité de l'environnement des personnes qui travaillent et vivent dans le quartier d'affaires, il faut donner la priorité aux modes de transport non polluants et assurer l'inter-modalité entre eux. Les modes de circulation douce, qu'il s'agisse du transport collectif, des voies piétonnières ou cyclables, présentent des avantages certains, par rapport au transport routier, en matière de coût, de pollution sonore.

L'accessibilité donne aux pôles tertiaires un avantage comparatif certain. De fait, transports collectifs, circulation douce et inter-modalité contribuent à améliorer l'environnement naturel, social et économique.

Le quartier d'affaires de Lyon, la Part-Dieu est connecté avec le monde. En effet, la Part-Dieu dispose d'une véritable plate forme multimodale (métro, tramway, 11 lignes de bus, plus de 7 000 places de stationnement et de 150 bornettes de location Vélo'V réparties sur cinq stations). La gare TGV, au cœur du quartier, voit transiter 85 000 voyageurs par jour et permet des liaisons quotidiennes directes et rapides vers Paris, Marseille et Bruxelles. Cette plateforme multimodale permet une excellente attractivité du quartier d'affaires par les investisseurs et par les usagers.

La situation centrale d'Euronantes (à Nantes), quant à elle, constitue un de ses atouts majeurs. En choisissant le pôle d'affaires, les entreprises disposent de tous les modes de déplacement à moins de 15 minutes. La Gare SNCF constitue la première entrée de ville, qui est appelée à se développer dans l'avenir. Le site d'Euronantes est desservi par plusieurs lignes de TCSP.

**Carte 10 : Carte de desserte du pôle tertiaire d'Euronantes**



Source : [www.euronantes.com/data/Euronantes\\_2008.pdf](http://www.euronantes.com/data/Euronantes_2008.pdf)

## ➤ Image, vers une exigence architecturale

Concevoir des bureaux, c'est offrir un outil de travail performant, c'est également retranscrire l'image et l'identité de l'entreprise. Pour cela, une collaboration avec les plus grands noms de l'architecture contemporaine est de plus en plus courante. De fait, une architecture marquante et de renommée devient une exigence de la part des investisseurs.

Jean Nouvel, Christian de Portzamparc, Zaha Hadid, Jean-Pierre Viguier, Denis Valode, Jean Pistre, Rem Koolhaas, Jean Michel Wilmotte, Renzo Piano, Claude Vasconi, Michel Macary, Patrick Berger... Plusieurs noms circulent actuellement dans le monde prestigieux des grands architectes internationaux pour imaginer et construire de tours. Ainsi, dans la plupart des métropoles fleurissent des édifices qui rivalisent d'audace architecturale.

Le 30 St Mary Axe est un gratte-ciel situé dans le quartier d'affaires de la ville de Londres (Royaume-Uni). En référence à sa forme, les Londoniens ont pris l'habitude de l'appeler the Gherkin (littéralement, le «gros concombre»). Il a été ouvert le 28 avril 2004 et a été conçu par le cabinet d'architectes de Norman Foster pour la Swiss Reinsurance Company. Il est la plus haute construction immobilière de la ville.

Le Gherkin est devenu, en quelques mois pour les londoniens, la dernière merveille du paysage londonien.

**Photo 5 : Panorama du quartier d'affaires de Londres**



Portzamparc, Source : [http://fr.wikipedia.org/wiki/30\\_St\\_Mary\\_Axe](http://fr.wikipedia.org/wiki/30_St_Mary_Axe)

A Marseille, Massimiliano Fuksas réalisera une petite tour de 50 mètres de hauteur dans le programme Euromed Center, dédiée au tertiaire.

Le pôle tertiaire fait partie d'un complexe où se mêleront bureaux, hôtel, commerces et même cinémas. Massimiliano Fuksas signe un projet hybride. L'ensemble immobilier participera fortement à la ré-identification de la zone portuaire marseillaise en pleine mutation.

**Photo 6 : A droite la tour dédiée à l'activité tertiaire**



*Source : [www.euromediterannee.fr](http://www.euromediterannee.fr)*

Il existe des entreprises pour qui l'image va jusqu'au dessin du bâtiment, elles font alors appel à des architectes de renom pour mieux les représenter.

Les tours de bureaux constituent et peut-être constitueront encore plus demain les plus belles représentations de l'immobilier français. Elles peuvent devenir des repères visuels des villes.

Le bureau en tant qu'édifice est de fait devenu un enjeu en termes d'image à la fois pour les acteurs économiques et pour la ville.

L'architecture est devenue aujourd'hui un acteur important dans la production de bureaux « haut de gamme » à forte visibilité internationale.

### ➤ **Les immeubles de grande hauteur (IGH)**

Selon l'article R122-2 du Code de la construction et de l'habitation, « constitue un immeuble de grande hauteur, [...] tout corps de bâtiment dont le plancher bas du dernier niveau est situé, par rapport au niveau du sol le plus haut utilisable pour les engins des services publics de secours et de lutte contre l'incendie :

- à 50 mètres pour les immeubles à usage d'habitation [...] ;
- à plus de 28 mètres pour tous les autres immeubles. »

La construction d'immeubles de grande hauteur résulte de l'urbanisation grandissante et de la croissance démographique. Elle répond à la question foncière posée dans la plupart des grandes villes. L'enjeu de la densité est de plus en plus présent dans les aménagements. Ne pouvant plus s'étaler en surface, les nouvelles constructions ont tendance à se développer en hauteur. Ces immeubles de grande hauteur permettent une utilisation optimale de l'espace devenu rare en zone urbaine. Ils permettent d'attribuer l'espace gagné au public et plus particulièrement aux employés en l'aménageant de sorte que le cadre dans lequel les gens travaillent soit plus agréable. L'espace gagné peut alors être mis à profit pour l'aménagement d'espaces verts ou pour l'édification d'équipements collectifs (musée, centre de congrès etc.).

La densification permet de rendre possible la desserte de transports en commun, de réduire les consommations en ressources énergétiques, d'animer un quartier par des espaces publics.

L'IGH comme son nom l'indique se distingue par sa hauteur. Il sera donc le premier aperçu de la ville. Les plus grands quartiers d'affaires de ville de renommée mondiale sont composés en majorité d'IGH.

**Photo 7 : Immeuble de grande hauteur (50m, 15 étages) à Lille**



Source: <http://www.skyscrapercity.com/>

**Photo 8 : Tour Ariane (134m, 34 étages) à Paris**



Source : <http://planetefacility.cabestan.com/>

Cependant, l'image des tours est mauvaise en France, elle renvoie directement aux logements sociaux des années 60. Pourtant les tours de bureaux apportent une solution écologique et économique dans des agglomérations où le foncier est rare.

### ➤ **Vers des bâtiments durables**

La démarche Haut Qualité Environnementale (HQE) appliquée aux bureaux se destine à devenir un élément incontournable dans la qualité de construction d'un bâtiment.

#### ▪ Définition ( Source : ADEME)

La haute qualité environnementale des bâtiments est un concept apparu au début des années 90 et qui s'est depuis largement développé. Elle est aujourd'hui au centre d'un mouvement important qui concerne l'ensemble du monde du bâtiment.

Il ne s'agit pas d'une réglementation ni d'un label, mais d'une démarche volontaire de management de la qualité environnementale des opérations de construction ou de réhabilitation de bâtiment.

La démarche HQE vise non seulement à réaliser des bâtiments sains et confortables ayant un impact favorable sur l'environnement mais elle est accompagnée d'une démarche de développement durable et d'économie d'énergie.

#### ▪ La certification Haute Qualité Environnementale

La certification se décompose en trois phases : programme, conception et réalisation.

Tous les acteurs de la construction sont concernés et doivent agir de manière concertée. L'ADEME propose des outils pour accompagner les partenaires d'une opération pour mettre en œuvre une démarche HQE.



L'enjeu est de créer des parcs d'immeubles de bureau à haute valeur ajoutée, pour accueillir dans les meilleures conditions les entreprises et les salariés.

Par ailleurs, l'obligation de limiter le surcoût de ces tours impose à leurs concepteurs d'innover pour réduire la consommation d'énergie et donc les charges, ce qui en fait des produits Haute Qualité Environnementale.

- Budget

Pour un projet conduit avec la démarche HQE dès le programme, on observe en moyenne des surcoûts à l'investissement de l'ordre de 3 à 5 %.

L'investissement spécifique constaté est remboursé par les économies de fonctionnement, qui atteignent souvent 30% annuel pour l'énergie, par exemple.

La tour Générali-Vinci, futur programme de bureaux à la Défense, attribuée aux architectes Valode et Pistre qui sera livrée en 2011, représente un investissement de 500 millions de d'euros. Elle marquera l'entrée du quartier d'affaires avec sa flèche pointant à 300m de hauteur, qui intégrera des éoliennes à axe vertical. Panneaux solaires, cellules photovoltaïques, baies à haute performance environnementale devraient permettre une économie d'énergie de 60% par rapport à une tour conventionnelle.

#### **Photo 9 : Tour Générali Vinci à Paris**



- Plan carré de 45 mètres de côté
- Les faux plafonds sont remplacés par des systèmes combinant poutre froide, éclairage et correcteur acoustique pour un environnement de travail esthétique et facile à s'approprier.
- Generali rejettera 3 500 tonnes de CO2 par an, c'est-à-dire 70% de moins qu'une tour classique.
- Eoliennes à axe vertical dans la flèche central de la tour.
- Récupération et recyclage des eaux de pluie
- Mise en place de panneaux photovoltaïques pour hybride : les économies d'énergie réalisées sont 60% plus efficaces que dans une tour conventionnelle.
- Des jardins seront suspendus à une hauteur exceptionnelle, offrant une aire de nature à tous les étages.
- Une capacité d'accueil de 6 000 personnes.
- Une trame porteuse diagonale assurant le contreventement en façade

*Source : [www.defense-92.fr](http://www.defense-92.fr)*

### **➤ Les grands équipements publics**

- Les stades commencent à intéresser les entreprises privées. Les professionnels de l'immobilier sont sollicités pour apporter des recettes complémentaires à la traditionnelle billetterie. L'arène sportive devient un élément souvent déterminant de la rénovation urbaine.

**Photo 10 : OL-Land**



Source : [www.ferro-lyon.net](http://www.ferro-lyon.net)

Pour le nouveau stade de Lyon, qui devrait être inauguré en 2010 à Décines, une analyse des retombées économiques et sociale a été réalisée par DTZ Consulting & Research à la demande de la communauté urbaine du Grand Lyon. Le PIB supplémentaire que pourrait générer le stade, ainsi que ses retombées économiques en termes d'emplois, pendant et après sa construction, en tenant compte des infrastructures, bureaux, hôtels, centres commerciaux susceptibles d'être aménagés autour, a été évalué.

Le stade comptera 60 000 places. Le complexe commercial s'étendra sur une surface de 30 000m<sup>2</sup> à laquelle s'ajouteront 2 hôtels, des bureaux, et le siège social du club de football Olympique Lyonnais.

- Les équipements culturels sont aussi des lieux qui peuvent générer de l'immobilier de bureaux. La surface disponible, l'accessibilité, la desserte sont d'autant d'éléments qui attirent les investisseurs et les entreprises.

Le Zénith Nantes Métropole a été inauguré en décembre 2006. C'est le plus grand de province, une ellipse de 10 000m<sup>2</sup>, conçue par le cabinet d'architecture Chaix et Morel. Le Zénith accueille 300 000 spectateurs par an. Trois parcs de stationnement ont été construits sur le site, offrant une capacité de 2 100 véhicules.

Le parc Mor,Armor, plus vaste zone tertiaire de périphérie de l'agglomération nantaise a été développé autour du Zénith par Loire Océan Développement, à Saint-Herblain. Ce pôle tertiaire, intégré dans une coulée verte de 20 ha, est au contact des grands axes routiers et très bien desservi depuis la gare et l'aéroport. D'ici 10 ans, 100 000m<sup>2</sup> de bureaux et de services s'y installeront.

**Photo 11 : Le Zénith Nantes Métropole**



*Source : [www.zonesdactivites.nantesmetropole.fr](http://www.zonesdactivites.nantesmetropole.fr)*

Un équipement sportif ou culturel tend à devenir un élément d'un ensemble plus vaste. Les projets s'inscrivent de plus en plus souvent dans un cadre général de rénovation urbaine. Par ailleurs, en ouvrant l'enceinte vers l'extérieur, cela permet de développer des activités annexes autour. A ces deux titres, les grands équipements publics peuvent être l'amorce d'une revitalisation de quartiers avec la création de commerces, d'hôtels et de bureaux.

## ➤ Conclusion

Toutes les tendances urbaines décrites apparaissent comme des notions importantes à prendre en compte pour l'implantation de l'activité de bureau sur un territoire.

Cependant, il en ressort un paradoxe entre mixité des fonctions et lisibilité. Les lieux où se polarisent l'activité de bureaux se veulent des lieux de vie attractifs pour la population. A contrario, il est nécessaire de rendre lisible la concentration de bureaux auprès des investisseurs.

Ainsi, il serait intéressant de tendre vers un équilibre urbain.

Pour cette étude, le choix a donc été fait de ne pas penser l'activité de bureau indépendamment du système que représente la ville. Il devient essentiel de prendre en compte le passé, le présent et tous les projets à venir du Havre avant de lancer des programmes de bureaux neufs.

C'est dans cette optique qu'un bâtiment de bureau doit être construit de manière réfléchie afin de s'inscrire dans un ensemble urbain cohérent.

## 2) Positionnement tertiaire des villes

Les villes ont été choisies suivant divers critères (population, demande placée en bureaux, localisation...) pouvant se rapporter aux caractéristiques du Havre Et selon les stratégies de développement économique qu'elles ont pu mettre en place.

Reims a le même poids démographique que Le Havre et est aussi une sous préfecture. Elle programme l'arrivée d'un tramway et fait construire un pôle tertiaire autour de la gare. Le Havre et Reims se situent toutes deux dans le grand bassin parisien. Cependant ce qui les différencie est que Reims est desservie par le TGV qui la relie donc plus rapidement à la capitale (45min en TGV pour Reims et 2h10 en TER pour Le Havre).

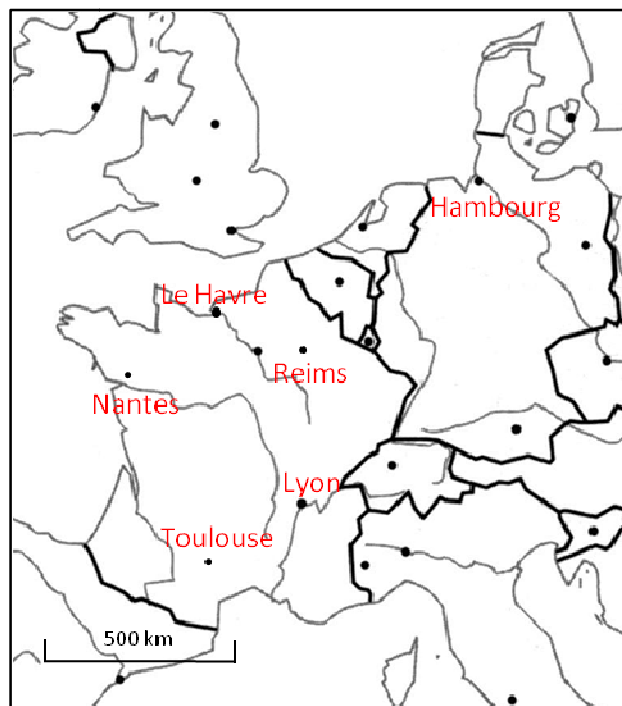
Lyon, Nantes et Toulouse sont des grandes métropoles où l'activité de bureau a une place très importante. Elles permettent de rendre compte de la manière par laquelle de grandes villes réussissent à positionner leur marché de bureaux à une échelle nationale voire internationale. Toutes ces villes voient leur part d'activité de service avoisinant les 60% comme Le Havre.

Hambourg est une métropole allemande. Malgré leur différence de taille (poids démographique, infrastructures...), elle se rapproche du Havre par sa position en tant que port mais aussi par les grands projets de ville. En effet, ces deux villes ont décidé de réhabiliter leurs anciens quartiers portuaires en créant un nouveau quartier mixant les activités (logements, bureaux, commerces...).

Les villes choisies se sont dotées de réelles stratégies propres à leur territoire. Certains points sur lesquels elles se sont appuyées pourraient aider à la mise en place d'une stratégie de développement de l'activité tertiaire sur la ville du Havre.

Chaque exemple de stratégie ne représente qu'une partie de la stratégie globale de la ville choisie. Ce point de stratégie peut avoir été développé dans d'autres villes non citées.

**Carte 11 : Localisation des villes choisies**

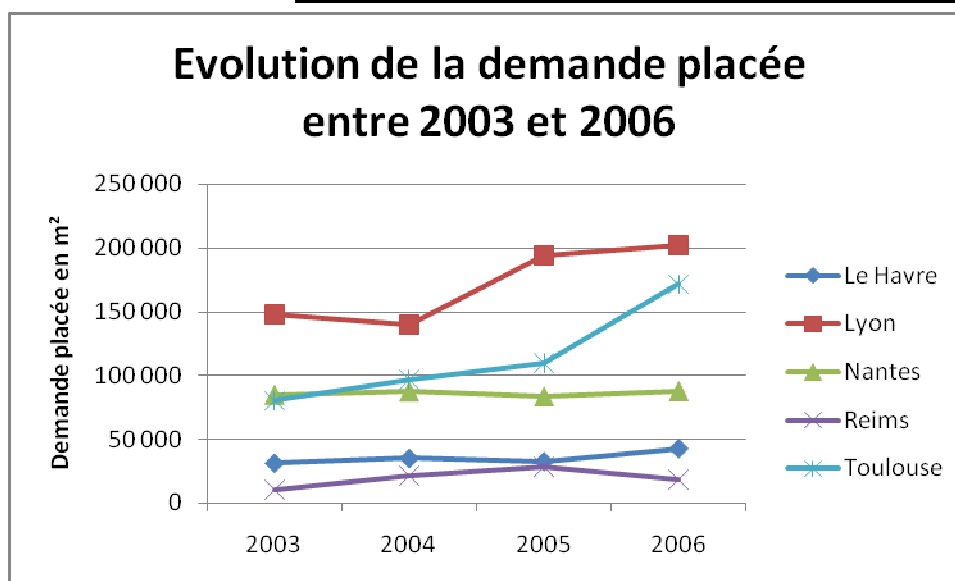


Source : [hist-geo.ac-rouen.fr/site/carto/fonds/europe.jpg](http://hist-geo.ac-rouen.fr/site/carto/fonds/europe.jpg)

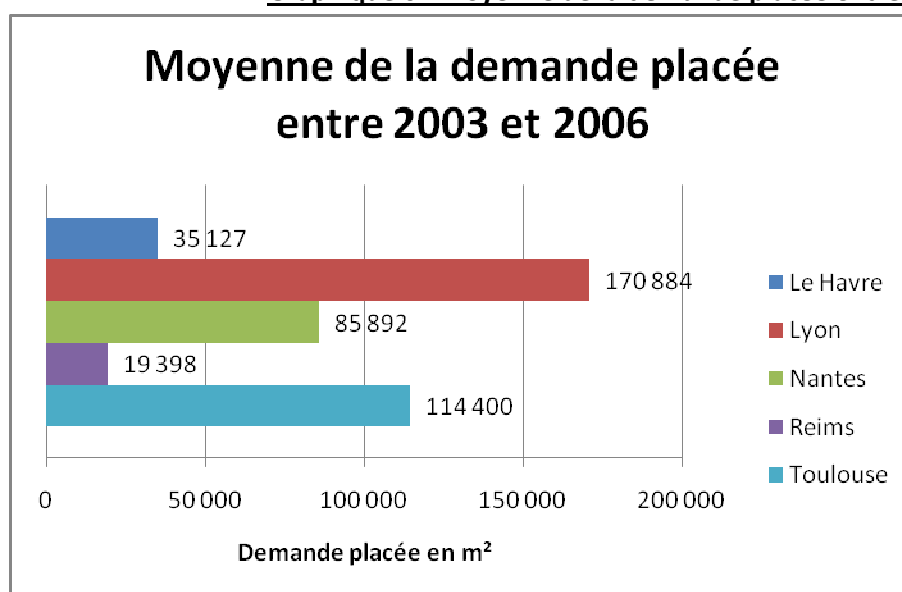


**Tableau 12 : Caractéristiques et Attrait tertiaire de 6 villes**

**Graphique 5 : Evolution de la demande placée entre 2003 et 2006**



**Graphique 6 : Moyenne de la demande placée entre 2003 et 2006**



Source : RNOIE

Ces villes ont globalement une bonne dynamique de marché de bureaux. Certaines se démarquent plus que d'autres par leur croissance de demande placée comme Toulouse ou Lyon.

### 3) Les stratégies en immobilier tertiaire

Pour chacune des villes, des évolutions économiques positives sont certaines cependant, les points de stratégies développés ne sont pas forcément les seuls facteurs ayant influencé ces résultats.

#### ➤ **Stratégie d'accompagnement à la création à Lyon**

##### Le marché de bureaux à Lyon

Le marché de bureaux lyonnais est en constante évolution depuis le début des années 2000. Il est passé de 128 877 m<sup>2</sup> en 2002 à 202 000 m<sup>2</sup> en 2006 de demande placée. Cette croissance s'explique en grande partie par la volonté de Lyon de se placer dans le top 15 des métropoles européennes.

C'est un marché d'investisseurs dans une logique de financiarisation et d'internationalisation de l'immobilier de bureau. En effet, celui-ci est particulièrement actif avec au total 385 millions d'euros investis en 2006 dont 1/3 d'investissements nationaux.

##### Une des stratégies de Lyon : renforcer et optimiser l'offre d'appui aux entrepreneurs

Le Grand Lyon et ses partenaires de "Grand Lyon l'Esprit d'Entreprise" développent depuis plusieurs années une politique globale en faveur de la création, reprise et transmission d'entreprise. L'objectif est de délivrer à l'entrepreneur une offre de service complète et adaptée à ses besoins.

Pour concrétiser cette ambition, les partenaires locaux se sont appuyés sur deux orientations stratégiques :

1. Offrir une chaîne complète et performante d'accompagnement des porteurs de projet innovant
2. Optimiser la qualité de l'offre de service auprès des porteurs de projet

Il en résulte [Lyon\_Ville de l'Entrepreneuriat] qui a été lancé officiellement lors du Salon des Entrepreneurs Lyon Rhône-Alpes en juin 2004.

L'ensemble des acteurs lyonnais de la création d'entreprises ont signé la charte d'engagement [Lyon\_Ville de l'Entrepreneuriat] officialisant leur fonctionnement en réseau et leur volonté de simplifier les démarches liées à l'accompagnement des créateurs.

Cet organisme se fait connaître par des actions de promotion et de sensibilisation.



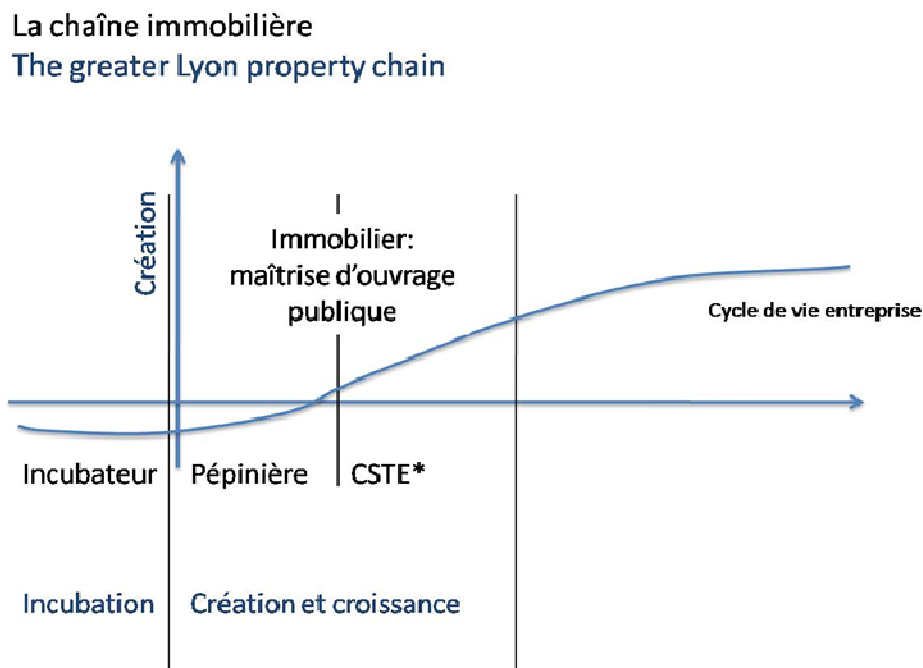
Cet outil a pour ambition de:

- Contribuer au développement économique et à la création d'emplois en augmentant le nombre d'entreprises créées ou reprises,
- Améliorer la pérennité des entreprises créées et de faire en sorte que plus d'entrepreneurs bénéficient d'un accompagnement,
- Faire de l'agglomération le territoire de référence en matière d'entrepreneuriat au niveau européen.

[L\_VE] met à disposition :

- Un dispositif d'accompagnement complet. L'agglomération dispose d'une chaîne de partenaires qui accompagne les porteurs de projet à tous les stades. En effet, la chaîne se décompose en cinq étapes où chaque partenaire a un rôle bien défini :
  1. Avoir envie d'entreprendre
  2. Se former
  3. Faire mûrir son projet
  4. Etre accompagné et conseillé
  5. Etre financé et suivi
- Une offre immobilière complète. En 2004, le Grand Lyon a mis à disposition plus de 15 000 m<sup>2</sup> d'immobilier dédiés pour l'accueil de jeunes entreprises technologiques innovantes. Le Grand Lyon intervient de manière à combler les manques de l'offre privée en matière d'immobilier d'entreprises. Il garantit la mise à disposition d'une « chaîne immobilière » complète (de la jeune start-up en phase d'incubation, à la multinationale en quête d'un site sur un technopôle, ou bien encore la PME à la recherche de locaux pour son expansion). La métropole lyonnaise dispose de 26 lieux d'accueil qui maillent étroitement le territoire et offre un service de proximité aux porteurs de projet.

**Figure 3 : La chaîne immobilière**



\*CSTE: Centre Scientifique et Technologique d'Entreprise

Source : Immobilier de bureau et métropolisation, étude de la FNAU, octobre 2007

- Un accès aux financements. A Lyon, les porteurs de projet peuvent bénéficier de la présence d'une offre dense et diversifiée en matière de solutions de financement (fonds de capital-risque, FCPI, fonds régionaux d'amorçage, ...).

#### Conclusion :

De fait, Lyon est une métropole où les créateurs peuvent s'appuyer sur des interlocuteurs qualifiés et de haut niveau, sur tout le territoire, pour les accompagner quelque soit l'état d'avancement de leur projet (maturation, définition, création,...) et quel que soit leur besoin (information, sensibilisation, formation, recherche de partenaires, financement).

La chaîne immobilière mise en place par le Grand Lyon intervenant en complément des acteurs privés permet aujourd'hui de couvrir l'ensemble des nouveaux besoins d'implantation exprimés par les entreprises.

## ➤ **Stratégie de promotion à Nantes**

### Le marché de bureaux nantais

Depuis 2003, la demande placée de Nantes se situe au dessus de 80 000 m<sup>2</sup> de bureaux.

En 2006, l'agglomération nantaise bénéficie d'une bonne dynamique économique. Nantes a un stock important de bureaux de seconde main. Pour être plus attractive elle a donc besoin de lancer de nouveaux programmes de bureaux neufs.

Nantes a fait du secteur tertiaire un point fort de son développement économique. Elle est une métropole tertiaire très importante avec 6 salariés privés sur 10 travaillant dans les services.

### Nantes : Un territoire attractif

Comme dans d'autres villes, un des objectifs de Nantes est de vendre son territoire. Pour cela, une forte stratégie promotionnelle a été développée à Nantes. Nantes a pour volonté de conserver son attractivité et de rester la plus grande ville de l'Ouest.

Elue 1<sup>ère</sup> au rang des villes françaises pour l'attractivité en 2008, Nantes se crée une image forte sur le plan national. Baptisé le phare Ouest par le magazine Le Point, Nantes est devenu une véritable « cité tertiaire ».

Les mutations dans la renommée de Nantes sont le résultat de grands projets de ville avec notamment la volonté de créer un quartier d'affaires à proximité directe de la gare TGV. Ce pôle d'affaires offrira, d'ici 2018, 200 000 m<sup>2</sup> de bureaux neufs. Euronantes va donner à l'agglomération nantaise une impulsion internationale.

En outre elle se met en avant avec la publication d'une dizaine de brochures par Nantes Métropole Développement. Ces documents sont consultables par tous sur le site internet de l'agence de développement. Avec leur slogan : Placez vos projets d'entreprises sous une bonne étoile, cette agence assure la promotion de la ville à l'échelle nationale et internationale.

**Pour la prospection d'entreprises**, Nantes affiche clairement les activités qu'elle souhaite voir s'implanter sur son territoire :

- aéronautique et matériaux composites
- informatique & nouvelles technologies
- entreprises d'Ile-de-France
- centres de relation client
- activités nautiques

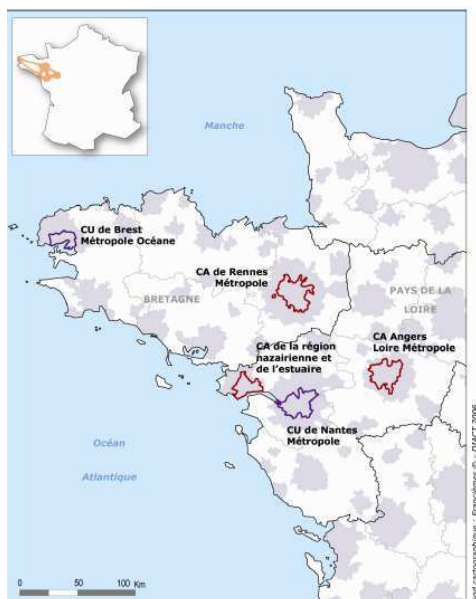
**Pour la promotion territoriale**, Nantes vend son territoire en s'associant souvent à Saint-Nazaire ou encore aux villes de l'espace métropolitain Loire Bretagne.

Nantes, Saint Nazaire, Rennes, Angers, Brest ont répondu à l'appel d'offre lancé par la DATAR de constituer des espaces de coopération métropolitaine. Tout comme Le Havre avec Caen et Rouen, ces villes ont saisi l'occasion qui s'offrait à eux en créant l'espace Loire Bretagne. Ces métropoles représentent un tiers de la population totale présente dans les régions Bretagne et Pays de la Loire, elles ont donc un rôle moteur dans le développement de leur région.

Ainsi ces villes prônent une attractivité économique sur la côte Atlantique grâce en partie aux projets tertiaires de grande envergure dans chacune des villes. Tous leurs projets d'implantations

d'activité de bureaux ont fait naître le slogan « Les projets fleurissent à l'Ouest », symbole d'attractivité de l'espace métropolitain Loire Bretagne.

**Carte 12 : Localisation de l'espace Loire Bretagne**

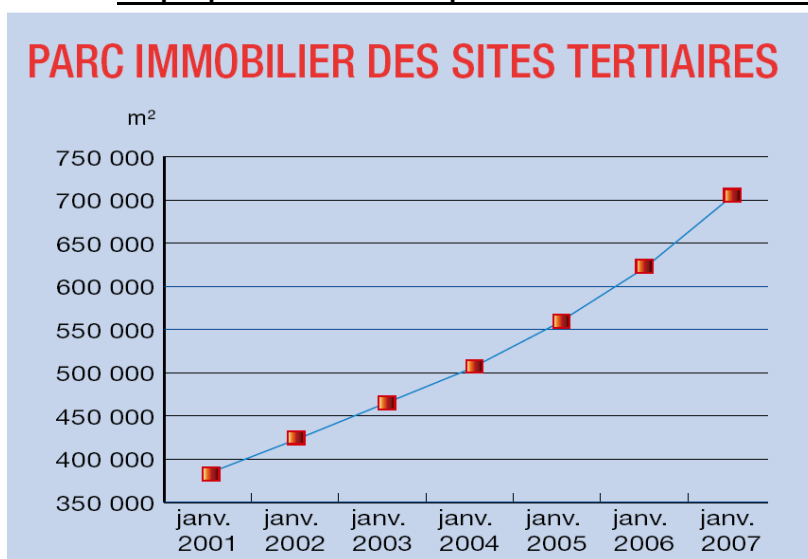


Nantes a compris qu'en s'appuyant sur un réseau de villes elle avait une nouvelle occasion de faire parler d'elle.

### Conclusion

Cette stratégie permet à Nantes d'attirer des activités de bureaux à une échelle supranationale. Cette volonté de devenir de plus en plus attractive pour les activités générant des emplois métropolitains supérieurs implique de soigner l'image et le cadre de vie de l'agglomération. De fait, Nantes n'est pas seulement attirante pour les investisseurs mais aussi pour les futurs salariés. Grâce à sa promotion locale et à son adhésion à la coopération métropolitaine, Nantes a gagné en notoriété. Elle a réussi à instaurer un climat de confiance pour les entreprises.

**Graphique 7 : Evolution du parc immobilier des sites tertiaire sur Nantes**



Source : étude de marché 2007, DTZ

Le parc immobilier des sites tertiaires quantifie l'offre de bureaux situés sur les parcs tertiaires clairement identifiés excluant les bâtiments dédiés aux administrations.

Une augmentation nette des surfaces de bureaux est observée depuis 2001. Cette évolution est en partie due à la stratégie de promotion développée par Nantes Métropole Développement.

## ➤ Stratégie d'anticipation à Reims

### Le marché de bureaux rémois

La région Champagne-Ardenne est reconnue par son industrie de Champagne et par sa situation géographique dans le bassin parisien. En moyenne par an, sur les quatre dernières années, la demande placée est de 19 397,5 m<sup>2</sup>. Fort de l'arrivée du TGV Est en juin 2007, le marché de l'immobilier d'entreprise rémois a pris de la vitesse avec une croissance de 30% de la demande placée en bureaux entre 2004 et 2005, pour atteindre près de 30 000 m<sup>2</sup>.

### Stratégie

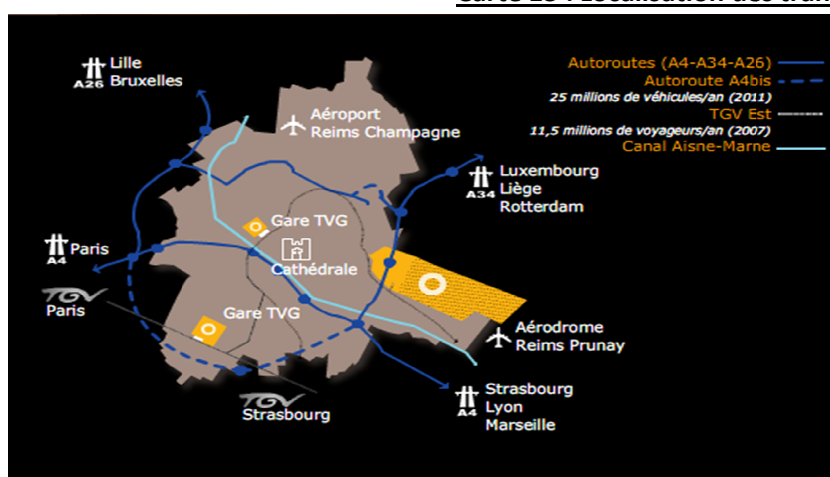
Ainsi l'arrivée du TGV a dynamisé une offre nouvelle de bureaux du fait de l'anticipation des investisseurs. En effet, 3 pôles tertiaires ont ainsi été développés sur Reims.

Dans le centre ville, le quartier Clairmarais a fait l'objet d'un programme de renouvellement urbain comportant désormais un centre d'affaires : le parc TGV Reims Centre qui atteindra 70 000m<sup>2</sup> de bureaux. Celui-ci propose un emplacement optimal au niveau de sa desserte, (à proximité du tramway, de l'autoroute et de la gare TGV). Ce quartier peut séduire des entreprises qui souhaitent être à proximité de Paris (45min) et bénéficier de loyers moins chers que sur la capitale.

Le Parc TGV Reims Champagne-Ardenne, situé en périphérie sur la commune de Bezannes, est une véritable plateforme multimodale accueillant le TGV, elle prévoit l'implantation d'infrastructures importantes mixant les activités (loisir, habitat, tertiaire) sur 172 ha dont près de 350 000 m<sup>2</sup> représentent des programmes de bureaux.

L'Ecoparc Reims Farman est le pôle historique de l'immobilier d'entreprise à Reims, situé à l'est. L'Ecoparc Reims Farman de 700 ha dispose d'un accès privilégié à l'autoroute.

**Carte 13 : Localisation des transports à Reims**



Source : Reims Champagne Développement

Deux structures ont été mises en place : une agence de développement, sous le nom de Reims Champagne Développement, RCD, et une SAEM pour attirer des entreprises sur la région rémoise et

pour acquérir, aménager et commercialiser des zones d'activités. Ces acteurs économiques avaient mis en place une stratégie d'anticipation face à l'arrivée du TGV en juin 2007.

Les acteurs de l'agglomération rémoise ont conscience de l'importance de l'immobilier de bureau et souhaitent s'inscrire dans une politique de l'offre. Une première réponse pouvait être de faire du bureau en blanc. Néanmoins, vide, il coûte cher aux investisseurs privés et cela nuit à leur rentabilité immédiate.

A Reims, la solution retenue a été de créer une structure ad hoc, une SAS (Société à Action Simplifiée) patrimoniale en 2006. Elle est portée sur des fonds d'un groupe de partenaires et a pour objectif de construire en blanc sur le territoire de Reims, avec une rentabilité réduite, en complément ou en substitution des investisseurs privés. Aussi, aujourd'hui, quelques investisseurs privés sont prêts à prendre des risques, tel le Groupe Lazard.

### Conclusion

Reims a su profiter de l'arrivée du TGV pour mettre en place une stratégie à partir de ses atouts déjà existants mais en développant son accessibilité proche du bassin parisien :

1. Une très bonne accessibilité au bassin parisien,
2. Des coûts inférieurs au bassin parisien en m<sup>2</sup> de bureaux,
3. Des parcs de bureaux offrant de la disponibilité, moderne, neuf.

**Tableau 13 : Evolution des permis de construire sur Reims**

	<b>SHON Bureaux (m<sup>2</sup>)</b>	<b>nombre de Permis de Construire Bureaux</b>
<b>2002</b>	6 217	8
<b>2003</b>	13 130	19
<b>2004</b>	9 571	27
<b>2005</b>	10 205	21
<b>2006</b>	35 419	34
<b>2007</b>	77 705	35

Source : Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Reims

Une augmentation des permis de construire est observable entre 2002 et 2007. Cette évolution est en partie due à la politique de l'offre qu'a décidée de mettre en place la ville de Reims par anticipation de la mise en service du TGV.



## ➤ **Stratégie de diversification des activités économiques et des territoires à Toulouse**

### Le marché de bureaux à Toulouse en 2006

Depuis 2000, le marché de bureaux toulousain a bénéficié d'une exceptionnelle croissance. En moyenne par an sur les cinq dernières années, le volume de commercialisation de bureaux s'élève à 110 000 m<sup>2</sup>.

En 2006, les volumes commercialisés se caractérisent par deux constats :

- La demande placée de bureaux a continué de progresser pour atteindre près de 172 000m<sup>2</sup>,
- Le marché de l'investissement a particulièrement été soutenu en 2006 sur les bureaux neufs. 74 000 m<sup>2</sup> de bureaux neufs ont été rapidement vendus, ce qui montre l'attractivité du marché toulousain.

Cette tendance s'explique par le développement de l'économie locale, notamment par les besoins générés par l'industrie aéronautique mais également par l'émergence de nouveaux secteurs liés à la santé et au bio-technologies.

### Une stratégie concertée de renouvellement du parc tertiaire mise en œuvre

Toulouse dispose d'un réseau partenarial de professionnels de l'immobilier, l'Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprise (Otie). Tous les ans, les adhérents participent au forum de l'Otie où le but est de valoriser le territoire et de donner une vision globale de l'organisation économique, des disponibilités foncières et immobilières, aux investisseurs et aux utilisateurs.

Le forum de l'Otie en 2007, a mis en avant la manière dont Toulouse Métropole veut se développer. La Communauté Urbaine mise sur des projets économiques visant à consolider les activités historiques tout en misant sur la diversification.

Il s'avère qu'en 2007, 1 000 hectares du territoire communautaire ont été mobilisés pour développer 1 200 000 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces, à savoir :

- La ZAC Andromède : le pôle livré en 2008, s'inscrit dans un programme mixte (logements, bureaux, espaces verts, commerces, un centre de convention et le musée Aeroscopia). Les bâtiments sont labellisés « haute qualité environnementale ». Les projets retenus sont également ambitieux par leur traitement architectural.
- Le canceropole : avec 220 hectares et 300 000 m<sup>2</sup> de surfaces construites, ce site est destiné à devenir un site unique en France. Consacré à la lutte contre le cancer, le canceropole regroupera à terme recherche publique et privée et centre de soins. Sur le même site, un centre d'affaires de 50 000 m<sup>2</sup> et un hôtel seront construits.

**Photo 12 : Les laboratoires Fabre, canceropole de Toulouse**



Source : Synthèse du 4<sup>ème</sup> de l'Otie

- L'aerospace Campus : le pôle dédié à l'aéronautique et l'espace a pour but de regrouper les forces vives de l'aéronautique. Cette zone constituera la vitrine « industrie-formation-recherche » dans le pôle de compétitivité « Aéronautique Espaces et Systèmes Embarqués ». Une réserve foncière est envisagée pour la future implantation d'un grand équipement voire d'un Immeuble de Grande Hauteur.
- L'extension de la zone Aéroconstellation, projet visant à renforcer celle-ci.
- Le quartier Inno Métro, situé autour de la future station de métro. Il permettra de bâtir une offre immobilière importante.

Tous les projets décrits montrent que les stratégies mises en place jouent à la fois sur la complémentarité, la diversité des activités et le développement conjoint des différents territoires.

#### Conclusion :

Toulouse a su mettre en place des outils performants qui permettent à tous les acteurs économiques de connaître de manière rapprochée dans le temps, le marché d'immobilier d'entreprise. Par ailleurs, en étant rassembleur, le forum de l'Otie permet d'aborder diverses problématiques qui sont examinées et réfléchies afin de proposer une réponse concertée et équitable aux yeux de tous.

La stratégie de l'agglomération toulousaine actuelle se repose, de fait, sur deux axes majeurs. D'une part, la diversification des activités économiques et des territoires qui se concrétisent par un développement de l'offre. Mais il existe également une volonté de réhabiliter le parc ancien sur les zones d'activités historiques pour améliorer la visibilité et la lisibilité des territoires et de leur environnement.

Cette stratégie a pour ambition d'insuffler une nouvelle dynamique dans l'activité économique locale.

### ➤ **Stratégie portuaire à Hambourg**

#### Contexte :

En Allemagne, Hambourg est à la fois une ville et un port fluvial sur l'Elbe. Le sénat qui la dirige a établi dans les années 90 une stratégie pour positionner Hambourg comme une métropole à rayonnement mondial. Par contraste avec la quasi-totalité des autres territoires allemands, Hambourg ne perd pas de population et s'affiche clairement comme « une ville en plein essor ». Hambourg s'est en effet depuis longtemps positionnée comme un port de containers, 9,9 millions d'EVP en 2007.

#### Le marché de bureaux à Hambourg :

A Hambourg, la demande placée de bureaux est passée 209 400 à 321 000 m<sup>2</sup> de 2006 à 2007 : une évolution du bureau de + 53% en un an pour la demande placée. Le parc de bureaux est assez important 13 133 300 m<sup>2</sup>. Il est prévu de sortir de terre d'autres programmes de bureaux entre 2008 et 2009. Ils seront localisés principalement en centre-ville et dans les anciens quartiers portuaires et représenteront plus de 420 000 m<sup>2</sup> de bureaux. La spécialité du parc de bureaux à Hambourg est le transport et le trafic portuaire.

#### Stratégie :

Sur les espaces d'interface ville port, Hambourg s'est engagé dans un objectif pour le développement économique qui restera essentiellement basé sur l'activité portuaire.

Pour mener à bien sa stratégie de positionnement mondial, Hambourg mise à la fois sur le renforcement des échanges avec le déplacement et l'agrandissement de la zone portuaire sur son territoire administratif, sur le développement d'autres activités économiques davantage pourvoyeuses d'emplois (médias, services, etc.), sur la notoriété culturelle et événementielle et sur le tourisme.

- Son port est en plein essor, avec le transbordement de conteneurs qui enregistre chaque année une croissance de 15 %,
- Le quartier Hafen-City est le plus grand projet de construction nouvelle en Europe.
- Hambourg est le troisième site de construction aéronautique derrière Seattle et Toulouse.

**Photo 13 : Vue d'ensemble du quartier Hafen City à Hambourg**



Source : *Guide des bonnes pratiques, Faire la ville avec le Port, Association Interface Ville Port (AIVP)*

Le projet Hafen City consiste en la réhabilitation de l'ensemble portuaire aujourd'hui désaffecté, par l'aménagement d'un ensemble urbanistique mixte mélangeant habitations, services, bâtiments publics à forte identification, bureaux et entreprises, promenades, lieux culturels, etc. Il y a une volonté affichée de maîtriser le prix de vente des logements malgré la difficulté pratique de mettre en œuvre cet objectif pour accueillir toutes les classes sociales dans un cadre de vie satisfaisant.

Le quartier Hafen City a affiché des objectifs qualitatifs afin d'aménager ce quartier en préservant son ancienne activité portuaire:

- Assurer le lien entre le centre ville actuel et le port
- Élaborer quelques projets phares à forte lisibilité internationale
- Réaménager de nouveaux axes pour renforcer les liens entre le centre ville actuel et Hafen City, et construire de nouveaux ponts
- Réaliser une ligne de métro supplémentaire
- Développer des zones d'accueil pour les paquebots (escale de croisières)

De plus, pour ce quartier des objectifs quantitatifs ont été fixés :

- Accroître le centre ville de 40 % (environ 155 ha)
- Construire 1 800 000 m<sup>2</sup> d'immeubles mixtes et le volume comprendra 53 % de bureaux
- 3 projets phares :
  - Musée Maritime International
  - Salle de concert « Elbe Philharmonic »
  - Centre scientifique / Aquarium

## Conclusion

Hambourg s'est fixé de grands objectifs pour se placer comme une métropole majeure de l'Europe. La stratégie mise en place dans cette ville en pleine essor devrait s'appuyer sur ses

nombreux atouts dont l'activité portuaire pour réussir à se placer au niveau mondial et devenir une métropole maritime internationale.

## **II. Pistes pour une stratégie territoriale en matière d'immobilier de bureaux au Havre**

### **1) Les enseignements à tirer pour Le Havre**

L'analyse de métropoles de références montre qu'il existe des recettes normalisées pour implanter de l'activité tertiaire mais également que les responsables locaux recherchent des voies de développement économiques qui leur sont propres. Dans un contexte actuel d'hyper concurrence où l'attractivité d'un territoire n'est plus le seul atout, il appartient aux métropoles de définir et de mettre en œuvre une stratégie en mesure d'attirer investisseurs et entreprises.

#### **LYON :**

Dans le cadre de son positionnement économique dans les premiers rangs européens, Lyon a mis en place une chaîne immobilière complète pour répondre aux besoins des entreprises qui interviennent en complémentarité des acteurs privés. Le Havre possède des offres publiques pour les entreprises qui veulent s'implanter sur son territoire, cependant cette offre immobilière couvre-t-elle tous les besoins pour toute nouvelle implantation ?

#### **NANTES :**

Nantes avec l'appui de son agence de développement est devenue une « cité tertiaire » en partie grâce à la promotion de son image sur le plan économique et sur la qualité de vie qu'elle offre. Elle réussit à faire parler d'elle grâce à des réseaux de villes et des grands projets. A l'heure où Le Havre souhaite se doter d'une nouvelle image au niveau national, la promotion territoriale y est-elle assez développée ?

#### **REIMS :**

La ville de Reims a su s'appuyer sur l'effet du TGV pour anticiper sur le marché de bureaux et créer une structure ad hoc portée sur les fonds par plusieurs partenaires pour construire en blanc des programmes de bureaux. L'agence de développement de Reims a mis en évidence les atouts de la ville pour attirer les investisseurs et surtout l'accessibilité au bassin parisien (45 min de Paris) grâce à l'arrivée du TGV.

#### **TOULOUSE :**

Toulouse dispose d'un pôle aéronautique et spatial bénéficiant d'un rayonnement international. Cette ville se caractérise également par l'émergence de nouveaux secteurs liés à la santé et aux biotechnologies. De par leur activité historique, les problématiques de Toulouse et du Havre se rejoignent.

L'Agence d'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire-Toulouse Aire Urbaine, a réussi à mettre en place un outil rassemblant annuellement les acteurs économiques, celui-ci permet de dégager des stratégies concertées. Cette implication des acteurs suscite la question suivante pour le cas havrais. Les élus, les professionnels de l'immobilier ou de l'urbanisme sont-ils impliqués dans une stratégie commune et connue ?

#### **HAMBOURG :**

La stratégie affichée par la ville de Hambourg est de positionner celle-ci au niveau mondial et de se baser sur son activité portuaire pour développer son parc de bureaux. Hambourg compte sur le projet de requalification urbaine du quartier Hafen City et sur la puissance de son port.

**Tableau 14 : Tableau Synthèse des l'analyse des stratégies territoriales et rapprochement avec Le Havre**

	Villes françaises	Ville étudiée : Rapprochement avec Le Havre
	Lyon	
<b>Contexte</b>	Positionnement économique européen, entrepreneuriat élevé	Entretien des relations avec l'international, Ecobiz (espace immobilier mettant en rapport la demande et l'offre via les agents immobiliers)
<b>Stratégie</b>	Accompagnement à la création d'entreprise	
<b>Application</b>	Chaine partenariale, chaine immobilière, accès aux financements	
	Nantes	
<b>Contexte</b>	Espace Loire-Bretagne, Nantes Métropole Développement	Normandy Avenue, Le Havre Développement
<b>Stratégie</b>	Promotion assez développée	
<b>Application</b>	Site internet, publication de brochures et plaquettes	
	Reims	
<b>Contexte</b>	TGV (45 min de Paris), pôle tertiaire en centre-ville, bassin parisien	Pôle tertiaire des gares en centre-ville, dans l'aire d'influence de Paris (Le Havre à 2h de Paris et Reims à 45min)
<b>Stratégie</b>	Anticipation	
<b>Application</b>	Construction en blanc par l'investissement de la structure Société d'Action Simplifiée (groupe de partenaires financiers)	
	Toulouse	
<b>Contexte</b>	Activité aéroportuaire historique, développement de secteurs liés à la santé-recherche, forum annuel de l'immobilier	Prédominance de l'activité industrialo-portuaire, émergence de nouvelles activités
<b>Stratégie</b>	Diversification économique et maintien de l'activité historique, concertation	
<b>Application</b>	diversification en termes de localisation, de programmes	
	Hambourg	
<b>Contexte</b>	Présence et puissance du Port (9,9 millions d'EVP en 2007), Activités basées sur le portuaire, Réhabilitation des anciens quartiers portuaires à l'interface ville-port, Mixité des programmes	Présence du Port (2,6 millions d'EVP en 2007), Réhabilitation des anciens quartiers Sud à l'interface ville-port avec mixité habitats/activités
<b>Stratégie</b>	Portuaire	
<b>Application</b>	Grands projets de ville	

L'analyse synthétisée dans ce tableau permet de mettre en avant 6 axes de développement de l'économie tertiaire pouvant se traduire au Havre : Anticipation, Localisation, Diversification de

programmes, Diversité dans le contenu tertiaire, Positionnement des collectivités locales, Promotion, Concertation.

## 2) Pistes pour une stratégie sur Le Havre

### ➤ Axe 1 : Stratégie partagée

#### Enjeux :

Il s'avère nécessaire de réunir tous les acteurs économiques d'un territoire pour qu'ils puissent à la fois connaître l'état du parc de bureaux et afin qu'ils établissent une stratégie partagée et affichée qui soit reconnue et suivie par tous. L'objectif est de montrer que le territoire a une ambition définie pour les entreprises qui souhaitent s'y implanter.

#### Propositions :

- Réunir les élus et les acteurs économiques locaux

Le Havre doit se doter d'une véritable stratégie pour développer son activité tertiaire. Les acteurs économiques de la ville se réunissent chaque année à propos des problématiques économiques. Cela pourrait être l'occasion de s'accorder sur une stratégie claire. Afficher une stratégie partagée par tous en créant un réseau partenarial permettrait aux entreprises de comprendre la logique du territoire où elles s'implantent.

Il s'agirait par exemple d'avoir des objectifs en matière de production immobilière de bureaux. Actuellement, un objectif de construction de 10 000 m<sup>2</sup> bureaux par an sur le territoire. Cet objectif est-il suffisant, ne pourrait-il pas être revu à la hausse ?

Aussi, un objectif de demande placée pourrait être fixé et à atteindre d'ici 5 à 10 ans. Le Havre pourrait alors passer dans la catégorie des villes ayant une demande placée comprise entre 50 000 et 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux.

### ➤ Axe 2 : Anticipation

L'anticipation est la phase où sont développées les idées.

#### Enjeux :

Il devient nécessaire de disposer d'une offre de bureaux pour attirer les entreprises. Un manque de surface est contreproductif (impossibilité de répondre à la demande) et engendre une augmentation des prix due à la rareté. Les réponses ponctuelles ne suffisent pas et sans anticipation le territoire peut se retrouver pénalisé. Il s'agit d'avoir une politique qui couvre toute la palette de l'offre sur un territoire.

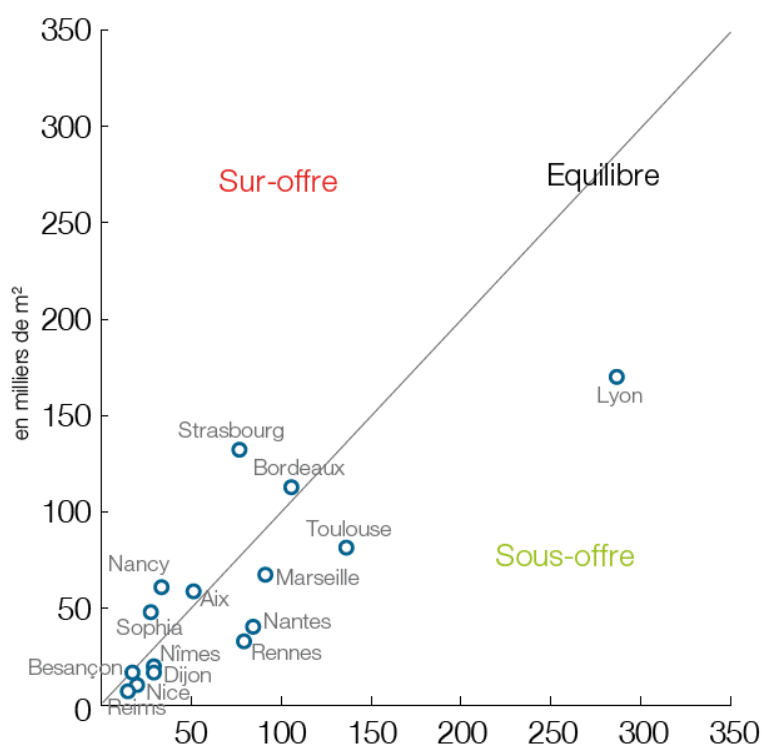
Par ailleurs, la ville doit se saisir des aménagements et des projets urbains (reconquête d'anciens quartiers, tramway, grands équipements...) afin de susciter une nouvelle offre en créant les conditions nécessaires d'accueil des entreprises. L'implantation d'un centre des congrès, d'un stade, d'un pôle hôtelier, d'un zénith ou bien encore d'un transport en commun moderne deviennent des arguments pour entraîner le développement d'activités et des programmes de bureaux autour d'eux.

### Propositions :

- Anticiper les besoins en bureaux

Il devient essentiel pour Le Havre de disposer d'un stock de bureaux diversifié et pouvant répondre aux demandes futures. Si la demande placée atteint les 50 000 m<sup>2</sup> de bureaux d'ici 5 à 10 ans le stock devrait atteindre quant à lui environ 60 000 m<sup>2</sup> pour ne pas se retrouver dans une situation de sous-offre ou de sur-offre.

**Graphique 8 : Comparaison de la demande placée et de l'offre immédiate en 2007**



Source : DTZ Bureaux Régions 2007

Ce stock est nécessaire pour répondre aux demandes émanant de l'attractivité des projets urbains de la ville ou encore de l'évolution du port.

Les projets urbains prévus vont avoir des retombées économiques certaines. La mise en service du tramway à moyen terme, le réinvestissement des quartiers sud en cours vont attirer des investisseurs. De nouvelles formations supérieures vont prendre place sur Le Havre et un pôle santé va être créé sur le plateau nord ouest, cela pourrait amener par exemple l'activité de recherche. La ville devrait se préparer et anticiper ces mutations en préservant du foncier pour ce développement.

En outre, la montée en puissance du port va engendrer des demandes d'investisseurs et d'entrepreneurs pour des bureaux sur Le Havre. Le Havre aura peut-être l'occasion d'accueillir de nouveaux armateurs, agences maritimes, transitaires français et étrangers. Il pourrait être intéressant d'évaluer les besoins en surface de bureaux nécessaires en lien avec l'augmentation du trafic de conteneurs (tout comme les prévisions établies pour les besoins en entrepôts logistiques).

En se constituant une réserve de bureaux (construction, réhabilitation, réaffectation de locaux), Le Havre pourrait proposer une offre de locaux de bureaux diversifiée (forme, taille, localisation) et attrayante.



### ➤ **Axe 3 : Planification**

La planification est la programmation d'actions et d'opérations à mener.

#### Enjeux :

Pour devenir lisible en terme d'immobilier de bureaux, une ville doit définir des localisations claires et une organisation en pôles majeur et secondaires. Les pôles tertiaires se doivent d'afficher une vraie complémentarité au sein d'un même territoire.

Il s'agit de jouer des effets leviers par les équipements pour créer une offre de bureaux polarisée. La gare est souvent fixatrice d'activités économiques, le quartier de la gare devient le quartier d'affaires de la ville.

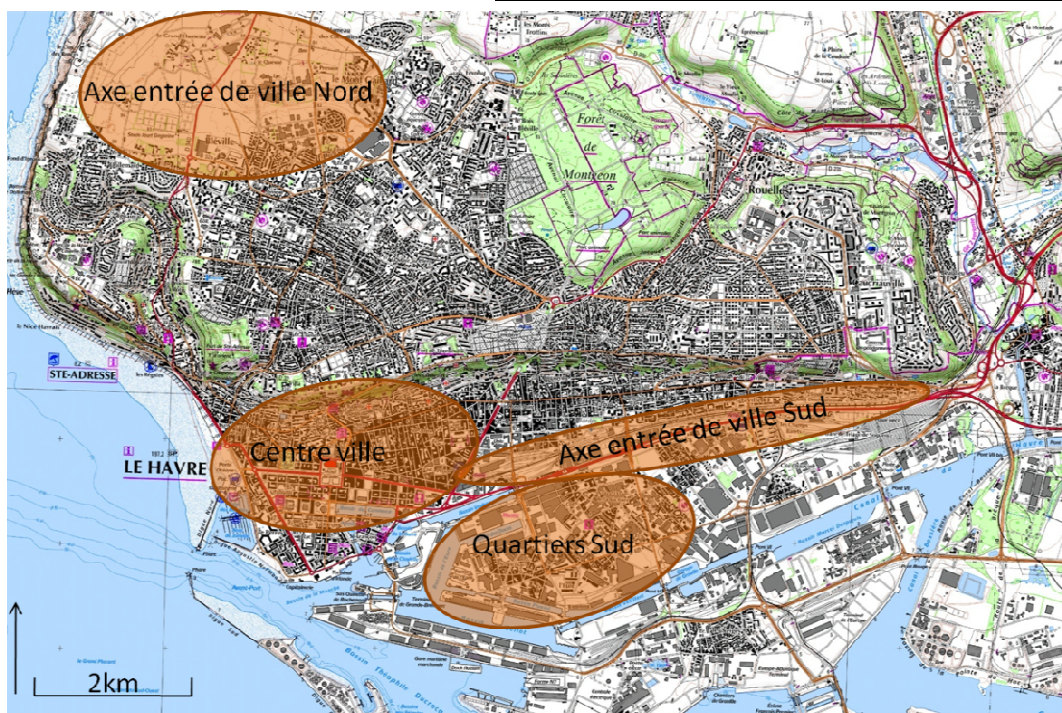
En outre, des pôles d'activités structurés peuvent favoriser la création de pôle de compétitivité de dimension nationale et également développer l'enseignement supérieur spécialisé et la recherche.

#### Propositions :

Concentrer l'offre en immobilier de bureaux en vue de créer des pôles tertiaires qui permettront de donner une lisibilité et une visibilité à l'activité économique du territoire.

Sur le territoire du Havre, 4 localisations concentrent ou vont concentrer du bureau.

**Carte 14 : Localisation du bureau sur la ville du Havre**

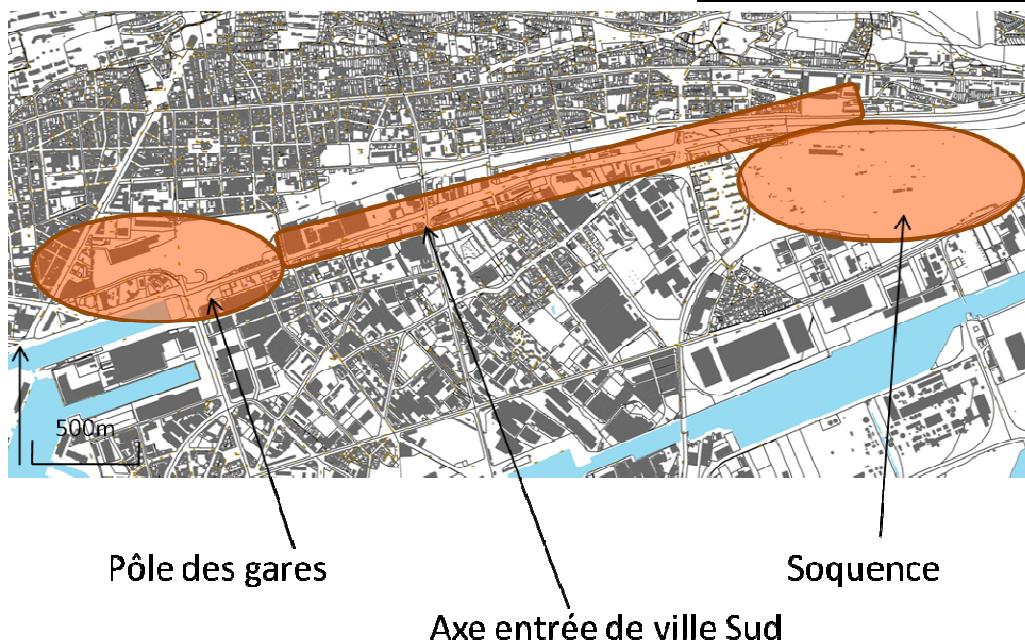


Source : Station SIGU

Les axes d'entrée de ville sont des lieux stratégiques pour implanter du bureau : ils peuvent apporter une nouvelle image dynamique de la ville.

- Axe d'entrée de ville Sud du Havre:

**Carte 15 : Axe d'entrée de ville Sud**

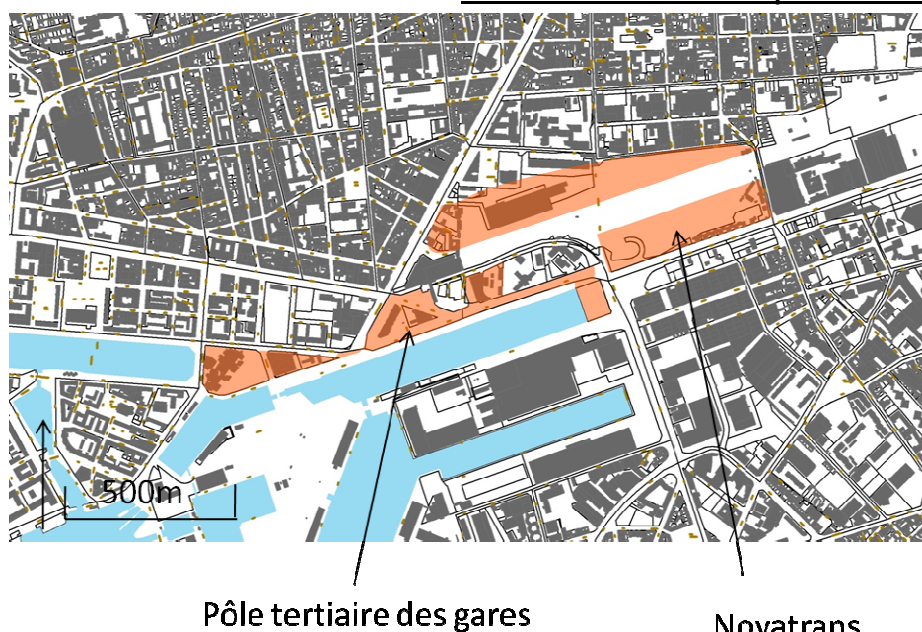


Source : Station SIGU

- Pôle des gares :

Actuellement, le pôle tertiaire des gares est composé de plus de 50 000 m<sup>2</sup> de bureaux. En continuant à développer cette activité pour atteindre 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux, Le Havre possèdera un véritable quartier d'affaires autour de ses gares.

**Carte 16 : Localisation du pôle tertiaire des gares**



Source : Station SIGU

Le site Novatrans offre une importante disponibilité foncière à proximité directe des gares, du centre ville et de l'université. Des immeubles de bureaux pourraient accueillir des centres de recherche en rapport avec la spécialité économique maritime et portuaire de la ville pour être en



lien direct avec les formations scientifiques et techniques proposées notamment à l'ISEL et à l'université.

Aussi, pour allier la mixité à ce projet, des logements étudiants pourraient être créés afin de fixer le public étudiant en ville.

- Soquence :

Le site de Soquence va accueillir prochainement le grand stade du Havre. Des immeubles de bureaux pourraient accompagner ce projet. Un pôle tertiaire secondaire serait ainsi créer et pourrait comprendre 10 000 à 20 000 m<sup>2</sup> de bureaux.

Ces projets s'inscriraient dans la continuité du pôle tertiaire des gares qui est le débouché de l'axe d'entrée de ville).

- Axe d'entrée de ville par le nord du Havre :

Deux zones d'activités vont être créées sur le plateau Nord-Ouest. Des immeubles de bureaux vont être construits sur ces zones. Cela constituera une nouvelle offre de bureaux sur la ville du Havre : des bureaux sur des parcs d'activités. L'activité principale présente sur ce site sera liée à la santé. Il pourrait donc être intéressant de conserver les locaux de bureaux pour des activités qui ne seraient pas liées aux activités maritimes et portuaires.

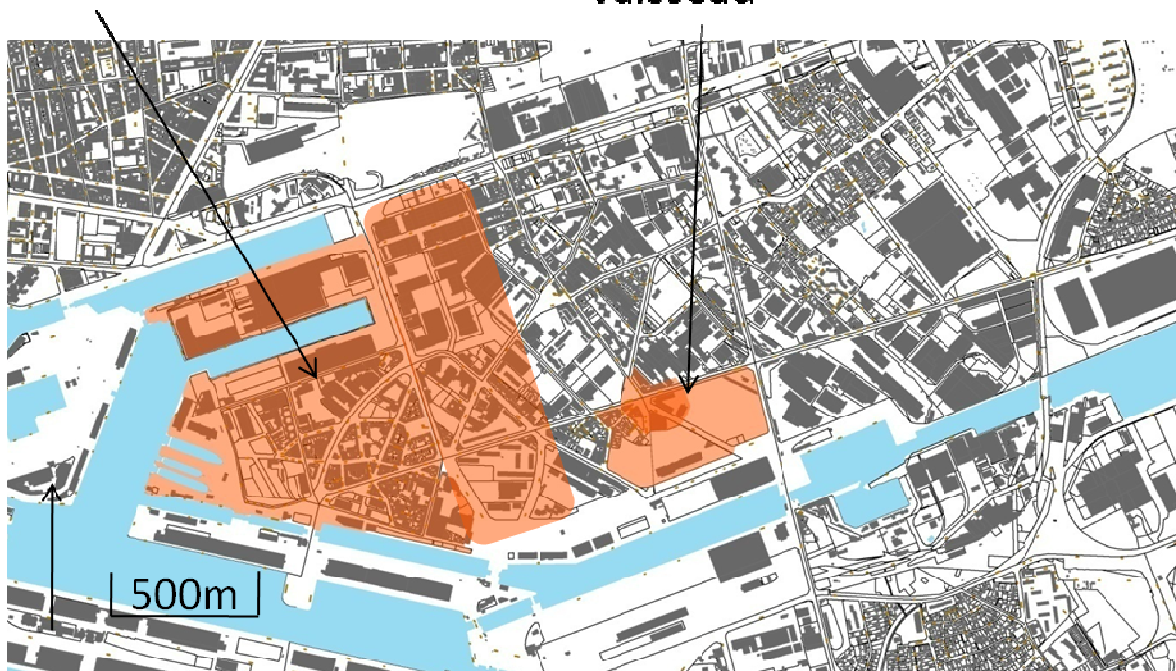
- Quartiers Sud :

Deux localisations sont à favoriser pour proposer de l'immobilier de bureaux : le quartier Saint-Nicolas et le quartier du Vaisseau, la pépinière d'entreprises.

**Carte 17 : Localisation quartiers Saint Nicolas et quartier du Vaisseau**

Quartier St  
Nicolas

Quartier du  
Vaisseau



Source : Station SIGU

Le quartier Saint-Nicolas est caractérisé par la mixité des activités : logements, service, commerce, bureaux cohabitent ensemble.

A proximité du Vaisseau, il pourrait être intéressant de privilégier l'implantation de bureaux à cet endroit pour ainsi créer un petit pôle tertiaire comprenant 10 000 à 20 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Créer d'autres pôles plus à l'Est des quartiers sud pourrait être d'autres possibilités pour localiser des immeubles de bureaux. Actuellement dans cette partie des quartiers sud réside une activité plutôt industrielle mais il est possible que les activités urbaines s'étendent à l'avenir.

- Centre ville

Ce secteur constitue un parc de bureaux plus diffus de par son mélange aux activités urbaines. Il faut maintenir cette activité diffuse pour garder le dynamisme du centre ville. En réhabilitant les locaux anciens et en continuant à construire des bureaux neufs, le centre ville pourra rester attractif par rapport aux nouveaux pôles tertiaires.

Les villes de 1<sup>ère</sup> couronne du Havre représente un autre potentiel en matière d'immobilier de bureaux. Elle concerne : Sainte-Adresse, Montivilliers, Harfleur, Octeville-sur-Mer, Fontaine-la-Mallet et Gonfreville-l'Orcher.

- 1<sup>ère</sup> couronne :

Les villes de la première couronne du Havre peuvent également offrir des bureaux sur des zones d'activités à l'instar du plateau Nord-Ouest. Ces villes ont peut-être du foncier disponible car elles sont moins denses. Elles pourraient proposer aux bureaux un nouveau cadre d'implantation différent de l'environnement urbain.

Plus particulièrement, Montivilliers pourrait permettre l'implantation de zone d'activité dédiée à l'activité de bureau. Elle est la 2<sup>ème</sup> commune de l'agglomération havraise. De plus cette ville bénéficie d'un accès facile par le LER ou encore par le réseau routier. Des immeubles de bureaux pourraient être construits sur la zone du Mesnil ou encore sur une zone à proximité de la gare.

Plus largement, cette localisation amène à réfléchir sur la façon de développer l'activité de bureaux à une échelle plus grande comme le territoire de l'Estuaire de la Seine.

## ➤ **Axe 4 : Diversification des programmes**

### Enjeux :

Des aménagements entrepris dès la conception du bâtiment permettent de créer une offre séduisante pour les entreprises et les professionnels de l'immobilier.

Avec une stratégie foncière et immobilière forte, de qualité et diversifiée, un territoire est en capacité à la fois de consolider et développer les activités existantes et d'attirer de nouvelles activités innovantes et émergentes.

### Propositions :

- Prix :

En diversifiant l'offre d'immeubles de bureaux en termes de localisation dans la ville les prix à la location ou à l'achat pourraient être variés et donc pourraient devenir plus attractifs. Certains secteurs proposent des locaux moins chers que d'autres. De plus, une différence de prix est observable entre les bureaux neufs et les bureaux réhabilités. Il devient nécessaire de considérer cette composante du fait du niveau des prix à la location ou à l'achat des bureaux sur Le Havre.

- **Modularité:**

Les entreprises, qui vont occuper les bureaux construits, ne sont pas forcément connues à l'avance. Les bureaux se doivent être modulables pour pouvoir être aménagés à la guise de l'entreprise. Celle-ci pourra ainsi occuper l'espace qu'elle souhaite.

- **Bâtiments respectueux de l'environnement :**

Les problématiques actuelles concernant l'environnement amènent à penser que les futurs bâtiments devront impérativement être économes en énergies. Déjà certains investisseurs et entrepreneurs exigent la certification HQE pour les bâtiments qu'ils font construire. C'est un véritable plus en terme d'image pour une entreprise. Dans les prochains projets cette notion devrait être sérieusement prise en compte. La réglementation HQE deviendra une obligation d'ici peu de temps.

- **Architecture :**

Le Havre pourrait afficher une véritable politique architecturale et urbaine innovante. En faisant construire, par exemple, quelques immeubles de bureaux par des architectes de renom national voire international cela donnerait la possibilité au Havre de faire parler d'elle.

- **Immeuble de Grande Hauteur (IGH) :**

Par sa hauteur, un Immeuble de Grande Hauteur est un repère visuel et selon son emplacement, il peut devenir le premier aperçu de la ville. Edifier un IGH et notamment sur l'axe d'entrée de ville du Havre pourrait participer à donner une première image du Havre nouvelle.

Le bâtiment de bureau le plus haut sur la ville du Havre est l'hôtel de ville avec 17 étages. Implanter des immeubles d'au moins 20 étages sur le pôle des gares donnerait de nouveaux repères sur la ville.

- **Communication de qualité:**

Il est devenu essentiel de construire des bureaux qui intègrent les nouvelles technologies de communication. Proposer l'accès internet est un service obligatoire dans les bureaux neufs. Ces locaux doivent être aménagés en anticipant les nouveautés pour ne pas devenir trop rapidement obsolète.

## ➤ **Axe 5 : Positionnement des acteurs locaux**

### Enjeux :

Le positionnement des acteurs locaux peut devenir un vecteur d'insertion sociale et de création d'emplois au service d'un développement solidaire et ainsi apparaître comme un véritable axe de développement économique du territoire. Une réelle stratégie concernant l'implantation de nouvelles entreprises contribue fortement au renouvellement du tissu économique et sont un facteur-clé de visibilité et d'attractivité pour les jeunes créateurs.

### Propositions :

- **Initiatives publiques pour favoriser la création d'entreprise :**

Le Havre est relativement pauvre en matière d'établissements publics mis à la disposition des jeunes entreprises. Il offre la pépinière d'entreprises le Vaisseau et les Docks Dombasles (ouverture en 2008). Ces établissements permettent d'aider les jeunes entreprises, de bénéficier des services mutualisés, de louer des locaux à baux précaires et d'offrir un accompagnement spécifique pour les entreprises. Le développement de ce type de structures pourrait montrer la

réelle implication des collectivités locales pour aider leurs jeunes entreprises. La création d'une chaîne immobilière complète (incubateur, pépinière, hôtel d'entreprises) répondant à une réglementation claire et respectée suscitera l'envie aux nouvelles entreprises de venir s'installer au Havre. En effet, elles pourront évoluer dans un environnement sûr et bénéficier d'un accompagnement.

Au Havre, 7 établissements de ce type devraient exister. 2 établissements existent déjà, 2 autres sont en projets, il en manquerait donc 3 à l'avenir.

Brest et Le Havre affichent environ le même nombre d'établissements, toute activité confondue, sur leur territoire. 6 établissements publics accueillant de jeunes entreprises sont implantés à Brest.

**Tableau 15 : Comparaison Brest et Le Havre**

Ville	Nombre d'établissements au 31/12/05	Nombre d'établissements publics pour l'aide à la création d'entreprises en 2007
Brest	7235	6
Le Havre	8052	2

Source : INSEE et [www.tech-brest-iroise.fr](http://www.tech-brest-iroise.fr)

- Afficher une politique de prix

En développant une politique des prix, la ville du Havre pourra maîtriser les prix à la location ou à l'achat de bureaux. La ville pourrait s'impliquer en gérant une partie du parc de bureaux et en fixant des prix raisonnables et donc abordables par un plus large éventail d'entreprises.

- Développer Ecobiz

Ecobiz est outil important liant les acteurs publics et les professionnels de l'immobilier d'entreprise. Cet outil devrait permettre de faire remonter les vraies attentes de la demande exprimée et ainsi d'anticiper les besoins en foncier, locaux, bureaux sur la place havraise. C'est un outil qui reste encore à développer afin d'en obtenir une utilisation optimale (communication des retombées d'Ecobiz). Par ailleurs, il pourrait devenir la première étape d'une chaîne d'accompagnement et de suivi des nouvelles entreprises s'implantant sur Le Havre.

## ➤ **Axe 6 : Promotion**

### Enjeux :

Beaucoup de villes sont à la recherche d'une nouvelle notoriété et veulent véhiculer une image positive de leur territoire par la promotion. Il s'agit de mettre en œuvre une campagne de communication d'image.

Au-delà de cette promotion territoriale, une coopération entre les métropoles d'une même région peut permettre aux villes de se faire connaître par ce biais.

### Propositions :

- Le Havre :

Des projets urbains d'ampleur (tramway, réinvestissement des quartiers sud...) sont lancés sur Le Havre avec pour but premier l'amélioration du cadre de vie. Le Havre bénéficiera sûrement de ces mutations dans son image. Il faut donc saisir l'occasion d'afficher ce dynamisme de projets

urbains pour montrer une nouvelle image à une échelle nationale voire internationale. Des campagnes publicitaires ont été lancées à l'intérieur de la ville pour changer la mauvaise image de la ville auprès de ses habitants. Aussi, de la promotion au niveau national a été organisée en rapport avec le classement du centre ville d'Auguste Perret au patrimoine de l'UNESCO. L'adhésion du Havre à l'association ville port et l'obtention de fonds européens (PIC URBAN) pour les projets des quartiers sud contribuent également à faire connaître Le Havre au niveau international.

Le Havre doit se doter d'une nouvelle image en mettant en avant son cadre de vie et sa situation géographique, il s'agit d'avoir une communication au niveau national basée sur le thème de la mer :

- Le Havre appartient à la Normandie, la ville se situe à 30 minutes d'Etretat et de Deauville.
- De par sa position géographique à l'embouchure de l'estuaire de la Seine, Le Havre est la porte d'entrée de Paris et bénéficie de la Manche.

- Le Port :

Le Havre étant avant tout une ville portuaire, la ville devrait se servir de cet atout pour se mettre en avant. Le développement du port (la mise en service de Port 2000 et les projets de Port 2020) est porteur de projet d'implantation d'entreprises, il faudrait donc en faire un point d'appui.

- Normandy Avenue® à mettre plus en avant:

Le Havre fait partie d'une coopération métropolitaine avec Caen et Rouen. Ces trois villes promeuvent leurs territoires ensemble au cours des salons nationaux et internationaux mais leur stratégie ne ressort pas.

Comme d'autres l'on fait, un site internet et la mise à disposition des plaquettes sur les sites des acteurs économiques concernés pourraient être effectués afin d'afficher plus clairement cette stratégie de promotion en réseau de villes. Le Havre pourrait en tirer bénéfice pour se rendre plus attractive auprès des investisseurs et entrepreneurs, la Normandie étant une des régions les plus connues de France au niveau international.



# Glossaire

**Parc de bureaux** : ensemble des immeubles de bureaux recensés

**Immeuble de bureaux** : Ce sont les immeubles en compte propre ou locatifs destinés uniquement à des activités de bureaux

**Immeuble en compte propre** : opérations immobilières conçues et réalisées directement par les utilisateurs

**Immeuble en blanc** : surfaces neuves destinées à être vendues ou louées sans connaissance de leur utilisateur final

**Demande placée** : Il s'agit de la demande satisfaite car elle a donné lieu à une transaction concrétisée par la signature d'un bail ou d'un acte de vente.

**Les transactions** comprennent l'ensemble des locaux loués ou vendus à un utilisateur. Les surfaces vendues aux investisseurs ne sont pas prises en compte.

**L'offre** est constituée de l'ensemble des locaux immédiatement disponibles le dernier jour de l'année et des surfaces construites en blanc par des investisseurs.

**Loyer prime** : loyer le plus élevé pour un bureau sur un territoire.

**L'incubateur d'entreprises** est une structure d'appui à la création d'entreprises. Il assure la transition de l'invention technique vers l'innovation économique.  
Il offre un accompagnement et une assistance aux porteurs de projet avant la création de leur entreprise ou dans les premiers mois de démarrage.

**La pépinière d'entreprises** est destinée à accueillir les entreprises naissantes et à accompagner leur développement pour une période n'excédant pas 48 mois.  
Elle apporte au créateur une solution d'hébergement, une gamme de services à la carte et un accompagnement personnalisé via notamment des conseils et un suivi du projet.

**Hôtel d'entreprises** : Il s'agit d'une offre immobilière d'initiative municipale adaptée aux besoins des entreprises industrielles et artisanales.  
Les hôtels d'activités sont également nommés hôtels industriels ou hôtels d'entreprises.

**Zone d'activités** : zone uniquement réservée à de l'activité économique hors du secteur primaire

# Table des illustrations

CARTE 1 : POSITIONNEMENT DU HAVRE DANS L'ESPACE METROPOLITAIN NORMAND .....	6
GRAPHIQUE 1 : EVOLUTION DE LA POPULATION AU HAVRE ENTRE 1982 ET 2005 .....	7
CARTE 2 : L'ESTUAIRE DE LA SEINE .....	8
TABLEAU 1 : LES PRINCIPAUX EMPLOYEURS DU BASSIN D'EMPLOI HAVRAIS .....	9
GRAPHIQUE 2 : REPARTITION DES ENTREPRISES PAR SECTEUR D'ACTIVITES EN 2006.....	10
TABLEAU 2 : NOMBRE D'ENTREPRISES PAR SECTEURS D'ACTIVITE EN 2006.....	10
TABLEAU 3 : POSTES SALARIES PAR SECTEUR D'ACTIVITE AU 31 DECEMBRE 2005 .....	10
TABLEAU 4 : DEMANDEURS D'EMPLOI PAR FORMATION.....	12
TABLEAU 5 : LES EMPLOIS METROPOLITAINS SUPERIEURS DANS L'AIRE URBAINE DE HAVRE ET LES AIRES URBAINES COMPARABLES EN 1999.....	13
TABLEAU 6 : LOCALISATION PAR REGION DES ENTREPRISES DONT LE SIEGE EST EN DEHORS DE LA ZONE D'EMPLOI DU HAVRE EN 2007 .....	13
TABLEAU 7 : TABLEAU FORCE/FAIBLESSES/POTENTIALITES/RISQUES DU HAVRE .....	14
TABLEAU 8 : EVOLUTION DU MARCHE DE BUREAUX 2005/2006 .....	16
TABLEAU 9 : POSITIONNEMENT DU HAVRE SELON LA DEMANDE PLACEE .....	17
GRAPHIQUE 3 : LES LOYERS MOYENS DES BUREAUX NEUFS ET DE SECONDE MAIN DANS DIFFERENTES AGGLOMERATIONS .....	17
GRAPHIQUE 4 : SURFACES COMMERCIALISEES EN 2006 PAR SECTEUR SUR LE TERRITOIRE DU SCoT.....	18
CARTE 3 : LOCALISATION DES 3 SECTEURS.....	18
TABLEAU 10 : TYPOLOGIE DE L'EXISTANT.....	19
CARTE 4 : LOCALISATION BUREAUX EN CENTRE VILLE .....	20
CARTE 5 : LOCALISATION BUREAUX DANS LES QUARTIERS SUD .....	21
CARTE 6 : LOCALISATION DE ZIP .....	22
CARTE 7 : LOCALISATION DES GRANDS PROJETS URBAINS DE LA VILLE ET DES SECTEURS PHARES DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AU HAVRE, A VENIR .....	24
TABLEAU 11 : TYPOLOGIE DES PROJETS DE BUREAUX TERTIAIRES AU HAVRE .....	25
CARTE 8 : LOCALISATION DES TROIS SECTEURS OPERATIONNELS DU PLATEAU NORD-OUEST.....	26
CARTE 9 : LOCALISATION DU POLE DES GARES .....	26
FIGURE 1 : ECHELLE DES PROJETS DE 2008 JUSQU'A 2012 .....	27
FIGURE 2 : ECHELLE DU PARC DE BUREAUX EN FONCTION DE LA LOCALISATION DANS LES 4 ANS A VENIR AU HAVRE.....	28
PHOTO 1 : QUARTIER DE LA DEFENSE A PARIS .....	31
PHOTO 2 : QUARTIER D'AFFAIRES EN FORMATION A RENNES .....	32
PHOTO 3 : NOUVEAU QUARTIER MALAKOFF .....	33
PHOTO 4 : QUARTIERS D'AFFAIRES A CURITIBA ET PARIS.....	33
CARTE 10 : CARTE DE DESSERTE DU POLE TERTIAIRE D'EURENANTES.....	34
PHOTO 5 : PANORAMA DU QUARTIER D'AFFAIRES DE LONDRES .....	35
PHOTO 6 : A DROITE LA TOUR DEDIEE A L'ACTIVITE TERTIAIRE .....	36
PHOTO 8 : TOUR ARIANNE (134M, 34 ETAGES) A PARIS .....	37
PHOTO 7 : IMMEUBLE DE GRANDE HAUTEUR (50M, 15 ETAGES) A LILLE .....	37
PHOTO 9 : TOUR GENERALI VINCI A PARIS .....	38
PHOTO 10 : OL-LAND .....	39
PHOTO 11 : LE ZENITH NANTES METROPOLE .....	40
CARTE 11 : LOCALISATION DES VILLES CHOISIES.....	41
TABLEAU 12 : CARACTERISTIQUES ET ATTRAIT TERTIAIRE DE 6 VILLES .....	42
GRAPHIQUE 5 : EVOLUTION DE LA DEMANDE PLACEE ENTRE 2003 ET 2006.....	43
GRAPHIQUE 6 : MOYENNE DE LA DEMANDE PLACEE ENTRE 2003 ET 2006 .....	43
FIGURE 3 : LA CHAINE IMMOBILIERE .....	45

CARTE 12 : LOCALISATION DE L'ESPACE LOIRE BRETAGNE .....	47
GRAPHIQUE 7 : EVOLUTION DU PARC IMMOBILIER DES SITES TERTIAIRE SUR NANTES .....	47
CARTE 13 : LOCALISATION DES TRANSPORTS A REIMS.....	48
TABLEAU 13 : EVOLUTION DES PERMIS DE CONSTRUIRE SUR REIMS.....	49
PHOTO 12 : LES LABORATOIRES FABRE, CANCEROPOLE DE TOULOUSE .....	50
PHOTO 13 : VUE D'ENSEMBLE DU QUARTIER HAFEN CITY A HAMBOURG .....	52
TABLEAU 14 : TABLEAU SYNTHESE DES L'ANALYSE DES STRATEGIES TERRITORIALES ET RAPPROCHEMENT AVEC LE HAVRE.....	54
GRAPHIQUE 8 : COMPARAISON DE LA DEMANDE PLACEE ET DE L'OFFRE IMMEDIATE EN 2007 .....	56
CARTE 14 : LOCALISATION DU BUREAU SUR LA VILLE DU HAVRE .....	57
CARTE 15 : AXE D'ENTREE DE VILLE SUD.....	58
CARTE 16 : LOCALISATION DU POLE TERTIAIRE DES GARES .....	58
CARTE 17 : LOCALISATION QUARTIERS SAINT NICOLAS ET QUARTIER DU VAISSEAU.....	59
TABLEAU 15 : COMPARAISON BREST ET LE HAVRE .....	62

## Bibliographie/Webographie

### Etudes :

*Immobilier de bureaux et métropolisation*. Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (octobre 2007).

*Les Emplois Métropolitains Supérieurs dans les aires urbaines françaises*. Agence d'Urbanisme de la Région Havraise et de l'Estuaire de la Seine (octobre 2003).

*Tendances du marché de l'immobilier d'entreprise au Havre*. Agence d'Urbanisme de la Région Havraise et de l'Estuaire de la Seine (7 mars 2007).

*Publication annuelle de l'observatoire de l'immobilier d'entreprises*. Agence d'Urbanisme de la Région Havraise et de l'Estuaire de la Seine.

*Lille après EuraLille, la métropole en mutation*. Agence de Développement et d'Urbanisme Lille Métropole (1998).

*Bilan 2005, structure du parc de bureaux*. Agence d'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire-Toulouse Aire Urbaine (septembre 2005).

*Faire la ville avec le port, guide des bonnes pratiques*. Association Internationale Villes et Ports (2007).

*Faire la ville avec le port, synthèse des travaux : recommandations et bonnes pratiques*. Association Internationale Villes et Ports (2007).

*Bilan 2006, le marché de bureaux en régions*.DTZ (mai 2007).

### Rapports :

*Voyage d'étude à Hambourg, compte rendu de la visite de Hafen City*. (juin 2007).

*World Business Districts Summits*. EPAD (14, 15 février 2008).

### Articles :

*Vers des quartiers d'affaires durables*. Le Moniteur (9 mars 2007).

*La seconde vie de la Défense*. Le Moniteur (23 novembre 2007).

*Quartiers de gare : Angers, des logements au pied d'immeubles de bureaux*. Le Moniteur (22 février 2008).

*La grande mutation des quartiers d'affaires*. Le Moniteur (14 mars 2008).

*Rennes, record pour les bureaux*. Le Moniteur (4avril 2008).

*Nantes Métropole, hausse de l'offre d'immobilier tertiaire*. Le Moniteur (18 avril 2008).

*Reims et l'immobilier tertiaire, effervescence au pays du champagne*. Les Echos (8 décembre 2005).

*Nantes, le marché tertiaire séduit de nouveaux investisseurs*. Les Echos (15 mars 2007).

*L'immobilier sportif prend son envol*. Les Echos (6 mars 2008).

*Marseille fait appel aux urbanistes pour changer d'image*. Les Echos (17 avril 2008).

*Auxitec s'offre du neuf*. Le Havre Presse (3 mai 2008).

*Une tour pour la CMA-CGM*. Le Havre Presse (19 mai 2008).

### Sites Internet :

<http://www.statistiques-locales.insee.fr>

<http://www.havre-developpement.com>

<http://www.aivp.org>

<http://www.fnau.org>

<http://havre.cci.fr>

<http://www.entreprendre.grandlyon.com>

<http://www.lyon-business.org>

<http://www.euronantes.com>

<http://www.nantesmetropole.fr>

<http://www.audrr.fr>

<http://www.investinreims.com>  
<http://www.auat-toulouse.org>  
<http://www.hafencity.com>

## **Annexes**



# Panorama des bureaux havrais





Lecture des fiches types

## **Localisation des bureaux existants**

- 1-Centre ville / Ville basse
- 2-Quartiers Sud
- 3-Zone Industriale-Portuaire

## **Localisation des bureaux en projet**

- 1-Centre ville / Ville basse
- 2-Quartiers Sud / Axe d'entrée de ville
- 3-Ville haute

Carte de localisation

# Lecture des fiches types



Immeuble de bureaux dédié à plusieurs entreprises

Le Colbert

Etiquette typologique

**Immeuble du Colbert**  
12 cours Commandant Frattacci  
76600 Le Havre

**Année de livraison:** 2005  
**Investisseurs:** Immeuble en blanc construit par la Matmut et revendu à un fond irlandais  
**Gestion:** Kingsturge (siège à Paris)  
**Activités présentes:** maritime, banque, administratif, centre d'appel

**Accès/environnement:**  
Gares  
Entrée de ville

**Source:**  
Wilfrid Garais, SHEMA  
J-P Hequet, Arthur Loyd



Vue du bassin Vauban



Façade cours commandant Frattacci

## DESCRIPTIF:

**Surface totale du bâtiment:** 11 000 m<sup>2</sup>  
**Surface de bureaux:** 9 000 m<sup>2</sup>  
**Taux d'occupation:** 100%  
**Nombre d'entreprises:** 18  
**employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux:**  
**Nombre de niveaux:** R+5  
**Prestations:** accueil, ascenseur, parking souterrain  
**stationnement pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux:**  
**Etat général:** neuf

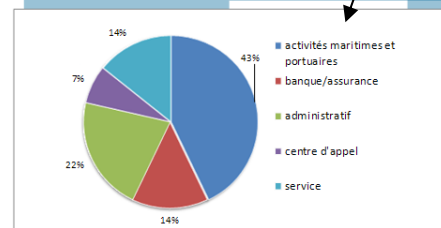
## COMMERCIALISATION:

**Statut d'occupation:** location  
**Loyer Prix/m<sup>2</sup> HT HC:** 140 à 180 €  
**Bail:** commercial

Diagramme

Immeuble de bureaux dédié à plusieurs entreprises

Le Colbert



Encadré avec un fond coloré

Encadré avec un fond blanc

Tableau

Noms des entreprises	Activités	Etage	Surface par entreprises	Nombre d'employés
Ministère des finances	administratif	1		
Maison de l'emploi	administratif	1		8
Plate-forme de vocation	administratif	1		
Le Crédit Lyonnais	banque	1		
Netaxis	banque	1		
Milleurtaux.com	centre d'appel	2	925 m <sup>2</sup>	70
Groupe 4 securikor (G4S)	service	2	600 m <sup>2</sup>	
Evergreen	maritime et portuaire	3	925 m <sup>2</sup>	
Stolt Nielsen	maritime et portuaire	3	926 m <sup>2</sup>	
Adecco Pole Emploi	service	3	225 m <sup>2</sup>	5
CMA/CGM	maritime et portuaire	4	700 m <sup>2</sup>	
Harjin Shipping	maritime et portuaire	4	750 m <sup>2</sup>	
NYK/Yusen Global Logistic	maritime et portuaire	5	750 m <sup>2</sup>	50

# Lecture des fiches types

## Jeu de couleurs

Les fonds des fiches types sont de trois couleurs différentes pour les bureaux existants. Chaque couleur détermine une localisation :

- La couleur bleue représente le secteur du centre ville,
- La couleur verte représente le secteur des quartiers sud,
- La couleur orange représente le secteur de la zone industrialo-portuaire.

Concernant les bureaux en projet, leur fiche type possède une couleur unique, le violet.

## Carte de localisation

Dans le coin gauche, la fiche type présente une carte provenant du cadastre de la ville, permettant de localiser le bâtiment. Celui-ci est mis en évidence par la couleur de localisation donc du secteur auquel il appartient. Cartes réalisées par des stagiaires de l'AURH.

## Encadré avec un fond coloré

Dans cette colonne se trouvent des informations générales sur le bâtiment:

- L'adresse postale
- L'année de livraison
- Le coût de construction
- L'investisseur
- Le/les gestionnaire(s)
- L'architecte
- Les activités présentes : ne sont inscrites que les activités dominantes et significatives. Ce n'est pas une liste exhaustive.
- Accès/desserte/environnement : seules les informations qui semblent pertinentes sont mentionnées. Selon la localisation du bâtiment, cet item peut donc comporter le nom de grands équipements, des moyens de desserte, des chiffrages kilométriques par rapport à un lieu structurant.
- Source : mentionne le nom et l'organisme auquel appartient la personne ayant pu renseigner les informations de la fiche.

### **Etiquette typologique**

Se situant dans le coin droit, elle porte à connaissance le type de bâtiment: immeuble de bureaux dédié à une seule entreprise, immeuble de bureaux dédié à plusieurs entreprises, bureaux administratifs, hôtel et pépinière d'entreprises, bureaux sur de parcs d'activités, immeuble mixte et bureaux associés à des entrepôts.

### **Photos**

Les photos ont été réalisées par des stagiaires de l'AURH.

### **Encadré avec un fond blanc**

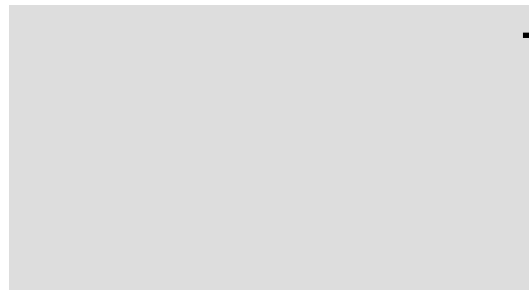
La colonne est divisée en deux catégories: descriptif et commercialisation.

#### Descriptif :

- Surface totale du bâtiment : exprime la Surface Hors Œuvre Net, est égale à la somme des surfaces de plancher de chaque niveau où sont déduits certaines surfaces.
- Surface de bureaux : représente la surface utile, surface intérieure des locaux d'activités. Elle ne comprend donc pas les circulations verticales et horizontales, les paliers d'étage, l'encombrement des murs, voiles, cloisons, poteaux, ...
- Taux d'occupation : correspond à la surface de bureaux occupés sur la surface totale de bureaux qu'offre le bâtiment au mois de mai 2008.
- Nombre d'entreprises
- Nombre d'employés pour 100m<sup>2</sup> de bureaux.
- Nombre de niveaux : de type R+..., cette formulation permet de constater le rez-de-chaussée et le nombre d'étages.
- Prestations : les services que le bâtiment offre.
- Nombre de stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux.
- Etat général : neuf, bon ou ancien, les réhabilitations récentes des bâtiments peuvent être mentionnées.

#### Commercialisation :

- Statut d'occupation : locataire et/ou propriétaire.
- Prix au m<sup>2</sup>: ce prix est Hors Taxe, Hors charges.
- Surface disponible : m<sup>2</sup> de bureaux disponibles à la date inscrite.
- Bail : il peut être commercial 3/6/9 ans, précaire ou prestations de services.



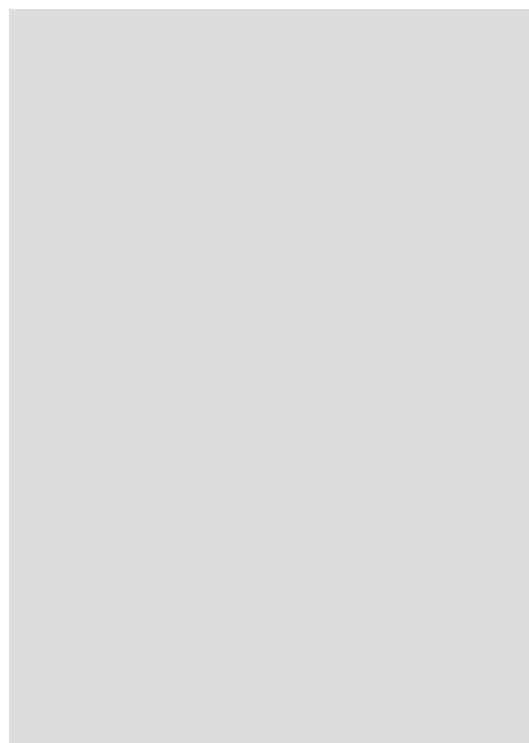
Pour les immeubles dédiés à plusieurs entreprises, une deuxième fiche complète les renseignements sur l'immeuble.

### **Diagramme**

Il indique les parts d'activités présentes dans le bâtiment. Les activités spécifiques du bâtiment peuvent ainsi être connues.

### **Tableau**

Il y contient le listing de toutes les entreprises du bâtiment ainsi que leur activité, leur étage, leur surface et leur nombre d'employés.





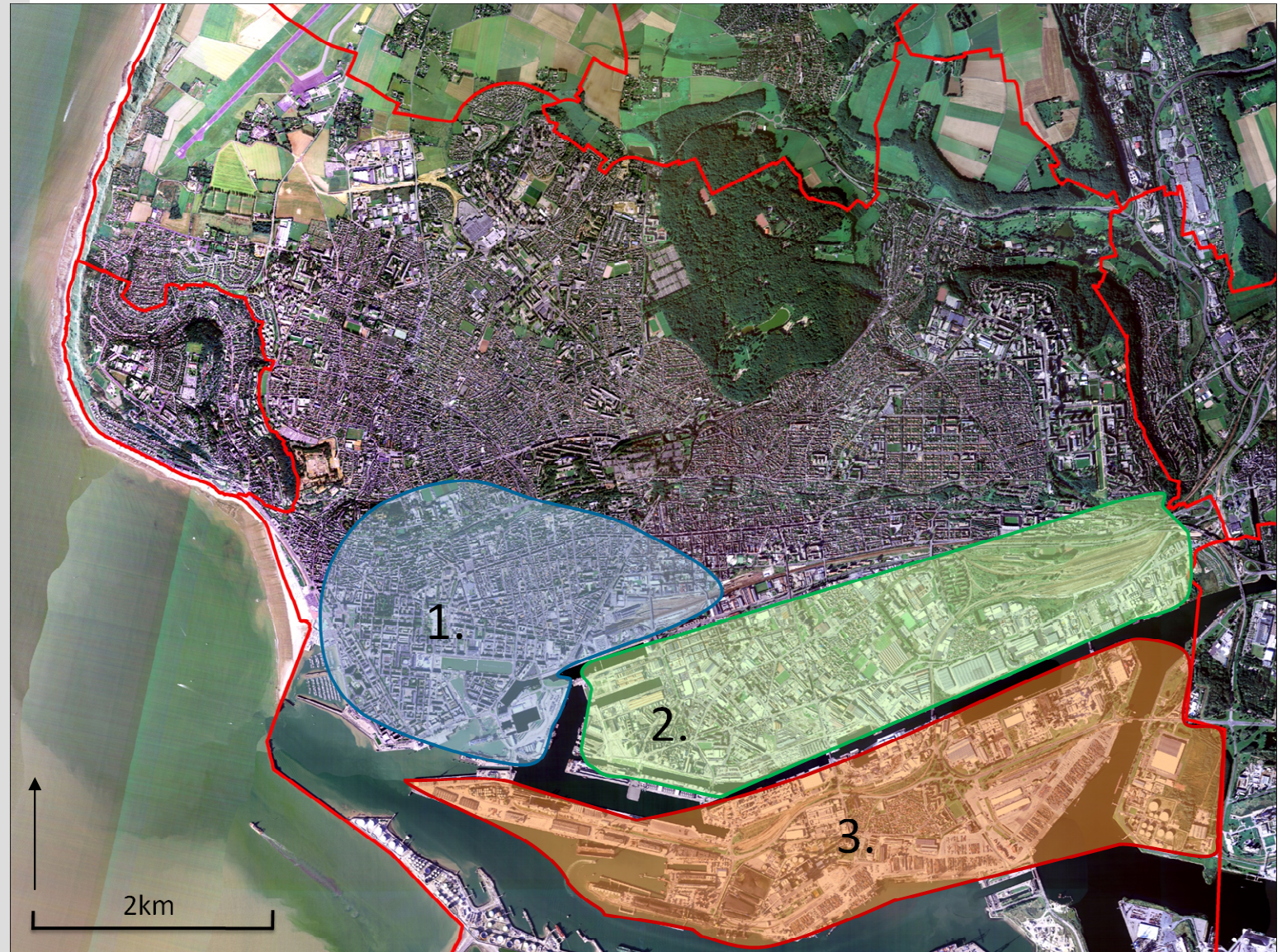
---

# **Localisation des bureaux havrais existants**



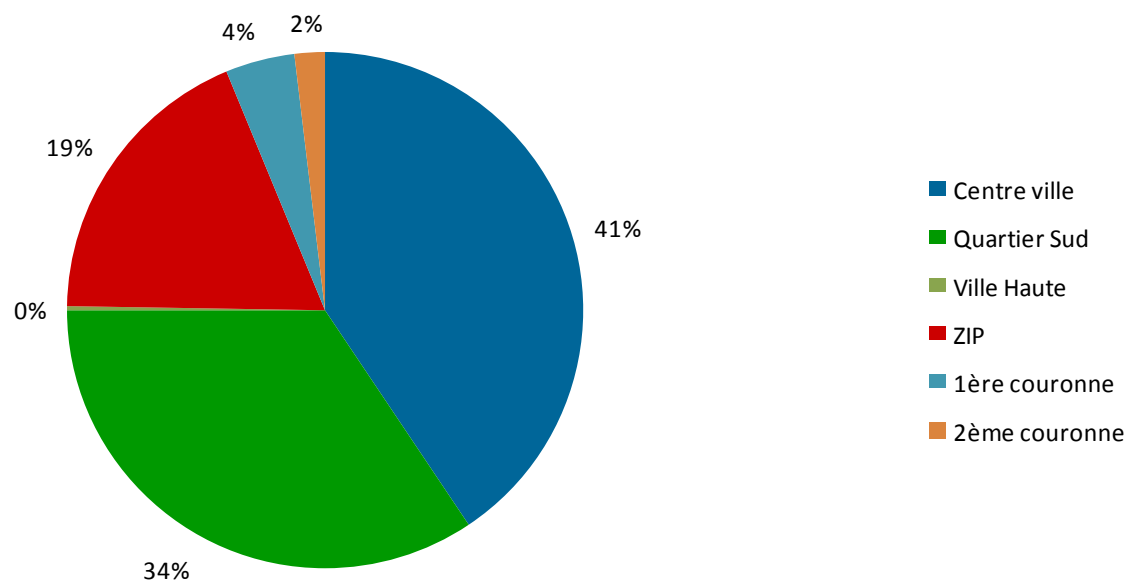
# 3 secteurs géographiques

- 1. Centre-ville /  
Ville basse
- 2. Quartiers Sud
- 3. Zone Industriale-  
Portuaire





## surfaces de bureaux commercialisées en 2006



### Justification des secteurs:

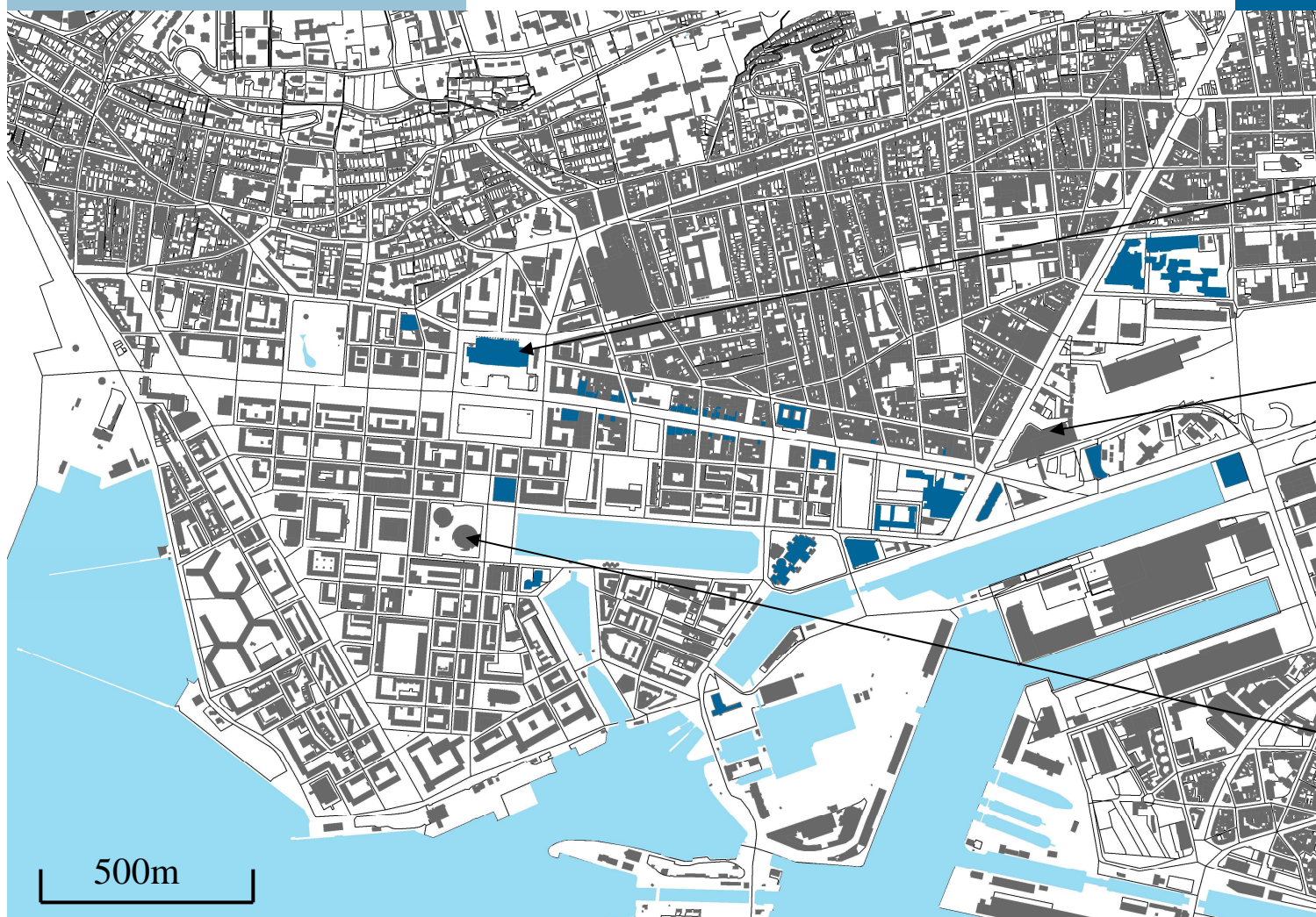
Les secteurs ont été déterminés en considérant la représentativité quantitative en terme de bureaux sur tout le territoire du SCoT.

# Typologie de l'existant

		Centre ville / Ville-Basse			Quartiers Sud	ZIP
		Pôle des gares	Bd de Strasbourg	Centre ville		
Bureaux purs	Immeuble de bureaux dédiés à une seule entreprise	SPB / CMA CGM Delmas		Assurance Guian	EDF-GDF	Auxitec /GMP Général de Manu- tention Portuaire
	Immeuble de bureaux dédiés à plusieurs entreprises	CHCI / Le Colbert	Franklin Building		Le Denfert/ Espace Chanzy	
	Bureaux administratifs	CCIH	Sous-Préfecture/ Palais de justice/ Immobilière Basse-Seine/ OPAC 76/ DDE76/ Douanes	CODAH/ Port Auto- nome		
Bâtiments mixtes	Hôtel et pépinières d'entreprises				Le Vaisseau	
	Immeuble mixte		Le 157 Bd de Strasbourg	Le 136 rue Victor Hu- go	Immeuble Lamarti- ne	
	Bureaux associés à des entrepôts					Cedilec

Les bâtiments en bleu sont  
les bureaux existants dans  
ce secteur.

# 1. Centre ville



Hôtel de ville

La gare

Le volcan

500m

# CMA CGM



## Immeuble de la CMA CGM

1 quai Colbert  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 1998

*Investisseurs:* Delmas

*Gestion:* CMA CGM

*Activités présentes:* centre  
d'appel – activités mariti-  
mes et portuaires

### *Accès/environnement:*

Entrée de ville  
Gares

### *Source:*

M. Guillon, CMA CGM



Vue du bassin de la barre



## DESRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:* 7 500 m<sup>2</sup>

*Surface de bureaux:* 5 640 m<sup>2</sup>

*Taux d'occupation:* 100%

*Nombre d'entreprise:* 1

*Nom de l'entreprise:* CMA CGM

*12 employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Nombre de niveaux:* R+6

*Prestations:* ascenseur-accueil-wifi

*24 stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bu-  
reaux*

*Etat général:* bon

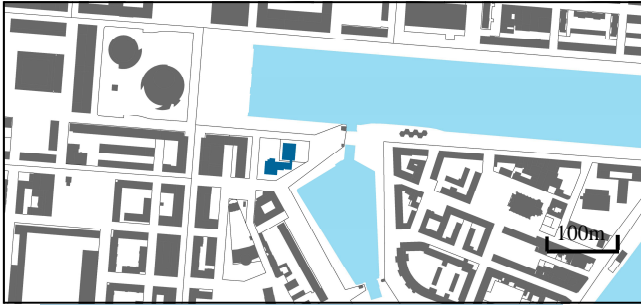
## COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:* propriétaire

*Prix/m<sup>2</sup> HT HC:* nc



# Assurance GUIAN



**Assurance GUIAN**  
4 quai Guillaume Le Testu  
76600 Le Havre

**Année de livraison:**

**Investisseurs:**

**Gestion:**

**Activités présentes:**  
Courtage en assurance

**Accès / environnement:**  
Proche du centre ville

**Source:**  
Laurence Avenel



Vue de la cour intérieure



Vue de la rue Guillaume le Testu

## DESRIPTIF:

**Surface totale du terrain:** 2 000 m<sup>2</sup>

**Surface de bureaux:** 754 m<sup>2</sup>

**Taux d'occupation:** 100%

**Nombre d'entreprises:** 1

**Nom de l'entreprise:** Assurance  
GUIAN

**employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux**

**Nombre de niveaux:** R+1

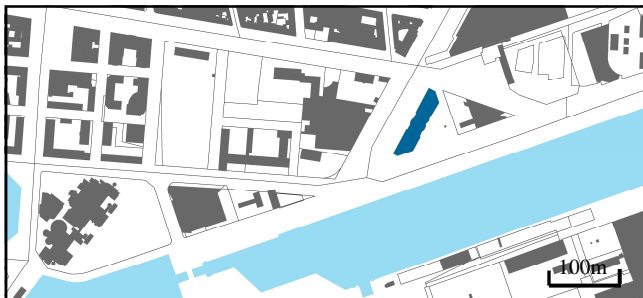
**Prestations:** accueil, bureaux open  
space, salle de réunion, kitchenette,  
climatisation partielle

**2,5 stationnement pour 100 m<sup>2</sup> de bu-  
reaux**

**Etat général:** bon

## COMMERCIALISATION:

**Statut d'occupation:** propriétaire



# Le Colbert

## Immeuble du Colbert

12 cours Commandant Fratacci  
76600 Le Havre

**Année de livraison:** 2005

**Investisseurs:** Immeuble en blanc construit par la Matmut et revendu à un fond irlandais

**Gestion:** Kingsturge (siège à Paris)

**Activités présentes:** maritime, banque, administratif, centre d'appel...

**Accès/environnement:**

Gares

Entrée de ville

**Source:**

Wilfrid Gallais, SHEMA  
J-P Hequet, Arthur Loyd



Vue du bassin Vauban



Façade cours commandant Fratacci

## DESRIPTIF:

**Surface totale du bâtiment:** 11 000 m<sup>2</sup>

**Surface de bureaux:** 9 000 m<sup>2</sup>

**Taux d'occupation:** 100%

**Nombre d'entreprises:** 18

**employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux**

**Nombre de niveaux:** R+5

**Prestations:** accueil, 3 ascenseurs, parking souterrain, terrasse périphérique  
**2,4 stationnement pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux**

**Etat général:** neuf

## COMMERCIALISATION:

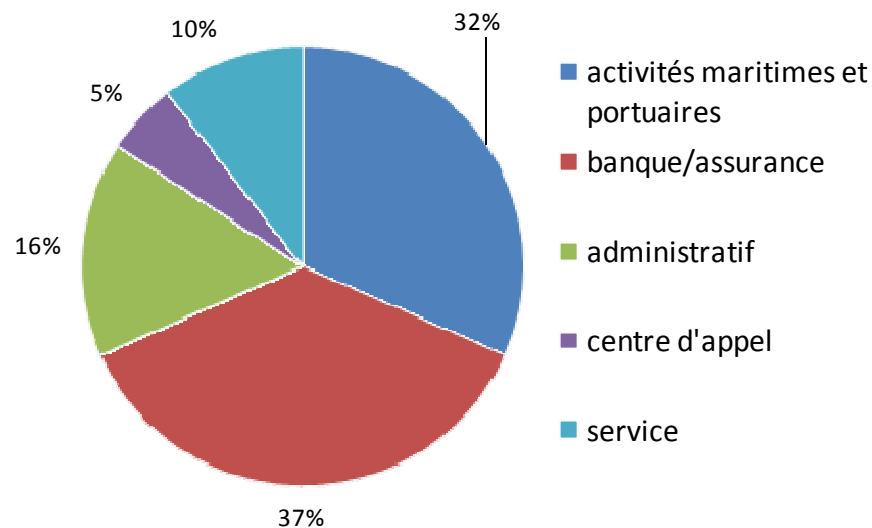
**Statut d'occupation:** location

**Loyer Prix/m<sup>2</sup> HT HC:** 140 à 180 €

**Bail:** commercial



# Le Colbert



Noms des entreprises	Activités	Etage	Surface par entreprises	Nombre d'employés
Mutualité française	assurance	RDC		
Prévadies	assurance	RDC		
Agence LCL	banque	RDC		
Crédit coopératif	banque	RDC		
Matmut	assurance	RDC		
Ministère des finances	administratif	1		
Maison de l'emploi	administratif	1		8
Plate-forme de vocation	administratif	1		
Le Crédit Lyonnais	banque	1		
Natixis	banque	1		
Meilleurtaux.com	centre d'appel	2	925 m <sup>2</sup>	70
Groupe 4 securikor (G4S)	service	2	600 m <sup>2</sup>	
Evergreen	maritime et portuaire	3	925 m <sup>2</sup>	
Stolt Nielsen	maritime et portuaire	3	926 m <sup>2</sup>	
Adecco Pole Emploi	service	3	225 m <sup>2</sup>	5
CMA/CGM	maritime et portuaire	4	700 m <sup>2</sup>	
Hanjin Shipping	maritime et portuaire	4	750 m <sup>2</sup>	
NYK/Yusen Global Logistic	maritime et portuaire	5	750 m <sup>2</sup>	50





# 157 bd de Strasbourg

## Immeuble

157 bd de Strasbourg  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 1950

*Investisseurs:*

*Activités présentes:* avocat, assurance, gardiennage, service, commerce international...

*Accès / environnement:*

Situé entre la gare et l'hôtel de ville

*Source:*

François Raoul, Syndic  
CRIC



Vues du bd Strasbourg



## DESCRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:* 1 470 m<sup>2</sup>

*Surface de bureaux:* 1 120 m<sup>2</sup>

*Taux d'occupation:* 100%

*Nombre d'entreprises:* 4

*employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Nombre de niveaux:* R+6

*Prestations:* ascenseurs, hall d'entrée

*0,1 stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Etat général:* ancien

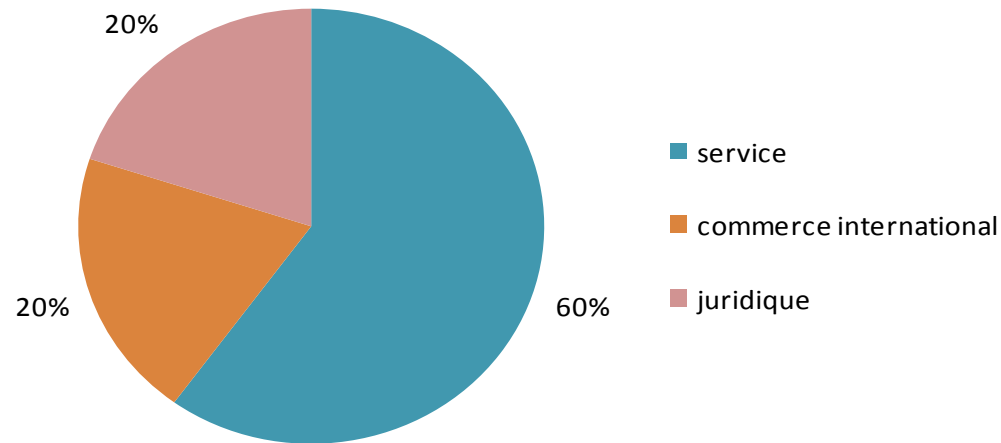
## COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:* locataire  
(immeuble de rapport)

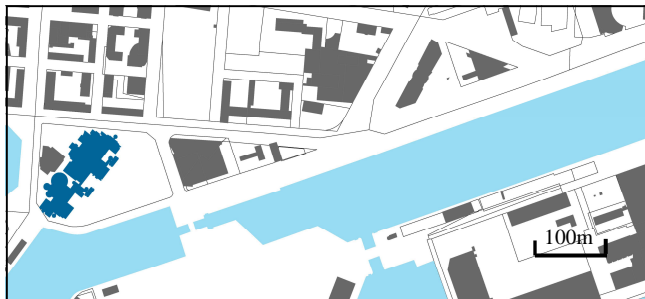
*Prix/m<sup>2</sup> HT HC:* 105-110€

*Bail:* nc

## 157 bd de Strasbourg



Noms des entreprises	Activités	Etage	Surface par entreprises	Nombre d'employés
SHEMA	service	RDC et 1	280 m <sup>2</sup>	
Galax	commerce international	2 et 3	420 m <sup>2</sup>	
Cabinet avocats	profession libérale	4	210 m <sup>2</sup>	
LANCRI	service	5	105 m <sup>2</sup>	
City One	service	5	105 m <sup>2</sup>	



# Centre Havrais du Commerce International: CHCI

## Immeuble de la CHCI

182 quai Georges V  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 1981

*Investisseurs:* CCIH

*Gestion:* 7 copropriétaires

*Activités présentes:* commerce international, activités maritimes, transports, transit...

*Accès / environnement:*

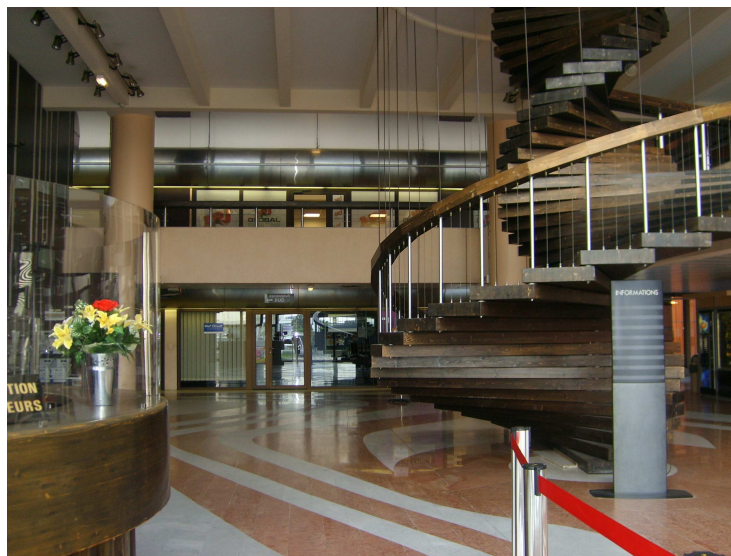
Quartier des gares  
Entrée de ville

*Source:*

Mireille Calais



Vue du bassin de la Barre



Entrée principale

## DESRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:* 15 000 m<sup>2</sup>

*Surface de bureaux:* 11 500 m<sup>2</sup>

*Taux d'occupation:* 90%

*Nombre d'entreprises:* 50

*Employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux:* nc

*Nombre de niveaux:* R+7 dont 1 entresol

*Prestations:* ascenseurs, accueil

*34 stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Etat général:* bon

## COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:* propriétaire et locataire

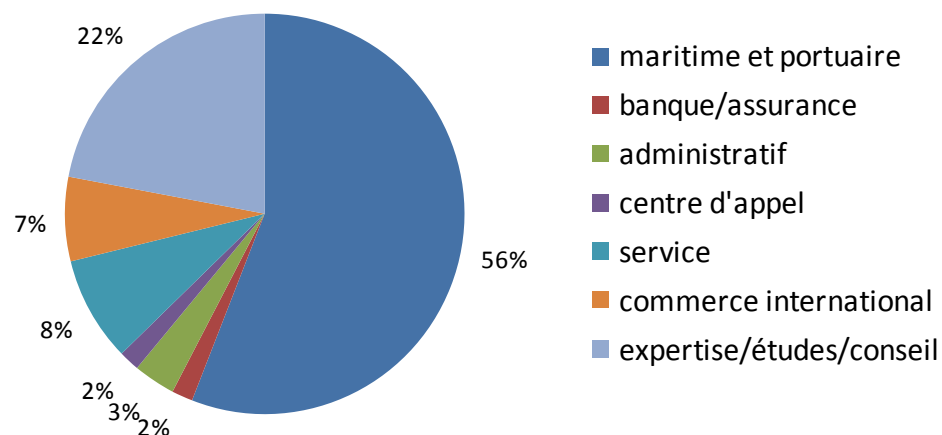
*Prix/m<sup>2</sup> HT HC:* nc

*Surfaces disponibles:* 150 m<sup>2</sup> en mai 2008

*Bail:* commercial



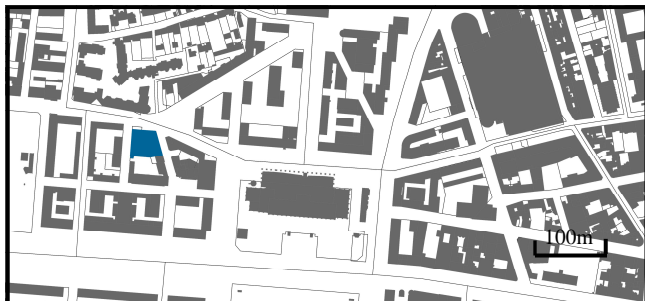
# Centre Havrais du Commerce International



Noms des entreprises	Activités	Etage	Surface par entreprises	Nombre d'employés
inspection commerciale	expert			
AKKA ingénierie mécanique	bureau étude			
alpha terminal	commerce international			
APEC	centre d'appel			
APL France	maritime			
agences maritimes associées	maritime			
France 3 baie de seine	service			
global star international	maritime			
HTM (havraise de transport maritime)	maritime			
Freight service France	maritime			
IC COM	service			
Inter cargo	maritime			
interflow	maritime			
BNA (bretagne normandie ...)	maritime			
Burger service	service			
cabinet levesque	expert			
CAP competence	association/amicale			
isamar	maritime			
jet air service	maritime			
Kerry logistics France	maritime			
K line	maritime			

Noms des entreprises	Activités	Etage	Surface par entreprises	Nombre d'employés
lhd	administratif			
liway terminal	maritime			
manucar	maritime			
matiss technologies	bureau étude			
CEVA	maritime			
CCI	administratif			
CIPHA	maritime			
CMA CGM	maritime			
CMA CGM system	maritime			
COPROM	formation continue			
criblage en normandie	service			
Delphis	maritime			
Fortis	assurances			
mediterranean shipping	maritime			
midex	commerce international			
mpu	expert			
naviland cargo	maritime			
navitainer	maritime			
nrj	service			
oniris	expert			
partnair & sea	maritime			
oniris concept	expert			
promat le havre	expert			
groupe proservia	bureau étude			
sasmar	maritime			
sastrans	maritime			
serpro sn	expert			
swift	maritime			
swift	maritime			
swift oceane	maritime			
sogema le havre	expert			
Teucnos	bureau étude			
transmanutention	maritime			
trans terminal service	maritime			
united arab agencies France	commerce international			
united transport	maritime			
wall street institute	formation			
watson brown	maritime			

# La CODAH



## Immeuble de la CODAH Communauté d'agglomération Havraise

19 rue Georges Braque  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 2007

*Investisseurs:* fonds propres  
de la CODAH, Portage  
foncier VDH

*Gestion:* CODAH

*Activités présentes:* siège ad-  
ministratif

*Accès / environnement:*

Proche de l'hôtel de ville

*Source:*

Bruno Jacquin-Couchette,  
CODAH



Rue Georges Braque



Accueil

## DESRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:* 6 739 m<sup>2</sup>

*Surface de bureaux:* 5 564 m<sup>2</sup>

*Taux d'occupation:* 82,5%

*Nombre d'entreprises:* 1

*30 employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Nombre de niveaux:* R+5

*Prestations:* accueil, ascenseurs, salle  
de réunion

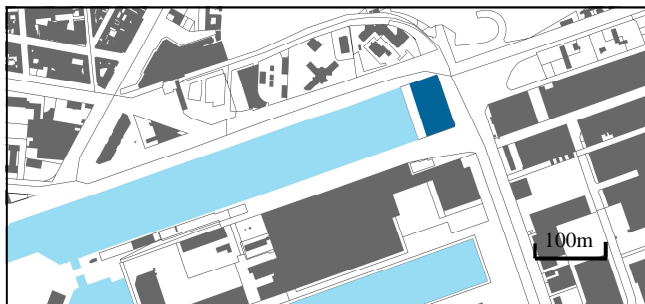
*0,2 stationnement pour 100 m<sup>2</sup> de bu-  
reaux*

*Etat général:* neuf sauf structure béton  
et menuiseries extérieures

## COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:* propriétaire

*Surfaces disponibles:* 1 niveau com-  
plet non rénové en réserve soit environ  
1 000 m<sup>2</sup> de bureaux aménageables.



# Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre: CCIH

**Immeuble de la CCIH**  
Esplanade de l'Europe  
76600 Le Havre

*Année de livraison:*  
*Investisseurs:* CCIH  
*Gestion:* CCIH  
*Activités présentes:* administratif

*Accès / environnement:*  
Entrée de ville  
Proche des Docks Vauban  
Proche des gares

*Source:*  
M. Baranger, CCIH



Entrée principale



Vue rue Marceau

## DESRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:*  
*Surface de bureaux:*  
*Taux d'occupation:*  
*Nombre d'entreprises:* 1  
*Nom de l'entreprise:* CCIH  
*employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux:*  
*Nombre de niveaux:*  
*Prestations:* Accueil, ascenseur, salles de réunion  
*Stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux:*  
*Etat général:* neuf

## COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:* propriétaire



**PAH**

Terre plein de la barre  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 1963

*Investisseurs:* PAH

*Gestion:* PAH

*Activités présentes:*  
administratif

*Accès / environnement:*

Proche du centre ville

Proche des quartiers sud

**Source:**

Denis Roth, Responsable  
bâtiment au PAH

# Port Autonome du Havre: PAH

**DESCRIPTIF:**

*Surface totale du bâtiment:* m<sup>2</sup>

*Surface de bureaux:* 9 000 m<sup>2</sup>

*Taux d'occupation:* 100%

*Nombre d'entreprises:* 1

*Nom de l'entreprise:* PAH

*5 employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Nombre de niveaux:* R+9 mais 8 étages fonctionnels

*Prestations:* accueil avec contrôle d'accès, salles de réunion

*stationnement pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux:* nc

*Etat général:* bon

**COMMERCIALISATION:**

*Statut d'occupation:* propriétaire



# 136 rue Victor Hugo

## Bureaux

136 rue Victor Hugo  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 2005

*Investisseurs:*

*Gestion:*

*Activités présentes:*

*Accès / environnement:*

*Source:*



Angle rue Victor Hugo et rue de Paris

## DESRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:*

*Surface de bureaux:*

*Taux d'occupation:*

*Nombre d'entreprises:*

*employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Nombre de niveaux:*

*Prestations:*

*stationnement pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Etat général:*

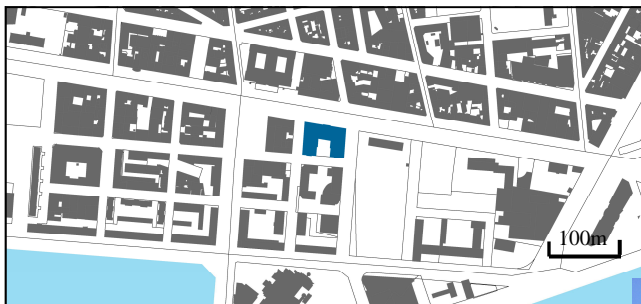
## COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:*

*Prix/m<sup>2</sup> HT HC:*

*Surfaces disponibles:*

*Bail:*



# Franklin Building

## Franklin Building

35 rue 129ème  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 1960

*Investisseurs:* société générale, caisse chirurgicale, société d'importation et de commission, maison du seuil

*Gestion:* 20 copropriétaires

*Activités présentes:* maritime, médical, avocat...

### *Accès / environnement:*

Sur le bd de Strasbourg  
Bus

A 5min à pied de la gare

### *Source:*

Cabinet Guillote



Boulevard de Strasbourg



Les entreprises présentes

## DESSCRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:* 2 472 m<sup>2</sup>

*Surface de bureaux:* 2 000 m<sup>2</sup>

*Taux d'occupation:* 100%

*Nombre d'entreprises:* 19

*employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux:*

*Nombre de niveaux:* R+6

*Prestations:* Gardienne, ascenseurs, chauffage collectif

*2 stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Etat général:* Ancien, Bien entretenu

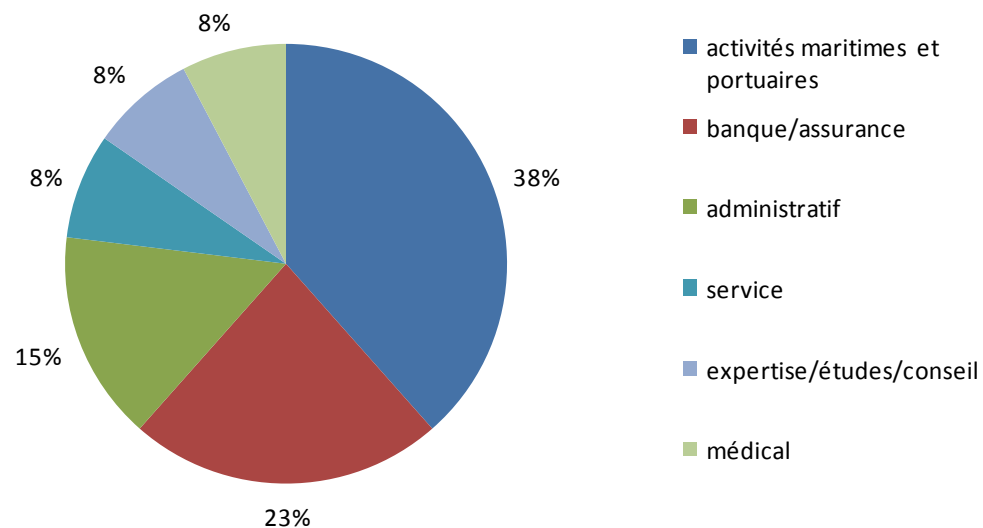
*Surface de logement:* 200 m<sup>2</sup>

## COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:* propriétaire et locataire

*Prix/m<sup>2</sup> HT HC:* nc

# Franklin Building



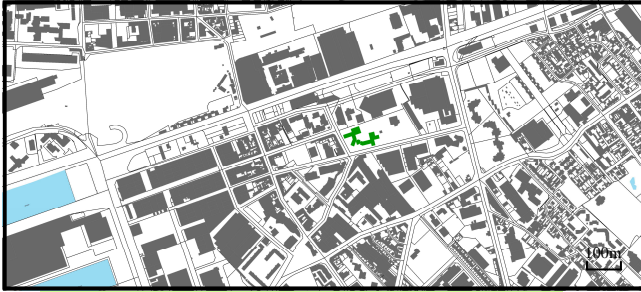
Noms des entreprises	Activités	Etage	Surface par entreprises	Nombre d'employés
Jeunesse et sport	administratif	RDC		
SONATAM SNAM	maritime	1		
MAIF	assurance	2		
MGEN	assurance	2		
CASDEN/banque populaire	banque	2		
consulat du brésil	administratif	3		
Hamburg Sud France	maritime	3		
Philco international	maritime	3		
ZIM France/ Marseille consignation	maritime	3		
Shipping agency service	maritime	4		
gestion technologique informatique	informatique	4		
cabinet médical	médical	5		
cabinet sodel	expertise	5		
CIN agence d'entreprise	service	6		



Les bâtiments en vert sont  
les bureaux existants dans  
ce secteur.

## 2.Quartiers Sud





# EDF-GDF

## **Centre d'appel sécurité dépannage Gaz**

1 rue Marcel Paul  
76600 Le Havre

*Année de livraison:*

*Investisseurs:*

*Gestion:*

*Activités présentes:*

*Accès / environnement:*

*Source:*



Façade rue Marcel Paul

## **DESSCRIPTIF:**

*Surface totale du bâtiment:*

*Surface de bureaux:*

*Taux d'occupation:*

*Nombre d'entreprises:*

*Ratio employés par m<sup>2</sup>:*

*Nombre de niveaux:*

*Prestations:*

*Ratio stationnement par employé:*

*Etat général:*

## **COMMERCIALISATION:**

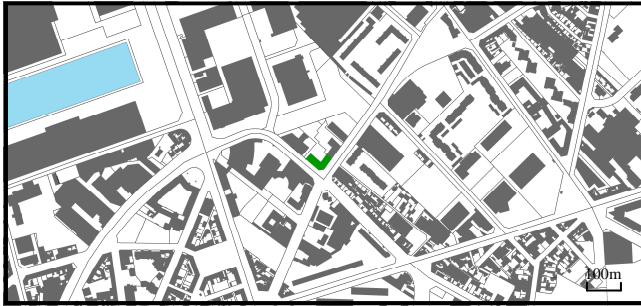
*Statut d'occupation:*

*Prix/m<sup>2</sup> HT HC:*

*Surface disponible:*

*Bail:*





# Le Denfert

## Le Denfert

48 rue Denfert Rochereau  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 2006

*Investisseurs:* 3 copropriétaires

*Gestion:* CMFI

*Activités présentes:* armateur, administratif, BTP...

*Accès / environnement:*  
bus

## Source:

Jean-Eric Moureau, CMFI



Entrée principale



Cour intérieur avec parking

## DESRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:* 3 100 m<sup>2</sup>

*Surface de bureaux:* 2 008 m<sup>2</sup>

*Taux d'occupation:* 100%

*Nombre d'entreprises:* 9

*7 employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Nombre de niveaux:* R+4

*Prestations:* ascenseurs

*4 stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Etat général:* neuf

## COMMERCIALISATION:

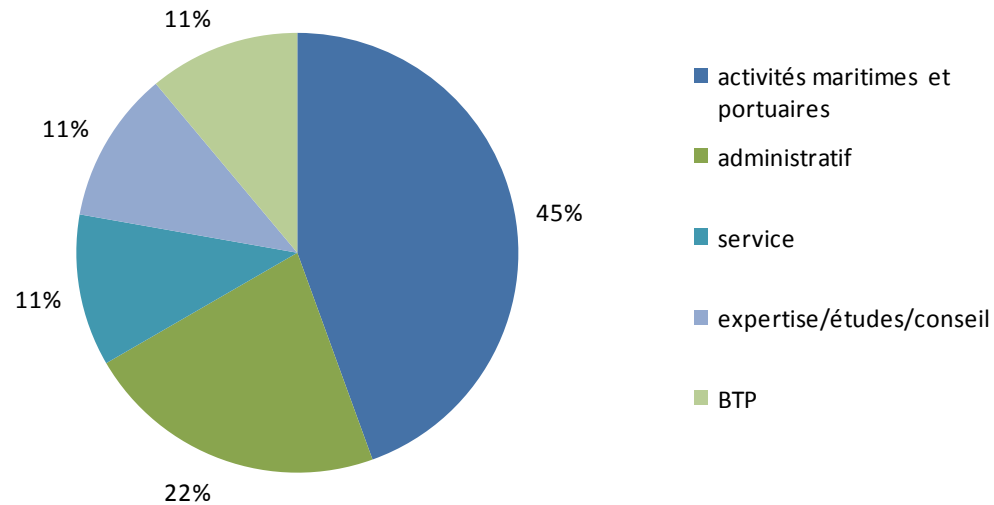
*Statut d'occupation:* propriétaire et locataire

*Prix/m<sup>2</sup> HT HC:* nc

*Bail:* commercial



# Le Denfert



Noms des entreprises	Activités	Etage	Surface par entreprises	Nombre d'employés
Air Normand	conseil/étude			
DRIRE	administratif			
Pillet SAS	maritime			
Currie SAS	maritime			
Nile Dutch/SWIRE	maritime			
CSAV	maritime			
Véolia Eau	service			
La Poste	administratif			
Eiffage	BTP			



# Le 300 bd Jules Durand

**Le « 300 »**  
300 bd Jules Durand  
76600 Le Havre

**Année de livraison:** 1920  
**Investisseurs:** Sorayave  
**Gestion:** Sorayave  
**Activités présentes:** commerce international, portuaire...

**Accès / environnement:**  
Bus  
Proche de la ZIP

**Source:**  
Jean-Eric Moureau, CMFI



Bd Jules Durand



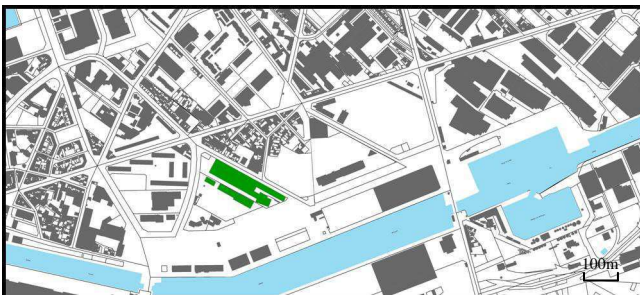
Le parking derrière le bâtiment

## DESRIPTIF:

**Surface totale du bâtiment:** 3 000 m<sup>2</sup>  
**Surface de bureaux:** 2 500 m<sup>2</sup>  
**Taux d'occupation:** 50%  
**Nombre d'entreprises:** nc  
**Ratio employés par m<sup>2</sup>:** nc  
**Nombre de niveaux:** R+3  
**Prestations:** ascenseurs  
1,6 stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux  
**Etat général:** ancien

## COMMERCIALISATION:

**Statut d'occupation:** locataire  
**Prix/m<sup>2</sup> HT HC:** nc  
**Surface disponible:** 1 125 m<sup>2</sup> en mai 2008  
**Bail:** commercial



# Espace Chanzy

## Espace Chanzy

58 rue Général Chanzy  
76600 Le Havre

*Année de rachat:* 2002

*Investisseurs:* Ville du Havre

*Gestion:* Ville du Havre

*Activités présentes:* Equipements industriels, transport, transit, centre d'appel, services industriels...

*Accès / environnement:*

Proche du bd Amiral Mouchez

*Source:*

Colette Leray, Ville du Havre



Vue du parking



Entrée

## DESSCRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:* 16 337 m<sup>2</sup>

*Surface de bureaux:* 10 742 m<sup>2</sup>

*Taux d'occupation:* 95%

*Nombre d'entreprises:* 12

*Ratio employés par m<sup>2</sup>:*

*Nombre de niveaux:* de R+2 à R+4

*Prestations:* ascenseurs, poste de garde

*4 stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Etat général:* Bon, réhabilitation en 2007

## COMMERCIALISATION:

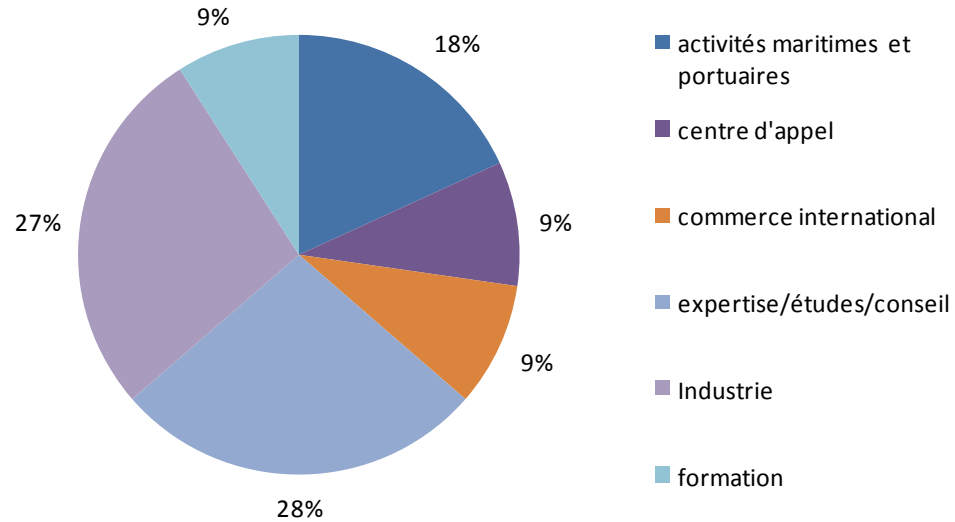
*Statut d'occupation:* locataire

*Prix/m<sup>2</sup> HT HC:* 70 €

*Surface disponible:* 200 m<sup>2</sup> en mai 2008

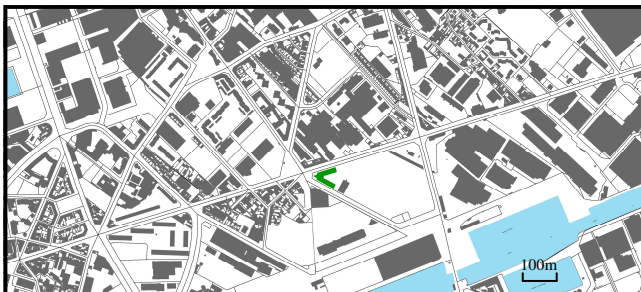
*Bail:* précaire

# Espace Chanzy



Noms des entreprises	Activités		Surface par entreprises	Nombre d'employés
CEACOM (Arvato)	centre d'appel		5 003,20	350
TCEM	maintenance industrielle		4 333,42	
HD Formation	formation continue		86,68	
Groupe TC	centre d'appel		30,86	
Quali consult	expertise		139,25	
Delta log	informatique		47,88	
ICCI	conseil		37,44	
Panalpina	maritime		514,06	36
ETI Eclairage	fourniture et matériels industriels		48,06	
Sutton International France	commerce international		68,69	
Calmar	maritime		432,27	
ETI Hangar	équipement industriel		4 255,00	





# Le Vaisseau

## Le Vaisseau

120 bd Amiral Mouchez  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 1995

*Investisseurs:* Ville du Havre

*Gestion:* Ville du Havre

*Activités présentes:*

Transitaire, Logistique et  
Transport, Informatique,  
Ingénierie aéronautique...

*Accès / environnement:*

Bus

*Source:*

Yannick Colloc, Ville du  
Havre

Martine Lepeltier, Assistan-  
te de direction



Entrée principale du Vaisseau



Accueil

## DESSCRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:* 1 922 m<sup>2</sup>

*Surface de bureaux:* 1 550 m<sup>2</sup>

*Taux d'occupation:* 90%

*Nombre d'entreprises:* 36

*11 employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Nombre de niveaux:* R+2

*Prestations:* Permanence téléphoni-  
que, Secrétariat, Courrier, Conseil, Wi-  
fi, salle de réunion

*5 stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bu-  
reaux*

*Etat général:* bon

## COMMERCIALISATION:

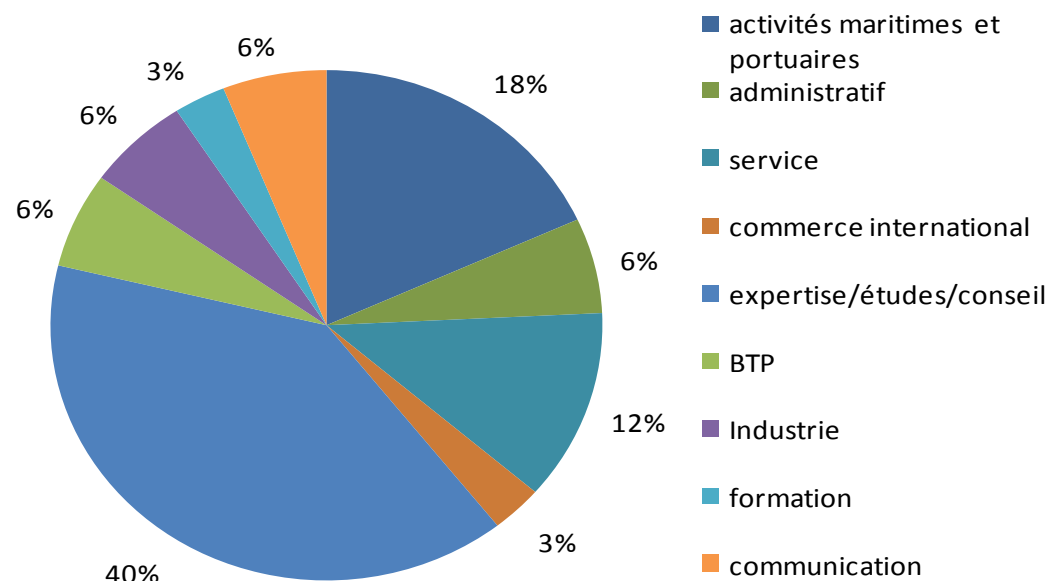
*Statut d'occupation:* locataire

*Prix/m<sup>2</sup> HT HC:*

*Surface disponible:* 842 m<sup>2</sup> au  
01/08/08

*Bail:* 1 an/contrat de prestation de ser-  
vices

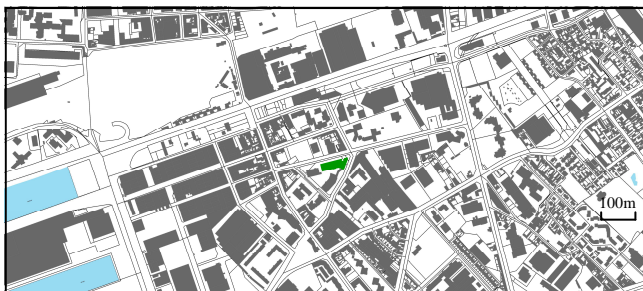
# Le Vaisseau



Noms des entreprises	Activités	Etage	Nombre d'employés	Surface par entreprise
Acte Industrie	industrie			
AGT Porte Océane	maritime			
Airovie	service			
AROM'essence sarl	commerce international			
ATEMAP France	mécanique auto			
ATN Alo Trans Normandie	maritime			
Axiome Industrie	industrie			
Axsing	ingénierie			
La boutique de gestion de Haute-Normandie	administratif			
CAP Projets (TP)	BTP			
Caux Média	communication			
C.h.a.t. 'affrètement et de transport	maritime			
D2C Dessin conception com	communication			
Data concept SARL	maritime		10	
France Canada International SARL	service			
GCII	conseil			

Noms des entreprises	Activités	Etage	Nombre d'employés	Surface par entreprises
CARU	négoce			
GS INTERNATIONAL	conseil			
EMPEL peinture France	BTP			
IFPN	formation			
Immo Clean Services	service			
JJM-3D	expert			
Lean Formation Conseil	formation			
MCE Automation	bureau étude			
OCE Optimisation	conseil			
O'FISH	maritime			
OPTEOR	ingénierie			
SediCaD	ingénierie			
Seine Estuaire Entreprendre	administratif			
Spie Batignolles	bureau étude			
Technopolys	expertise			
EURL Toussaint Conception	ingénierie			
Transit MEAL	maritime			
TRE Electricité Générale	service			





# Lamartine

**Lamartine**  
Rue Auguste Rispal  
76600 Le Havre

*Année de livraison:*  
*Investisseurs:*  
*Gestion:*  
*Activités présentes:* Transit...

*Accès / environnement:*  
Proche des magasins généraux

*Source:*



Angle rue Lamartine et rue Auguste Rispal



Rue Auguste Rispal

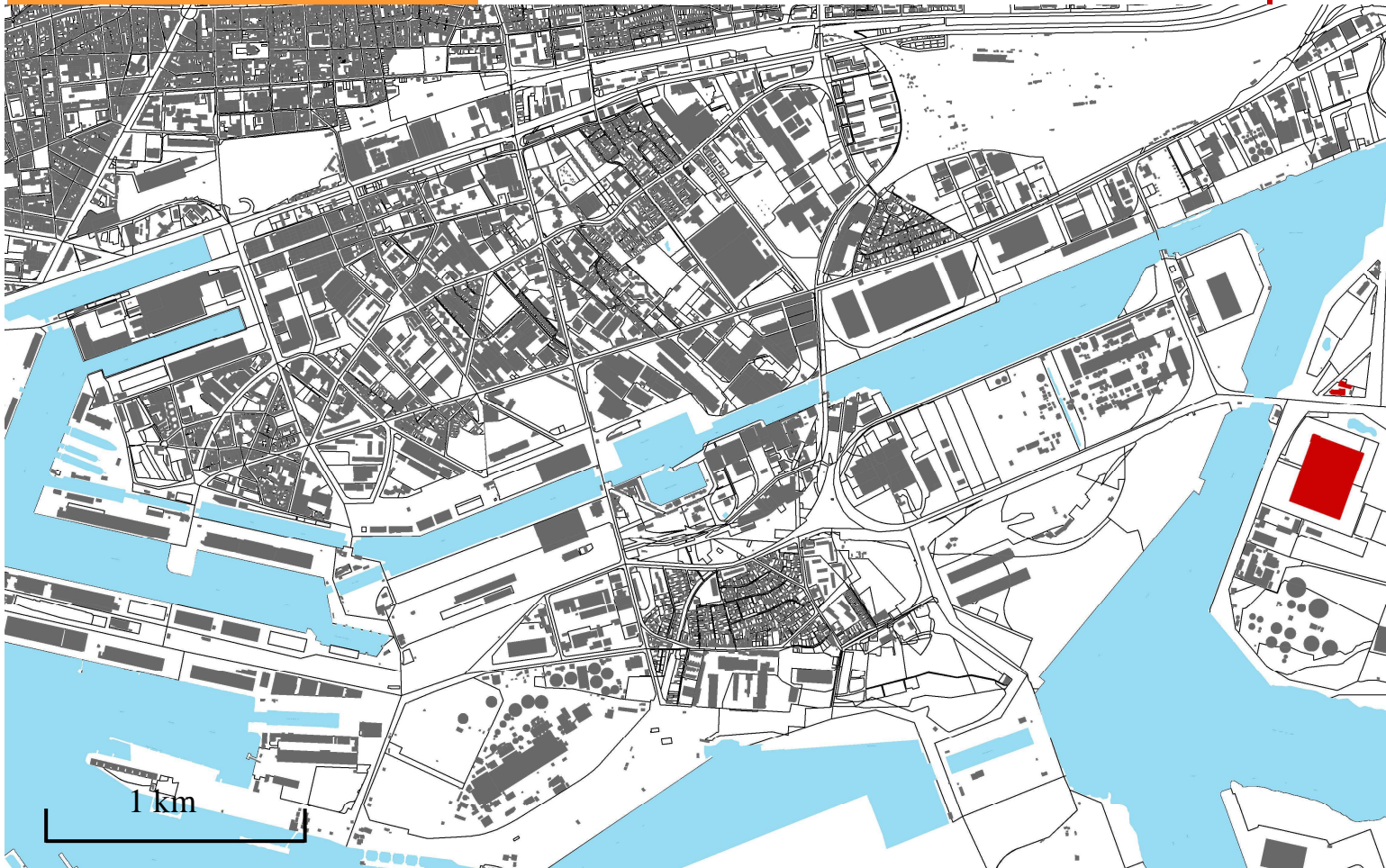
## DESRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:*  
*Surface de bureaux:*  
*Taux d'occupation:*  
*Nombre d'entreprises:*  
*employés sur 100 m<sup>2</sup>*  
*Nombre de niveaux:* R+1  
*Prestations:*  
*stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux*  
*Etat général:*  
*Logements:* de R+2 à R+6

## COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:*  
*Prix/m<sup>2</sup> HT HC:*  
*Surface disponible:*  
*Bail:*

### 3. Zone Industriolo-Portuaire





# Auxitec



## Auxitec

Route du Hoc  
76600 Le Havre

**Année de livraison:** 1966

**Investisseurs:** Auxitec

**Gestion:** Auxitec

**Activités présentes:** Ingénierie et maîtrise d'œuvre en bâtiment, industrie et nouvelles technologies

**Accès / environnement:**

A 2km de l'échangeur de la Breque

**Source:**

M. Michel, Auxitec



Vue sur l'entrée principale



Vue du parking

## DESSCRIPTIF:

**Surface totale du bâtiment:** 2 800 m<sup>2</sup>

**Surface de bureaux:** 2 700 m<sup>2</sup>

**Taux d'occupation:** 100%

**Nombre d'entreprise:** 1

**Noms de l'entreprise:** Auxitec

**2,5 employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux**

**Nombre de niveaux:** R+1

**Prestations:** accueil

**4 stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux**

**Etat général:** Ancien

## COMMERCIALISATION:

**Statut d'occupation:** propriétaire du bâtiment

**Surfaces disponibles:** Immeuble en vente en septembre 2009, Auxitec déménage.



# Cedilec

## Cedilec

Route du Hoc  
76600 Le Havre

*Année de livraison:*

*Investisseurs:*

*Gestion:*

*Activités présentes:* Trans-  
port

*Accès / environnement:*

A 2km de l'échangeur de la  
Breque

*Source:*



Route du Hoc / Vue sur les entrepôts



Vue sur les bureaux

## DESSCRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:*

*Surface de bureaux:*

*Taux d'occupation:*

*Nombre d'entreprises:*

*employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

*Nombre de niveaux:*

*Prestations:*

*stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bu-  
reaux*

*Etat général:*

## COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:*

*Prix/m<sup>2</sup> HT HC:*

*Surfaces disponibles:*

*Bail:*

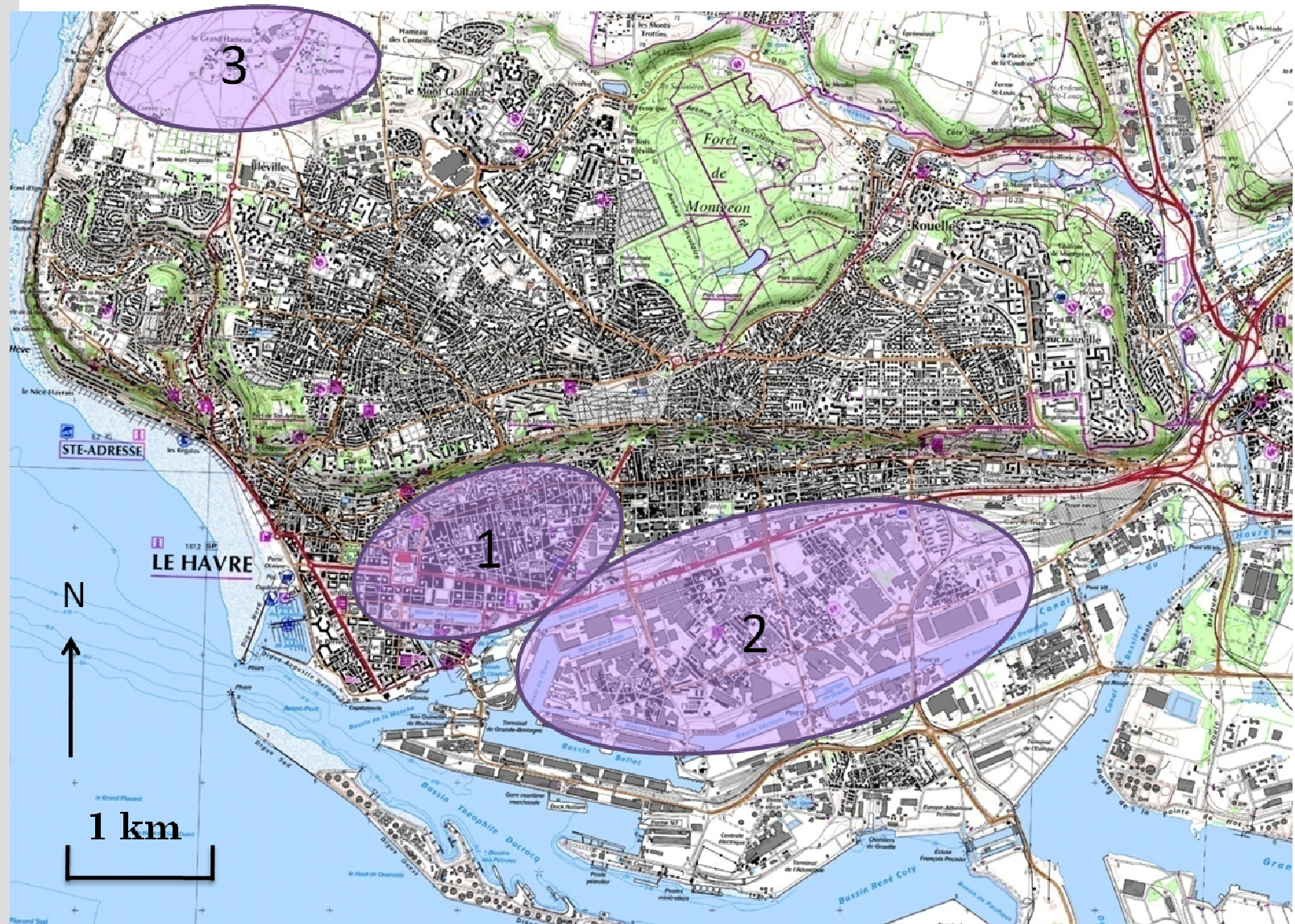


# **Localisation des bureaux havrais en projet**



# 3 secteurs géographiques

1. Centre ville /  
Ville basse
2. Quartiers sud
3. Ville haute



# Typologie des projets

		Centre ville/ Ville basse		Quartiers Sud/Axe d'entrée de ville	Ville Haute
		Centre ville	Pôle des gares (renforcement)		
Bureaux purs	Immeuble de bureaux dédiés à une seule entreprise		CMA CGM (ancienne station Total)	Auxitec	
	Immeuble de bureaux regroupant plusieurs entreprises	Le Neptune/ Le Groupama Transport	Projet en blanc de la Matmut (îlot Turgot)		
	Bureaux administratifs	Hôtel de police			
Bâtiments mixtes	Hôtel et pépinières d'entreprises			Le P.E.R.I./Docks Dombasles	Hôtel d'entreprises ZFU
	Bureaux sur des parcs d'activités			Site Soquence (Grand Stade+programme de bureaux)/Novatrans	Le Pressoir/ Le Havre Plateau
	Immeuble mixte	Le Vendôme / Le Central		Le Courbet Plaza/ Quai de la Gironde/ Site de Mulhouse	
	Bureaux associés à des entrepôts			Site des entrepôts SA-GE	

A decorative graphic consisting of a horizontal purple bar at the top and a vertical purple bar on the left side, both in a medium purple shade. A thin black horizontal line runs across the top of the slide, passing behind the purple bars.

Centre ville /  
Ville basse



# Le Neptune

## Le Neptune

169 bd de Strasbourg  
76600 Le Havre

**Année de livraison:** 09/2008

**Investisseurs:**

**Architecte:** M. Denise

**Coût de l'opération:**

**Accès/environnement:**

Proche de la gare et du palais de justice

**Source:**

J-P Hequet, Arthur Loyd



Vue du bd de Strasbourg

## DESCRIPTIF:

**Surface totale du bâtiment:** 2 700 m<sup>2</sup>

**Surface de bureaux:** 2 140 m<sup>2</sup>

**Nombre de niveaux:** R+5

**Prestations:** belle exposition, climatisation, chauffage individuel, parking en entresol et terrasse, livraison en open space

**25 stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux**

## COMMERCIALISATION:

**Statut d'occupation:**

**Prix/m<sup>2</sup> HT HC:** 170 €

**Surfaces disponibles:**

**Chargé de commercialisation:**



# Le Central



**Le Central**  
Rue Victor Hugo  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 2008

*Investisseurs:*

*Architecte:*

*Coût de l'opération:*

*Accès / environnement:*

Au cœur du quartier piéton  
du Havre

*Source:*

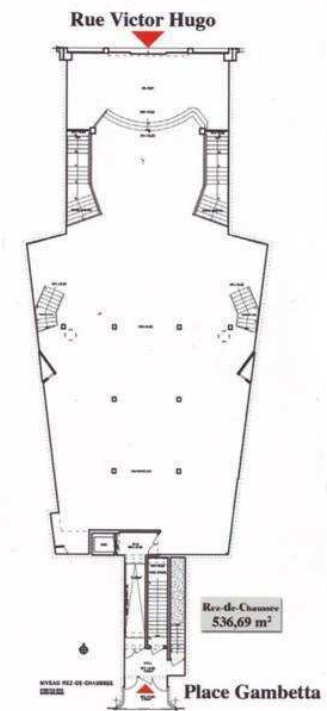
J-P Hequet, Arthur Loyd



Vue rue Victor Hugo



Vue place Gambetta



## DESSCRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:* 6 165 m<sup>2</sup>

*Surface de bureaux:* 1 385 m<sup>2</sup>

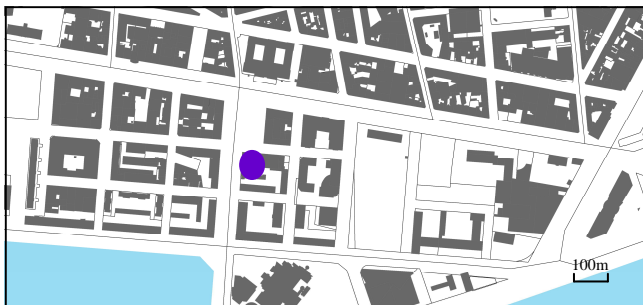
*Nombre de niveaux:* 3 (R-1 à R+1)

*Prestations:* salle de réunion, ascenseur

## COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:* location





# Le Vendôme

**Le Vendôme**  
Rue Siegfried  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 2010

*Investisseurs:*

*Coût de l'opération:*

*Accès/environnement:*

*Source:*

J-P Hequet, Arthur Loyd



## DESRIPTIF:

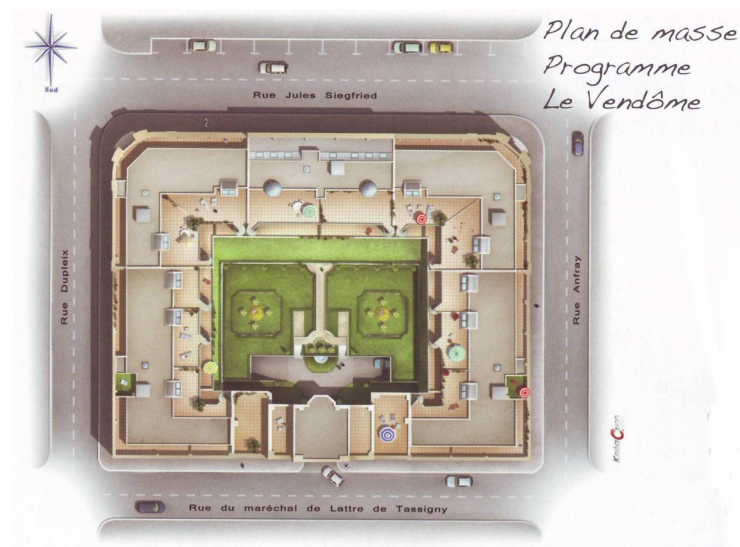
*Surface totale du bâtiment:* 4 780 m<sup>2</sup>

*Surface de bureaux:* 2 080 m<sup>2</sup>

*Nombre de niveaux:* R+

*Prestations:*

*? stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux*



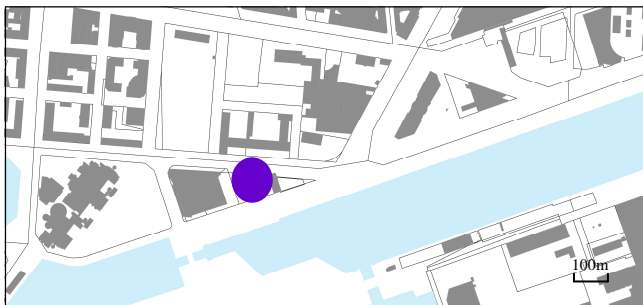
## COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:*

*Prix/m<sup>2</sup> HT HC:*

*Surfaces disponibles:*

*Chargé de commercialisation:* Arthur Loyd et Adrian Parker



# CMA-CGM

## Immeuble de la CMA-CGM

Quai Colbert  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 2012

*Investisseurs:* CMA-CGM

*Architecte:*

*Activités présentes:* maritime

*Coût de l'opération:*

*Accès/environnement:*

*Source:*

## DESCRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:*

*Surface de bureaux:* 15 000 m<sup>2</sup>

*Nombre de niveaux:* R+13

*Prestations:*

*? stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

## COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:* propriétaire



# Groupama transport

**Groupama transport**  
Quai Lamandé  
76600 Le Havre

**Année de livraison:** automne 2009

**Investisseurs:** Groupama transport

**Architecte:** Jean Amoyal

**Activités présentes:** siège social de la société d'assurance

**Coût de l'opération:**

**Accès/environnement:**

**Source:**

Article Archives Océane



Vue du Quai Lamandé.

## DESSCRIPTIF:

**Surface totale du bâtiment:** 8 800 m<sup>2</sup>

**Surface de bureaux occupée par**

**Groupama:** 4 400 m<sup>2</sup>

**Nombre de niveaux:** R+4

**Prestations:**

**? stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux**

**Statut d'occupation:** Groupama propriétaire du bâtiment

## COMMERCIALISATION:

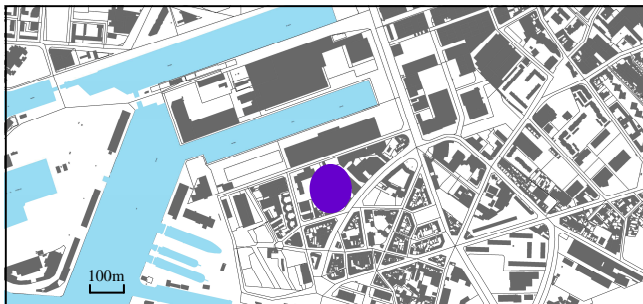
**Prix/m<sup>2</sup> HT HC:**

**Surfaces disponibles:** 4 400 m<sup>2</sup> en location

**Chargé de commercialisation:**

Quartiers sud /  
Axe d'entrée de  
ville





# Le Courbet Plaza

**Le Courbet Plaza**  
Rue de l'aviateur Guérin  
76600 Le Havre

**Année de livraison:** 2010  
**Investisseurs:** Groupe Lazard  
**Architecte:** J.P. Viguier  
**Coût de l'opération:**

**Accès / environnement:**  
Près des Docks Café

**Source:**  
LHD



## DESRIPTIF:

**Surface totale du bâtiment:** 17 178 m<sup>2</sup>

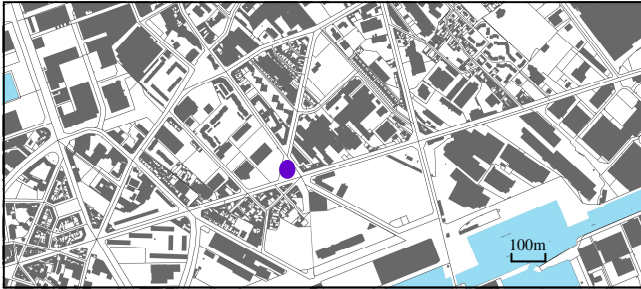
**Surface de bureaux:** 9 700 m<sup>2</sup>

**Nombre de niveaux:**

**Prestations:**

? stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux





# Auxitec

## Auxitec

Bd Amiral Mouchez  
76600 Le Havre

**Année de livraison:** été 2009

**Investisseurs:** Auxitec, demande d'un terrain à la VDH

**Architecte:** Paul Chemetov

**Activités présentes:** siège social du bureaux d'études

**Coût de l'opération:** 6 millions d'€

**Accès/environnement:**

**Source:**

M. Michel, Auxitec



Image de synthèse des futurs locaux. Source: plaquette lhd

## DESRIPTIF:

**Surface totale du bâtiment:** 4100 m<sup>2</sup>

**Surface de bureaux:** 3300 m<sup>2</sup>

**5 employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux**

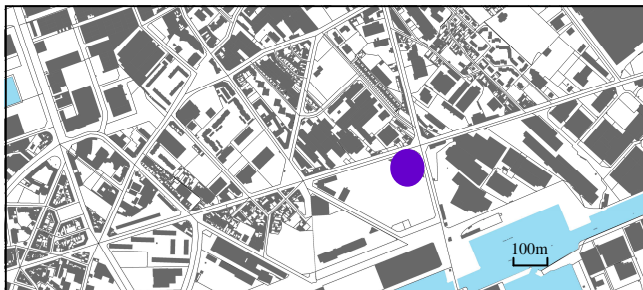
**Nombre de niveaux:** 3

**Prestations:** parking semi-enterré

**2 stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux**

## COMMERCIALISATION:

**Statut d'occupation:** propriétaire



# Pôle d'Etudes et de Recherche pour l'Industrie: PERI

## **PERI**

Bd Amiral Mouchez  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 2010

*Investisseurs:* CCIH

*Activités présentes:* Ingénierie et bureaux d'études

*Accès/environnement:*

*Source:*

Wilfrid Gallais, SHEMA

## **DESCRIPTIF:**

*Surface totale du bâtiment:*

*Surface de bureaux:* 2 000 m<sup>2</sup>


*Nombre d'entreprises:* 15

*Prestations:*

*? stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

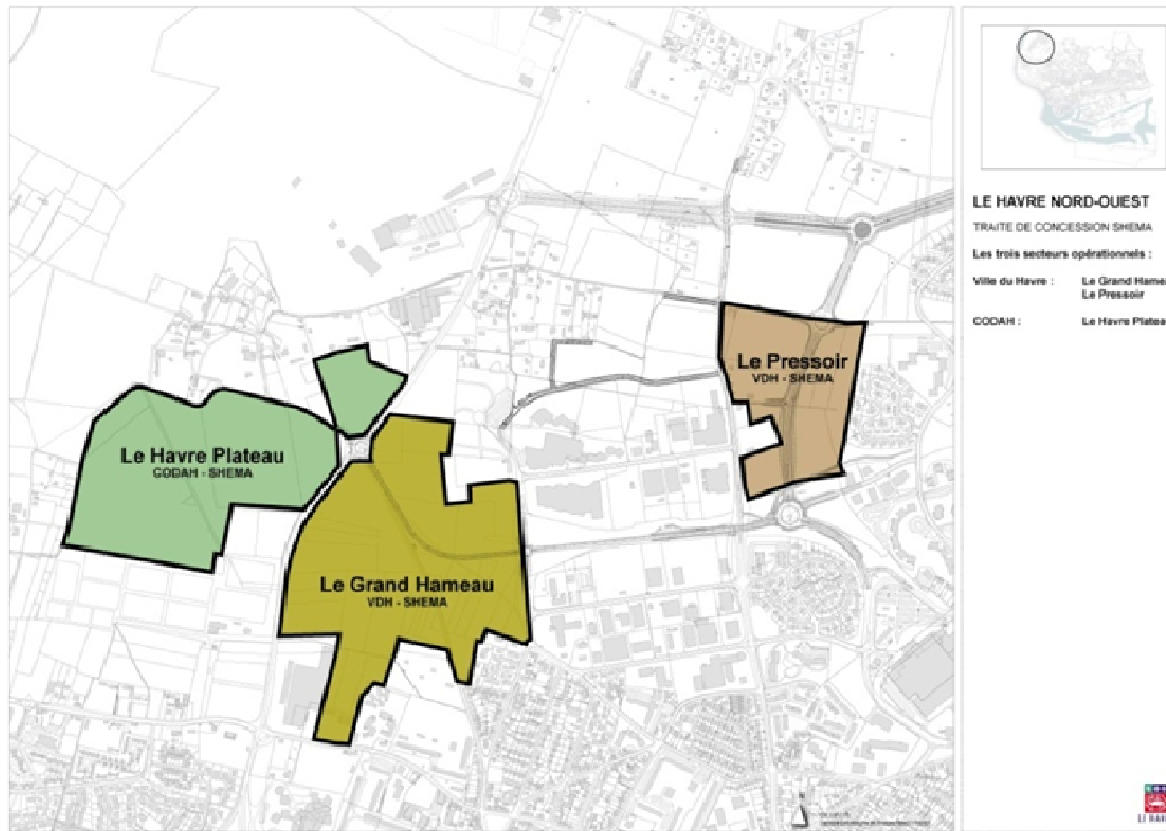
## **COMMERCIALISATION:**

*Statut d'occupation:* locataire

A decorative graphic consisting of a horizontal purple bar at the top and a vertical purple bar on the left side, both in a medium purple shade. A thin black horizontal line runs across the top of the page, just below the purple bar.

# Ville Haute

# Le plateau nord-ouest



Source: Ville du Havre

## DESCRIPTIF:

*Surface de bureaux:* 3 000 m<sup>2</sup>

*Futures activités:* santé, ...

*Nombres de zones d'activités:* 3

*Année de livraison:* 2009

Tableau 12 : Caractéristiques générales et attrait tertiaire de 6 villes

		Le Havre	Lyon	Nantes	Reims	Toulouse	Hambourg *
Caractéristiques générales	Position géographique	Estuaire de la Seine, Seine-Maritime	Rhône	Grand-Ouest, Loire-Atlantique	Est, Marne	Sud-Ouest, Haute-Garonne	Allemagne, Elbe
	Population de la ville (estimation 2005 INSEE)	183 600	467 400	281 800	184 800	437 100	1 754 182
	Population aire urbaine *	Entre 250 000 et 300 000	Entre 1 000 000 et 1 500 000	Entre 700 000 et 750 000	Entre 250 000 et 300 000	Entre 900 000 et 1 000 000	Plus de 3 500 000
	Poids administratif	Sous-Préfecture de la Seine-Maritime et de la région Haute-Normandie	Préfecture du Rhône et de la région Rhône-Alpes	Préfecture de la Loire-Atlantique et de la région Pays-de-la-Loire	Sous-Préfecture de la Marne	Préfecture de la Haute-Garonne et de la région Midi-Pyrénées	ville-Etat
	Réseau routier	2 autoroutes	5 autoroutes, axe Nord Sud, boulevard périphérique	2 autoroutes, périphérique	3 autoroutes	6 autoroutes, périphérique	6 autoroutes, périphérique
	Réseau ferroviaire	TER (2h de Paris)	5 gares dont 2 TGV (2h10 de Paris), TER	TGV (2h30 de paris), TER	TGV (45 min de Paris), TER	TGV (5h15 de Paris), TER	5 gares
	Réseau aérien	Aéroport Havre-Octeville (Le Havre-Lyon)	Aéroport Saint-Exépur, 1er aéroport de province	Aéroport Nantes-Atlantique, 2 ème aéroport de province	non	Aéroport Toulouse-Blagnac 4ème aéroport de province	Aéroport International d'Hambourg (1h30 de Paris)
	Réseau de transport en commun	15 lignes de bus, 1 funiculaire	4 lignes de métro, 2 funiculaires, 3 lignes de tramway, 7 de trolleybus, 115 lignes d'autobus et d'autocars départementaux	3 lignes de tramway, 1 ligne de bus way, 50 lignes de bus	24 lignes de bus	2 lignes de métro, 2 lignes de tramway, 74 lignes de bus	3 lignes de métro, 22 lignes de bus, 22 lignes de métro-bus, ferry
	Nombre d'étudiants	10 000	124 000	44 000	21 171	97 000	64 000
	Emplois Métropolitains Supérieurs	5,40%	10, 60%	8,70%	n.c.	12%	n.c.
	Emploi total	113 047	714 469	293 285	117 781	400 475	799 500
	Projets urbains	quartiers Sud, 1 ligne de tramway, grand stade	1 ligne de tramway pour 2009, Stade	1 ligne de busway, 1 ligne de tram-train pour 2010, Aéroport Notre-Dame des Landes	1 ligne de tramway pour 2011	1 ligne de tramway en 2010	1 ligne de métro
	Loisirs/ Culture	Centre-ville reconstruit classé au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2005	427 hectares du site historique de Lyon sont classés patrimoine de l'humanité par l'UNESCO depuis 1998	Cité des congrès, Zénith, Stade, Château des Ducs de Bretagne	4 édifices inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1991	Centre des congrès, Zénith, Musée de l'art moderne et contemporain des abattoirs	Grand Lac au cœur de la ville,
Caractéristiques sur bureaux	Part des établissements dans l'activité de service	65,40%	61,60%	63,90%	60,60%	62,50%	83%
	Demande placée (m²)	42 448	202 000	87 707	18 210	171 600	209 400
	Offre disponible (m²)	28 933	278 000	75 000	n.c.	55 400	n.c.
	Loyer prime ** (€ HT/m²/an)	161	230	160	150	220	270

Source : INSEE, statistiques locales 1999 et RNOIE de 2006

\* :Données 2006. Les données sur Hambourg ne sont pas calculées par la même méthode que celles sur les villes françaises

\*\* Le loyer prime est le prix de location de bureaux le plus élevé sur le territoire concerné.



Juin 2008

# La développement logistique sur l'Estuaire de la Seine

## Sommaire

### **LA LOGISTIQUE SUR L'ESTUAIRE DE LA SEINE 4**

---

I.	L'ESTUAIRE DE LA SEINE ET LA LOGISTIQUE	5
1)	Présentation du territoire	5
2)	La logistique sur l'estuaire de la Seine	7
3)	La concurrence des ports du range Nord	9
II.	LES DIFFERENTS MODES D'ACHEMINEMENT DE LA MARCHANDISE AU SEIN DE L'HINTERLAND DU PORT DU HAVRE	13
1)	Le port du Havre en quelques chiffres	13
2)	La prépondérance du transport routier sur les autres modes	13
3)	Un réseau ferré peu performant	15
4)	Le trafic fluvial en développement	17
5)	Le Transport Maritime à Courte Distance : un transport maritime vers l'Europe	19
III.	QUELLES SONT LES ZONES LOGISTIQUES SUR LES TERRITOIRES ? DE L'EXISTANT A LA DTA	21
1)	Constats sur le secteur logistique existant	21
2)	La Directive Territoriale d'Aménagement : un outil encore à jour ?	26
➤	Présentation de la DTA	26
➤	Grands enjeux et objectifs du développement de la logistique dans la DTA	27
➤	Conclusion : Un outil encore à jour ?	29

### **ELEMENTS DE REPONSES AU DEVELOPPEMENT LOGISTIQUE SUR L'ESTUAIRE DE LA SEINE 30**

---

I.	EVALUATION DES BESOINS	31
1)	Evaluation des besoins en m <sup>2</sup> de terrain et d'entrepôts	31
2)	Evaluation des besoins en terme d'emplois directs et indirects	32
II.	REFLEXIONS SUR LA LOGISTIQUE DE DEMAIN	32
1)	La multimodalité	32
2)	Comment faire accepter le développement logistique aux élus et à la population ?	34
3)	Logistique de développement durable	35
4)	Comment améliorer la coopération entre les acteurs ?	37

III. QUEL DEVELOPPEMENT LOGISTIQUE DANS LE FUTUR ?	37
1) Projets existants à court et moyen terme (2010-215)	37
2) Les potentialités de localisation sur le territoire en terme de coût	41
3) Propositions et scénarios sur le développement logistique à long terme (2020-2030)	45
➤ Sur la ZIP	46
➤ La zone d'Etainhus	47
➤ La zone d'activités de Bréauté/Beuzeville la Grenier	48
➤ La zone de Mézidon Canon	49
➤ La zone de Beuzeville/Saint-Maclou	51
➤ La zone logistique de Pont Audemer/Fourmetot	52
➤ La zone à proximité de Lisieux	53
➤ Les zones de Quillebeuf et de Port Jérôme	54
4) Conclusion	57
➤ Synthèse des propositions à long terme pour répondre aux besoins en logistique	57
➤ Propositions par rapport à la modalité et aux infrastructures de transports	59
➤ Portage politique	60
➤ L'emboîtement d'échelles	60
 <b>TABLE DES ILLUSTRATIONS</b>	 <b>61</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE/WEBGRAPHIE</b>	<b>63</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>65</b>

# La logistique sur l'Estuaire de la Seine



Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine

## I. L'estuaire de la Seine et la logistique

### 1) Présentation du territoire

Le territoire d'intervention de l'agence d'urbanisme de la région havraise et de l'estuaire de la Seine est composé de 5 pays sur 2 régions : la Haute et la Basse Normandie et 3 départements : la Seine Maritime, l'Eure et le Calvados.

**Carte 1 : Territoire d'étude : l'Estuaire de la Seine**



La rive droite est plus urbanisée que la rive gauche. Plus de 600 000 habitants occupent cet espace. En 1999, 5 communes représentaient près de 44% de la population de l'estuaire : Bolbec, Fécamp, Le Havre, Lisieux et Montivilliers.

**Tableau 1 : Evolution de la population entre 1999 et 2005 des cinq principales communes de l'estuaire**

	Population en 2005	Population en 1999	Evolution 1999-2005
Le Havre	183 600	190 905	-3,8
Fécamp	19 900	21 028	-5,4
Lisieux	23 200	23 171	0,1
Bolbec	12 000	12 591	-4,7
Montivilliers	16 000	16 556	-3,4

Source : INSEE

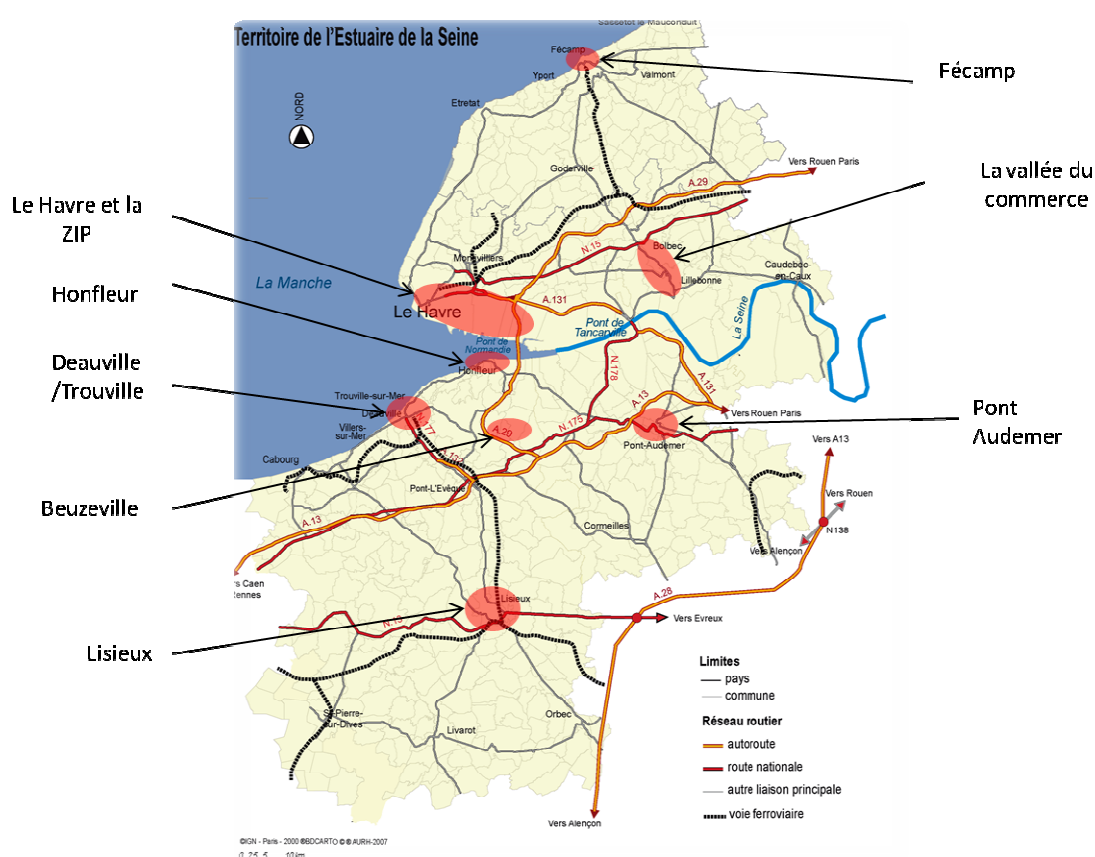
Les communes les plus influentes en poids de population enregistrent globalement une baisse de population entre 1999 et 2005.



Les emplois sur l'estuaire de la Seine, au nombre de 220 000, se concentrent sur 8 bassins d'emplois :

- Le Havre et la Zone Industrielle et Portuaire (ZIP) orientée vers l'industrie chimique, mécanique, énergétique et vers les transports,
- La vallée du commerce (de Bolbec à Lillebonne) spécialisée dans l'activité industrie,
- L'agglomération de Lisieux dont l'économie repose sur l'industrie,
- L'agglomération de Fécamp basée sur le secteur des services,
- Deauville-Trouville dont l'économie s'appuie essentiellement sur le tourisme,
- Pont-Audemer,
- Honfleur,
- Beuzeville.

**Carte 2 : Localisation des bassins d'emplois**



Le secteur des services est le principal employeur devant l'industrie, le commerce et la construction.

Ce territoire est composé de trois ports de commerce : Le Havre, 1<sup>er</sup> port français pour le trafic de conteneurs, Honfleur, 3<sup>ème</sup> port français pour le trafic de bois et Fécamp spécialisé pour le trafic du bois, graves et vrac.

La Communauté d'Agglomération Havraise est le principal pôle d'activités de ce territoire. En effet, l'activité générée par le port du Havre a beaucoup d'impact sur ce territoire. Elle est l'entrée principale du bassin parisien. De fait, l'estuaire de la Seine est un espace privilégié pour le développement de l'activité logistique. Il appartient au bassin parisien et est sa façade maritime.

Récemment, pour permettre l'augmentation du trafic de conteneurs, le port du Havre a pris la décision d'aménager un nouveau site : Port 2000. Ce site permettra au Havre d'accueillir et de traiter les plus grands porte-conteneurs. Le port du Havre a pour objectif de passer de 2,6 millions à 6 millions de conteneurs d'ici à 2018. A plus long terme, l'aménagement de Port 2020 permettra au

trafic d'atteindre les 12 millions de conteneurs. Une volonté de développement durable est affichée pour la réalisation de ces programmes. Cela consiste, d'une part à augmenter la part des transports doux et, d'autre part, à prendre en compte l'environnement naturel sensible à proximité de la zone industrialo-portuaire. L'augmentation du trafic de conteneurs doit faire réfléchir à la façon dont le territoire doit se développer pour y répondre, notamment en termes de positions des zones logistiques et des plateformes multimodales. Ce constat pose deux problématiques primordiales pour le territoire :

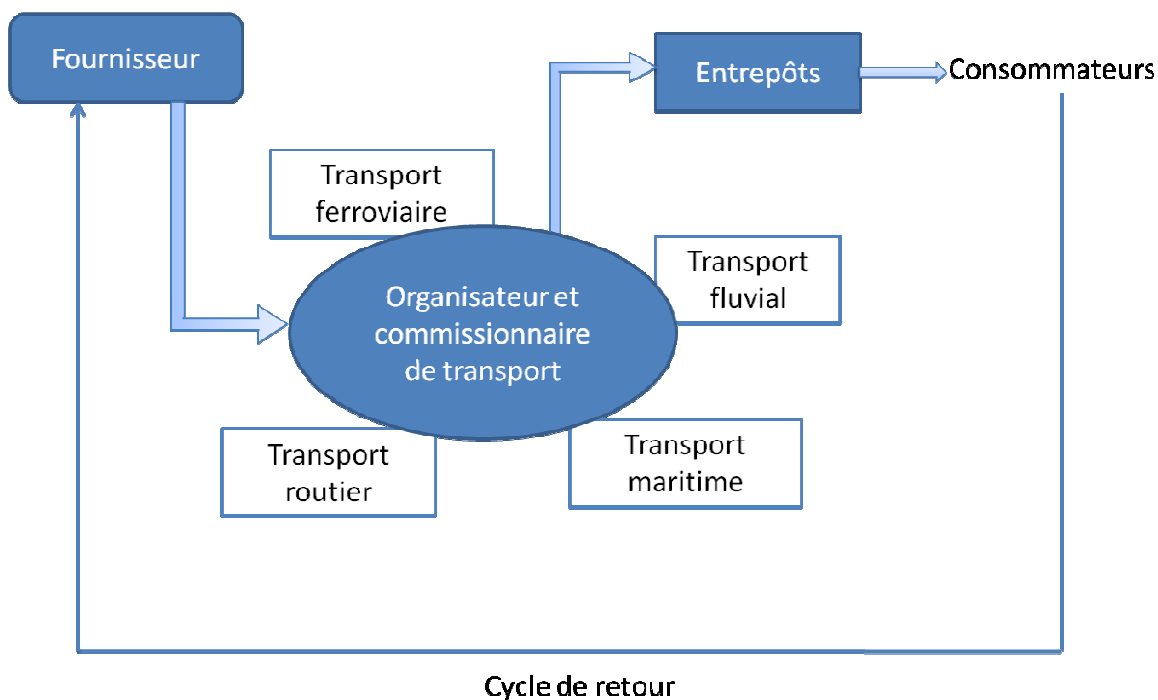
- Comment faire en sorte que l'activité portuaire se développe au mieux ?
- Qu'est que le territoire veut prendre en compte pour tirer profit de la logistique ?

## 2) La logistique sur l'estuaire de la Seine

### ➤ Définition de la logistique

Selon l'Association française pour la logistique, AsLog, la logistique est l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place à moindre coût d'une certaine quantité de produits à l'endroit et au moment où une demande existe.

**Figure 1 : Schéma de représentant la chaine logistique**



L'organisateur et le commissionnaire de transport doivent optimiser le lien entre le fournisseur et le consommateur grâce aux modes de transports qui sont à leur disposition.

Les activités qui composent la logistique sont : le conditionnement, l'entreposage des marchandises, l'organisation de leur transport et la réalisation de celui-ci. La logistique dépasse donc le cadre restreint du déplacement de la marchandise.

### ➤ Les différents types de logistique présents sur le territoire

Trois types de logistique existent sur l'estuaire de la Seine :

- Une logistique des importations et des exportations
- Une logistique liée aux productions locales, industrielles en ce qui concerne les produits intermédiaires, ainsi que les produits de consommation

- Une logistique de distribution, à proximité immédiate du plus grand centre de consommation européen (Paris-Londres-Bruxelles).

En outre, la logistique peut comprendre l'action d'ajouter une valeur à cette marchandise. Plusieurs niveaux de valeur ajoutée sont distingués selon le classement du document OCA. Chaque niveau est illustré de plusieurs exemples d'entreprise de logistique basée sur le territoire.

- Niveau 1 « VAL Nominale » :

Le conteneur est débarqué d'un navire pour être rechargé sur un autre navire (transbordement).

[Roll manutention sur le terminal de Radcatel/ MAERKS/ MSC ou CMA/ CGM](#)

- Niveau 2 « Logistique de base et à faible VAL hors région » :

Le conteneur est débarqué du navire pour être ensuite acheminé vers un entrepôt de distribution hors région.

[SONOTRI \(filiale transport du Groupe Charles André : GCA\), dans la vallée du commerce, et De Rijke, qui a plusieurs sites sur le territoire/ Tractionnaires comme Dubosc, ou Bostyn, Buffard](#)

- Niveau 3 « Logistique de base et à faible VAL en région » :

Le conteneur est acheminé dans un entrepôt local, la marchandise est soit distribuée en l'état, soit transformée en palettes qui sont ensuite acheminées pour l'essentiel hors région.

[GCA stockage situé dans la vallée du commerce et De Rijke/ Tous les prestataires dont Buffard, Bostyn, Ndie Entrepôts SDV](#)

- Niveau 4 « Logistique de distribution à moyenne valeur ajoutée en région » :

En complément du niveau 3, les palettes sont «cassées» et les marchandises font l'objet d'opérations (préparation de commandes, marquages, personnalisations, étiquetages, etc).

[Katöen Natie, sur la zone du SMI Port Jérôme, et INOVADIS à St Jean de la Neuville/ ECL](#)

- Niveau 5 « Logistique d'excellence et à très haute VAL »

A ce niveau, sont intégrés dans les opérations de logistique des processus d'assemblages de produits de différentes origines pour constituer un nouveau produit qui est intégré dans un circuit de distribution.

[Gefco, Parc du Hode](#)

### ➤ La place de la logistique dans le territoire d'étude

Sur l'estuaire de la Seine, la logistique est un pôle essentiel de l'économie. La vallée de la Seine est en effet un important axe de communication. L'activité logistique est devenue une spécificité du paysage notamment dans la région Haute Normandie de par sa position géographique dans un premier temps, et du fait de la forte concentration en industrie qui génère de nombreux flux commerciaux dans un deuxième temps. La Haute Normandie accueille le premier complexe portuaire français et le troisième sur le plan européen qui se constitue du Havre et de Rouen.

Les différents ports du territoire situés le long de la Seine ou de la façade maritime impliquent le développement de l'activité logistique.

La logistique avec les différents niveaux de valeur ajoutée qu'elle peut inclure sous-entendent plusieurs enjeux territoriaux :

- La logistique peut créer des emplois sur la région estuarienne. En effet, l'impact sur l'emploi de l'implantation d'entrepôts est important. Pour 1 hectare d'entrepôts l'effectif directement affecté au traitement des produits varie de 10 à 80 agents selon la VAL.
- la logistique est un vecteur contribuant à la fiscalité locale par le foncier bâti et par la taxe professionnelle.
- La logistique peut apporter des recettes additionnelles pour les entreprises en termes de développement, de renforcement et de diversification des activités.

La région de l'estuaire de la Seine se doit d'être présente sur tous les segments de la filière logistique, tout en développant une offre satisfaisante tant en quantité qu'en qualité des sites d'accueil d'activités logistiques.

### 3) La concurrence des ports du range Nord

- Les ports du range nord dans l'Europe

#### **Carte 3 : Localisation des ports du range Nord avec leur poids en trafic**

*Source : Port de Hambourg (Données), Union Européenne (Fond de carte)*

Les Ports du Range Nord sont situés entre Le Havre et Hambourg. Il s'agit entre autres de Rotterdam, Anvers, Hambourg, Amsterdam, Dunkerque, Brême /Bremerhaven, Zeebrugge.

Le Havre est le premier port d'escale pour les navires venant de l'Atlantique.

**Tableau 2 : La plus courte distance vers les principales villes européennes (en km)**

	Paris	Bordeaux	Lyon	Madrid	Milan	Barcelone	Lisbonne	Zurich	Genève
<b>Le Havre</b>	200	625	659	1 331	1 047	1 180	1806	800	734
<b>Anvers</b>	342	907	763	1 639	922	1 419	2 156	793	740
<b>Rotterdam</b>	441	1 004	859	1 786	1 018	1 517	2 253	762	836
<b>Hambourg</b>	904	1 467	1 136	2 251	1 116	1 821	2 716	872	1 075

*Source : Normandie Développement*

Le Havre a la meilleure position géographique par rapport aux autres ports du range nord pour répondre aux besoins du marché du bassin parisien mais aussi de la plupart des grandes villes

d'Europe du Sud. Cette position maritime au cœur de la façade Manche mer du Nord, lui permet donc d'être le premier port touché à l'import ou le dernier port à l'export. Ceci garantit aux transporteurs maritimes un avantage appréciable sur les délais d'acheminement et une économie sur les coûts de transport des marchandises.

➤ Le trafic de conteneurs

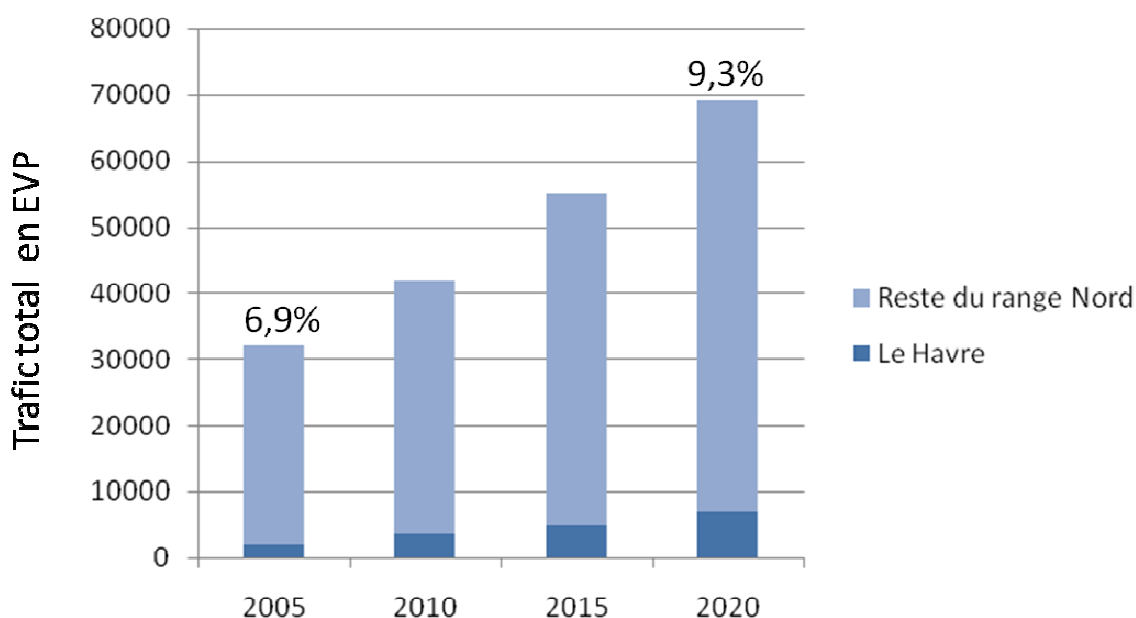
**Tableau 3 : Classement des ports du range Nord**

Port	Rang en 2007	Trafic en millions d'EVP			
		année 2007	année 2006	année 2005	année 2004
Rotterdam	1	10,8	9,6	9,3	8,3
Hambourg	2	9,9	8,9	8,1	7,0
Anvers	3	8,2	7,0	6,5	6,0
BremenHaven	4	4,9	4,4	3,7	3,5
Le Havre	5	2,6	2,1	2,1	2,1
Zeebruegge	6	2,0	1,6	1,4	1,2
Amsterdam	7	0,4	0,3	0,1	0,1
Dunkerque	8	0,2	0,2	0,2	0,2

Source : Port de Hambourg  
EVP=équivalent vingt pieds

Par son trafic en conteneurs, Le Havre garde une position stable depuis 2004 dans le classement des ports du range Nord. Cependant, le trafic de conteneurs du port du Havre n'est pas encore comparable à ceux de Rotterdam, Hambourg ou Anvers qui captent la plus grande part du marché.

**Graphique 1 : Part du Havre dans les prévisions de trafic sur le range nord**



Source : Port Autonome du Havre, 2008

Ce diagramme montre la part croissante que le port du Havre pourrait avoir dans le trafic de conteneurs à l'horizon 2020.



**Tableau 4 : Prévvision du trafic de conteneurs pour le port du Havre**

Prévvision du trafic de conteneurs pour le port du Havre			
Année	2006	2015	2020
Trafic en MEVP	2,1	4,9	6,3

*Source : PAH*

Le trafic en conteneurs du port du Havre avec les installations actuelles et Port 2000 pourrait enregistrer une progression annuelle moyenne de 6,9% d'ici à 2020.

Malgré cette possible croissance du trafic de conteneurs du port du Havre, celui-ci reste inférieur à ceux de Hambourg et de Rotterdam qui devraient également augmenter. En effet, les ports de Hambourg et de Rotterdam prévoient de développer leur capacité d'accueil de conteneurs.

**Tableau 5 : Prévvision du trafic de conteneurs pour le port de Hambourg**

Prévvision du trafic de conteneurs pour le port de Hambourg			
Année	2006	2015	2020
Trafic en MEVP	8,9	18,1	nc

*Source : Port de Hambourg***Tableau 6 : Prévvision du trafic de conteneurs pour le port de Rotterdam**

Prévvision du trafic de conteneurs pour le port de Rotterdam			
Année	2006	2015	2020
Trafic en MEVP	9,6	nc	15,5

*Source : Port de Rotterdam*

➤ Les coûts opérationnels

**Tableau 7 : Coût moyen d'un entrepôt logistique en €/m²/an**

	Le Havre	Anvers	Rotterdam
Entrepôt	49,4	50,2	62,8

*Source : Normandie développement*

Le Havre affiche des coûts de location d'entrepôts très compétitifs par rapport aux deux ports les plus importants du range Nord.

**Tableau 8 : Prix de vente des terrains hors de la zone portuaire en €/m²**

	Le Havre	Anvers	Rotterdam
Terrain	18	33 à 45	75 à 225

*Source : PAH*

A comparer de Anvers et de Rotterdam, Le Havre est le plus attractif en terme de prix d'achat des terrains hors de la zone portuaire des ports.

**Tableau 9 : Coûts moyen de la main d'œuvre en €/an**

	Le Havre	Anvers	Rotterdam
Cadre	41 000	44 000	70 000
Cariste	21 000	30 500	30 000
Préparateur de commande	21 500	29 000	30 000

Source : Normandie développement

Le Havre, Anvers et Rotterdam sont plus ou moins en concurrence au niveau des coûts de la main d'œuvre selon le statut de celle-ci.

**Tableau 10 : Comparatif des coûts de traitement d'un conteneur sur les zones portuaires**

	Le Havre	Anvers	Rotterdam
<b>Coûts de manutention portuaire</b>	123	165	138
<b>Brouettage du terminal portuaire à l'entrepôt (sur la zone portuaire)</b>	199	185	175
<b>Opération de chargement de camions depuis le rack</b>	240	237	240
<b>Stockage de 40 palettes standardisées</b>	170	160	192
<b>Coût total</b>	732	747	745

Source : Benchmark Study Le Havre – Antwerp – Rotterdam December 2005, DTZ

Le coût total du traitement d'un conteneur lorsqu'il est manutentionné du terminal à une zone de stockage sur les quais sont à peu près équivalents pour les trois ports cités. Malgré tout il existe des différences au niveau des prix de chacune des actions effectuées.

Le Havre reste néanmoins légèrement en dessous de ces concurrents de part le faible coût de la manutention portuaire. La différence de prix même si est elle minime peut s'avérer devenir importante en considérant que chaque porte-conteneur peut contenir jusqu'à une dizaine de milliers d'EVP.

#### ➤ Conclusions sur la position du port du Havre

Bien que le port du Havre soit confronté à une concurrence sévère des autres ports du range nord, il se montre très compétitif en terme de coûts opérationnels que sont les coûts de main d'œuvre, les coûts de location d'entrepôt ou encore de prix de vente des terrains (hors zone portuaire).

De plus, la position géographique du port du Havre lui donne un avantage considérable face à ces grands ports du range nord.

Cependant, le trafic de conteneurs que draine le port du Havre se mesure difficilement aux ports d'Anvers, Rotterdam ou Hambourg. Les nouvelles infrastructures portuaires de Port 2000 pourraient donner au Havre une place prépondérante en Europe, face à Anvers et Rotterdam, ou Hambourg.

## II. Les différents modes d'acheminement de la marchandise au sein de l'hinterland du port du Havre

### 1) Le port du Havre en quelques chiffres

La zone portuaire du Havre était desservie en 2007 par :

- 820 00 poids lourds (3 200 par jour) dans les deux sens
- 3 000 trains (12 par jour ouvré) de transport combiné
- 8 500 trains conventionnels (33 par jour)
- 1 900 unités de transport fluvial de conteneurs (5 par jour calendaire)
- 4 100 unités de transport fluvial pour les marchandises autre que conteneurisées (11 par jour).

En termes de parts modales, pour le trafic hors transbordement au sein de l'hinterland en 2006, la route représente 88,4% alors que le ferroviaire et le fluvial sont minoritaires avec une part s'élevant respectivement à 4,5% et 7,1%.

**Tableau 11 : Trafic conteneurs 2006 en Equivalent Vingt Pieds et part modale du pré-post acheminement**

Total	Dont transbordement	Dont hinterland			
		Total	Rail	Voie d'eau	Route et local
2 130 026	557 224	1 572 802	70 000	112 120	1 390 682

#### Sur le trafic total de conteneurs

Total	Transbordement	Rail	Voie d'eau	Route et local
100,0%	26,2%	3,3%	5,2%	65,3%

#### Sur le trafic terrestre de conteneurs

Hinterland		Rail	Voie d'eau	Route et local
100,0%		4,5%	7,1%	88,4%

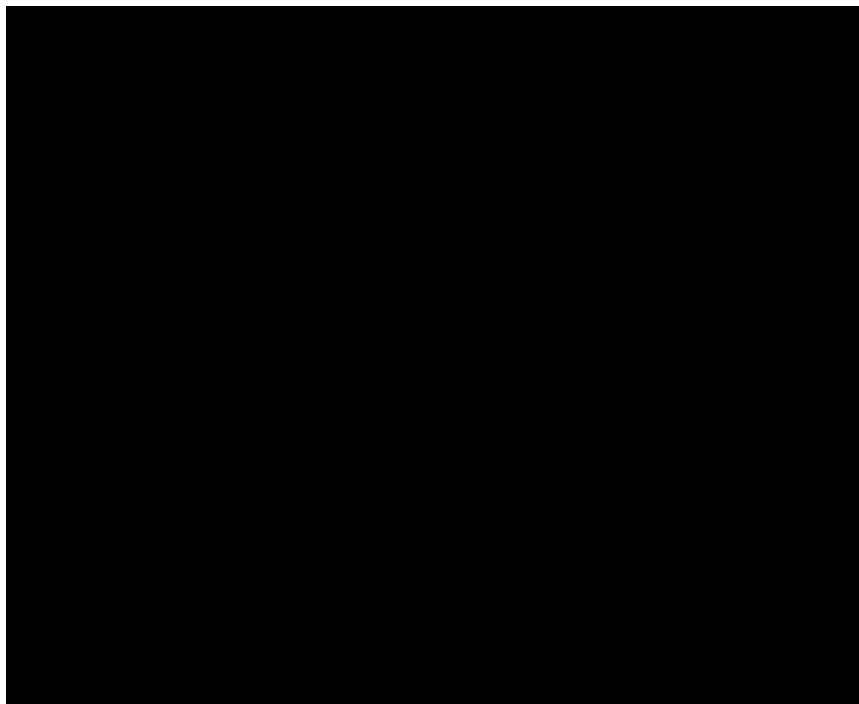
Source : Grenelle de l'environnement – Port Autonome du Havre, novembre 2007

### 2) La prépondérance du transport routier sur les autres modes

Le territoire de l'Estuaire de la Seine est desservi par un réseau routier important :

- L'A131 au départ du Havre rejoint l'A13 desservant Paris, Rouen, Caen, Cherbourg, Rennes et Nantes,
- L'A28 qui dessert Abbeville, Alençon, Le Mans, Tours et offre une connexion directe vers l'Ouest, le Sud-Ouest de la France et au-delà l'Espagne et le Portugal,
- L'A29 relie Le Havre à Amiens et dessert le Nord et l'Est de la France

#### **Carte 4 : Réseau autoroutier en Normandie**



*Source : Normandie Développement*

La logistique industrielle et de distribution ainsi que la proximité du bassin de consommation parisien génèrent un volume de fret important. Ainsi, avec environ 88 % de part de marché, le transport routier est le principal moyen d'approvisionnement et d'évacuation des marchandises entre le port du Havre et son hinterland bien que le coût du pétrole augmente. Du fait de sa position géographique, Le Havre se situe au centre de l'autoroute des Estuaires reliant Copenhague à Lisbonne.

De plus, loin des importantes congestions du trafic du nord européen, le réseau routier du territoire est fluide et fiable. Avec un taux d'encombrement de 30 véhicules par kilomètre, le réseau routier français se situe en dessous de la moyenne européenne de 44 véhicules par kilomètres.

#### **Graphique 2 : Fluidité du trafic routier en Europe**

*Source : Normandie Développement*

Cependant ce mode de transport rencontre des difficultés sur le site du Port du Havre. Ce dernier possède une plate-forme vaste, complexe et soumise à des zones classées SEVESO qui rend difficile la canalisation et la gestion des flux des camions.

L'ensemble de la chaîne reste perturbée par des attentes, des cadences, des horaires d'ouverture, et une signalétique peu adaptés.

S'ajoutent à cela les tarifs autoroutiers et du pont de Normandie jugés prohibitifs peuvent dissuader les transporteurs de desservir le port.

Les enjeux de l'amélioration de la desserte portuaire touchent la performance globale du port et sa capacité à produire des flux suffisants, notamment avec Port 2000. En effet, la plate-forme portuaire, par combinaison des flux du port et de ceux des zones logistiques et industrielles, pourrait être saturée.

D'autres axes rencontrent des difficultés, certaines zones de ce territoire sont enclavées du fait de l'insuffisance du réseau routier. Ainsi, sur l'axe Goderville-Montivilliers, circulent chaque jour 6 000 à 14 000 véhicules et la route n'a pas été améliorée en conséquence. Cela en fait un axe encombré et provoque des retards dans l'acheminement des marchandises.

Dans la partie sud de l'Estuaire, le trafic routier se fait sur des infrastructures de mauvaise qualité ou mal adaptées à la circulation de nombreux poids lourds à tel point que le doublement de certaines routes par des 2x2 voies pourrait être nécessaire si des zones logistiques venaient à être créées.

### 3) Un réseau ferré peu performant

**Carte 5 : Réseau ferroviaire fret en France et en Europe**



Source : Normandie Développement

Chaque semaine plus de 175 navettes emportent les marchandises partout en Europe, représentant plus de 45 services ferroviaires reliant les terminaux havrais à Bordeaux, Clermont-Ferrand, Cognac, Lille/Dourges, Lyon, Marseille/Fos, Paris Valenton, Bonneuil-sur-Marne, Strasbourg, ainsi que Novare et Turin en Italie et Mannheim en Allemagne. Quatre opérateurs se partagent la commercialisation de ces relations.



### Carte 6 : Services ferroviaires au départ du port du Havre



Source : Grenelle de l'environnement – Port Autonome du Havre, novembre 2007

Malgré un réseau ferré qui peut aller jusqu'à l'est de l'Europe, la part de la desserte ferroviaire est encore faible (4,5%).

Par ailleurs, il faut savoir qu'un trajet ferroviaire fret comprend une phase d'approche, à savoir la partie de la voie qui relie l'entrepôt concerné à la gare la plus proche, un trajet entre deux gares puis à nouveau une phase d'approche, reliant la gare d'arrivée à l'entrepôt de destination.

### Figure 2 : Répartition des coûts du transport combiné train/route

Source : AURH

Les phases d'approche, d'une longueur de quelques kilomètres, engendrent un coût particulier à hauteur de 40% du coût total de transport et qui comprend tous les paramètres de mise en place d'un train fret (motrice, cheminot, maintenance des voies, etc.) : il s'agit du coût des derniers kilomètres. Le trajet entre les deux gares représente 60% du coût total.

Il s'avère donc que la performance du transport ferroviaire fret dépend du coût des derniers kilomètres, actuellement élevé, ce qui nuit au développement du transport conteneurisé par le fer.

En outre, bien que le transport ferroviaire soit le moyen privilégié pour faciliter la massification et la distribution des marchandises dans les territoires éloignés des littoraux, le réseau ferré des cinq Pays reste peu performant. En comparaison avec le réseau routier ou fluvial, un retard important a été accumulé en matière d'installation et de trafic ferroviaire fret, ce dernier n'étant pas en adéquation avec les activités logistiques. Ainsi, la ligne Paris-Le Havre qui accueille un fort trafic fret est constamment au bord de la saturation.

Un autre facteur préjudiciable à l'efficacité du transport ferroviaire des marchandises est le manque de coopération entre les acteurs portuaires, les acteurs des territoires traversés et la SNCF. En effet, la collaboration entre différents métiers est nécessaire et elle requiert la mise en place d'accords entre les acteurs concernés.

Cependant, le transport ferroviaire dispose de forts atouts. Il permet notamment :

- de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Un train entier émet 6,1 g de CO<sub>2</sub>/t.km (0,6 g de CO<sub>2</sub>/t.km pour un train de transport combiné) contre 79 g CO<sub>2</sub>/t.km pour les poids lourds dont la charge utile est supérieure à 25 tonnes. En effet, le transport ferroviaire utilise en grande partie de l'électricité nucléaire ou hydraulique, moins émettrice de CO<sub>2</sub> que les énergies fossiles.
- de réaliser des économies d'énergie avec une meilleure efficacité énergétique. 1 kg de pétrole permet en effet de déplacer, sur 1 kilomètre, entre 114 et 215 tonnes selon les modes (transport combiné ou wagons isolés) par voie ferroviaire alors qu'il ne déplace par camion que 39 tonnes.
- de diminuer considérablement l'occupation de l'espace et de décongestionner la route.
- d'accroître la sécurité sur les routes grâce à une diminution du nombre de camions circulants.

#### 4) Le trafic fluvial en développement

Du fait de la géographie de la vallée de la Seine, ce mode de transport concerne actuellement des relations de courtes ou moyennes distances, l'acheminement pouvant se poursuivre ensuite sur d'autres voies d'eau comme le montre la carte ci-dessous. Ainsi, l'Ile-de-France et la Champagne sont desservies par la Seine et peuvent recevoir des marchandises ayant été transportées sur des barges depuis Le Havre.

**Carte 7 : Voies navigables en France et en Europe**



*Source : Normandie Développement*

Six opérateurs de transport combiné fluvial relient les terminaux portuaires du Havre à sept plateformes multimodales intérieures : Radcatel, Rouen, Limay, Paris/Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne et Nogent-sur-Seine.

Le trafic conteneurisé par voie fluviale à partir du port du Havre connaît un fort développement. En effet, le trafic fluvial de conteneurs a été multiplié par cinq entre 2000 et 2007 passant de 30 000 à 145 000 EVP. En 2006, 1,17 millions de tonnes de marchandises ont été traitées au Havre par voie fluviale. C'est le mode de transport de marchandises qui a le plus progressé. L'offre de transport combiné fluvial permet de connecter régulièrement les terminaux du Havre à la région rouennaise et parisienne.

Ce mode de transport devrait être poursuivre son développement du fait de l'existence de nombreux projets de plates-formes multimodales sur l'axe Seine.

**Figure 3 : Les plates-formes multimodales pour les conteneurs sur l'axe Seine**

*Source : AURH*

De nombreuses plates-formes sont donc en projet le long de la Seine et de l'Oise, ce qui participera probablement au développement du transport de marchandises par voie fluviale (qu'il s'agisse de vrac ou de conteneurs).

Le projet Seine Nord Europe, qui vise à relier la Seine au réseau européen et qui verra le jour en 2014, peut être considéré comme une opportunité ou une menace pour Le Havre. D'un côté, il pourrait permettre au Havre d'étoffer son hinterland en desservant la Picardie et le Nord Pas-de-Calais. Mais d'un autre côté, le canal placera Le Havre et Anvers en concurrence, ces deux places portuaires se positionnant alors à iso-distance de Paris par transport fluvial.

Les atouts de la voie d'eau sont de plusieurs ordres :

- Tout d'abord, elle permet une massification des transports et donc une baisse des coûts de transports à la tonne.
- Un de ses autres atouts est sa fiabilité pour le respect des délais d'approvisionnement. Ce mode de transport ne va pas vite mais tout est livré à temps.
- Un autre avantage, qui peut s'avérer déterminant pour certains secteurs comme la chimie, est la sécurité. Les marchandises sont en site propre et ne sont pas laissées sur un parking la nuit. Des précautions sont prises avec la mise en place de haltes fluviales sécurisées et de doubles coques sur les barges. Les risques pour la population sont beaucoup moins forts.
- En outre, la voie d'eau est la seule infrastructure de transport qui permette de pénétrer une zone urbaine dense, avec une énorme réserve de capacité, sans entrer en concurrence avec le transport de personnes et les trajets domicile-travail.
- La performance environnementale du transport fluvial est élevée, qu'il s'agisse de rejet de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère, de consommation d'énergie ou de bruit.

## **5) Le Transport Maritime à Courte Distance : un transport maritime vers l'Europe**

Compte tenu de sa position sur la façade ouest européenne, Le Havre est particulièrement concerné par le Transport Maritime à Courte Distance (TMCD) ou *feeder*. Ce dernier est un mode massifié de pré et post acheminement des marchandises conteneurisées au même titre que les modes terrestres que sont le fluvial et le fer. Actuellement, près de la moitié du volume de transbordement est le fruit d'une activité de *feeder*.

La zone de concurrence avec les modes terrestres peut s'étendre bien au-delà des frontières nationales (façade atlantique et péninsule ibérique).

### **Carte 8 : Les villes européennes desservies par feeder**



*Source : LHD*

Le Transport Maritime à Courte Distance havrais se caractérise par :

- 11 lignes régulières
- 21 rotations hebdomadaires transmanche
- 50 escales par mois
- 23 ports européens touchés.

➤ Conclusion

**Tableau 12 : Evaluation de la performance des trois modes d'acheminement terrestres au départ du Havre**

	Route	Train	Fleuve	
<b>Coût</b>	+	++/+++	++/+++	
<b>Rapidité</b>	+++	++	+	
<b>Qualité</b>	++	+	+++	
<b>Performance environnementale</b>	+	++	+++	+ : Passable
<b>Desserte de l'hinterland</b>	+++	++	+	++ : Moyen
				+++ : Très bien

Source : AURH

Les trois modes de transport possèdent chacun un ou plusieurs critères où ils sont le plus performants.

Concernant la route, ce moyen de transport se distingue par sa souplesse et sa rapidité dans la desserte de l'hinterland.

Grâce à une fiabilité et une performance environnementale élevée, la voie fluviale devient un mode attractif.

A dire d'experts, le coût du transport est plus rentable par le train et par le fluvial que par la route. Cependant, le coût d'acheminement pour le mode ferroviaire et fluvial dépend de la destination de la marchandise. Il s'avère que transporter la marchandise à Paris par voie fluviale est plus rentable que par le réseau ferroviaire. A contrario, le coût de transport ferroviaire devient moins élevé vers de longues distances.

Par ailleurs, il apparaît que le territoire possède des atouts pour traiter la logistique mais l'organisation de la place portuaire havraise et de son hinterland peut être remise en questions.

Dans le contexte havrais où le trafic de conteneurs va augmenter de 3 à 12 millions de boîtes transitant par le port du Havre par an d'ici 2020, il est nécessaire de s'appuyer sur une place portuaire renforcée par l'organisation de son hinterland et d'utiliser au mieux les modes de transport massifiés que sont le ferroviaire, le fluvial et le feeder. La performance des organisations qui relient les producteurs aux consommateurs est en effet devenue un élément majeur de compétitivité pour les entreprises et donc pour les territoires qui les accueillent.



### III. Quelles sont les zones logistiques sur les territoires ? De l'existant à la DTA

#### 1) Constats sur le secteur logistique existant

La logistique est une activité transversale présente dans tous les secteurs : son importance sur le territoire de l'estuaire de la Seine est liée à l'histoire du territoire et à son orientation industrielle à l'origine d'importants flux commerciaux.

De ce fait il existe de nombreuses implantations logistiques sur le territoire, mais la plupart se trouvent dans les zones portuaires du Havre et de Port-Jérôme.

Les zones dans il existe des implantations logistiques sont listées ci-dessous :

**Tableau 13 : Surfaces d'entrepôts dans les zones accueillant des entreprises logistiques**

Zones existantes	Surface d'entrepôts (m²)	Localisation
Parc Logistique du Pont de Normandie	135 000	CODAH
Parc Prologis Hode	127 000	CODAH
Parc Frigo	7 000	CODAH
Zone Industrielle Portuaire	122 000	CODAH
Port Ouest	193 000	CODAH
Port Sud	47 000	CODAH
Parcs du Hode, Alizés et Oiseaux	186 000	CODAH
Quartiers Sud	145 000	CODAH
Périphérie	101 000	CODAH
Port d'Honfleur	?	Honfleur
Etainhus	42 000	CC de Saint Romain de Colbosc
Saint Jean de la Neuville	3 000	CC Caux Vallée de Seine
Port-Jérôme	42 000	CC Caux Vallée de Seine
Carellerie (Plateforme Système U)	63 000	Beuzeville
Total	1 213 000	

Source : Port Autonome du Havre, SMI Port-Jérôme, Pays Risle Estuaire

A cela s'ajoute des zones mixtes dans lesquelles se trouvent de petites implantations logistiques :

- Dans le Parc d'Activités des Hautes Falaises à Epreville et Saint-Léonard
- Dans la zone d'activités de la Plaine du Buc à Thiétreville
- Dans la zone d'activités de la Chaussée Hameau à Bretteville

Ces zones ne comptabilisent qu'une petite surface en entrepôts comparés aux autres décrites dans le tableau.

Le tableau ci-après permet de dresser un panorama des entreprises présentes sur les différentes zones logistiques citées ci-dessus :

**Tableau 14 : Exemples d'entreprises installées dans des zones logistiques**

Zones existantes	Dénomination des entreprises
<b>Parc Logistique du Pont de Normandie</b>	DAHER Transports Buffard SDV Normandie Entrepôts ALSEI-IXIS AEW (parc locatif d'entrepôts) Arnal (réparation de conteneurs)
<b>Parc Frigo</b>	Godfroid (logistique froid)
<b>Parc du Hode</b>	ABX Logistics Challenge International/XP Log Gefco Transports Aubin Samutrans TCAC Tramar SC Tansport Inger Daher Sea Invest Transports James Prologis
<b>Alizés 1</b>	Norbert Dentressangle STAT Alliance Europe Braid Logistics TPS (Tiers Port Services)
<b>Alizés 2</b>	Simastock Géodis TCSI (réparation de conteneurs)
<b>Parc des Oiseaux</b>	Hesnault Stancko France Daher Stal/Lego Mertz Telis Giraud Ouest Transports Haudebourg

<b>Zones Existantes</b>	<b>Dénomination des entreprises</b>
<b>Parc de la Plaine</b>	Katoën Natie Arnal (réparation de conteneurs)
<b>Parc des Roselières</b>	Axis Incape LS Naxco
<b>Parc Bossière</b>	Cédilec
<b>Quartiers Sud</b>	TXC NAXCO Daher Vatinel Heppner Gondrand BLD International EFBS SEAFRIGO ZIEGLER
<b>Port-Jérôme</b>	GCAS (services à la logistique) Katoën Natie De Rijke Sonotri INOVADIS
<b>Saint Jean de la Neuville- Bolbec</b>	Système U
<b>Carelleries</b>	Système U
<b>Etainhus</b>	TCX
<b>Parc des Hautes Falaises</b>	Philco International
<b>La chaussée Hameau</b>	Duparc
<b>Honfleur</b>	ACMH Sameto (services à la logistique) Euro Logistic Honfleur SARL Beaucamp logistique

*Source : Fiches types du diagnostic Zone d'activités*

Ce panorama n'est pas exhaustif, il est donné à titre d'exemple afin d'illustrer les zones logistiques par des exemples d'entreprises.

### **Carte 9 : Zones logistiques principales à l'échelle de l'estuaire de la Seine**

*Source : BDCARTO, AURH*

La cartographie ci-dessus représente les localisations des différentes zones existantes sachant que certaines zones se trouvent à l'intérieur de la Zone Industrielle Portuaire :

- Le parc Frigo d'une superficie de 26 ha
- Le Parc logistique de Port 2000 d'une superficie de 45 ha
- Le Parc de la Bossière
- Le Parc de la Plaine

Les entreprises logistiques se localisent aussi dans les Quartiers Sud ainsi que dans la périphérie de l'agglomération.

Un autre point intéressant vient du constat qui peut être fait que les grandes zones logistiques sont situées à l'heure actuelle à proximité des ports du Havre et Port-Jérôme profitant ainsi au maximum des infrastructures offertes par les zones portuaires.

Comme expliqué précédemment, le territoire de l'estuaire est bien couvert par les infrastructures routières avec la présence des autoroutes A13, A113, A29 et A28 ce qui permet alors aux zones logistiques de se développer dans le reste du territoire le long de ces axes. Il n'en reste pas moins que des possibilités sont encore à exploiter à certains endroits.

Un autre élément majeur pour une zone logistique est son accès à la modalité. En effet il existe plusieurs niveaux de multi modalité suivant les différents accès possibles aux diverses infrastructures de transport des matériaux mais aussi des informations.

Pour qu'une zone logistique soit la plus efficace possible il faut qu'elle ait accès à un maximum de réseaux. Les différents réseaux existants sont :

- La route (ou l'autoroute)
- Le fer
- Le fluvial (ou le maritime)
- Des réseaux d'information

Sur le territoire de l'estuaire, les zones les plus intéressantes en terme de modalité se trouvent aux abords de la Seine afin de permettre un accès tri modal fer, route et fleuve.

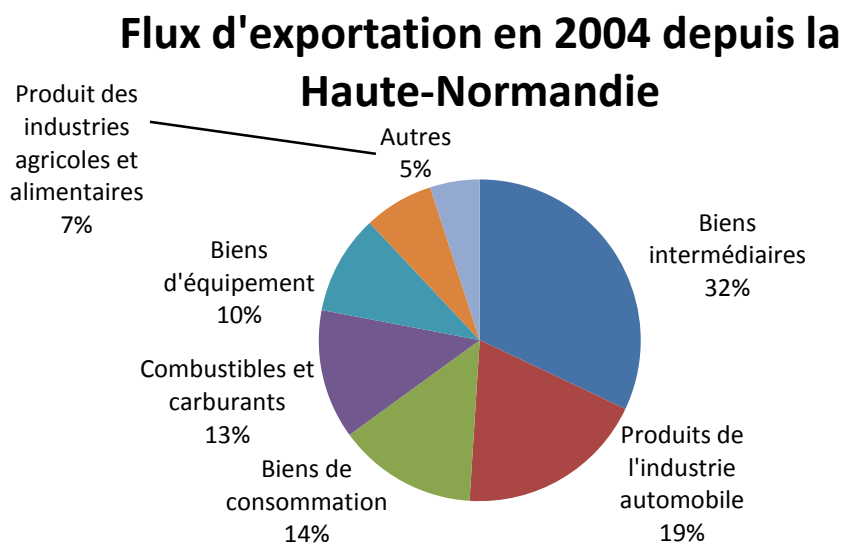
Ainsi les zones de la ZIP, du port d'Honfleur, du Parc Logistique du Pont de Normandie (PLPN), du parc du Hode et de Port-Jérôme offrent cet accès tri modal.

Il existe en plus de cela des zones ayant un accès bi modal fer/route comme la zone d'Etainhus avec l'entreprise TCX (cette zone est reliée au réseau ferré mais celui-ci n'est à l'heure actuelle pas utilisé) et la zone des Carelleries à Beuzeville où se situe la plateforme Système U.

Les flux logistiques sur les ports de l'estuaire de la Seine s'organisent autour de différents domaines :

- En ce qui concerne le flux des exportations, il s'organise autour de deux domaines principaux qui à eux deux représentaient en 2004 51% des exportations totales : les biens intermédiaires et les produits de l'industrie automobile

**Graphique 3 : Flux d'exportation en 2004 depuis la Haute Normandie**

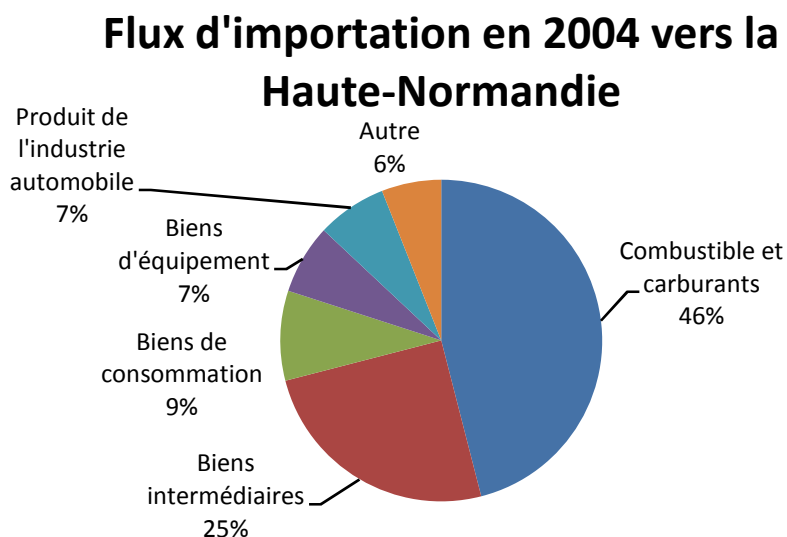


Source : CRITT Transport et Logistique



- Les flux d'importation quant à eux sont principalement tournés vers les combustibles et carburants qui représentent 46% du total des importations puis vers les biens intermédiaires (25%).

**Graphique 4 : Flux d'importation en 2004 vers la Haute Normandie**



*Source : CRITT Transport et Logistique*

Les biens intermédiaires ont une place importante à la fois dans les flux d'importation et d'exportation. Ce sont des biens qui sont fabriqués par des entreprises et qui sont acquis par d'autres entreprises dans le but d'être transformés en d'autres biens (soit par incorporation, soit par destruction). C'est donc cette partie des importations en particulier mais aussi des exportations, qui va avoir besoin d'une chaîne logistique la plus performante possible. En effet, ces biens arrivent dans la très grande majorité par des conteneurs afin d'être traités par la suite pour les transformer en biens de consommation.

L'intérêt est donc bien d'arriver à capter le maillon de la chaîne logistique de transformation sur le territoire de l'estuaire afin d'en avoir les retombées.

A l'heure actuelle on considère que 10% des conteneurs arrivant sont traités sur Le Havre et que parmi les 90% restant, 40% sont transbordés (d'après des chiffres du Port Autonome du Havre) et 50% sont acheminés vers un autre lieu pour y être traités. L'objectif des acteurs de l'estuaire de la Seine est de réaliser les infrastructures nécessaires afin de rester à minima voir d'augmenter ce pourcentage.

En effet ce sont ces 10% de conteneurs traités qui ont un réel apport sur l'économie du territoire. Lorsqu'un conteneur est traité dans la région cela apporte de l'emploi mais aussi des retombées économiques.

## **2) La Directive Territoriale d'Aménagement : un outil encore à jour ?**

### **➤ Présentation de la DTA**

Une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) a pour objectif de préciser, dans une région présentant des enjeux importants, les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement du territoire et de localisation des grandes infrastructures de transport. Elle peut aussi préciser les modalités d'application des lois littorales.

Créées par la Loi Pasqua du 4 février 1995, la DTA est un outil d'urbanisme par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, élaboré sous la responsabilité de l'État en association avec les collectivités territoriales et les groupements de communes concernés, puis approuvé par décret en Conseil d'Etat.

Publiée au Journal Officiel du 12 juillet 2006, la DTA de l'Estuaire de la Seine recouvre pour partie 2 régions, la Haute et la Basse Normandie, et 3 départements, la Seine-Maritime, l'Eure et la Calvados.

La D.T.A. de l'Estuaire de la Seine est l'expression des enjeux de l'État sur le territoire en ce qui concerne les infrastructures majeures, les équipements importants dans le champ des grandes fonctions collectives ainsi que les grands équilibres entre développement et protection de l'environnement.

Ces orientations, qui répondent aux termes du mandat, ont été toutefois élaborées en étroite concertation avec les personnes publiques associées à chaque grande étape : diagnostic, objectifs, orientations, loi littoral et politiques d'accompagnement.

Le rapport de la D.T.A. est composé de quatre chapitres :

- Le diagnostic du territoire et l'identification des enjeux pour le chapitre 1.
- Le chapitre 2 identifie les objectifs que l'État souhaite poursuivre dans l'aménagement du territoire de l'estuaire de la Seine à un horizon de 20/25 ans.
- Le chapitre 3 explicite les orientations générales que l'État entend voir prises en compte par les documents d'urbanisme de rang inférieur.
- Enfin, le chapitre 4 propose la mise en place de politiques d'accompagnement.

### ➤ **Grands enjeux et objectifs du développement de la logistique dans la DTA**

La logistique est une activité stratégique pour le territoire, c'est pourquoi la DTA accompagne le territoire en fixant des enjeux pour l'estuaire de la Seine.

1. Améliorer la desserte multimodale : La qualité et le coût complet de transport représentent un enjeu majeur pour l'économie portuaire vis-à-vis du fournisseur et du client. Il est important de privilégier les transports ferroviaire et même maritime qui peuvent être moins coûteux que le transport terrestre. Seulement les insuffisances de la desserte ferroviaire des ports de l'Estuaire affaiblissent la compétitivité du trafic de marchandises.

2. Mieux traiter et transformer sur place les marchandises : Sous cet enjeu, il y a une volonté de créer localement plus d'emplois et de richesses par le biais du développement de la logistique. La croissance de l'économie portuaire créera un certain nombre d'emplois directs malgré les impératifs de productivité. Elle suscitera aussi un potentiel de développement logistique au service de l'économie régionale et du rôle stratégique que la France entend jouer dans les échanges internationaux. La contribution de l'ensemble portuaire au développement des économies locales passe notamment par la possibilité de renforcement de l'activité transmanche.

3. Disponibilité foncière pour la logistique : L'activité logistique a besoin d'espace, seulement le territoire ne peut pas être dédié entièrement au développement de la logistique. Ainsi, les disponibilités foncières des zones industrialo-portuaires du Havre et de Port-Jérôme devraient rester préférentiellement affectées à des activités qui ont un intérêt fort à se localiser au plus près des installations portuaires : pétrochimie, énergie, grande logistique internationale, etc.

Deux objectifs majeurs sont ainsi mis en évidence pour le développement logistique :

1. Améliorer la compétitivité des ports normands : Comparés à la plupart des ports de la rangée nord ouest européenne, Le Havre, Rouen et Caen souffrent de la faiblesse des niveaux de services pour les modes ferré et fluvial, notamment pour les liaisons vers l'est de la France, l'Allemagne et l'Europe centrale, vers le sud-est de la France et l'Italie ou vers le sud-ouest de la France et l'Espagne.

Le rééquilibrage des différents modes de transport terrestre, orientation majeure de la politique de l'État pour les années à venir, est une occasion d'améliorer la compétitivité des ports normands. L'objectif est de permettre aux ports normands de s'affirmer comme porte d'entrée-sortie des trafics de marchandises nord-ouest, et ouest-est en Europe (notamment avec un eurocorridor ouest-est).

2. Intensifier les activités logistiques sur les deux rives de la Seine : Le territoire de l'estuaire de la Seine doit appuyer une partie de son développement sur l'exploitation du potentiel logistique dont sa géographie et la croissance de ses installations portuaires vont lui apporter. Ce territoire doit pouvoir se mesurer aux régions néerlandaise et d'Anvers. Cela requiert une action coordonnée de l'ensemble des collectivités et partenaires concernés selon quatre axes :

- Dynamiser et diversifier l'offre de services logistiques.
- Disposer d'une offre foncière de qualité pour permettre l'implantation d'activités logistiques.
- Mettre en œuvre des actions de formation afin que les entreprises disposent d'un personnel qualifié.
- Conforter la filière logistique par une politique ciblée en matière de recherche, de transfert de technologie et d'animation de la filière.

➤ Les zones pointées dans la DTA

La DTA présente les grandes zones industrialo-portuaires de Caen, le Havre, Honfleur, Port Jérôme et Rouen comme stratégiques pour le développement des activités logistiques, surtout pour la logistique internationale et interrégionale.

Il était convenu donc d'identifier et de susciter l'implantation de zones logistiques dans des sites de grande ampleur sur tout le territoire, reliés aux ports normands. Cependant de tels sites doivent satisfaire des exigences fortes comme de vastes surfaces planes, avec des contraintes environnementales atténuées, une bonne desserte multimodale.

**Carte 10 : Zones possibles de développement des activités logistiques pointées par la DTA**

*Source : La DTA de l'estuaire de la Seine*

La DTA a identifié 3 sites stratégiques pour l'activité logistique sur le territoire de l'estuaire de la Seine à étudier:

Oucteau/Bréauté/Beuzeville la Grenier : 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 de la Neuville, prévue au schéma directeur de la vallée du commerce. Cette zone est encore à l'état de projet car les infrastructures ferroviaires sont limitées, l'activité agricole noble sur cette zone a de bons rendements et il y a un gros risque de marnière. Pourtant il y a un potentiel de 100 ha.

Beuzeville : Entre Beuzeville et Pont-Audemer afin de tirer parti du nœud autoroutier entre A29 Sud et A13 et de la proximité de la voie ferrée desservant Honfleur. Cette zone, située dans le Pays de Risle l'Estuaire, présente un potentiel au niveau de ses plateaux.

Lisieux : 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. Sur cette zone, les acteurs locaux cherchent plus à développer d'autres domaines, plus endogènes. Il y a en effet une grosse demande en commercial. Ainsi il n'y a plus de places pour les activités logistiques.

### ➤ **Conclusion : Un outil encore à jour ?**

Le contexte lors de la publication de la DTA n'a pas vraiment changé puisque les questions sur l'activité logistique notamment sur la desserte, la disponibilité foncière et la compétitivité des ports normands sont toujours d'actualité.

Concernant les zones identifiées par la DTA, plusieurs problèmes se posent : sur les sites proposés, aucun n'accueille de la logistique aujourd'hui et certain ne sont encore qu'à l'état de projet. Seulement la DTA a révélé un potentiel sur les 2 zones de Oucteau/Bréauté/Beuzeville La Grenier et Beuzeville qui sont bimodales (routier et ferroviaire) et présentent une disponibilité foncière pour accueillir l'activité logistique. Aujourd'hui encore rien n'est fait. Pour le site de Lisieux, les surfaces disponibles ne sont pas suffisantes pour recevoir une telle activité.

De plus, la DTA ne prend pas en compte le fait que l'activité logistique effraie. En effet, il serait nécessaire et même prioritaire de sensibiliser à la fois les élus et la population pour une approche moins réticente de leur part à l'accueil de la logistique sur leur territoire.

# Éléments de réponses au développement logistique sur l'Estuaire de la Seine



Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine



## I. Evaluation des besoins

### 1) Evaluation des besoins en m<sup>2</sup> de terrain et d'entrepôts

Le port du Havre s'est fixé des objectifs concernant son trafic portuaire et souhaiterait atteindre 8,1 millions d'EVP en 2020. Cette augmentation du trafic portuaire implique une augmentation du nombre de conteneurs à traiter localement, ce qui nécessite un besoin d'entrepôts pour l'activité logistique. Aujourd'hui, le pourcentage de conteneurs traités localement est de 10 %. Le Port du Havre dans ses prévisions a émis deux hypothèses :

La première correspond à la conservation à 10 % de conteneurs traités localement.

La deuxième correspond à l'augmentation à 12 % de conteneurs traités localement.

**Tableau 15 : Evolution de la demande en logistique et des conséquences en matière d'infrastructure**

Entrepôts	2007	2010	2015	2020	2030
Trafic portuaire conteneurs total (K EVP)	2 750	4 307	6 364	8 099	14 012
Trafic portuaire non transbordé (K EVP)	1 650	2 670	3 691	4 617	7 987
Nombre conteneurs à traiter (K EVP) 10 à 12 % conteneurs traités localement	165	267	369	462	799
Surface entrepôt nécessaire (ha)	10	50	85	98,9	1 86,4
Surface terrain nécessaire (ha)	300	167	283	330	621

Source : Port Autonome du Havre, AURH, LHD

Ce tableau permet de mettre en avant les besoins futurs de l'Estuaire de la Seine pour répondre au mieux à l'augmentation du trafic conteneur qui fera suite à l'arrivée à capacité maximale de Port 2000 et le développement de Port 2020.

Un des enjeux futurs très important sera donc de parvenir à répondre aux demandes d'implantation des entreprises logistiques. D'ici 2020, il va donc falloir réserver 350 à 550 ha de foncier au minimum pour la logistique, ce qui représente 1 ha d'entrepôts nécessaires en plus. Cette surface nécessaire pour accueillir de la logistique sera implantée sur tout le territoire de l'Estuaire de la Seine de façon optimale afin d'être le plus efficace possible.

De plus, il faut aussi considérer les entreprises installées dans des bâtiments devenus avec le temps obsolètes et qui devront être relocalisées dans des nouveaux locaux. En général, les locaux anciens ne sont plus localisés à des emplacements adéquats pour l'activité logistique et seront amenés à changer de vocation et ne seront donc pas renouvelés dans le secteur de la logistique. Cela va donc engendrer un besoin supplémentaire en surface d'entrepôts à relocaliser.

## 2) Evaluation des besoins en terme d'emplois directs et indirects

L'hypothèse selon laquelle 10 à 12% du trafic conteneurisé serait traité localement implique donc la nécessité de développer de manière plus importante les zones logistiques, ce qui aurait des impacts positifs sur l'emploi.

**Tableau 16 : Evolution de la demande logistique et du nombre d'emplois induits**

	2007	2010	2015	2020	2030
<b>Trafic portuaire conteneurs total (K EVP)</b>	2 750	4 307	6 364	8 099	14 012
<b>Trafic portuaire non transbordé (K EVP)</b>	1 650	2 670	3 691	4 617	7 987
<b>Nombre conteneurs à traiter (K EVP) 10 % conteneurs traités localement</b>	165	267	369	462	799
<b>Nombre d'emplois supplémentaires induits</b>	10 329	2 000	3 402	3 955	7 455
<b>Cumul emplois directs logistiques et administratifs</b>	0	12 329	15 731	19 686	27 141

*Source : Port Autonome du Havre, AURH, LHD*

L'augmentation du trafic portuaire pourrait créer jusqu'à 16 812 emplois supplémentaires pour 2030. Ces emplois pour l'activité logistique sont de toute qualification : En effet, elle va de l'ouvrier à l'ingénieur. Cela va créer une dynamique pour le territoire.

## II. Réflexions sur la logistique de demain

### 1) La multimodalité

Le rail, la navigation fluviale et la route risquent d'être confrontés à de grands problèmes de capacité avec l'augmentation du trafic de conteneurs. Comment les infrastructures pourront faire face à cette croissance ? L'enjeu est de relever le défi des transports de demain pour arriver à un développement de la logistique cohérent sur le territoire de l'Estuaire.

#### ➤ Rééquilibrage des différents modes

Faut-il poursuivre le «tout routier»? Ou choisir l'alternative d'une meilleure utilisation du fer et de la voie d'eau ?

La première option n'est satisfaisante ni pour l'environnement, ni pour la sécurité. Elle scellerait définitivement la prépondérance écrasante de la route dans la région (actuellement, 90% des marchandises transportées) et accentuerait les nuisances.

La seconde revient à examiner le potentiel de la voie d'eau moderne et du réseau ferré, étude qui pourrait conclure positivement sur leur capacité et leur compétitivité.

La route est irremplaçable pour les enlèvements, l'acheminement et la livraison finale de la marchandise. Le fer et la voie d'eau assurent des transports massifiés, économiques, peu polluants et sûrs.

L'urgence est donc au rééquilibrage de la répartition entre les différents modes de transports terrestres en orientant une grande partie du fret routier vers le ferroviaire et le fluvial. Pour continuer, il serait préférable de conjuguer leurs avantages, de valoriser leur complémentarité en les coordonnant et en organisant l'intermodalité.

Une solution pour atteindre l'intermodalité, c'est-à-dire la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, peut-être la concentration des modes sur une plate-forme multimodale. Il s'agit d'un site dédié à l'activité de réception, transfert et redistribution des marchandises, alliant plusieurs modes de transport.

L'enjeu d'une plate-forme multimodale est d'assurer dans les meilleures conditions le transport intermodal des marchandises.

**Figure 4 : Plate-Forme trimodale accessible par fer, fleuve ou route**

Source : <http://www.technoport-pagny-bourgogne.eu/>

1. Barge en attente de chargement ou de déchargement
2. Aire de stockage des conteneurs
3. Ensemble routier en cours de chargement ou de déchargement
4. Train en cours de chargement ou de déchargement
5. Train de fret conventionnel en chargement ou déchargement sur l'entrepôt
6. Faisceau de réception ferroviaire réservé aux trains de fret
7. Ensemble routier en accès direct depuis l'échangeur autoroutier.

➤ Quelle multimodalité pour le territoire de l'Estuaire?

Le terme multimodalité est emprunté quand entre deux lieux, il est possible de les relier par des trajets empruntant des modes de transports différents.

Dans un contexte d'hyper concurrence entre les territoires, la multimodalité apparaît comme un atout pour développer un réseau logistique performant. En effet, le fait établi est qu'un port ne peut réaliser une croissance durable, ni posséder un véritable statut de hub, qu'à condition de disposer d'une multimodalité à part entière sur le plan des liaisons de son hinterland. Jusqu'à quels degrés de multimodalité faut-il tendre ? bimodalité ? trimodalité ?

Le territoire de l'Estuaire se caractérise par sa multimodalité. Il est doté de voies navigables, de voies ferrées, d'un réseau routier, ce qui représente trois modes de transport pouvant desservir l'hinterland du port du Havre. Un quatrième mode n'est pas négligé, il s'agit de l'accès aux nouvelles technologies (internet à haut débit, fibre optique) qui devient un vecteur de communication important dans l'économie du territoire.

S'il existe une multimodalité sur le territoire de l'Estuaire, l'intermodalité est à démontrer. Dans ce cas, la trimodalité est-elle vraiment nécessaire ? Ne faut-il pas optimiser dans un premier temps le transport combiné fer-route, fleuve-route et dans un second temps réfléchir à des plates-formes tri-modales?

➤ Création d'infrastructures

La modalité ne peut pas être pensée sans des infrastructures efficaces offrant les meilleures conditions pour le transport de marchandises, d'où la nécessité de tenter de remporter la partie sur plusieurs modes à la fois.

De par sa position géographique et sa position stratégique, le territoire doit établir un scénario multimodal volontariste.

Les solutions à apporter doivent être définies en cohérence avec les enjeux régionaux de développement économique, de réponses aux besoins de mobilité. Dans ce cas, un troisième franchissement de la Seine, des infrastructures ferroviaires Nord-Sud et Ouest-Est, des portions d'autoroute pourraient être envisagés.

Il s'avère donc primordial d'établir une combinaison harmonieuse du transport routier, ferroviaire et fluvial pour un acheminement efficace des marchandises.

## 2) Comment faire accepter le développement logistique aux élus et à la population ?

Faire accepter l'implantation d'activités logistiques sur un territoire nécessite de développer certains points stratégiques.

- Prendre le temps d'établir une campagne d'explication et de communication auprès des élus et des habitants concernés. La plupart du temps la logistique est une activité mal connue générant la seule image de trafic de camions. Pour cela, il faut faire comprendre que la logistique se compose de plusieurs tâches, il existe plusieurs types de logistiques de faible à haute valeur ajoutée.

### **Illustration 1 : Diversité des tâches à remplir par une plateforme logistique**



*Source : Chambre de Commerce et Industrie de Rennes*

- Mettre en avant les atouts principaux de la logistique. Cette activité apporte tout d'abord de nouveaux emplois demandant de différents niveaux de qualification. 10 à 30 emplois sont créés par hectare d'entrepôt construit. La logistique apporte également des recettes fiscales supplémentaires à la collectivité.
- Réduire les nuisances générées par cette activité le plus possible. En développant la multi modalité le trafic poids lourd baissera. Il est nécessaire que la zone dispose d'un accès facile aux voies rapides afin que le trafic ne gêne pas les habitations qui d'ailleurs devraient se trouver suffisamment loin de la zone.
- L'impact paysager d'une zone logistique peut être modéré en créant des aménagements spécifiques pour intégrer au maximum les bâtiments dans le paysage. Par exemple, à Rennes, une bande paysagère longera l'ensemble des bâtiments de la plateforme logistique.
- Prendre en compte plus sérieusement le développement durable dans la réalisation de zones logistiques pour donner une meilleure image à cette activité. Les entrepôts écologiques sont construits en utilisant des matériaux recyclables, consomment moins d'énergie et sont situés sur des zones logistiques multimodales.
- Accompagner le développement de la logistique sur le territoire grâce à des partenariats public-privé pour montrer à la population une volonté commune et partagée.

### **3) Logistique de développement durable**

Les constructions d'entrepôts logistiques doivent prendre en compte la notion de développement durable. Il est donc nécessaire de penser à l'aspect environnemental, social et économique de cette notion.

Prologis vient de faire construire un entrepôt sur une zone logistique à Moissy Cramoyel (77) en prenant en compte le développement durable :

#### **1. L'environnement**

- Analyse de l'environnement du site pour préserver les énergies naturelles
- Cadre verdoyant
- Installation de 20.000 m<sup>2</sup> de cellules photovoltaïques sur le toit d'un bâtiment
- Gestion des déchets

## 2. Le Social

- Mise en place d'une navette RER
- Restaurant interentreprises
- Agence de voyages
- Agence de travail temporaire
- Crèche avec capacité de 30 à 40 places

## 3. Le volet économique

- Fidélisation des salariés des entreprises installées sur le site

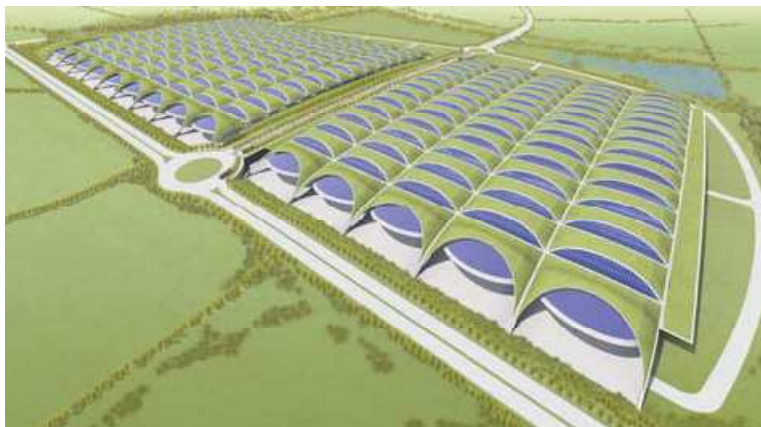
Les salariés et les entreprises doivent se sentir bien sur le site qu'ils occupent pour avoir envie de rester longtemps. Il faut donc installer des services sur la zone logistique.

Le volet environnement implique de trouver des solutions efficaces pour réduire la consommation d'énergie et l'impact qu'aura l'entrepôt sur son environnement. La démarche HQE doit être la ligne conductrice des constructions d'entrepôts logistiques. Les investisseurs et entrepreneurs doivent prendre conscience que la réglementation en faveur du développement durable va se renforcer de plus en plus.

L'objectif principal pour un entrepôt logistique est d'être un « meilleur voisin ». Il devrait donc allier trois caractéristiques majeures : être écologique, économique et esthétique en s'appuyant sur les nouvelles technologies.

L'entreprise Gaseley a à l'étude un entrepôt logistique futuriste qui sera composé d'une toiture végétalisée comportant des panneaux photovoltaïques. Ces nouveaux entrepôts associent leur intégration paysagère avec l'utilisation d'énergie renouvelable.

### **Illustration 2 : Image de synthèse du futur entrepôt logistique**



Source : 2006 - SUPPLY CHAIN MAGAZINE - N°6

Aussi, une zone logistique se doit d'être accompagnée de différents modes de transports comprenant des modes doux comme le fer ou encore le fluvial. Le transport de marchandises ne doit pas s'arrêter à l'utilisation de la route qui est le mode de transport le plus polluant à ce jour.

Un entrepôt écologique doit vivre au minimum 40 ans et doit être en mesure d'accueillir plusieurs successions d'entreprises. Pour cela les matériaux de construction doivent être bien choisis. Il doit être construit de façon à ne pas trop marquer le paysage. Enfin, il doit être



aménagé en anticipant les nouvelles technologies en matière de communication et de transport.

#### **4) Comment améliorer la coopération entre les acteurs ?**

La valorisation de la logistique passe par le renforcement de la coopération entre tous les acteurs de la filière et les élus, comme c'est le cas à Hambourg où l'Initiative-Logistique a été mise en place par le Sénat de la ville.

L'Initiative-Logistique vise à créer un réseau de compétence en valorisant la compétitivité et la visibilité du territoire, en favorisant les innovations technologiques et en créant des emplois et ce à partir de la nécessité de traiter la logistique des zones structurantes et de gérer le transport des marchandises.

Ainsi sont prévus :

- La mise à disposition de surfaces pour les activités logistiques de l'industrie, du commerce et des services ;
- La coopération avec les communes et /ou le territoire lors de l'implantation d'entreprises dans la région ;
- Le marketing autour de l'image et de l'acceptation de la logistique ;
- Le financement de projets ;
- L'amélioration de l'apprentissage et de la formation continue ;
- La mise en réseau des différents acteurs de la logistique (coopération, échange d'information et de bonnes pratiques) ;

L'accent est surtout porté sur la durabilité de la coopération entre les différents territoires de la région métropolitaine hambourgeoise, et plus précisément entre les acteurs économiques, scientifiques et politiques, afin de palier toutes les insuffisances de l'offre en logistique de Hambourg ainsi que sur la qualité de la formation proposée aux futurs logisticiens. En effet, une large gamme de formation est offerte (formation professionnelle, formation continue, formation universitaire...). De plus, la promotion des nouvelles technologies et des innovations occupe une place de premier ordre dans ce dispositif, afin de renforcer les différents sites logistiques de Hambourg et de faire en sorte que cette place de la logistique soit performante.

Grâce à ce dispositif, 14 000 emplois dans le secteur de la logistique devraient être créés d'ici 2015.

Une telle concertation entre tant d'acteurs et particulièrement avec les élus permet d'améliorer continuellement les savoir-faire et l'offre en matière de logistique et la mise en valeur cette activité du fait de cette amélioration.

### **III. Quel développement logistique dans le futur ?**

#### **1) Projets existants à court et moyen terme (2010-2015)**

L'offre foncière actuelle, concernant la logistique, sur le territoire de l'estuaire est de 325 ha sachant que la totalité ne sera pas destinée au final à accueillir de la logistique.

La tendance quant à l'évolution de cette surface disponible est à la hausse depuis 2004, elle s'établirait autour de + 80% selon des chiffres du Pôle de Compétitivité Logistique Seine-Normandie.

**Tableau 17 : Disponibilité dans les zones susceptibles d'accueillir des entreprises logistiques**

Communes	Nom du site	Disponibilités (ha) nets commercialisable 2010	Projets (ha)		Surface à terme (ha)
			Court terme (2010- 2015)	Long terme (2015 et +)	
Lillebonne-Saint Jean de la Folleville – Tancarville	<b>Port Jérôme II</b>	210	0	0	105
Bolbec / Saint Jean de la Neuville	<b>Zone de Bolbec / Saint Jean</b>	45	0	0	22,5
Rogerville / Oudalle	<b>Parc Logistique du Pont de Normandie</b>	21,2	0	0	21,2
Gonfreville l'Orcher	<b>Parc Frigo</b>	17,4	3,5	0	20,9
Le Havre	<b>Parc Bossière</b>	11,1	0	0	11,1
Beuzeville	<b>Carellerie III</b>	10,8	0	0	10,8
Gonfreville l'Orcher	<b>Parc de la Plaine</b>	5,7	0	0	5,7
Saint Léonard	<b>Parc des Hautes Falaises</b>	2,1	6	9,2	8,65
Thietreville	<b>La Plaine du Buc</b>	1,5	0	0	0,75
Bretteville	<b>La Chaussée Hameau</b>	0,3	2	4	3,15
Le Havre	<b>Parc Logistique de Port 2000</b>	0	41	0	41
Rogerville / Oudalle	<b>ZIP - Est Barreau</b>	0	0	25	25
Epouville / Montivilliers	<b>Le Mesnil</b>	0	0	10	10
Honfleur	<b>Parc d'Activités Calvados Honfleur</b>	0	32	0	32
<b>Total de la surface (ha)</b>		<b>195,65</b>	<b>80,5</b>	<b>41,6</b>	<b>317,75</b>
<b>Disponibilité foncière sur la ZIP (ha)</b>					<b>124,9</b>
<b>Disponibilité foncière hors ZIP (ha)</b>					<b>192,85</b>

Source : Logistique Seine Normandie (Octobre 2007)

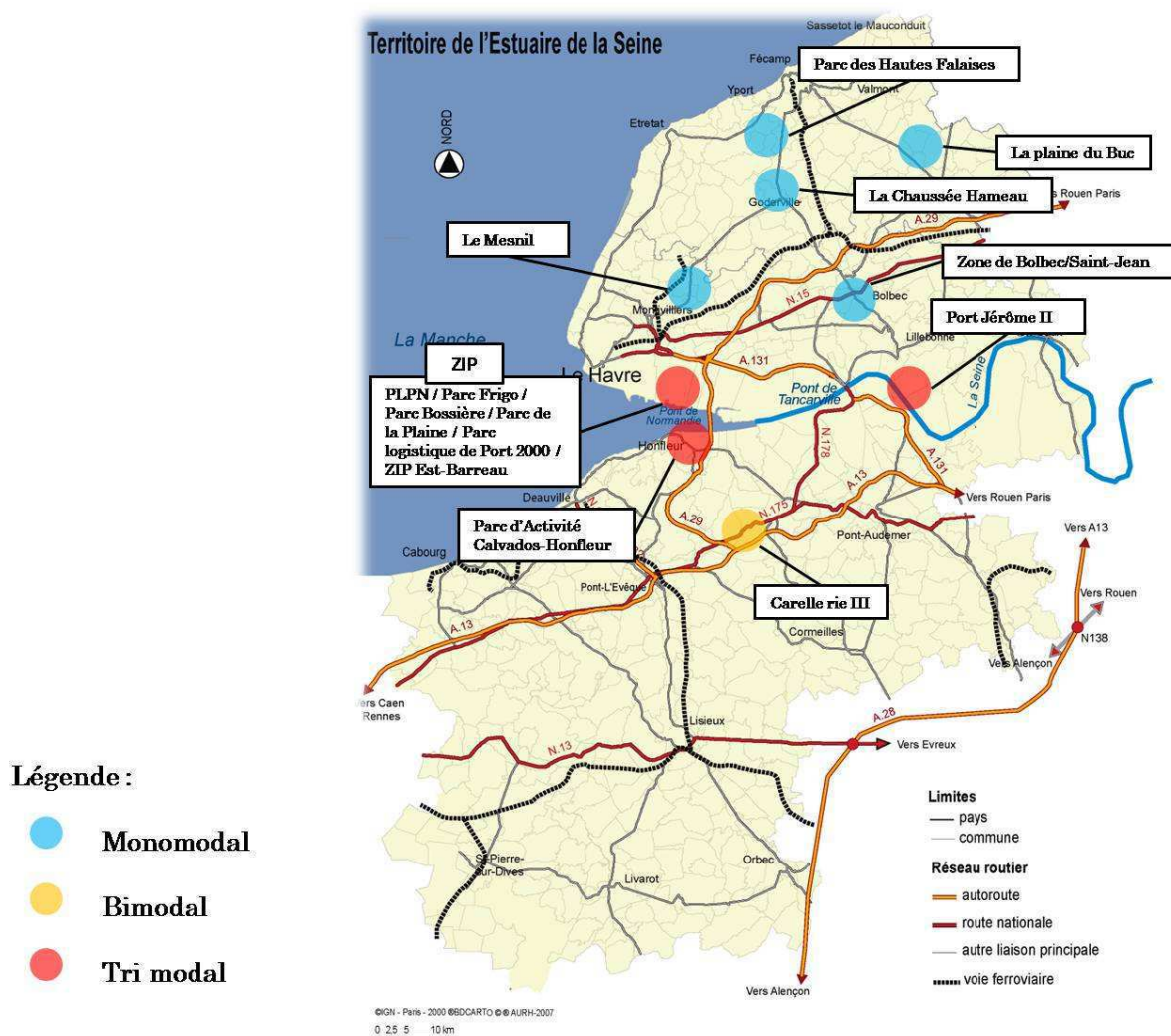
Les zones bleues représentent des zones d'activités mixtes où on considère que seuls 50% de la surface seront réservés à la logistique.

Il y a des disponibilités foncières dans les différentes zones logistiques du territoire, mais celles-ci ne sont pas forcément adaptées à la demande et se situent sur la ZIP avec 124,9 ha et hors de la ZIP avec 192,9 ha.

Ainsi même si Port-Jérôme a des disponibilités foncières pour accueillir des activités logistiques, la volonté des acteurs est de ne plus en accueillir sur le site à l'exception de quelques projets comme l'extension des entrepôts de Katoën Natie ou la création d'une petite zone de 10 ha. Le reste du foncier sera réservé à l'accueil d'industrie lourde et à la réalisation d'un parc tertiaire.

A côté de cela de petites zones d'activités mixtes ont tendance à s'ouvrir à la logistique pour réserver une petite part de leur foncier à des entreprises du secteur.

**Carte 11 : Localisation des zones susceptibles d'accueillir des entreprises logistiques**



Source : BDCARTO, AURH

**Tableau 18 : Evaluation de la surface d'entrepôts et de terrain nécessaires en fonction de l'augmentation du trafic portuaire**

		Base : 2007	2010			2015			2020			2030		
Prévisions du Port en fonction de l'augmentation du trafic de conteneurs	Surface entrepôt (ha)	100,0	0	50	70,1	64,6	85	149,2	77,2	98,9	164,6	150	186,4	290,6
	Surface de terrain (ha)	300,0	0	167	234	215	283	497	257	330	549	500	621	969
Projets prévus	Surface entrepôt (ha)	0	97,8			40,3			20,8			0		
	Surface de terrain (ha)	0	195,7			80,5			41,6			0		
Surfaces manquantes	d'entrepôts (ha)	0	de 0 à 19,2			de 24,4 à 109			de 56,4,33 à 143,8			de 133,93 à 275		
	de terrain (ha)	0	de 0 à 38,4			de 134,50 à 416,50			de 215,4 à 507,4			de 451,8 à 927		

*Source : Port Autonome du Havre et Logistique Seine Normandie*

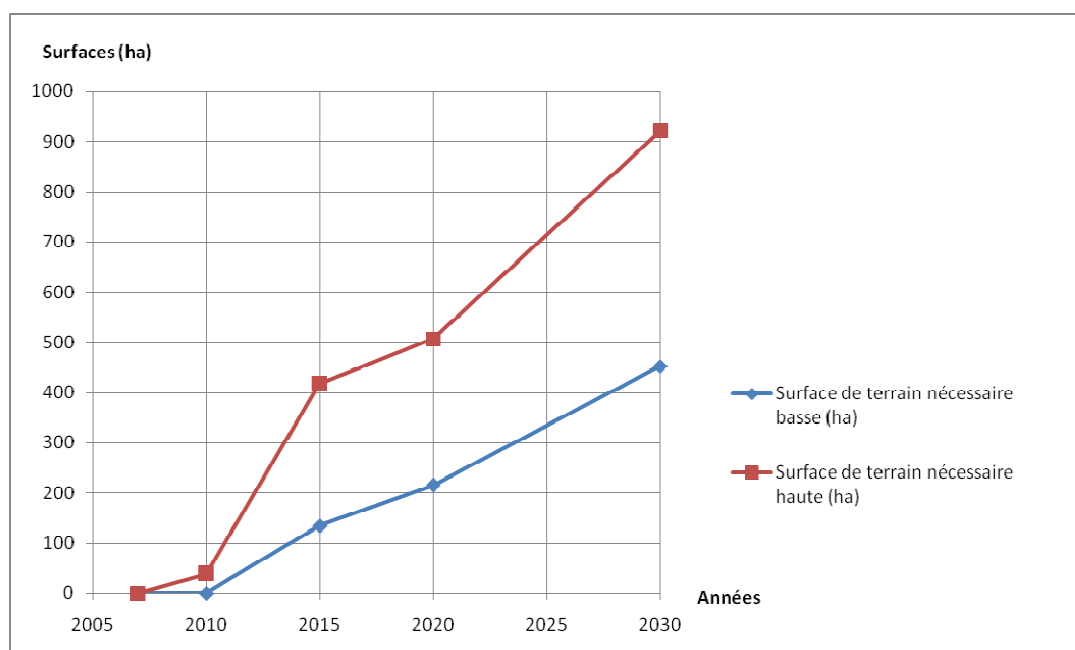
Pour réaliser ce tableau et en particulier calculer les surfaces d'entrepôts à partir des surfaces de terrains, un coefficient de 1/3 a été adopté pour les zones logistiques portuaires. En effet on considère que pour réaliser 1 m<sup>2</sup> d'entrepôt il faut utiliser 3 m<sup>2</sup> de terrain en raison de l'emprise des voiries et des aménagements paysagers obligatoires. De la même manière, pour des zones logistiques non portuaires on peut considérer que ce rapport est de 1/2.

Le port du Havre a dans ses prévisions émis deux hypothèses pour le traitement local des conteneurs, 10% et 12%, présentés précédemment. A partir des prévisions du port concernant l'augmentation du trafic de conteneurs en hypothèses hautes et basses, la surface en entrepôts et en terrain nécessaire a été estimée. Puis la surface totale en entrepôts et en terrain que représentent les projets prévus et qui seront lancés à court et moyen terme a été calculées. Enfin la différence de ces deux surfaces a permis d'obtenir les besoins en terrain et en entrepôts à proposer entre 2010 et 2030.

Ainsi, en se basant sur la surface de terrain consacrée à la logistique en 2007 (300 ha) et des projets prévus à court et moyen terme, des intervalles de surfaces de terrain et d'entrepôts nécessaires ont été obtenus pour 2010, 2015, 2020 et 2030. A terme pour 2030, il serait nécessaire d'avoir au maximum, 927 ha de foncier supplémentaires consacrés à l'activité logistique, soit 275 ha d'entrepôts pour assurer l'augmentation du trafic portuaire. Il faudrait donc répartir les zones logistiques sur tout le territoire de l'Estuaire de la Seine de façon réfléchie et stratégique afin de répondre aux besoins d'espace pour accueillir le développement logistique.

Avec les intervalles calculés, il est possible de construire un graphique avec les résultats de surfaces hautes et basses de terrain nécessaire (en ha) pour mettre en évidence l'espace dans lequel il faut se situer pour répondre à la demande dans les prochaines années, en terme de foncier.

**Graphique 5 : Intervalles de surfaces de terrain nécessaires pour les besoins en logistique**



Source : Port Autonome du Havre et Logistique Seine Normandie

## 2) Les potentialités de localisation sur le territoire en terme de coût

**Tableau 19 : Tableau des tarifs applicables en 2008 par conteneurs par mode routier**

Distance	Prix	Taxe gasoil (13,5%)	Total
<b>La ZIP</b>	<b>220-294</b>	<b>39,69</b>	<b>250-333,7</b>
<b>15 km</b>	<b>185</b>	<b>24,975</b>	<b>210</b>
<b>de 15 à 40 km</b>	<b>206</b>	<b>27,81</b>	<b>233,9</b>
<b>de 41 à 75 km</b>	<b>274</b>	<b>36,99</b>	<b>311</b>
<b>de 76 à 100 km</b>	<b>329</b>	<b>44,415</b>	<b>373,4</b>
<b>de 101 à 130 km</b>	<b>365</b>	<b>49,275</b>	<b>414,3</b>
<b>de 131 à 175 km</b>	<b>413</b>	<b>55,755</b>	<b>468,8</b>
<b>de 176 à 205 km</b>	<b>446</b>	<b>60,21</b>	<b>506,2</b>
<b>+ de 205 km</b>	<b>2,18 €/km</b>	<b>0,2943</b>	<b>2,47 €/km</b>

Source : Données de Marine +

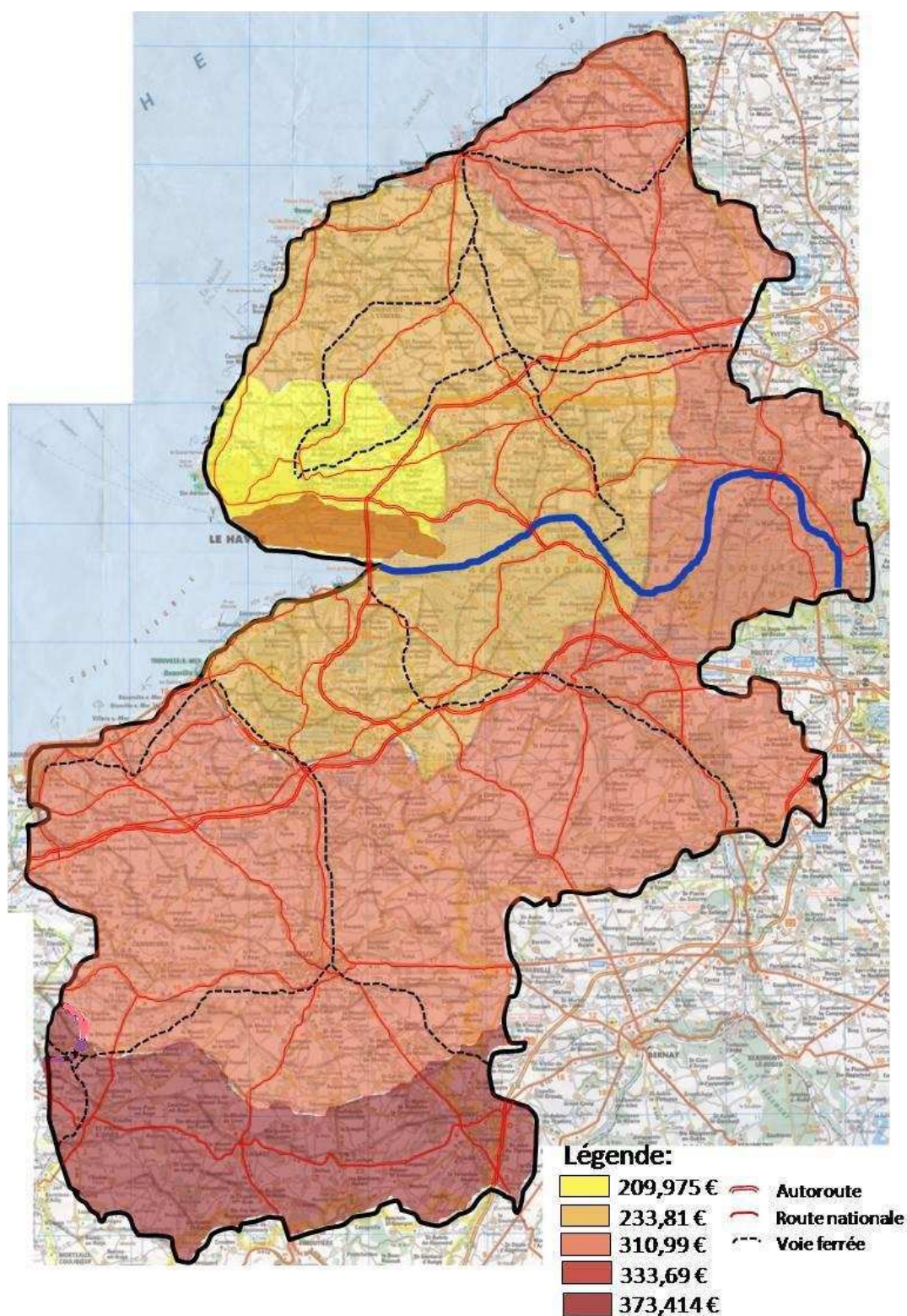
Le tableau ci-dessus présente les tarifs applicables en 2008 selon la distance parcourue par route pour le transport d'un conteneur débarqué sur le port du Havre. Le prix total comprend d'une part le prix d'utilisation du camion (personnel, péage, essence) et d'autre part la taxe gasoil qui s'élève aujourd'hui à 13,5% (cette taxe peut-être réévaluée au premier de chaque mois). Logiquement, les

tarifs du transport de la marchandise augmentent avec l'allongement du parcours routier. Néanmoins, le tarif le plus élevé de stockage d'un conteneur à l'intérieur du Havre est supérieur au tarif appliqué pour une distance parcourue comprise entre 41 et 75 kilomètres, alors qu'il ne s'agit que d'un parcours de moins de 15 kilomètres sur la Zone Industriale-Portuaire. Ce tarif de 334 € s'explique par la prise en charge du conteneur par les dockers du quai jusqu'à son lieu de stockage sur la ZIP.

Ce raisonnement ne possède pas de visibilité sur l'évolution des coûts routiers à plusieurs années puisqu'il est difficile de prévoir l'évolution du prix d'un baril de pétrole.



**Carte 12 : Carte iso-coût en transport routier sur le territoire de l'Estuaire**

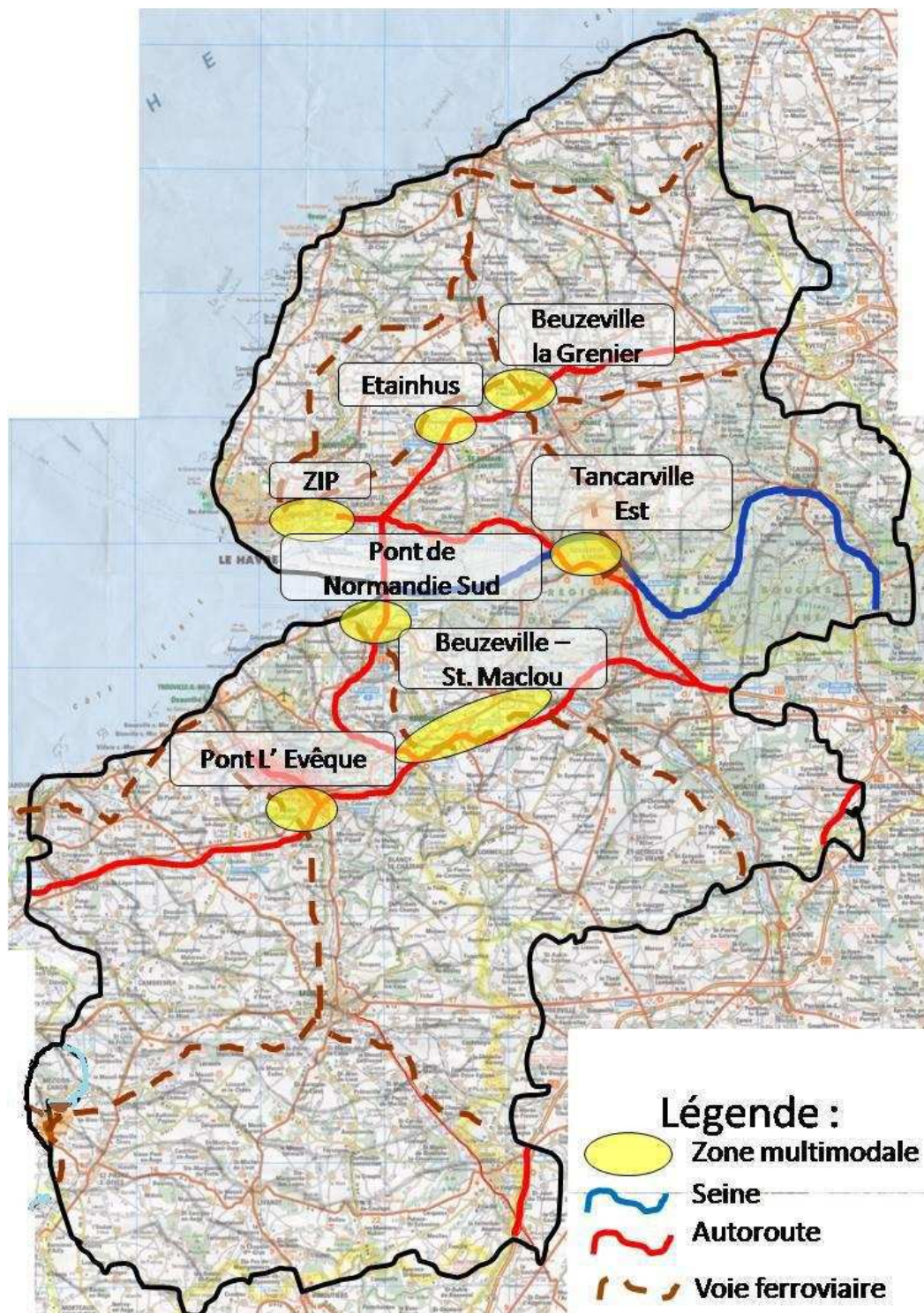


*Fond de carte : IGN 2007, données : Marine +*

Pour un tarif équivalent à celui le plus élevé appliqué au sein de la ZIP, un conteneur peut parcourir au maximum une distance de 75 km à partir du port du Havre. Par conséquent, dans un rayon de 75 km il est rentable de stocker un conteneur dans une zone logistique. Il s'avère que ce périmètre occupe la quasi-totalité du territoire d'étude. Dans ce cas, créer de nouvelles zones logistiques en dehors de la ZIP, au sein de laquelle le foncier est rare, devient une opportunité.



**Carte 13 : Carte des croisements des différents modes de transport sur le territoire**



Fond de carte : IGN 2007

Il s'agit de réfléchir aux futures implantations de zones logistiques par rapport à un coût minimal du transport routier mais également en prenant en compte les modes de transport qu'elles peuvent offrir.

Dans un périmètre de 75 km, en examinant les croisements des différents modes de transport que sont le fer, les autoroutes et le fluvial, des zones multimodales ont été pointées. Au total, sept zones se dégagent :

- La ZIP dispose de la proximité des autoroutes A 29 et A 131, d'un réseau ferré faisant les liaisons Le Havre-Paris et Le Havre-Fécamp et de bords à quai sur le canal de Tancarville et la Seine.
- Etainhus bénéficie de l'échangeur de l'A 29 et d'une gare ferroviaire sur la ligne Le Havre-Paris.
- Beuzeville La Grenier se situe également près de l'A 29 et les liaisons ferroviaires Le Havre-Paris et Port-Jérôme-Fécamp se croise à cet endroit.
- Pont de Tancarville Est se place au bord de la Seine et de l'A 131.
- Pont de Normandie Sud est placé à l'embouchure de la Seine, dispose de l'A 29 et de la voie ferrée Honfleur-Pont-Audemer.
- Beuzeville/Saint-Maclou se situe à l'intersection de l'A 29 et de l'A 13 et dispose également de la voie ferrée Honfleur-Pont-Audemer.
- Pont L'Evêque est placé à proximité de l'A 29 et bénéficie d'une gare ferroviaire sur la ligne Deauville-Lisieux.

**Tableau 20 : Présence du mode ferré, fluvial et routier sur les zones pointées**

	Fleuve	Fer	Route
ZIP	+	+	+
Etainhus		+	+
Beuzeville La Grenier		+	+
Pont de Tancarville Est	+	+	+
Pont de Normandie Sud	+	+	+
Beuzeville		+	+
Pont L'Evêque		+	+

*+ : présence*

Au sein du territoire, il existe trois zones potentiellement ou d'ores et déjà trimodales, il s'agit de la ZIP, de la zone du pont de Normandie Sud et de la zone du pont de Tancarville. Elles ont la possibilité de faire le lien entre le fleuve, le fer et la route. Ces zones se trouvent polarisées autour de la Seine, plus précisément des ponts franchissant le fleuve.

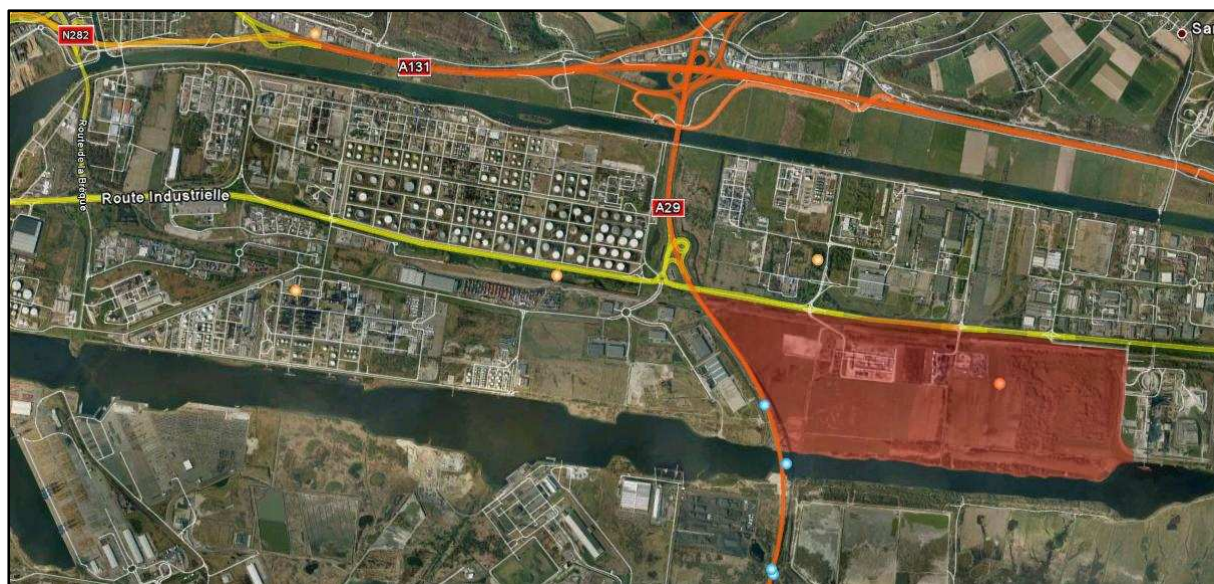
Aujourd'hui, des zones offrent comme modes de transport le fer et la route, cependant elles n'ont pas suffisamment développé l'activité fret pour être considérées comme de vraies zones bimodales.

### 3) Propositions et scénarios sur le développement logistique à long terme (2020-2030)

Etant donnés les atouts du territoire, plusieurs zones plus précises apparaissent comme étant potentiellement appropriées pour accueillir des activités logistiques.



**Carte 14 : Zone futur de développement d'une nouvelle plateforme de stockage des conteneurs sur la ZIP**



*Source : Google Earth*

Tout d'abord il y a la Zone Industriale-Portuaire du Havre qui représente de par sa position et son activité le nœud essentiel de la chaîne logistique. Le Port Autonome du Havre présente encore des potentialités foncières de développement importantes mais soumises à des conditions, par exemple le prolongement du Grand Canal jusqu'au canal de Tancarville.

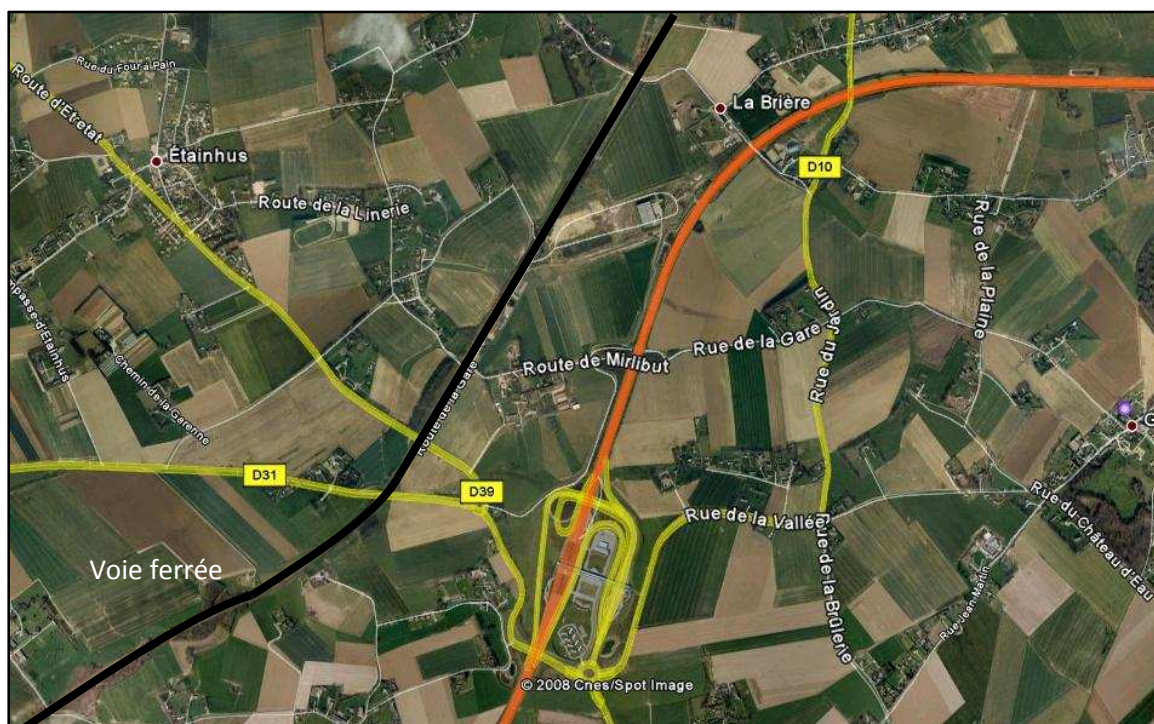
Il est important dans le cadre du développement de la ZIP de continuer à bien implanter sur les bords à quai les activités ayant un réel besoin. Cette politique se doit d'être confortée dans le futur.

Un autre point important pour accompagner le développement du port du Havre est de prévoir en même temps la création de nouvelles zones de stockage sur le port mais ne nécessitant pas forcément d'un bord à quai afin de pouvoir évacuer au plus vite les conteneurs déchargés des bateaux. En effet, plus vite les conteneurs seront déchargés et évacués dans des lieux de stockage pour être après distribués vers leurs lieux de destination, plus vite un nouveau bateau pourra faire escale et décharger sa cargaison.

La rapidité de cette action est très importante et doit donc être développée. Ceci passe par l'amélioration des relations tant en infrastructures qu'en réseaux d'informations avec les autres zones existantes et qui se créeront dans le futur. L'évacuation des conteneurs peut aussi bien se faire vers des entrepôts de la ZIP que vers d'autres lieux à l'extérieur du Havre.

## ➤ La zone d'Etainhus

**Carte 15 : Zone d'Etainhus**



Source : Google Earth

Face à la zone AMB existante au niveau de l'échangeur d'Etainhus (à l'est de l'A29), il est opportun de développer une zone logistique pouvant idéalement être reliée au fer en réalisant un embranchement depuis la ligne passant à l'ouest de l'autoroute vers la zone qui serait créée.

Cette zone pouvant faire jusqu'à 100 ha serait dans une position très intéressante du fait de sa position proche de l'embranchement entre l'A29 et l'A113. De plus il y a la possibilité de mobiliser une surface assez importante ce qui est un atout majeur pour les zones logistiques demandant en général du foncier en grande quantité.

Le problème de cette zone réside surtout dans le rejet dont font preuve les élus et la population. Il serait nécessaire d'engager des discussions avec ceux-ci afin de bien montrer les atouts du développement d'une telle zone à cet endroit en termes de retombées économiques et sociales via la création de nombreux emplois.



➤ **La zone d'activités de Bréauté/Beuzeville la Grenier**

**Carte 16 : Localisation de la zone d'activités de Bréauté/Beuzeville la Grenier**



Source : Google Earth

Au niveau du nœud ferroviaire entre la voie Le Havre-Paris et la ligne allant à Fécamp et à Houquetot/Bréauté/Beuzeville la Grenier, il est prévu une zone de 46 ha. La zone représentée sur la carte ci-dessus présente la zone dans laquelle il serait intéressant de placer la zone logistique concernée. Cette zone est pointée par la DTA comme étant intéressante pour accueillir des activités logistiques. Mais étant située sur des terrains agricoles nobles il existe parmi la population et les élus de nombreuses réticences quant à sa création.

Malgré tout cette zone est réellement une opportunité pour l'estuaire de la Seine car, grâce à l'autoroute A29 située au sud de cette zone et à la voie ferrée desservant le nord de la France et du bassin parisien, il sera possible lors de l'ouverture du canal Seine Nord Europe de relier directement l'estuaire et en particulier Le Havre à un marché précédemment occupé par Anvers.

Dans cette optique un rapprochement des ports du Havre et de Rouen semble être une opportunité à saisir afin de donner de la visibilité à l'estuaire de la Seine au niveau européen. Si des relations plus étroites pouvaient se créer, le territoire en serait gagnant car cela permettrait d'être plus concurrentiel face à des ports comme Anvers et de capter une partie de leur marché.

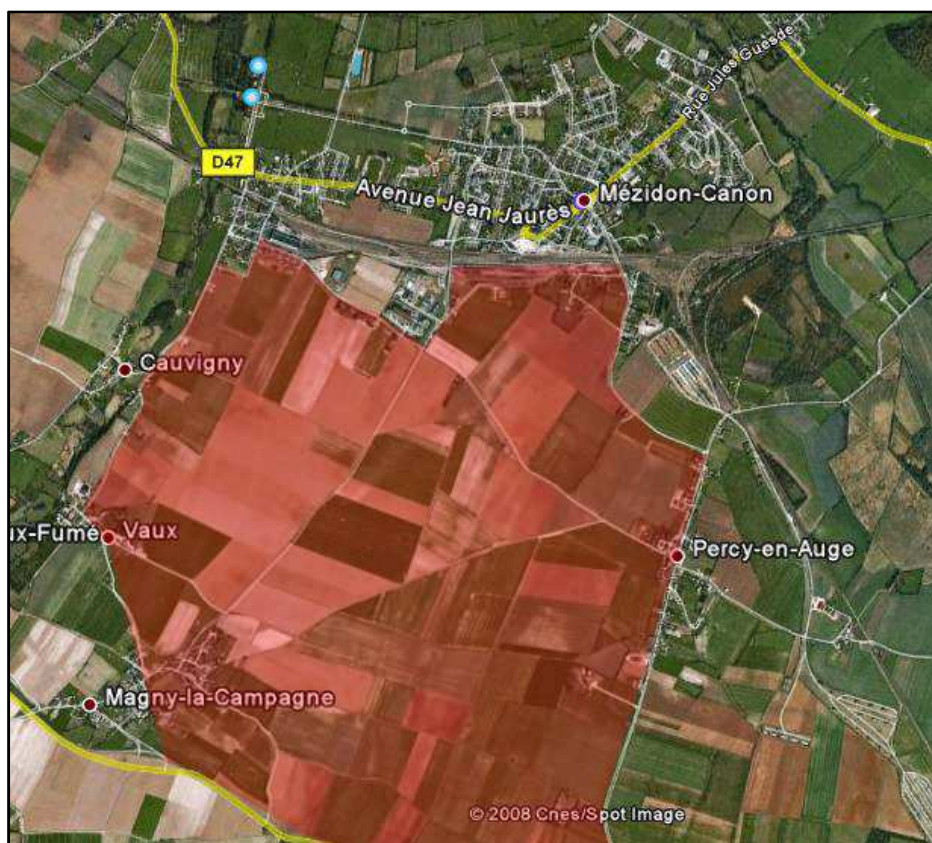
Il serait donc opportun de créer sur cette zone une plateforme multimodale dédiée à l'activité fret plus particulièrement permettant d'expédier des marchandises arrivant par camion ou fer dans cette zone directement sur une plateforme du canal Seine Nord Europe à proximité d'Amiens. Là bas les marchandises pourraient être chargées sur des barges fluviales permettant ainsi d'irriguer le nord de la France ainsi que la Belgique.

Il n'existe pas à l'heure actuelle de plateforme logistique dédiée au fret. Au vue de l'arrivée d'opérateurs privés, cette zone se placerait donc comme une bonne opportunité de développement.



➤ **La zone de Mézidon Canon**

**Carte 17 : Localisation de la zone de Mézidon-Canon**



*Source : Google Earth*

La zone de Mézidon-Canon se trouve au niveau du nœud ferroviaire de la ligne reliant Caen à Paris et de celle allant vers Tours. Sur ce site il est possible de trouver de très grandes parcelles en dégagant une zone d'environ 1000 ha d'un seul tenant le long des voies ferrées. La desserte en fer est très bonne mais la desserte routière pose pour l'instant problème et ce tant que Mézidon-Canon ne sera pas relié par une route en 2x2 voies jusqu'à l'autoroute A13 au nord. C'est ce constat concernant l'accès aux infrastructures routières qui fait que Mézidon-Canon ne peut à l'heure actuelle pas réellement être classée comme zone bimodale.

Malgré tout les élus sur ce territoire sont à la base de ce projet et le porte de façon très dynamique sans qu'il soit rejeté par la population.

Une telle zone permettrait de répondre en totalité à la prévision des besoins en logistique sur l'estuaire de la Seine si elle était destinée à 100% à de l'activité logistique et si au final elle comptait bien 1 000 ha.

Le fait qu'elle soit excentrée par rapport à la base de la logistique qu'est le port du Havre n'est pas forcément un handicap comme cela avait pu être souligné par la carte iso coût réalisée précédemment car elle se situe à un endroit sensiblement aussi cher en ce qui concerne le transport de conteneurs que s'ils étaient stockés dans un entrepôt de la ZIP.

Il serait opportun de réserver sur cette zone 500 ha à l'activité logistique ce qui permettrait d'avoir une réserve de foncier disponible pour répondre aux attentes des investisseurs logistiques sur

plusieurs dizaines d'années. Le reste du foncier qui serait au final disponible pourrait être réservé à d'autres activités de type industriel par exemple.

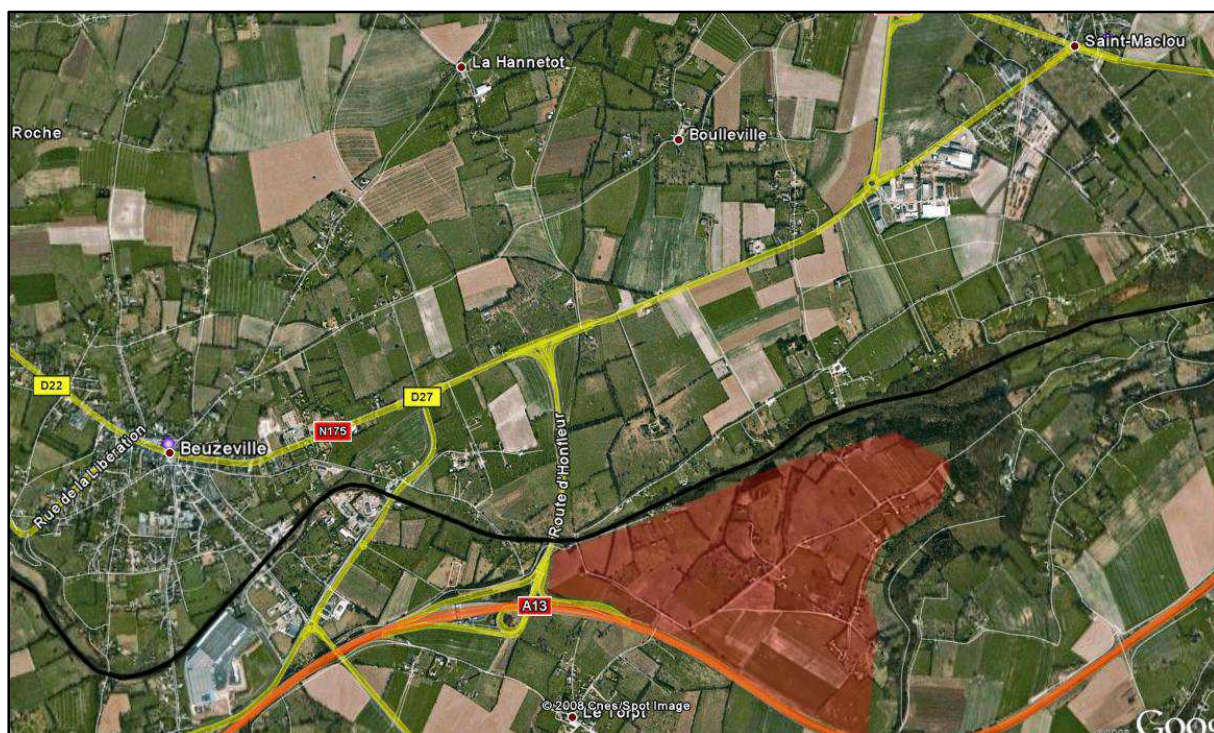
Tout comme à Bréauté/Beuzeville la Grenier, cette zone pourrait devenir par sa desserte en infrastructures ferroviaires une plateforme dédiée au fret mais desservant cette fois le sud du bassin parisien et le centre de la France voir jusqu'au sud.

Il faut toute fois garder en mémoire que cette zone ne peut être réalisée qu'à très long terme considérant sa taille et des démarches nécessaires à sa création (aucun terrain n'étant à l'heure actuelle la propriété de la Communauté de Communes de la Vallée d'Auge).

Dans le cas où un troisième franchissement ferroviaire de la Seine serait réalisé dans le futur la zone de Mézidon-Canon en deviendrait d'autant plus opportune pour le développement d'une plateforme fret car elle deviendrait directement reliée au port du Havre. La réalisation de la zone de Mézidon Canon et la construction du 3<sup>ème</sup> franchissement pourraient correspondre au niveau des délais.

➤ **La zone de Beuzeville/Saint-Maclou**

**Carte 18 : Zone de Beuzeville/Saint-Maclou**



*Source : Google Earth*

Une autre zone potentiellement intéressante est celle située entre Beuzeville et Pont-Audemer, même s'il existe dans cette zone des inconvénients liés en particulier à la typologie des terrains. En effet, le terrain étant vallonné il est difficile de trouver du foncier plat pour des activités logistiques. Une possibilité est de développer les activités sur les plateaux, cependant il existe de nombreuses marnières nécessitant des remblayages coûteux.

Malgré tout la présence de l'A13, de l'A29, de l'A131 ainsi que de la voie ferrée desservant Honfleur à proximité en fait un site intéressant. La zone pointée sur la vue aérienne ci-dessus présente un potentiel d'environ 140 ha de foncier en majorité plat. Etant située le long de la voie ferrée et à la sortie de l'échangeur de Beuzeville cette zone présente une bonne opportunité.

Le problème de la sensibilisation des élus et de la population se pose d'autant plus à Beuzeville/Saint Maclou que des associations existent et ont déjà mené des actions contre la création de telles zones dans la région. Il en ressort donc que sur ce territoire une stratégie de dialogue avant toute création de zones est nécessaire.



## ➤ La zone logistique de Pont Audemer/Fourmetot

**Carte 19 : Zone logistique de Pont-Audemer/Fourmetot**



*Source : Google Earth*

La zone de Pont-Audemer/Fourmetot possède une localisation très intéressante : au croisement des autoroutes A13 et A131. A Fourmetot se trouve un échangeur (comme représenté sur la vue aérienne ci-dessus) qui pour le moment ne permet pas de rentrer et sortir de l'autoroute dans les quatre sens de circulation. Une opportunité se présente sur cet échangeur car il doit être dans les prochaines années doublé.

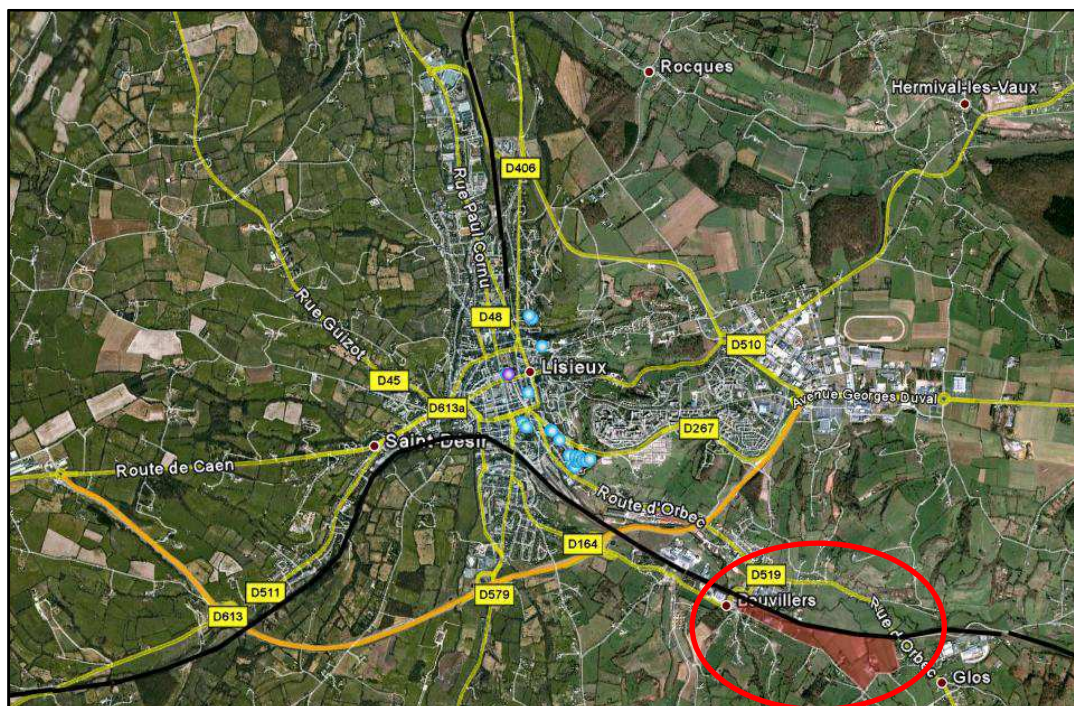
Il devient donc intéressant de créer une zone logistique qui serait monomodale avec seulement un accès à la route mais qui se trouverait dans une position stratégique au croisement de l'autoroute provenant du Havre et de Caen en entrée du bassin parisien.

Sur cette zone il est possible de dégager un potentiel de 120 à 240 ha de foncier : en considérant seulement la zone orangée de 120 ha ou les zones orangées et rouge ensemble formant une superficie de 240 ha.

Cette zone a une importance stratégique. En parallèle de l'étude réalisée sur les zones d'activités, il semble intéressant de faire de cette zone un pôle dédié à l'agroalimentaire où environ 50% de la surface serait réservée à des activités logistiques liées à ce domaine. Le reste pourrait être conservé pour des industries agroalimentaires.

➤ **La zone à proximité de Lisieux**

**Carte 20 : Ville de Lisieux**



*Source : Google Earth*

Lisieux est une zone pointée dans la DTA pour accueillir de la logistique. Néanmoins le développement de ce territoire s'est fait sans pour autant que soit pris en compte cet enjeu. Il est donc nécessaire compte-tenu du potentiel ferroviaire de cette ville de créer une zone logistique d'ampleur importante sur ce territoire.

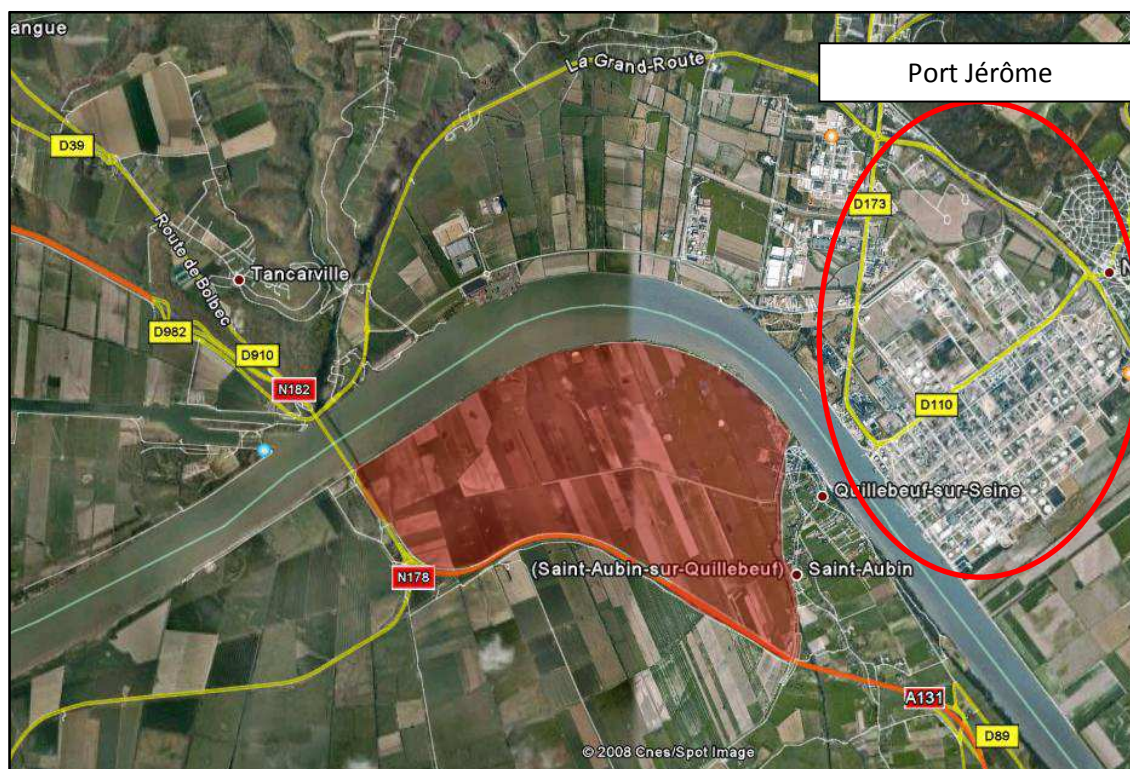
La zone pointée sur la carte ci-dessus est de taille assez faible (25 ha environ) mais elle possède l'avantage d'être située le long de la voie ferrée passant au sud de Lisieux et à proximité du contournement sud de cette même ville.

Un développement des activités logistiques sur cette zone serait donc intéressant. Afin de remplir les objectifs de la DTA à plus long terme, il est envisageable d'étendre les zones logistiques autour de celle proposée ci-dessus afin d'obtenir une zone d'une ampleur importante.



## ➤ Les zones de Quillebeuf et de Port Jérôme

**Carte 21 : Zone de Quillebeuf et de Port Jérôme**



Source : Google Earth

Pour l'instant, sur le Port Autonome de Rouen : terminal de Port Jérôme, il y a des potentialités de développement de l'activité logistique du fait de la disponibilité d'environ 220 ha.

Il est tout à fait opportun de développer une grande zone logistique sur cette zone d'autant plus que Port Jérôme accueille déjà des activités logistiques avec Katoën Natie. Malgré tout les acteurs en charge du développement de Port Jérôme ne souhaitent pas développer d'activités logistiques sur ces zones.

Il est important d'essayer de faire prendre en conscience aux acteurs l'importance de la logistique sur cette zone. Néanmoins si le foncier disponible reste réservé à des activités industrielles de grande taille il sera nécessaire de trouver sur le territoire à proximité de Port Jérôme une zone capable d'accueillir des activités logistiques.

C'est dans cette optique que la zone de Quillebeuf représentée en rouge sur l'image ci-dessus est apparue comme potentiellement intéressante pour accueillir de la logistique.

La zone représentée fait environ 600 ha et possède l'avantage de pouvoir être développée en bi modalité fleuve / route avec la présence au nord de la Seine et au sud de l'A131 en sortie du Pont de Tancarville.

Le problème de cette zone provient de son classement actuel dans le Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine. Il serait donc nécessaire d'engager une réflexion sur la possibilité de déclasser cette zone du parc naturel régional afin d'y développer des activités logistiques adéquates qui seraient au maximum respectueuses de l'environnement en s'inscrivant dans une logique de Haute Qualité Environnementale tant au niveau des bâtiments que de la zone elle-même.

Il n'est pas forcément nécessaire de développer l'ensemble des 600 ha pointés sur la zone ci-dessus, mais arriver à créer une zone d'environ 200 ha dédiée exclusivement à la logistique, en

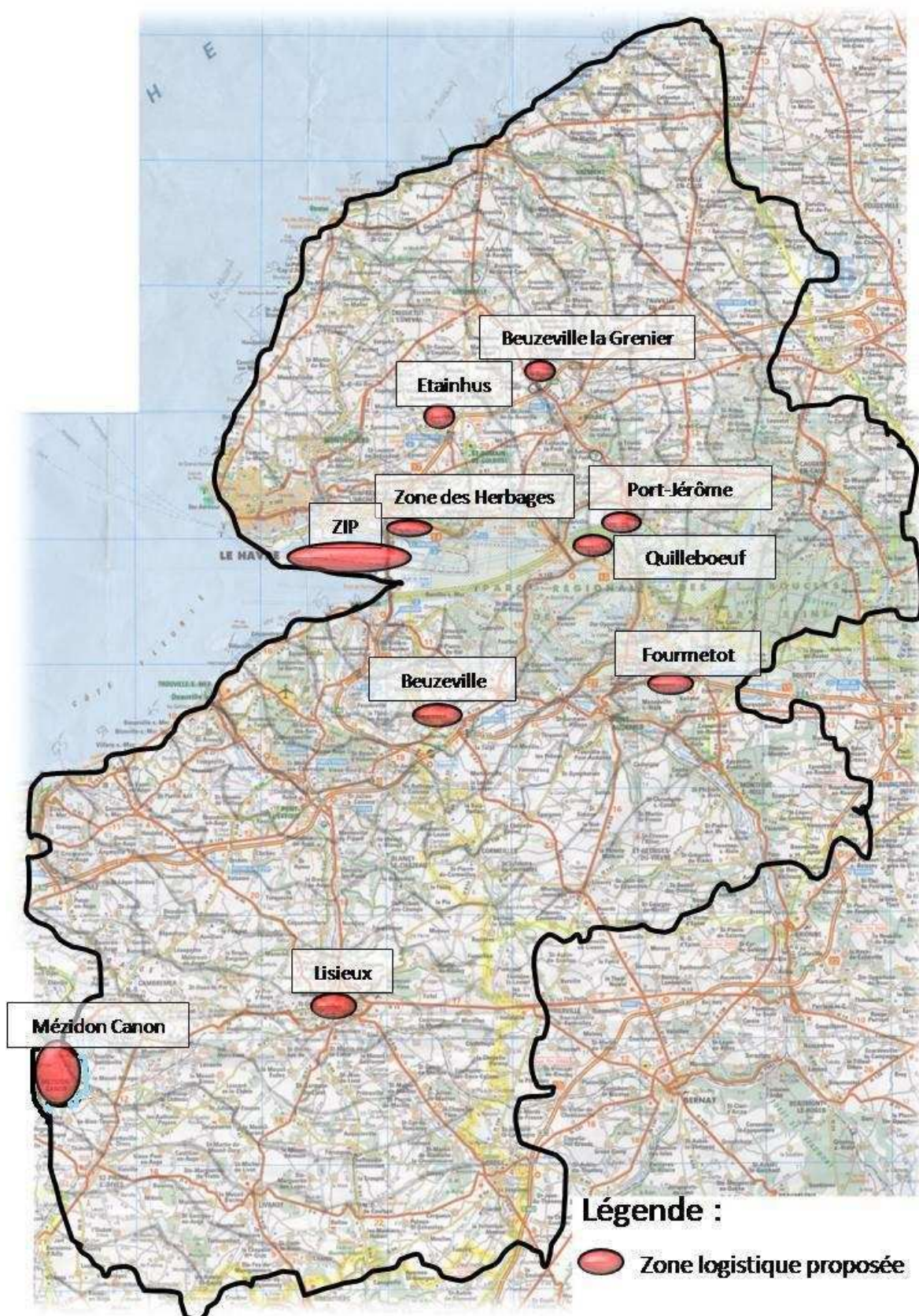
créant à cet endroit une plateforme dédiée au transport fluvial, tout comme il est prévu une plateforme dédiée au fret dans les propositions précédentes, serait une très bonne opportunité.

**Tableau 21 : Zones de développement potentiel de l'activité logistique**

Communes	Nom du site	Surface à terme 2030 (brut ha)	Surface potentielle logistique	Conditions	modalité
Le Havre	Zone des herbages	105	50	Bonne image de l'entrée de l'agglomération	Tri modalité
Etainhus	Etainhus	100	100	Promotion auprès des élus	Bi modalité
Bréauté / Beuzeville la Grenier	ZA de Bréauté Beuzeville	46	46	Promotion auprès des élus	Bi modalité
Mézidon-Canon	ZA de Mézidon-Canon	1 000	500	Zone à long terme + mobilisation du foncier	Bi modalité
Beuzeville / Saint-Maclou	Beuzeville / Saint-Maclou	140	140	Promotion auprès des élus	Bi modalité
Pont Audemer	Fourmetot	120 à 240	120	Doublément de l'échangeur de Fourmetot	Mono modalité
Lisieux	Beauvillers	25	25	Nécessité de conforter la DTA	Bi modalité
Quillebeuf	Quillebeuf	600	200	Disparition du PNR <u>sur la zone</u>	Bi modalité
Port Jérôme	Port Jérôme	220	200	Prise de conscience de l'importance de la logistique	Tri modalité
Total en surface de terrain (ha)		<b>2136</b>	<b>1285</b>		



**Carte 22 : Localisation des zones logistiques proposées**

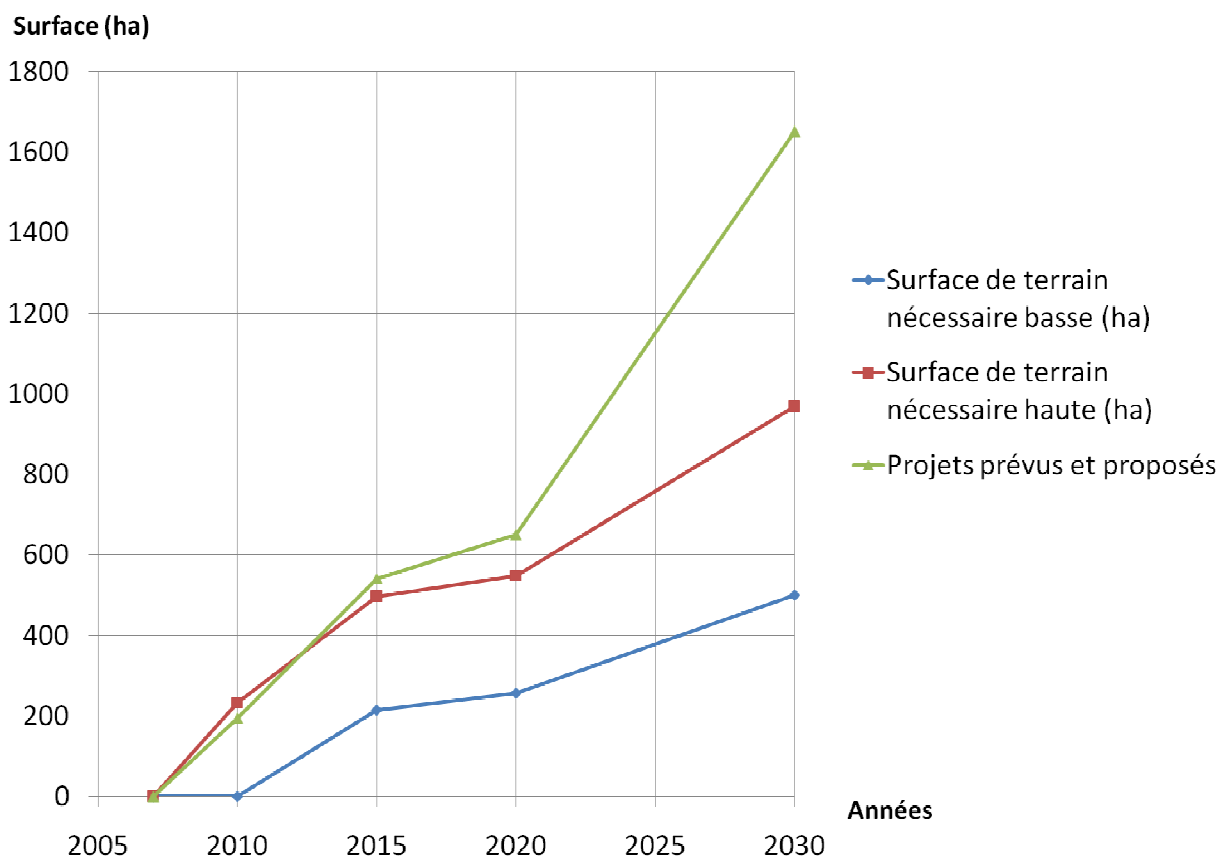


Fond de carte : IGN 2007

#### 4) Conclusion

##### ➤ Synthèse des propositions à long terme pour répondre aux besoins en logistique

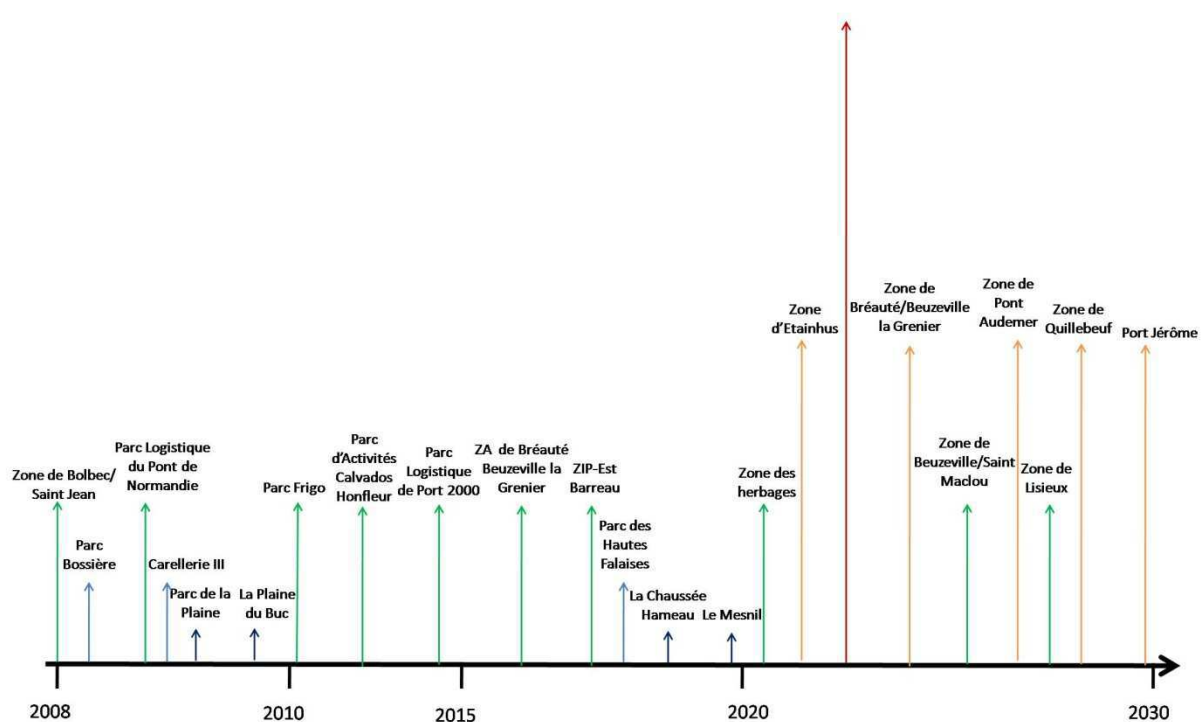
**Graphique 6 : Réponse aux besoins en surface de terrain en logistique entre 2010 et 2030**



Source : Port Autonome du Havre et Logistique Seine Normandie

L'ensemble des propositions forment une superficie totale de 1 285 ha, s'échelonnant de 2020 à 2030. Les propositions s'inscrivent au-dessus des estimations hautes des besoins en surface de terrain pour l'activité logistique. De plus, les projets prévus et les propositions s'échelonnent bien dans le temps et pourraient répondre correctement aux besoins fonciers liés à l'augmentation du trafic portuaire à long terme, c'est-à-dire 2030. Bien sur, les propositions de localisations offrent une capacité foncière supérieure aux besoins réellement nécessaires car il faut savoir anticiper la demande grandissante et les contraintes de réalisations de zones logistiques.

### Illustration 3 : Planification des projets de sites logistiques sur l'Estuaire de la Seine

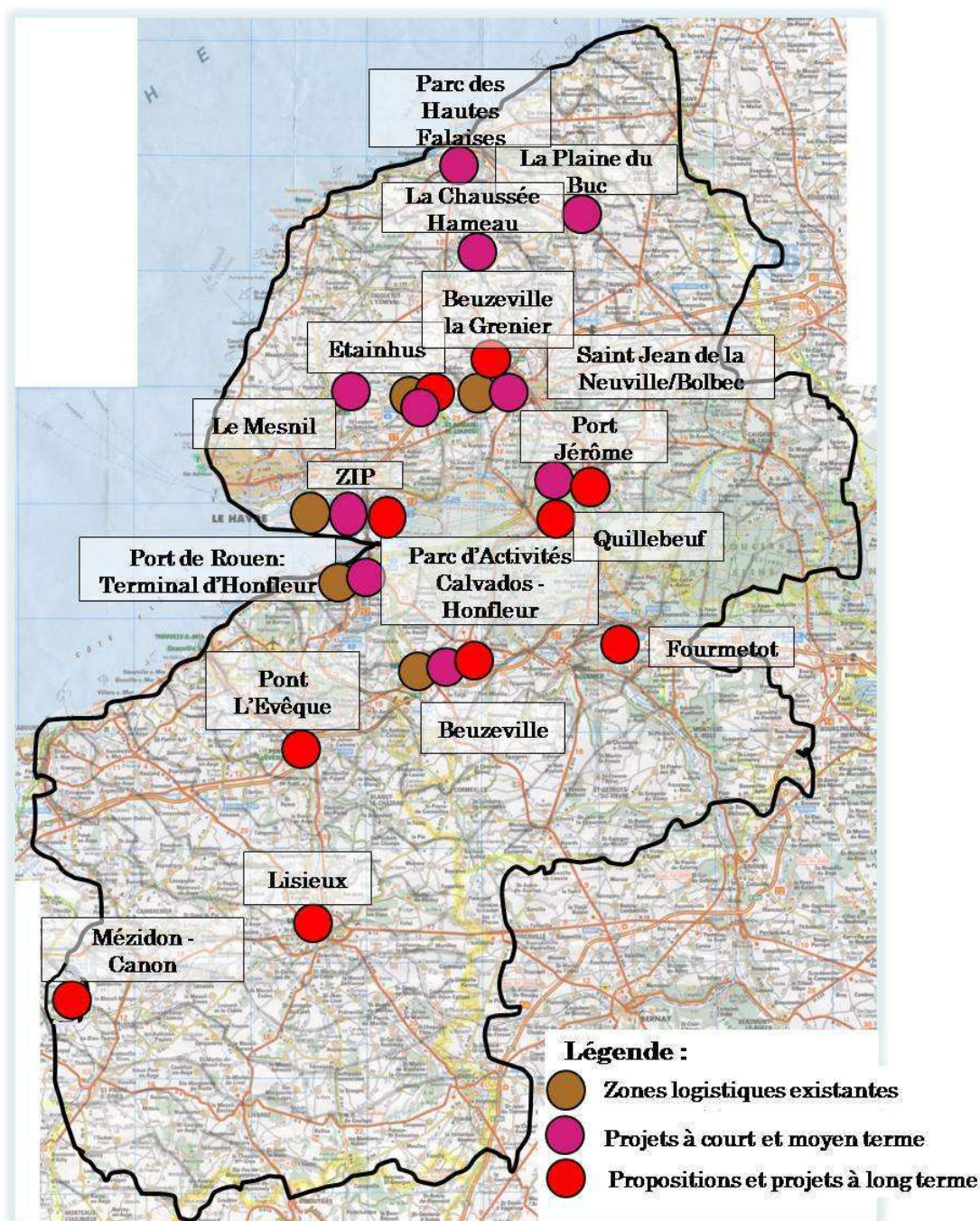


Légende:  
 1,5-10 ha: violet  
 11-20 ha: bleu  
 21-50 ha: vert  
 51-250 ha: orange  
 251-500 ha: rouge

*Flèches proportionnelles par rapport aux surfaces foncières*



**Carte 23 : Localisation des zones logistiques sur l'Estuaire de la Seine à l'horizon 2030 en prenant en compte les propositions**



Fond de carte : IGN 2007

### ➤ Propositions par rapport à la modalité et aux infrastructures de transports

L'importance d'un réseau de transport organisé et performant joue un rôle majeur dans le développement logistique. Sur le territoire de l'Estuaire de la Seine, le transport routier est encore dominant bien que le futur ne se repose pas sur ce mode de transport. Il faut développer au maximum les modes doux afin de mieux desservir l'hinterland et de respecter l'environnement. Profiter du fleuve, la Seine, comme élément naturel devient nécessaire car il représente un axe non saturé jusqu'à Paris. Par ailleurs, les réseaux existants ferroviaires sont à développer, l'ouverture à la

concurrence permettrait d'offrir plus d'investissements à ce mode. Les opérateurs privés vont pouvoir exploiter les réseaux ferrés. Ce réseau optimisé offrira donc de nouvelles opportunités à la logistique.

Pour une meilleure circulation des marchandises, l'implantation de plates-formes multimodales et avant tout intermodales sur le territoire est primordiale pour concurrencer les ports du range nord.

### ➤ **Portage politique**

Il est important de sensibiliser les élus et par la même occasion la population afin que la logistique soit acceptée par tous. Ils doivent prendre conscience que la logistique possède de nombreux atouts, par exemple c'est un vecteur de création d'emplois.

Il va être nécessaire dans le futur de prendre en compte le développement durable dans la construction d'entrepôts logistiques. Les avantages environnementaux, économiques et sociaux permettent d'anticiper le renforcement de la réglementation pour respecter l'environnement mais aussi de donner une meilleure image auprès de la population.

### ➤ **L'emboîtement d'échelles**

- Echelle bassin parisien : La logistique ne se limite pas au territoire de l'Estuaire de la Seine. En effet, le rayonnement de la logistique s'étend sur l'axe Seine, du Port Autonome du Havre, en passant par le Port Autonome de Rouen, jusqu' à Paris (Port de Gennevilliers). Contenu de l'ouverture du canal Seine Nord Europe prévu pour 2014, il deviendrait nécessaire de s'appuyer sur cet axe et de le renforcer pour se positionner favorablement dans le marché de consommation du bassin parisien.

- Echelle nationale : Le Havre est la porte d'entrée et de sortie de Paris grâce à l'axe Seine et plus largement de la France grâce à son trafic portuaire important. Ainsi l'enjeu de la place du port du havre est évident, il doit jouer un vrai rôle à l'échelle nationale en s'appuyant sur un hinterland organisé et performant, c'est à dire développer l'axe Est-Ouest et Nord Sud avec l'autoroute des estuaires.

- Echelle européenne : L'augmentation du trafic portuaire va permettre au Port du Havre de conserver sa place au sein des ports du Range-Nord. Il faut considérer le canal Seine Nord Europe comme une opportunité, il s'agit de capter et de distribuer des marchandises. L'axe nord sud européen représente aussi une opportunité de marché qui n'est pas pleinement exploitée. En effet, il serait intéressant d'améliorer les infrastructures des transports en mode doux pour développer l'axe nord-sud. Il manque peut-être un lien qui relie le nord et le sud de l'estuaire. La solution se trouve peut-être dans le projet d'un 3<sup>ème</sup> franchissement de la Seine ferroviaire reliant Lille à l'Espagne en passant par le Havre. Rouen a le projet de faire passer sa gare de la rive droite à la rive gauche. Cette gare pourrait déclencher la construction d'une nouvelle voie ferrée au sud de la Seine reliant Rouen au Havre en passant par le 3<sup>ème</sup> franchissement.

- Echelle internationale : Toutes ces améliorations conforteraient le territoire de l'Estuaire de la Seine et le Port du Havre dans son rayonnement international. Dans ce contexte d'hyper-concurrence, Le Havre doit exploiter toutes ses potentialités et permettre aux acteurs locaux de s'accorder rapidement afin de répondre au développement de la logistique sur le territoire.

La nécessité de prendre en compte le développement de la logistique sur le territoire de l'Estuaire a été démontré. Cependant, la logistique n'est pas une activité qui est seulement à réfléchir sur le territoire de l'Estuaire puisqu'elle engendre des retombées sur différentes échelles territoriales. Dans ce contexte, il apparaît donc essentiel d'élargir le secteur d'étude afin de supposer la réalisation d'un Schéma Directeur de la Logistique à l'échelle de la Vallée de la Seine.

## Table des illustrations

Carte 1 : Territoire d'étude : l'Estuaire de la Seine .....	5
Tableau 1 : Evolution de la population entre 1999 et 2005 des cinq principales communes de l'estuaire.....	5
Carte 2 : Localisation des bassins d'emplois .....	6
Figure 1 : Schéma de représentant la chaîne logistique .....	7
Carte 3 : Localisation des ports du range Nord avec leur poids en trafic .....	9
Tableau 2 : La plus courte distance vers les principales villes européennes (en km) .....	9
Tableau 3 : Classement des ports du range Nord .....	10
Graphique 1 : Part du Havre dans les prévisions de trafic sur le range nord.....	10
Tableau 4 : Prévision du trafic de conteneurs pour le port du Havre .....	11
Tableau 5 : Prévision du trafic de conteneurs pour le port de Hambourg.....	11
Tableau 6 : Prévision du trafic de conteneurs pour le port de Rotterdam .....	11
Tableau 7 : Coût moyen d'un entrepôt logistique en €/m <sup>2</sup> /an .....	11
Tableau 8 : Prix de vente des terrains hors de la zone portuaire en €/m <sup>2</sup> .....	11
Tableau 9 : Coûts moyen de la main d'œuvre en €/an .....	12
Tableau 10 : Comparatif des coûts de traitement d'un conteneur sur les zones portuaires .....	12
Tableau 11 : Trafic conteneurs 2006 en Equivalent Vingt Pieds et part modale du pré-post acheminement .....	13
Carte 4 : Réseau autoroutier en Normandie.....	14
Graphique 2 : Fluidité du trafic routier en Europe.....	14
Carte 5 : Réseau ferroviaire fret en France et en Europe .....	15
Carte 6 : Services ferroviaires au départ du port du Havre.....	16
Figure 2 : Répartition des coûts du transport combiné train/route .....	16
Carte 7 : Voies navigables en France et en Europe.....	17
Figure 3 : Les plates-formes multimodales pour les conteneurs sur l'axe Seine .....	18
Carte 8 : Les villes européennes desservies par feederling .....	19
Tableau 12 : Evaluation de la performance des trois modes d'acheminement terrestres au départ du Havre .....	20
Tableau 13 : Surfaces d'entrepôts dans les zones accueillant des entreprises logistiques .....	21
Tableau 14 : Exemples d'entreprises installées dans des zones logistiques.....	22
Carte 9 : Zones logistiques principales à l'échelle de l'estuaire de la Seine .....	24
Graphique 3 : Flux d'exportation en 2004 depuis la Haute Normandie .....	25
Graphique 4 : Flux d'importation en 2004 vers la Haute Normandie .....	26
Carte 10 : Zones possibles de développement des activités logistiques pointées par la DTA.....	28
Tableau 15 : Evolution de la demande en logistique et des conséquences en matière d'infrastructure .....	31
Tableau 16 : Evolution de la demande logistique et du nombre d'emplois induits.....	32
Figure 4 : Plate-Forme trimodale accessible par fer, fleuve ou route.....	33
Illustration 1 : Diversité des tâches à remplir par une plateforme logistique.....	35
Illustration 2 : Image de synthèse du futur entrepôt logistique .....	36
Tableau 17 : Disponibilité dans les zones susceptibles d'accueillir des entreprises logistiques.....	38
Carte 11 : Localisation des zones susceptibles d'accueillir des entreprises logistiques .....	39
Tableau 18 : Evaluation de la surface d'entrepôts et de terrain nécessaires en fonction de l'augmentation du trafic portuaire.....	40

Graphique 5 : Intervalles de surfaces de terrain nécessaires pour les besoins en logistique.....	41
Tableau 19 : Tableau des tarifs applicables en 2008 par conteneurs par mode routier .....	41
Carte 12 : Carte iso-coût en transport routier sur le territoire de l'Estuaire .....	43
Carte 13 : Carte des croisements des différents modes de transport sur le territoire.....	44
Tableau 20 : Présence du mode ferré, fluvial et routier sur les zones pointées.....	45
Carte 14 : Zone futur de développement d'une nouvelle plateforme de stockage des conteneurs sur la ZIP .....	46
Carte 15 : Zone d'Etainhus .....	47
Carte 16 : Localisation de la zone d'activités de Bréauté/Beuzeville la Grenier.....	48
Carte 17 : Localisation de la zone de Mézidon-Canon .....	49
Carte 18 : Zone de Beuzeville/Saint-Maclou .....	51
Carte 19 : Zone logistique de Pont-Audemer/Fourmetot .....	52
Carte 20 : Ville de Lisieux.....	53
Carte 21 : Zone de Quillebeuf et de Port Jérôme.....	54
Tableau 21 : Zones de développement potentiel de l'activité logistique .....	55
Carte 22 : Localisation des zones logistiques proposées .....	56
Graphique 6 : Réponse aux besoins en surface de terrain en logistique entre 2010 et 2030 .....	57
Illustration 3 : Planification des projets de sites logistiques sur l'Estuaire de la Seine.....	58
Carte 23 : Localisation des zones logistiques sur l'Estuaire de la Seine à l'horizon 2030 en prenant en compte les propositions .....	59

## Bibliographie/Webographie

- Cahier des charges pour une étude « Transport et Déplacements à l'échelle de l'estuaire de la Seine : le Havre aux portes de l'Europe », document provisoire* Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine, 2007
- Les activités maritimes et portuaires de la région havraise*, Agence d'Urbanisme de la région du Havre et de l'estuaire de la Seine, direction régionale de l'INSEE de Haute-Normandie, 2004
- Rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme du Havre, Agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'estuaire de la Seine, avril 2008
- Etude de marché d'une grande zone d'activités à Mézidon-Canon, troisième phase*, Commande de la Région Basse-Normandie Cabinet Samarcande, Présentation du 20 nov. 2007
- Filière logistique : un atout pour l'économie haut-normande*, Centre Régional pour l'Innovation et le Transfert de Technologies, Cahier d'Aval n° 74, sept. 2006
- Aménagement des terminaux à conteneurs de la Rangée Nord*, CHARLIER J., LAVAUD-LETILLEUL V., *Expérience comparée de Rotterdam et d'Anvers*, Institut National de recherche sur les transports et leur sécurité, séminaire du 25 juin 2004
- Le Havre, en Normandie, Pôle logistique majeur en Europe*, Comité d'expansion économique de la région havraise, le Havre Développement, 2005
- Le Développement des implantations logistiques en France et des enjeux pour les politiques d'aménagement, Conseil Général des Ponts et Chaussées, Extrait du Rapport « Becker », 2003
- Benchmark Study Le Havre-Antwerp-Rotterdam, DTZ Consulting & Research, Le Havre Développement, 2005
- Le Marché des entrepôts en France, DTZ Consulting & Research, , bilan 2007
- Panorama de la demande et des capacités d'accueil pour les activités logistiques en Haute-Normandie, Groupe Observatoire de la Capacité d'Accueil de la Filière Logistique Haut-Normande, 2004
- Le Havre Développement, *Territoire et actions* n° 7, juil. août 2007
- Le Journal de la Logistique, 25 juin 2004
- Rapport d'activité*, Logistique Seine Normandie, Novalog, 2007
- Logistique Seine Normandie, Observatoire des Capacités d'Accueil Logistique, suivi des disponibilités foncières, Le Havre, lettre d'information n°2, oct. 2007.
- Fluidification des transports routiers de marchandises en pré et post acheminement portuaire, principales conclusions de l'étude*, Logistique Seine-Normandie, 2008
- Magazine de l'usine nouvelle, n°2966, 2 juin 2005, Le fluvial, une solution écologique et fiable.
- Projet « Pôle de compétitivité Logistique »*, Normandie Terre Maritime d'exception, Document de réponse à l'appel à candidature de Novembre 2004
- Agenda stratégique de la recherche portuaire et de l'intermodalité*, Novalog
- Grenelle de l'Environnement : Port autonome du Havre, objectifs et actions pour les transports massifiés*, Port Autonome du Havre, 2007.
- Brochure d'information : service de transport combiné*, Port Autonome du Havre, 2008
- Projet de Schéma Directeur du port du Havre horizon 2020-2030, Port autonome du Havre, 2008
- Directive Territoriale de l'Aménagement de l'Estuaire de la Seine, approuvée en Conseil d'Etat du 10 juillet 2006*, Préfecture des Régions de Haute-Normandie et de Basse-Normandie
- Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) de la Basse-Normandie*, Région Basse-Normandie, 2007, Cahier introductif : l'ambition du SRADT.
- Compte-rendu de réunion plénière de restitution : Filière Logistique Normande*, Région Basse-Normandie, Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Basse-Normandie, Logistique Seine-Normandie, 2006
- Logistique et territoire*, SAVY M., 2006, Paris, La Documentation française, DIACT, coll. Travaux, 61p.



[www.connexions-normandie.fr](http://www.connexions-normandie.fr)  
[www.lognews.info/Gazelet-a-la-poursuite-du.html](http://www.lognews.info/Gazelet-a-la-poursuite-du.html)  
[www.port-of-hamburg.com](http://www.port-of-hamburg.com)  
[www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)

## **Annexes**



Mercredi 2 juillet 2008  
CCI du Havre

## PROSPECTIVE ECONOMIQUE SUR L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Grall Stéphanie  
Markovic Aurélie  
Nemes Valentin

Rappeneau Yoann  
Roussel Elise  
Souchet Emilie



1

### DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

1. **L'immobilier de bureaux havrais:**  
Vers une stratégie territoriale
2. Les **zones d'activités** à l'échelle de l'Estuaire de la Seine:  
Positionnement et coordination
3. Une vision prospective du développement de la **logistique** en relation avec le développement portuaire de la place havraise

2



**IMMOBILIER DE BUREAUX HAVRAIS**  
Vers une stratégie territoriale

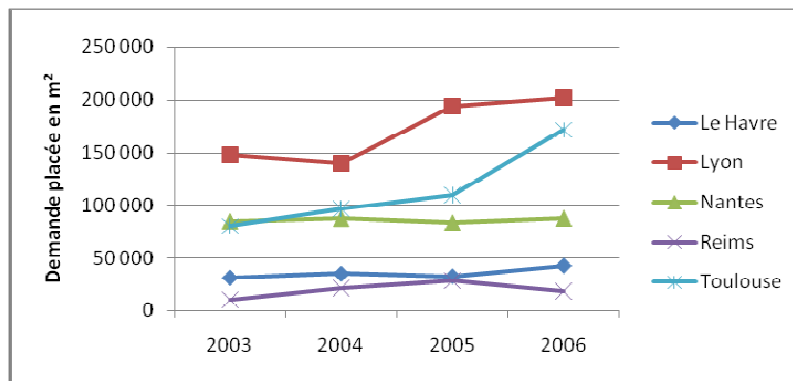
3

## VERS UNE STRATÉGIE TERRITORIALE

1. Attraits tertiaires de villes françaises et européennes
2. Pistes pour une stratégie territoriale en matière d'immobilier de bureau au Havre

## ATTRAIT TERTIAIRE DES VILLES

Evolution de la demande placée de bureaux entre 2003 et 2006



Source : RNOIE

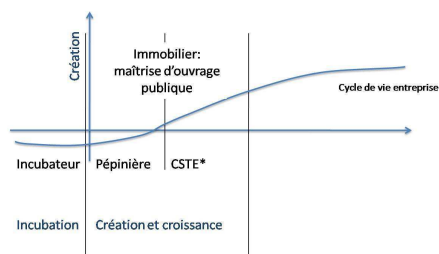
5

Hambourg → demande placée de bureaux en 2006 = 209 400m²

## SYNTHÈSE DES ANALYSES DES STRATÉGIES TERRITORIALES

	LYON
Contexte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Moyenne de demande placée de 2003 à 2006 : 170 884 m²</li> <li>Population de la ville en 2005 : 467 400 hbts</li> <li>Entrepreneuriat élevé</li> </ul>
Stratégie	Accompagnement à la création d'entreprise
Application	Chaine partenariale, chaine immobilière, accès aux financements

La chaîne immobilière  
The greater Lyon property chain



\*CSTE: Centre Scientifique et Technologique d'Entreprise

Source: Immobilier de bureau et métropolisation, étude de la FNAU, octobre 2007

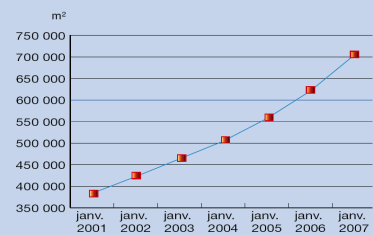
6



## SYNTHÈSE DES ANALYSES DES STRATÉGIES TERRITORIALES

	NANTES
<b>Contexte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Moyenne de demande placée de 2003 à 2006 : 85 892 m<sup>2</sup></li> <li>Population de la ville en 2005 : 281 800 hbts</li> <li>Nantes Métropole Développement, Espace Loire-Bretagne,</li> </ul>
<b>Stratégie</b>	Promotion développée
<b>Application</b>	Site internet, publication de brochures et plaquettes

### PARC IMMOBILIER DES SITES TERTIAIRES



Source: étude de marché 2007, DTZ

7

## SYNTHÈSE DES ANALYSES DES STRATÉGIES TERRITORIALES

	REIMS
<b>Contexte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Moyenne de demande placée de 2003 à 2006 : 19 398 m<sup>2</sup></li> <li>Population de la ville en 2005 : 184 800 hbts</li> <li>TGV (45 min de Paris), bassin parisien</li> </ul>
<b>Stratégie</b>	Anticipation
<b>Application</b>	Centres d'affaires, construction en blanc par l'investissement de la structure Société d'Action Simplifiée (groupe de partenaires financiers)

	SHON Bureaux (m²)	nombre de Permis de Construire Bureaux
<b>2002</b>	6 217	8
<b>2003</b>	13 130	19
<b>2004</b>	9 571	27
<b>2005</b>	10 205	21
<b>2006</b>	35 419	34
<b>2007</b>	77 705	35

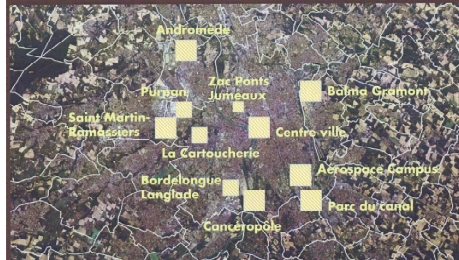
Source: Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Reims

8

## SYNTHÈSE DES ANALYSES DES STRATÉGIES TERRITORIALES

	TOULOUSE
<b>Contexte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Moyenne de demande placée de 2003 à 2006 : 114 400m<sup>2</sup></li> <li>Population de la ville en 2005 : 437 100 hbts</li> <li>Activité aéroportuaire historique, développement de secteurs liés à la santé-recherche, forum annuel de l'immobilier</li> </ul>
<b>Stratégie</b>	Maintien de l'activité historique et diversification économique, concertation
<b>Application</b>	diversification en termes de contenu tertiaire, de programmes, de localisation

### Les zones d'accueil tertiaire en développement



Source: étude le potentiel et la capacité de Toulouse à accueillir de nouvelles entreprises, 2007, Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire – Toulouse Aire Urbaine

9

## SYNTHÈSE DES ANALYSES DES STRATÉGIES TERRITORIALES

	HAMBOURG
<b>Contexte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Demande placée en 2006 : 209 400 m<sup>2</sup></li> <li>Population de la ville en 2005 : 1 754 182 hbts</li> <li>Présence et puissance du Port (9,9 millions d'EVP en 2007), Activités basées sur le portuaire, Réhabilitation des anciens quartiers portuaires à l'interface ville-port, Mixité des programmes</li> </ul>
<b>Stratégie</b>	Portuaire
<b>Application</b>	Grands projets de ville



<http://www.hafencity.com>

10

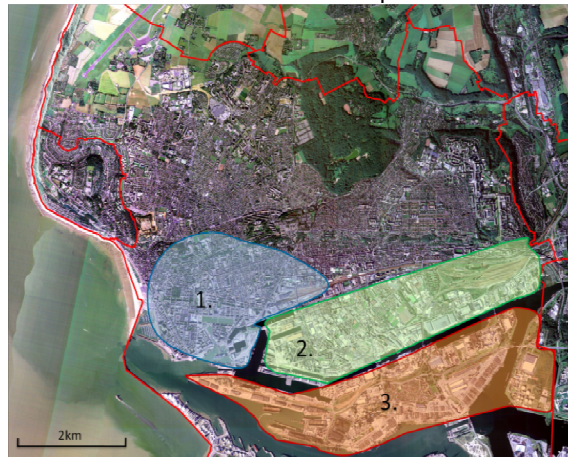
## LE DIAGNOSTIC

→ Le parc de bureaux existant en 3 localisations :

- Centre-ville/ville-basse :
- Quartiers Sud
- ZIP

→ Dominance de l'activité liée au maritime et au portuaire

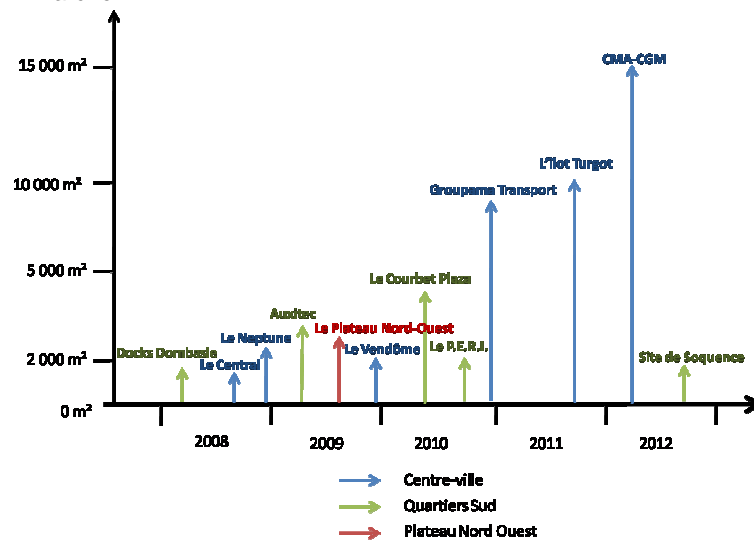
1. Centre-ville
2. Quartiers Sud
3. ZIP



11

## LE DIAGNOSTIC

→ Les projets de bureaux vont totaliser 64 265 m<sup>2</sup> dont 41 565 m<sup>2</sup> mis sur le marché :



12

## PISTES POUR UNE STRATÉGIE TERRITORIALE EN MATIÈRE D'IMMOBILIER DE BUREAU AU HAVRE

### 6 axes à développer pour la ville du Havre:

- Stratégie partagée
- Anticipation
- Planification
- Diversification des programmes
- Positionnement des acteurs locaux
- Promotion

13

## AXE 1: STRATÉGIE PARTAGÉE

### ENJEUX:

- Connaissance de l'état du parc de bureaux par tous les acteurs économiques
- Avoir une stratégie partagée et affichée par tous



### PROPOSITIONS:

- **Profiter de la réunion annuelle entre** les acteurs économiques locaux pour définir une **stratégie partagée**
- Fixer un objectif commun en production d'immobilier de bureaux  
→ Construction de 10 000 m<sup>2</sup>/an de bureaux commercialisables?
- Fixer un seuil de demande placée à atteindre d'ici 5 à 10 ans  
→ Entre 50 000 et 100 000 m<sup>2</sup> de demande placée par an

14

## AXE 2: ANTICIPATION

### ENJEUX:

- Susciter une offre de bureaux diversifiée
- Disposer d'une réserve de bureaux pour pouvoir répondre à la demande



### PROPOSITIONS:

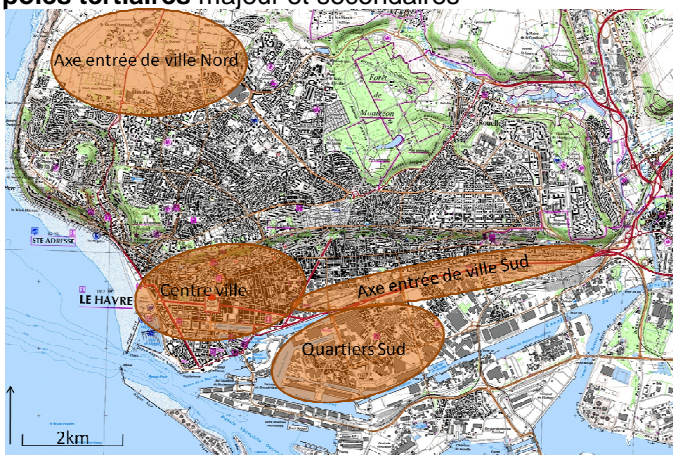
- Atteindre un **stock diversifié** d' au moins 60 000 m<sup>2</sup> de bureaux d'ici 5 à 10 ans (si la demande placée atteint les 50 000 m<sup>2</sup>)
- Anticiper par rapport aux **projets urbains**: le tramway, le réinvestissement des quartiers sud
- Anticiper la montée en **puissance du Port du Havre**  
→ Evaluer les besoins en m<sup>2</sup> de bureaux par rapport à l'évolution du trafic de conteneurs

15

## AXE 3: PLANIFICATION

### ENJEUX:

- Devenir une ville **lisible** en matière d'immobilier de bureau grâce à des **localisations** bien définie et une organisation avec des **pôles tertiaires** majeur et secondaires



16

Source: Station SIGU



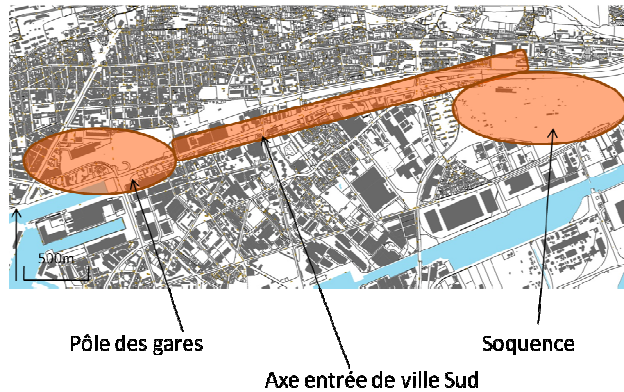
### AXE 3: PLANIFICATION

Implanter des immeubles de bureaux le long des axes d'entrée de ville donne une image dynamique

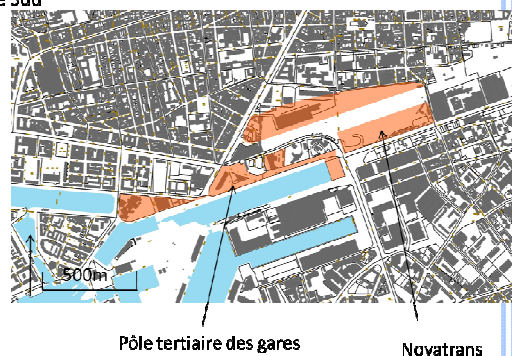
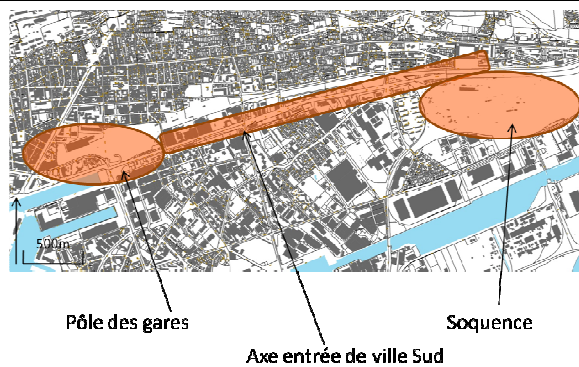
• **Axe d'entrée de ville Sud** (Bd Winston Churchill)

→ Renforcement du pôle des gares: atteindre 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux

→ Sur Soquence: pôle tertiaire entre 10 000 et 20 000 m<sup>2</sup> de bureaux



17

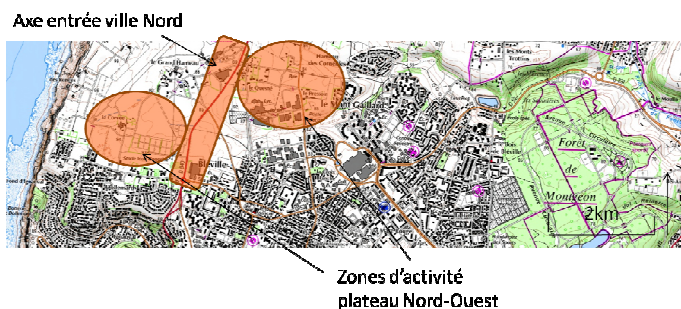


### AXE 3: PLANIFICATION

#### ○ **Axe d'entrée de ville Nord** (Plateau Nord Ouest)

→ 3000 m<sup>2</sup> de bureaux prévus sur les ZA

→ Développer 3000 m<sup>2</sup> supplémentaires



19

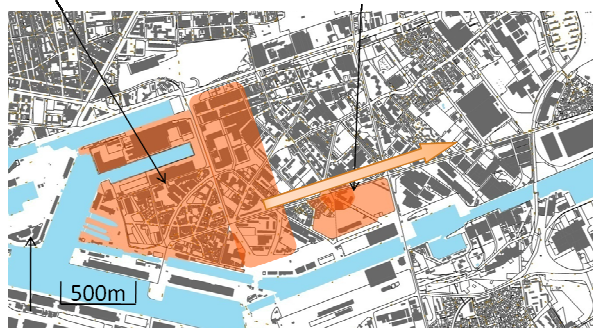
### AXE 3: PLANIFICATION

#### ○ **Quartiers Sud** → Conforter Saint Nicolas et le Vaisseau (pépinière d'entreprises)

→ Envisager l'étalement de l'activité de bureaux vers l'Est des quartiers sud

Quartier St  
Nicolas

Quartier du  
Vaisseau



20

#### ○ **Centre-ville** → Maintenir l'activité diffuse

### AXE 3: PLANIFICATION

- 1<sup>ère</sup> couronne : Sainte Adresse, Montivilliers, Fontaine-la-Mallet, Harfleur, Octeville sur Mer, Gonfreville l'Orcher

→ Développer des zones d'activités dédiées à l'activité de bureaux

→ Atouts Montivilliers: LER+ réseau routier

Mettre des activités de bureaux sur la zone du Mesnil? Sur une zone à proximité de la gare?

Comment développer l'immobilier de bureaux à une échelle plus large que la ville du Havre: l'Estuaire de la Seine?

21

### AXE 4: DIVERSIFICATION DES PROGRAMMES

#### ENJEUX:

- Consolider les activités existantes et attirer de nouvelles activités avec une stratégie foncière et immobilière forte.



Source :  
<http://planetefacility.cabestan.com/>

#### PROPOSITIONS:

- Créer une offre diversifiée en terme de prix grâce à différentes localisations et divers états
- Bureaux modulables
- Certification HQE
- Politique architecturale et urbaine afin de faire parler de la ville
- Diversification sur la hauteur des immeubles
  - Bâtiment le plus haut: hôtel de ville (17 étages), suivi du PAH (8 étages)
- Nouvelles technologies de communication

22

## AXE 5: POSITIONNEMENT DES ACTEURS LOCAUX

### ENJEUX:

- **Implication et soutien** des acteurs publics afin d'attirer de nouvelles entreprises sur le territoire

### PROPOSITIONS:

- Créer une **chaîne immobilière** répondant à une réglementation claire et respectée pour aider la création d'entreprises
- Développer Ecobiz\* afin de mettre en place cette chaîne de **suivi et d'accompagnement**

23

\* Ecobiz : Espace Immobilier d'Entreprise

## AXE 6: PROMOTION

### ENJEUX:

- Véhiculer une image positive du territoire par la promotion

### PROPOSITIONS:

- **Le Havre:** Travailler l'image du Havre
  - Position en bord de mer
  - En Normandie : une des régions les plus connues à l'étranger
  - Projets urbains: tramway, cité de la mer...
  - Evolution du port: Le Havre est un port de renommée internationale
- **Normandy Avenue:** s'appuyer sur la coopération métropolitaine Caen, Rouen, Le Havre

24

**NormandyAvenue®**  
CAEN ROUEN LE HAVRE

Le Havre, au cœur de la Normandie

25



26

## LES ZONES D'ACTIVITÉS

Positionnement et harmonisation à l'échelle de l'Estuaire de la Seine



## PRESENTATION DU SUJET

- Commande issue de la Communauté de Communes de Pont-Audemer
- Étude inscrite dans le programme d'activités de l'AURH



### Objectifs

- Identifier les zones d'activités structurantes du territoire
- Recenser les projets économiques
- Émettre des propositions quant aux zones d'activités en projet
- Aller vers une stratégie globale de développement économique à l'échelle de l'estuaire

27

## PRESENTATION DU SUJET



### Enjeux

- Visibilité et cohérence des zones d'activités.
- Avoir une meilleure vision de zones/pays dédiés à des activités particulières.
- Mieux cerner les volontés des acteurs concernant les activités à développer.
- Diversifier les activités économiques: à quelle échelle?

28

## ETUDE DE RETOUR D'EXPÉRIENCE VILLE ÉTUDIÉE

### o Grenoble



- Industrialisation progressive
- Nouvelles technologies
- Aucune stratégie d'harmonisation

29

## ETUDE DE RETOUR D'EXPÉRIENCE VILLE ÉTUDIÉE

### o Bordeaux



- Pôle recherche et entreprises
- Améliorer la qualité d'accueil des entreprises

30

## ETUDE DE RETOUR D'EXPÉRIENCE VILLE ÉTUDIÉE

### o Montpellier



- Nécessité de répondre à une croissance démographique importante
- Création de zones dédiées
- Pas de stratégie d'harmonisation ni de coopération

31

## ETUDE DE RETOUR D'EXPÉRIENCE VILLE ÉTUDIÉE

### o Hambourg



- Renforcer la coopération avec les territoires voisins pour améliorer la compétitivité de l'espace considéré

32

## RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

- Implication de la collectivité publique et cohérence territoriale
- Pôles de recherche et implantation des entreprises
- Exigences des entreprises: qualité d'accueil,...
- Intérêts d'une campagne de promotion adaptée

33

## RAPPEL



Zone d'activités structurante :

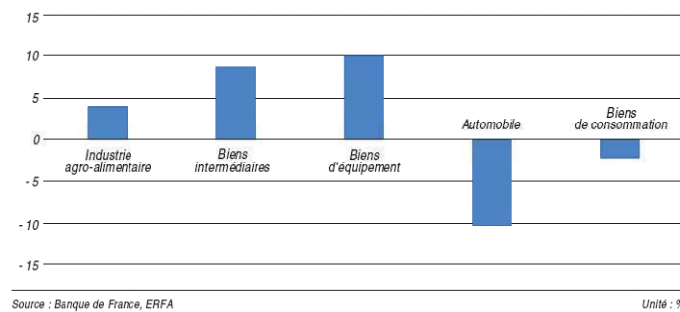
Zone de plus de 10 ha dont plus de 50% des activités ne sont pas tournées vers l'artisanat

Zones d'activités  
existantes (couleur  
par pays)

34

## Evolution des chiffres d'affaires en Normandie

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ENTRE 2005 ET 2006



35

## DÉVELOPPEMENT DES ZONES D'ACTIVITÉS

- Renforcement des activités existantes
- Développement de nouveaux secteurs en lien avec l'existant: niveau local
- Implantation de nouveaux secteurs

36



## SPÉCIALISATION ET MIXITÉ

- Zones dédiées : une mixité nécessaire



Développer des zones dédiées entre 50 et 75% à une activité, et pour 25 % à d'autres activités (artisanat,...)



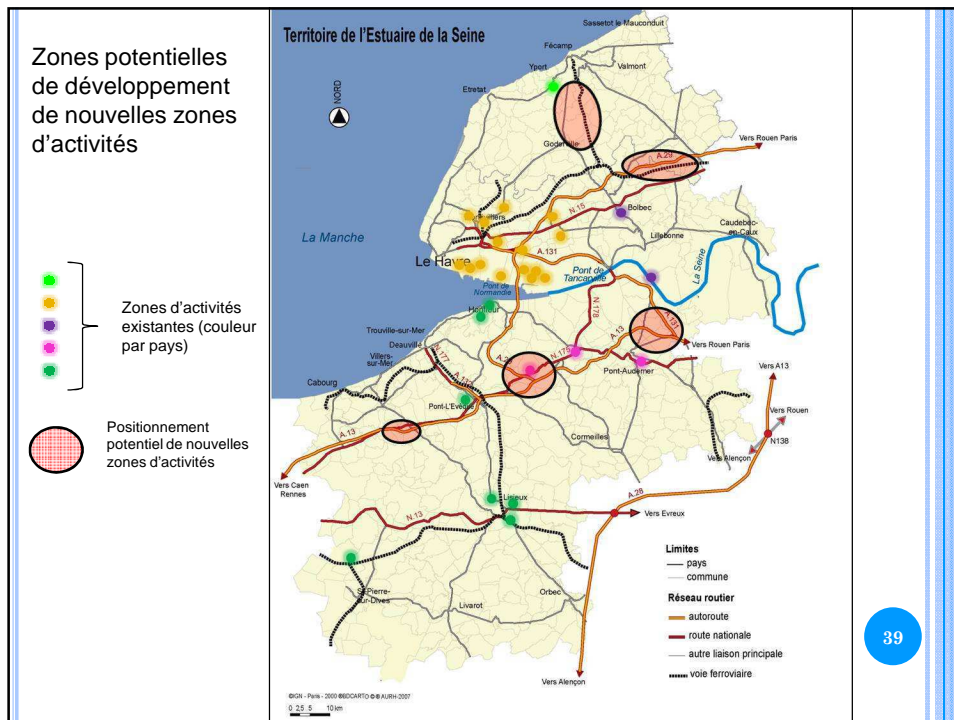
Spécialisation au niveau d'un secteur OU d'une filière

37

## POSITIONNEMENT DES ZONES D'ACTIVITÉS STRUCTURANTES DANS LE FUTUR

- Recherche de zones avec un potentiel intéressant pour accueillir des zones d'activités structurantes
- Plusieurs critères nécessaires :
  - Accessibilité ( Modalité)
  - Tissu en zone d'activités existant à proximité
  - Potentialités de développement des types d'activités environnantes
  - Disponibilité du foncier

38



## A COURT TERME : RENFORCEMENT DE L'EXISTANT

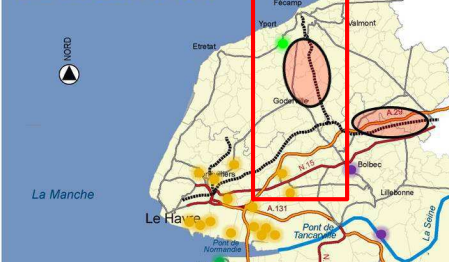
- Moins de 5 ans
- Essayer de maximiser les relations entre les différentes zones avec du foncier disponible et la ZIP
- ZA de Gastebois / ZA des Carelleries (Beuzeville/Saint Maclou) : favoriser l'implantation d'entreprises travaillant sur l'écoconstruction ou les nouvelles énergies liées au bois
- Saint Jean de la Neuville Bolbec : positionner cette zone en partie sur les nouvelles énergies avec un pôle bio carburant et un pôle sur les cellules photovoltaïques  
→ Lien avec le parc de développement durable Eana
- Secteur automobile

## A MOYEN TERME : DÉVELOPPEMENT DE SECTEURS EXISTANT PAR L'ACCUEIL D'ENTREPRISES COMPLÉMENTAIRES

- Entre 6 et 9 ans
- Pont-Audemer : renforcement du pôle monétique existant et développement de nouvelles activités  
Possibilité de créer un pôle de recherche dans ces secteurs  
→ Lien possible avec Gastebois
- Lisieux/Glos : renforcer l'activité en lien avec la construction sur la zone de la Briqueterie avec la viabilisation d'une extension de 5,4 ha

41

### Territoire de l'Estuaire de la Seine

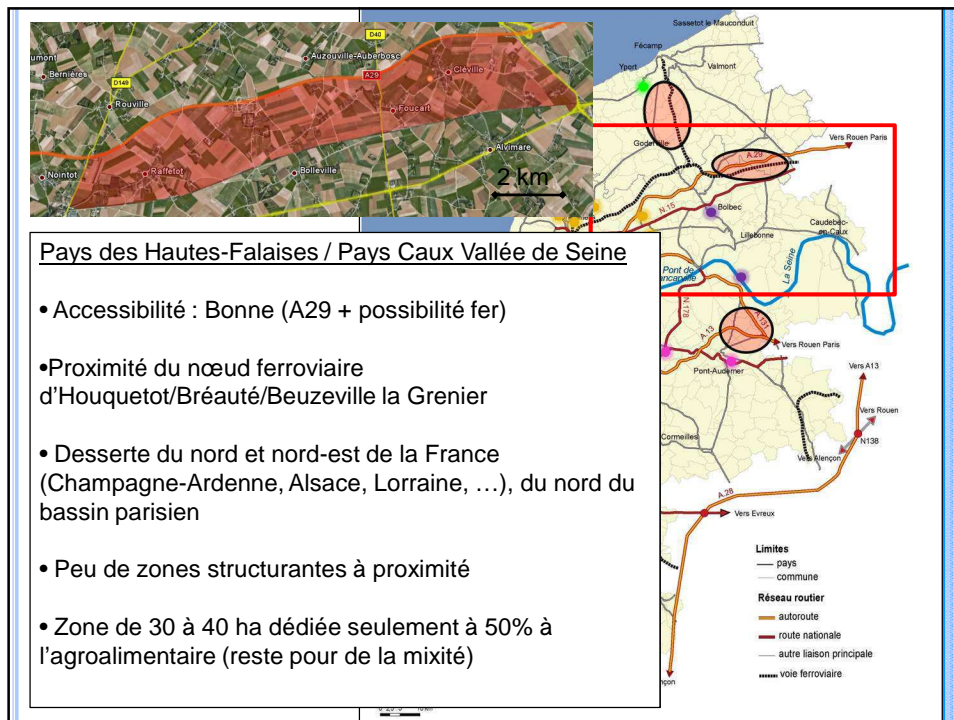


### Pays des Hautes-Falaises

- Accessibilité : Moyenne (Route départementale + possibilité fer)
- Peu de zones structurantes à proximité
- Proximité Fécamp (existence de secteurs intéressant comme les nouvelles énergies et un pôle froid)
- Zone de 30 à 50 ha

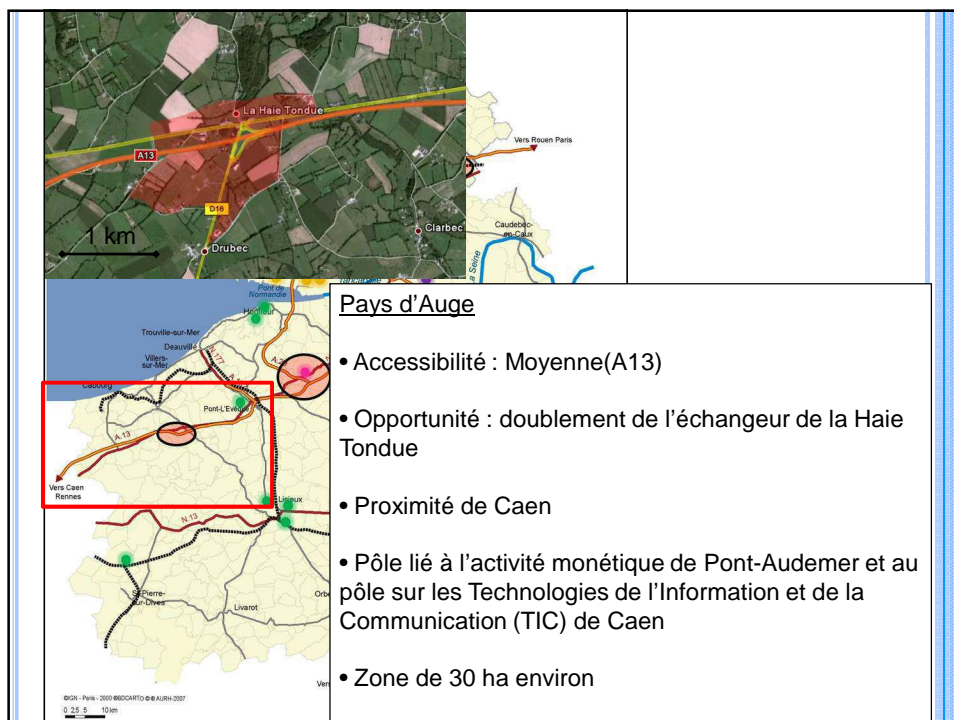
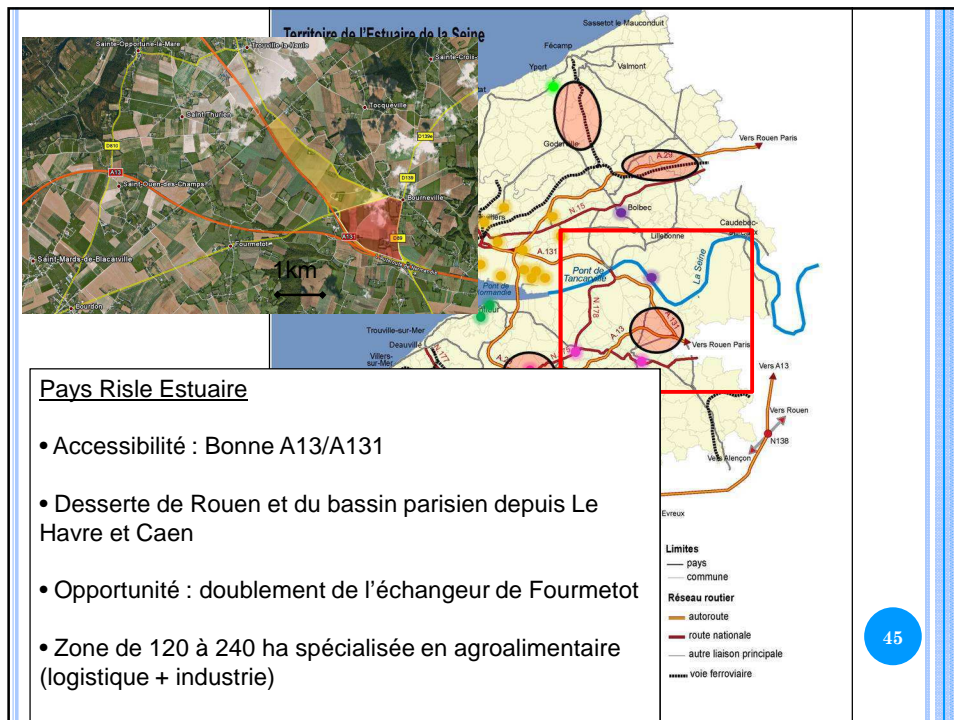


42

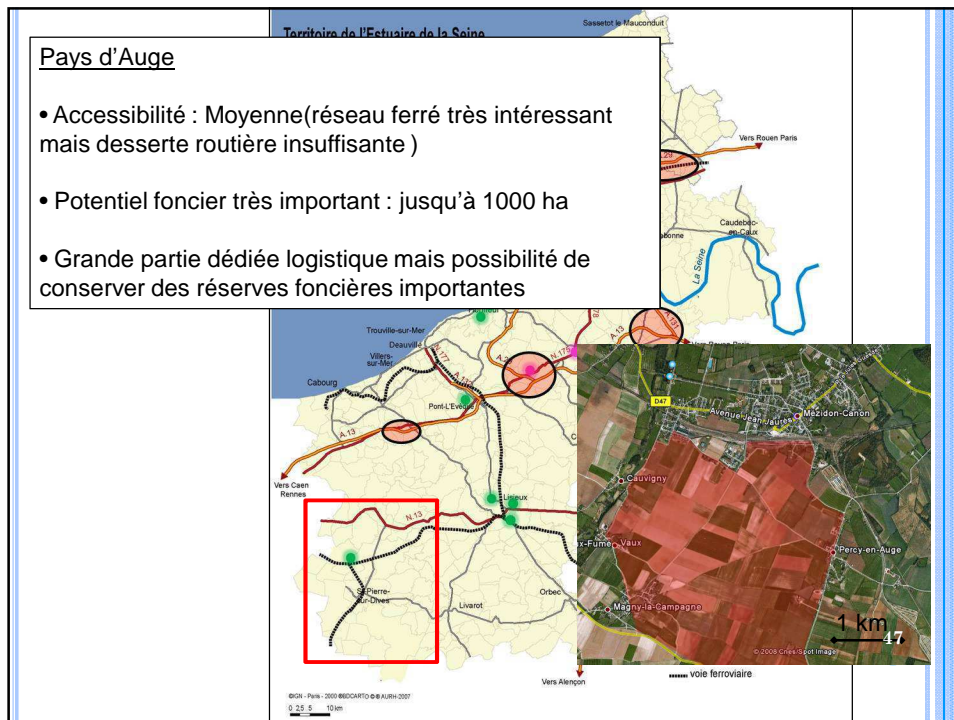


## A LONG TERME : CRÉATION DE NOUVELLES ZONES DÉDIÉES À DES ENDROITS STRATÉGIQUES

- Plus de 10 ans







## PROPOSITIONS POUR L'HARMONISATION DES ZONES D'ACTIVITÉS

- Nécessité d'une bonne entente entre les différents acteurs sur chaque zone afin qu'il puisse guider les entrepreneurs vers une zone plus adéquate quand il souhaitent s'installer à un endroit
- Création d'une structure chargée de tenir à jour les disponibilités des zones d'activités structurantes et de diriger les investisseurs vers les zones les plus aptes à les accueillir
- Communication auprès des élus, des entreprises et de la population

## PROPOSITIONS POUR L'HARMONISATION DES ZONES D'ACTIVITÉS

### ○ Abord des zones d'activités:

- Logo et charte graphique




- Volet paysager et Architectural



- Création d'un panneau identique pour chaque zone

49

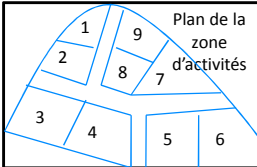
Panneau  
commun aux  
zones  
d'activités




**Vocation(s) de la zone**  
Autres zones ayant la même  
vocation (Nom / Ville/Pays)

Pays Risle Estuaire

Nom de la zone d'Activité  
Commune / Intercommunalité



Plan de la  
zone  
d'activités



L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Liste des entreprises :

1-	6-
2-	7-
3-	8-
4-	9-
5-	

Contact à l'implantation

50

## Propositions en vue d'harmoniser les zones d'activités

- Desserte par les transports en commun
- Mutualisation de services: gardiennage, entretien, partage de voitures, garde des enfants, secrétariat...
- Espaces de détente (parcs, parcours de santé,...)

51

52




**DEVELOPPEMENT LOGISTIQUE**

Des besoins importants et une réflexion nécessaire à l'échelle de la vallée de la Seine

53

## CONTEXTE DE L'ÉTUDE

- Passage de 3 à 12 millions de conteneurs par an transitant par le port du Havre d'ici 2020
- 10 % de conteneurs traités au port du Havre
- Enjeu : Préparer l'élaboration d'un schéma logistique afin de déterminer des zones logistiques structurantes d'ici 15 à 20 ans, au profit de tout le territoire

54

## CONSTATS SUR LE TERRITOIRE

Des solutions à apporter aux constats suivants:

- **Positionnement des acteurs locaux**
- **Hyper concurrence** face aux ports du range nord
- Prépondérance du **mode** routier
- Des **coûts de transport** à l'intérieur de la ZIP élevés
- Manque de **surfaces logistiques** à long terme

55

## POSITIONNEMENT DES ACTEURS LOCAUX

Actuellement: **Méconnaissance et peur** de l'activité logistique  
de la part de la population et des élus



**Communiquer avec la population, les élus en:**

- expliquant aux élus concernées ce qu'apporte la logistique à un territoire (recettes fiscales)
- expliquant à la population que la logistique crée de l'emploi de diverses qualifications
- lançant une campagne de communication montrant que la logistique n'est pas qu'un flux de camions

56



## POSITIONNEMENT DES ACTEURS



### Rendre le territoire attractif pour les investisseurs en:

- affichant les potentialités et atouts du territoire
- établissant une stratégie d'anticipation des besoins et des nouvelles technologies

57

## HYPER CONCURRENCE

Actuellement: **le port du Havre est en concurrence** avec les ports du range Nord: Hambourg, Anvers, Rotterdam...

Port	Rang en 2007	Trafic en millions d'EVP			
		année 2007	année 2006	année 2005	année 2004
Rotterdam	1	10,8	9,6	9,3	8,3
Hambourg	2	9,9	8,9	8,1	7,0
Anvers	3	8,2	7,0	6,5	6,0
BremenHaven	4	4,9	4,4	3,7	3,5
Le Havre	5	2,6	2,1	2,1	2,1
Zeebrugge	6	2,0	1,6	1,4	1,2
Amsterdam	7	0,4	0,3	0,1	0,1
Dunkerque	8	0,2	0,2	0,2	0,2

Source : Port de Hambourg  
EVP=équivalent vingt pieds



### Conserver la place du Havre à minima:

- trouvant des solutions toujours plus rapides pour évacuer les conteneurs du terminal (plateforme intermodale)
- développant une coopération avec le port de Rouen

58

## MULTIMODALITÉ

Actuellement: **Prédominance du transport routier**

Sur le trafic terrestre de conteneurs en 2006

Hinterland	Rail	Voie d'eau	Route
100%	4,50%	7,10%	88,40%

Source : Grenelle de l'environnement – Port Autonome du Havre,  
novembre 2007

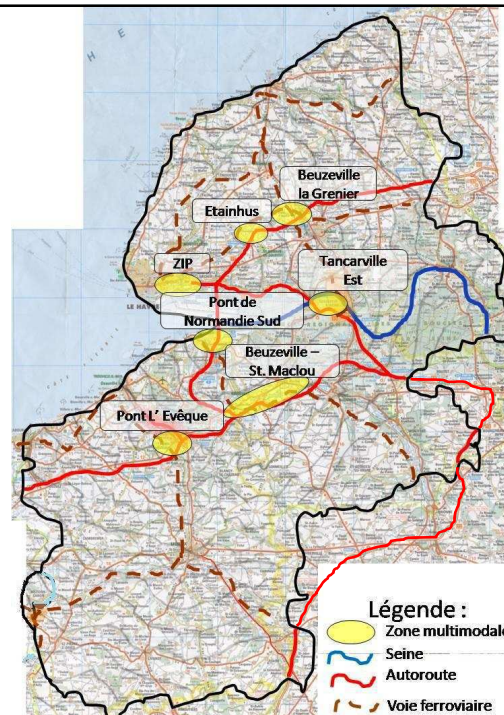


**Encourager la multimodalité en:**

- favorisant l'utilisation du fleuve
- développant les réseaux ferroviaires existants et des nouveaux
- créant des plateformes multimodales  
→ améliorant l'intermodalité

59

Zone multimodales  
potentielles:

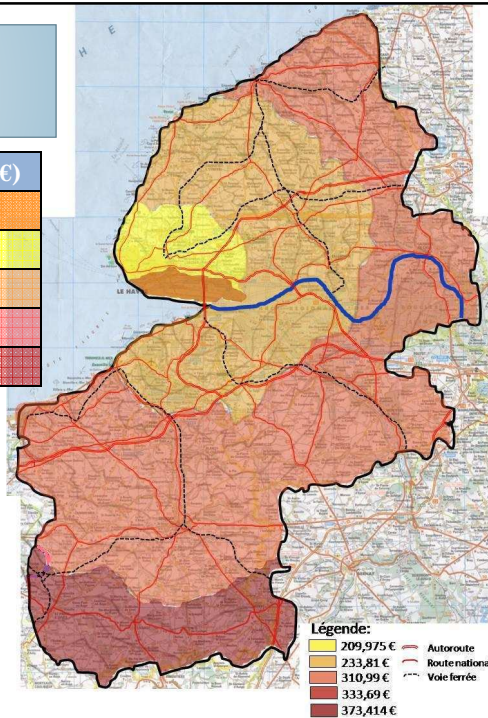


60

## COÛT DE TRANSPORT

Distance	Coût total (€)
ZIP	334
15 km	210
De 15 à 40 km	234
De 41 à 75 km	311
De 76 à 100 km	373

Source: Marine +



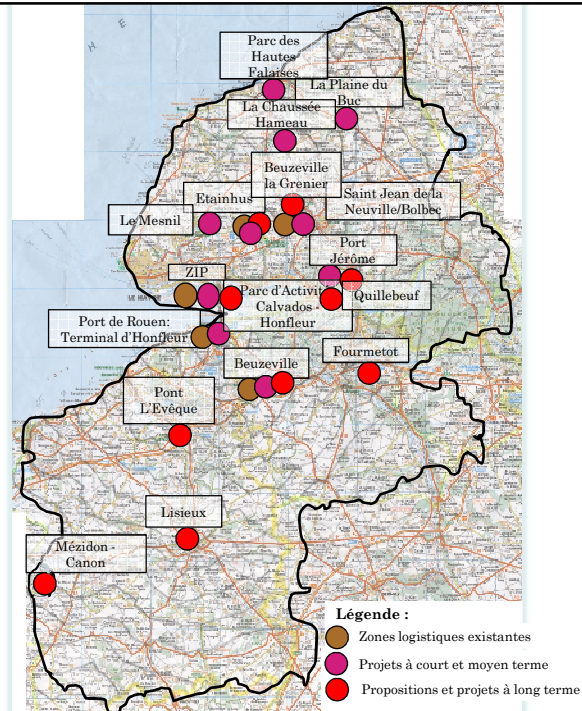
## LES SURFACES LOGISTIQUES

Les besoins :

		2010	2015	2020	2030
Surfaces manquantes	d'entrepôts (ha)	de 0 à 19,2	de 24,4 à 109	de 56,4,3 à 143,8	de 133,93 à 275
	de terrain (ha)	de 0 à 38,4	de 134,5 à 416,5	de 215,4 à 507,4	de 451,8 à 927

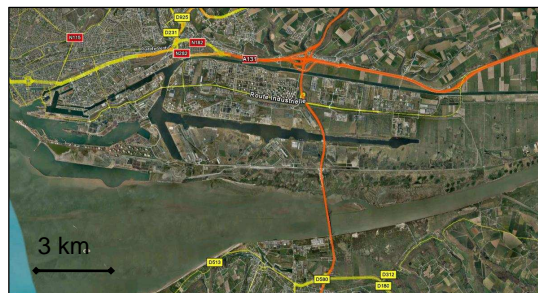
Bilan 2007: 100 ha d'entrepôts logistiques  
300 ha de terrains logistiques

Localisation de  
l'existant, des  
projets en cours et à  
venir



63

### ZIP



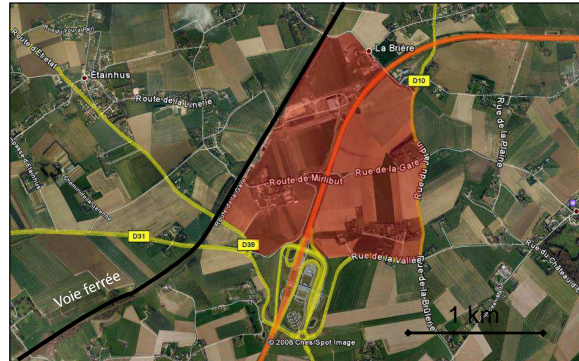
- Point essentiel de l'activité logistique de l'estuaire

64

Source : Google  
Earth



### Zone d'Etainhus



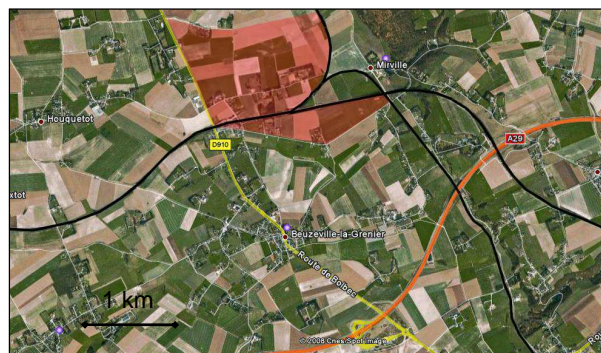
100 ha pour la  
logistique+  
extension  
(165 ha)

- Situation : proximité A29 et fer
- Possibilité de mobiliser une grande parcelle

65

Source : Google  
Earth

### Zone de Bréauté/Beuzeville la Grenier



46 ha pour la  
logistique

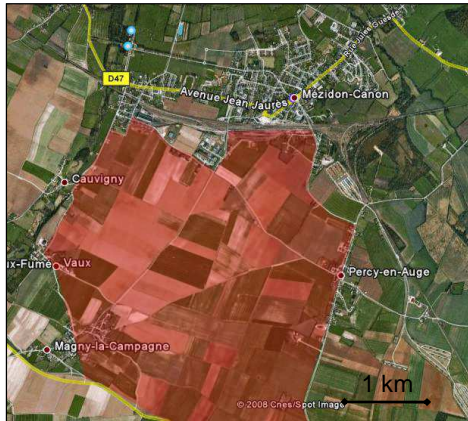
- Sa situation : proximité A29 et nœud
- Créer une plateforme multimodale dédiée au fret → Lien avec le futur Canal Seine Nord Europe
- Améliorer les relations entre les ports de Rouen et Le Havre → Visibilité Estuaire de la Seine pour concurrencer les ports du Range Nord comme Anvers

66

Source : Google  
Earth



### Zone de Mézidon-Canon



500 ha pour la logistique

- Situation : nœud ferré MAIS desserte routière insuffisante
- Zone excentrée mais coût de transport d'un conteneur sensiblement identique que dans la ZIP

- Possibilité d'avoir des réserves foncières intéressantes sur cette zone
- Plateforme multimodale dédiée fret desservant le sud du bassin parisien, le centre de la France ainsi que le sud ouest
- Opportunité de développement encore plus important dans le cas d'un troisième franchissement ferré de la Seine

67

Source :  
Google Earth

### Zone de Beuzeville/Saint Maclou



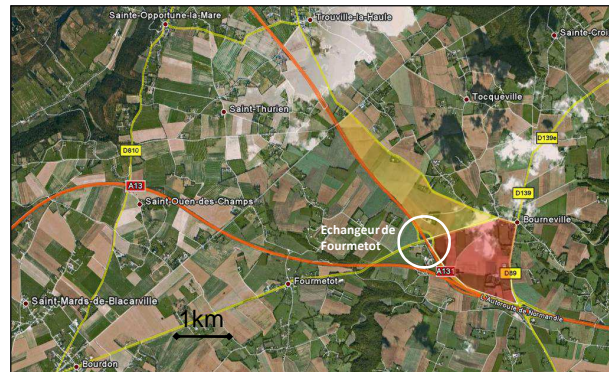
140 ha pour la  
logistique

- Situation : zone entre l'A13 et la voie ferrée à la sortie de l'échangeur de Beuzeville
- Nécessité de dialogue avec les élus et surtout les associations opposées à un tel projet → bien présenter les atouts de l'activité : emplois induits, retombées économiques

68

Source : Google  
Earth

### Zone de Pont-Audemer/Fourmetot



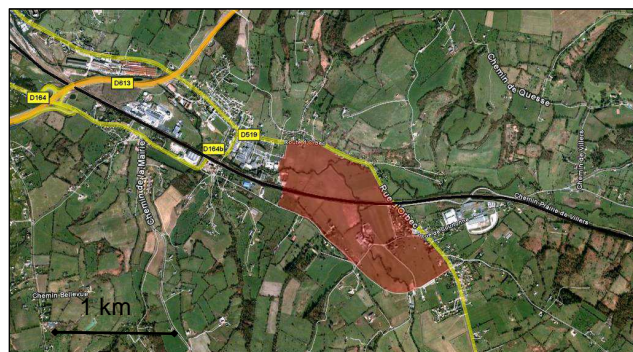
120 ha pour la logistique

- Croisement de l'A13 et de l'A113 (opportunité car doublement de l'échangeur de Fourmetot)
- Création une zone mixte logistique et industrie dédiée à l'agroalimentaire (120ha logistique et 60ha industrie)

69

Source : Google Earth

### Zone de Lisieux



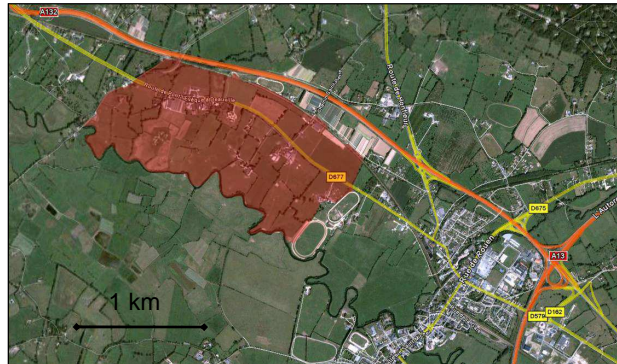
80 ha pour la logistique

- Zone pointée par la DTA mais pas de développement de la logistique
- Potentiel le long de la voie ferrée à proximité du contournement sud de Lisieux

70

Source : Google Earth

### Zone de Pont L'Evêque



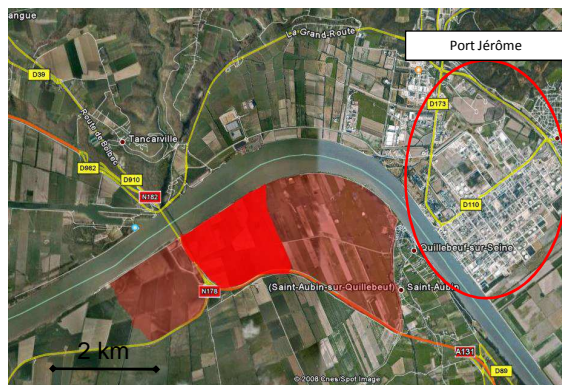
100 ha pour la logistique

- Proximité du fer et de l'autoroute A13 au niveau de l'embranchement avec l'A132 allant à Deauville
- Positionnement sur l'autoroute Caen/Le Havre et Caen/Rouen

71

Source : Google Earth

### Zone de Port Jérôme / Quillebeuf



200 ha pour la logistique sur Port Jérôme et 200 ha sur Quillebeuf

- Peu de surface réservée à la logistique sur Port Jérôme malgré la nécessité

- Quillebeuf : Alternative pour la création d'une grande zone logistique
- Possibilité de bimodalité fleuve/route (Seine et A13) → plateforme multimodale dédiée au fluvial
- Problème du classement dans le PNR → Aménagements respectueux de l'environnement avec une logique de construction de bâtiments et d'aménagement suivant la logique HQE

72

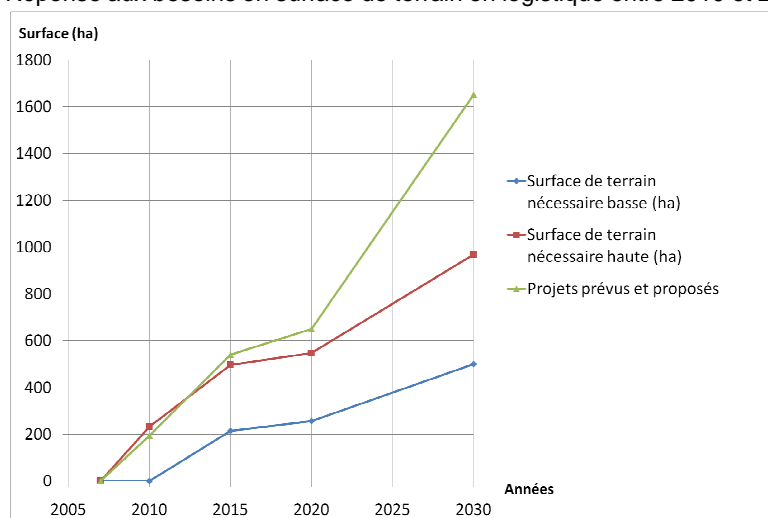
Source : Google Earth

## PROPOSITIONS DE LOCALISATIONS

Communes	Nom du site	Surface à terme 2030 (brut ha)	Surface potentielle logistique	Conditions	modalité
Pont L'Évêque	Pont l'Évêque	200	100	Volonté de mobilisation du foncier	Bi modalité
Etainhus	Etainhus	265	265	Promotion auprès des élus	Bi modalité
Bréauté / Beuzeville la Grenier	ZA de Bréauté Beuzeville	46	46	Promotion auprès des élus	Bi modalité
Mézidon-Canon	ZA de Mézidon- Canon	1 000	500	Zone à long terme + mobilisation du foncier	Bi modalité
Beuzeville / Saint- Maclou	Beuzeville / Saint-Maclou	140	140	Promotion auprès des élus	Bi modalité
Pont Audemer	Fourmetot	240	120	Doublement de l'échangeur de Fourmetot	Mono modalité
Lisieux	Beauvillers	80	80	Nécessité de conforter la DTA	Bi modalité
Quillebeuf	Quillebeuf	650	200	Aménagements en lien avec environnement	Bi modalité
Port Jérôme	Port Jérôme	220	200	Prise de conscience de l'importance de la logistique	Tri modalité
Total en surface de terrain (ha)		<b>2841</b>	<b>1651</b>		

## CONCLUSION

Réponse aux besoins en surface de terrain en logistique entre 2010 et 2030



Source : Port Autonome du Havre et Logistique Seine Normandie







Vendredi 16 mai 2008  
Réunion de travail

# PROSPECTIVE ECONOMIQUE SUR L'ESTUAIRE DE LA SEINE



1

Grall Stéphanie  
Markovic Aurélie  
Nemes Valentin


Rappeneau Yoann  
Roussel Elise  
Souchet Emilie



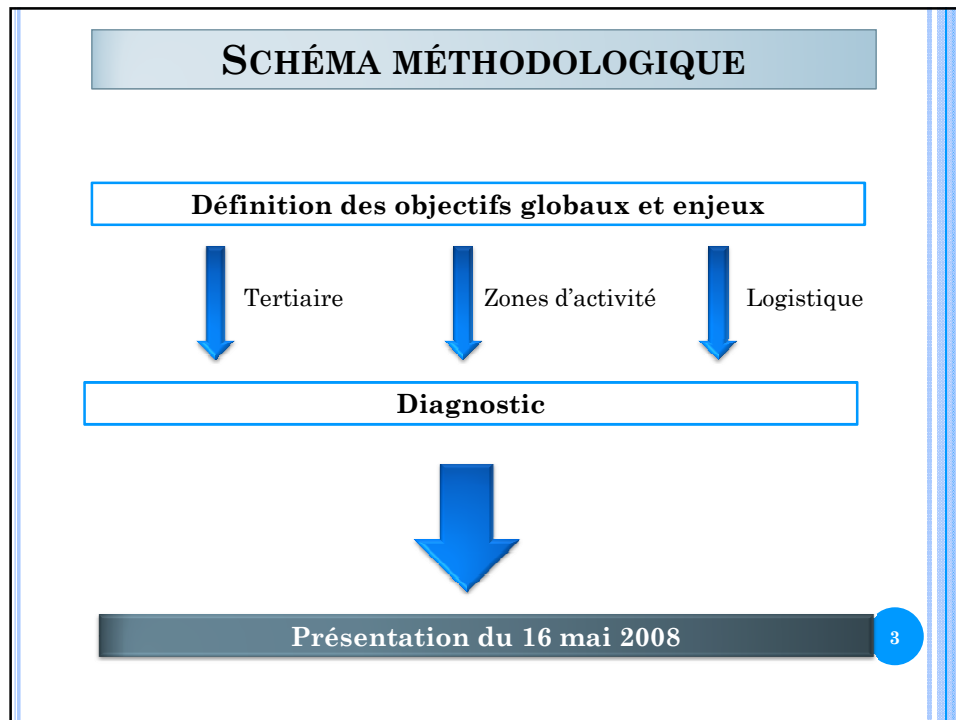
Ecole polytechnique  
de l'université de Tours  
Génie de l'Aménagement

## PRÉSENTATION DU STAGE

1. Le **tertiaire/bureaux** havrais:  
Connaissance du parc et vision prospective
2. Les **zones d'activité** à l'échelle de l'Estuaire de la Seine:  
positionnement et coordination
3. Une vision prospective du développement de la **logistique** en relation avec le développement portuaire de la place havraise



L'ESTUAIRE DE LA SEINE



## LE TERRITOIRE D'ÉTUDE: LE HAVRE

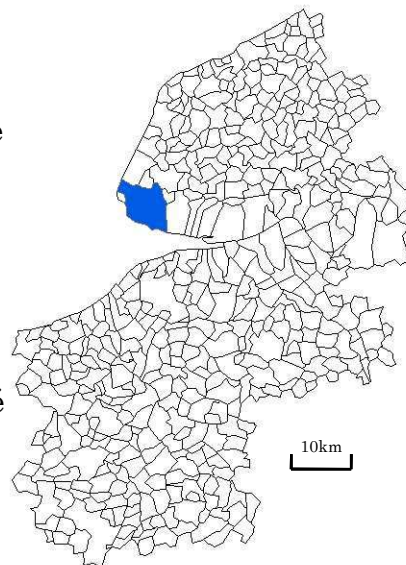


Source: Station SIGU

5

## PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

- Sous préfecture de région
- Située à 2h de Paris
- 1<sup>ère</sup> ville de Haute Normandie  
12<sup>ème</sup> ville de France  
(en population)
- 186 700 habitants au Havre
- 250 492 habitants dans la  
CODAH avec 17 communes
- Centre ville reconstruit classé  
patrimoine mondial de  
l'UNESCO en 2005
- Ville industrielle et portuaire



Source: INSEE-Recensement 1999 / Station SIGU

○ Positionnement du tertiaire bureau havrais

Métropoles	Demande placée en 2006 (m <sup>2</sup> )	Poids aire urbaine 1999	demande placée (en m <sup>2</sup> ) pour 1000 habitants
<b>Le Havre</b>	<b>42 448</b>	297 000	143
Nancy	58 600	410 000	143
Nantes	87 707	711 000	123
Rennes	76 000	521 000	146
Rouen	41 812	520 000	80
Saint-Etienne	54 780	322 000	170
Toulouse	171 600	965 000	178
Tours	31 486	376 000	84

Source: RNOIE/AURH

## CONTEXTE DE L'ÉTUDE

- Constat général d'un manque d'attractivité du territoire havrais
- Constat d'une faiblesse du Havre dans le secteur tertiaire
- Des ambitions exprimées dans le SCoT:
  - volonté de diversification économique
  - renforcement de l'attractivité
- Objectif de construire 10 000m<sup>2</sup> de bureaux par an
- De grands projets sur la ville

## PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

- Commande de la ville du Havre
- Etude inscrite dans le programme d'activité de l'AURH



### Les enjeux

- Réaliser un diagnostic du tertiaire et du parc de bureaux havrais
- Proposer des pistes pour une réflexion prospective à 3-4 ans du marché de bureaux havrais

9



### Les objectifs

- Connaissance du parc de bureaux
  - son état
  - son attractivité
  - ses localisations
  - caractéristiques
  - définition
  - typologie
- Stratégie en matière d'immobilier tertiaire sur Le Havre
  - logiques de localisation
  - effets leviers
  - positionnement du Havre par rapport à d'autres villes





## MÉTHODOLOGIE

Avril

1. Connaissance du territoire et compréhension du sujet

Mai

2. Entretiens menés avec les acteurs économiques, professionnels de l'immobilier et de l'urbanisme

3. Construction d'une typologie de bureaux

11

## PORTRAIT DU HAVRE: SON ÉCONOMIE, SES PROJETS À VENIR

### ○ A l'aide d'entretiens:



Acteurs du développement économique et de l'aménagement urbain

CCIH, LHD, SHEMA, CODAH, VDH, AURH



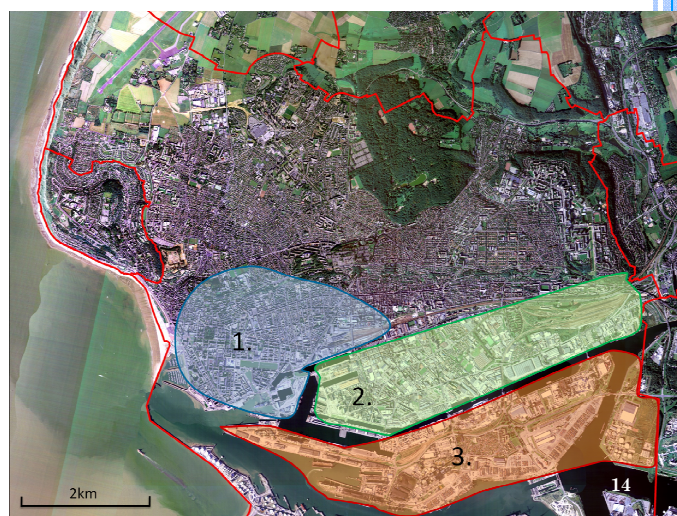
Professionnels de l'immobilier d'entreprise  
LEM CB Richard Ellis, Arthur Loyd



Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonne économie basée sur des activités portuaires et industrielles</li> <li>- Marché tertiaire plutôt dynamique</li> <li>- 12<sup>ème</sup> ville de France (en population)</li> <li>- Investissement privé par exemple le Colbert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faible taux d'Emplois Métropolitains Supérieurs 5,4% (source: RP INSEE/AURH)</li> <li>- Offre d'immobilier d'entreprise peu adaptée à la demande :</li> <li>- Petit pôle universitaire</li> <li>- Initiatives publiques tels de pépinières et hôtels d'entreprises</li> <li>- Sous préfecture, donc peu de bâtiments administratifs</li> <li>- Toute l'activité tertiaire se concentre en ville basse et en centre ville</li> </ul>
Potentialités	Risques
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville dynamique depuis 5 ans</li> <li>- Plusieurs pôles tertiaires se dessinent: Pôle des 2 gares et entrée de ville, Plateau Nord-Ouest</li> <li>- Des Grands Projets de Ville:</li> <li>- Enseignements spécialisés avec l'activité portuaire et développés</li> <li>- Plateau Nord-Ouest et le Tramway ouvre des possibilités pour de jeunes entreprises de s'installer dans la périphéries</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spécificité portuaire et industrielle limite la diversité du tertiaire</li> <li>- Prix au m<sup>2</sup> trop élevé (location)</li> <li>- Projets sur du long terme</li> </ul>

13

## LOCALISATION DES BUREAUX EXISTANTS



1. Centre ville
2. Quartiers Sud
3. ZIP

Source: OIE / Station SIGU

## TPOLOGIE DE L'EXISTANT

	Centre ville / Ville-Basse			Quartiers Sud	ZIP
	Pôle des gares	Bd de Strasbourg	Centre ville		
Immeuble de bureaux dédiés à une seule entreprise	SPB / CMA CGM Delmas		Assurance Guian	EDF-GDF	Auxitec / GMP Général de Manutention Portuaire
Immeuble de bureaux dédiés à plusieurs entreprises	WTC / Le Colbert	Franklin Building		Le Denfert/ Espace Chanzy	
Bureaux administratifs	CCIH	Sous-Préfecture/ Palais de justice/ Immobilière Basse-Seine/ OPAC 76/ DDE76/Douanes	CODAH/ Port Autonome		
Hôtel et pépinières d'entreprises				Le Vaisseau	
Bureaux sur des parcs d'activités					
Immeuble mixte		Le 157 Bd de Strasbourg	Le 136 rue Victor Hugo	Immeuble Lamartine	
Bureaux associés à des entrepôts					Cedilec 15

## FICHES TYPES

Immeuble dédié à plusieurs entreprises

### Le Colbert



**Immeuble du Colbert**  
12 cours Commandant Frattacci  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 2005  
*Investisseurs:* Immeuble en blanc construit par la Matmut et revendu à un fond irlandais  
*Gestion:* Kingsturge (siège à Paris)  
*Activités présentes:* maritime, banque, administratif, centre d'appel

*Accès/desserte:*  
Gares  
Entrée de ville

*Source:*  
Wilfrid Gallais, SHEMA  
J-P Hequet, Arthur Loyd



Vue du bassin Vauban



Façade cours commandant Frattacci

#### DESCRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:* 11 000 m<sup>2</sup>  
*Surface de bureaux:* 9 000 m<sup>2</sup>  
*Taux d'occupation:* 100%  
*Nombre d'entreprises:* 18  
*Ratio employés par m<sup>2</sup>:*  
*Nombre d'étages:* R+5  
*Prestations:* accueil, ascenseur, parking souterrain  
*Ratio stationnement par employé:*  
*Etat général:* neuf

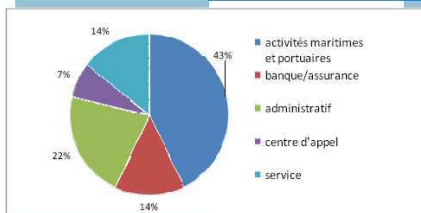
#### COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:* location  
*Loyer Prix/m<sup>2</sup> HT HC:* 140 à 180 €  
*Bail:* commercial

## FICHES TYPES

Immeuble dédié à plusieurs entreprises

## Le Colbert



Noms des entreprises	Activités	Etage	Surface par entreprises	Nombre d'employés
Ministère des finances	administratif	1		
Maison de l'emploi	administratif	1		8
Plate-forme de vocation	administratif	1		
Le Crédit Lyonnais	banque	1		
Nathis	banque	1		
Meilleurtaux.com	centre d'appel	2	925 m²	70
Groupe 4 securikor (G4S)	service	2	600 m²	
Evergreen	maritime et portuaire	3	925 m²	
Stolt Nielsen	maritime et portuaire	3	926 m²	
Adecco Pole Emploi	service	3	225 m²	5
CMA/CGM	maritime et portuaire	4	700 m²	
Hanjin Shipping	maritime et portuaire	4	750 m²	
NYK/Yusen Global Logistic	maritime et portuaire	5	750 m²	50

## FICHES TYPES

Pépinière d'entreprises

## Le Vaisseau



**Le Vaisseau**  
120 bd Amiral Mouchez  
76600 Le Havre

**Année de livraison:** 1995  
**Investisseurs:** Ville du Havre  
**Gestion:** Ville du Havre  
**Activités présentes:**  
Transitaire, Logistique et Transport, Informatique, Ingénierie aéronautique

**Accès / desserte:**

**Source:**  
Yannick Colloc, Ville du Havre  
Martine Lepeltier, Assistante de direction



Entrée principale du Vaisseau



Accueil

## DESCRIPTIF:

**Surface totale du bâtiment:** 1 922 m²  
**Surface de bureaux:** 1 550 m²  
**Taux d'occupation:** 90%  
**Nombre d'entreprises:** 36  
**11 employés sur 100 m² de bureaux**  
**Nombre d'étages:** R+2  
**Prestations:** Permanence téléphonique, Secrétariat, Courrier, Conseil, Wi-fi, salle de réunion  
**5 stationnements pour 100 m² de bureaux**  
**Etat général:** bon

## COMMERCIALISATION:

**Statut d'occupation:** location  
**Loyers charges comprises ou prix/m²:**  
**Surface disponible:** 842 m² au 01/08/08  
**Bail:** 1 an/contrat de prestation de services



## FICHES TYPES

Immeuble dédié à une seule entreprise

### Auxitec



**Auxitec**  
Route du Hoc  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* 1966  
*Investisseurs:* Auxitec  
*Gestion:* Auxitec  
*Activités présentes:* Ingénierie et maîtrise d'œuvre en bâtiment, industrie et nouvelles technologies

*Accès / desserte:*  
A 2km de l'échangeur de la Breque

*Source:*  
M. Michel, Auxitec



Vue sur l'entrée principale



Vue du parking

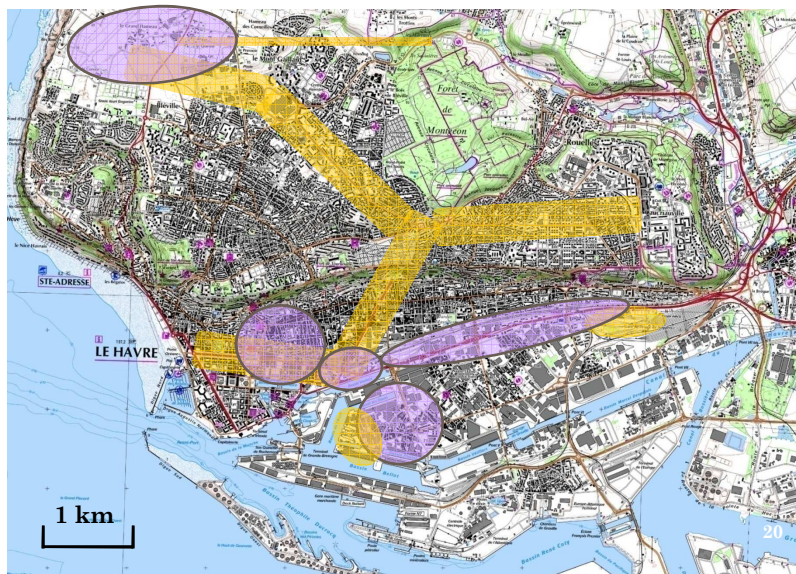
#### DESSCRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:* 2 800 m<sup>2</sup>  
*Surface de bureaux:* 2 700 m<sup>2</sup>  
*Taux d'occupation:* 100%  
*Nombre d'entreprise:* 1  
*Noms de l'entreprise:* Auxitec  
*2,5 employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux*  
*Nombre d'étages:* R+1  
*Prestations:* accueil  
*4 stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux*  
*Etat général:* Ancien

#### COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:* propriétaire du bâtiment  
*Surfaces disponibles:* Immeuble en vente en septembre 2009, Auxitec déménage.

## LES GRANDS PROJETS



Source: Station SIGU



## LES PRINCIPAUX PROJETS DE BUREAUX

	Centre ville	Quartiers Sud	Ville Haute	Axe d'entrée de ville	Pôle des gares (renforcement)
Immeuble de bureaux dédiés à une seule entreprise	Le Groupama Transport	Auxitec			CMA CGM (ancienne station Total)
Immeuble de bureaux dédiés à plusieurs entreprises	Le Neptune				Projet en blanc de la Matmut (îlot Turgot)
Bureaux administratifs	Hôtel de police				
Hôtel et pépinières d'entreprises		Le P.E.R.I.	Hôtel d'entreprises ZFU		
Bureaux sur des parcs d'activités		Site Soquence (Grand Stade+programme de bureaux)	Le Pressoir/ Le Havre Plateau	Novatrans	
Immeuble mixte	Le Vendôme / Le Central	Le Courbet Plaza/ Quai de la Gironde/ Site de Mulhouse/ Site des entrepôts SAGE			
Bureaux associés à des entrepôts					21

## FICHES TYPES

### Immeuble dédié à une seule entreprise



## Auxitec

**Auxitec**  
Bd Amiral Mouchez  
76600 Le Havre

*Année de livraison:* été 2009  
*Investisseurs:* Auxitec, demande d'un terrain à la VDH  
*Architecte:* Paul Chemetov  
*Activités présentes:* siège social du bureaux d'études  
*Coût de l'opération:* 6 millions d'€

*Accès/desserte:*

*Source:*  
M. Michel, Auxitec



Image de synthèse des futurs locaux. Source: plaquette lid

#### DESRIPTIF:

*Surface totale du bâtiment:* 4100 m<sup>2</sup>  
*Surface de bureaux:* 3300 m<sup>2</sup>  
*5 employés sur 100 m<sup>2</sup> de bureaux*  
*Nombre d'étages:* 3  
*Prestations:* parking semi-enterré  
*2 stationnements pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux*

#### COMMERCIALISATION:

*Statut d'occupation:* propriétaire

## CONCLUSION

- A propos des bureaux existants:
  - Localisation du bureau en ville basse, marginale ailleurs
  - Activités liées au portuaire et au maritime majoritaires
  - Offre diversifiée en terme de type de bâtiment, cependant faible offre d'hôtels/pépinières d'entreprises et de bureaux sur parcs d'activités
  - Offre peu adaptée à la demande (en terme de transaction et de surfaces)

23

- A propos des projets de bureaux:
  - D'ici 3 à 4 ans, offre de locaux neufs importante
  - Des pôles qui se confortent
  - Des pôles qui se dessinent
  - Plusieurs initiatives publiques: des hôtels/pépinières d'entreprises notamment dans les Quartiers Sud et la ville haute

24

## SUITE DU TRAVAIL

Mai

4. Benchmarking des stratégies des territoires en immobilier tertiaire et positionnement comparatif du Havre

- prise de contacts (agences, comités d'expansion, collectivités locales)

Juin

- Réflexion sur les logiques de localisation

- Réflexion sur les effets démultiplicateurs de l'activité tertiaire

- Données comparatives

5. Pistes pour une stratégie en matière d'immobilier tertiaire

25



## LES ZONES D'ACTIVITÉS

Positionnement et harmonisation à l'échelle de l'Estuaire de la Seine

26

## TERRITOIRE D'ETUDE

L'ESTUAIRE DE LA SEINE



27

## PRESENTATION DU SUJET

- Contrats de territoires en cours d'élaboration sur les cinq pays de l'Estuaire de la Seine
- Plus d'une centaine de zones d'activités recensées
- Volonté de réaliser une fiche action concernant le positionnement et l'harmonisation des zones d'activités sur ce territoire

28

## PRESENTATION DU SUJET

- Commande issue de la Communauté de Communes de Pont-Audemer
- Étude inscrite dans le programme d'activités de l'AURH



### Objectifs

- Identifier les zones d'activités structurantes du territoire
- Recenser les projets économiques
- Émettre des propositions quant aux zones d'activités en projet
- Déterminer une stratégie globale de développement économique à l'échelle des cinq pays

29

## PRESENTATION DU SUJET



### Enjeux

- Visibilité et cohérence des zones d'activités.
- Avoir une meilleure vision de zones/pays dédiés à des activités particulières.
- Mieux cerner les volontés des acteurs concernant les activités à développer.
- Diversifier les activités économiques: à quelle échelle?

30

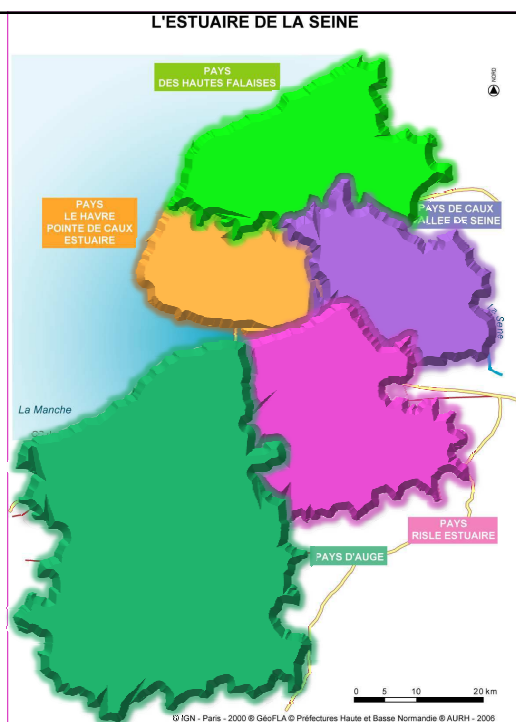


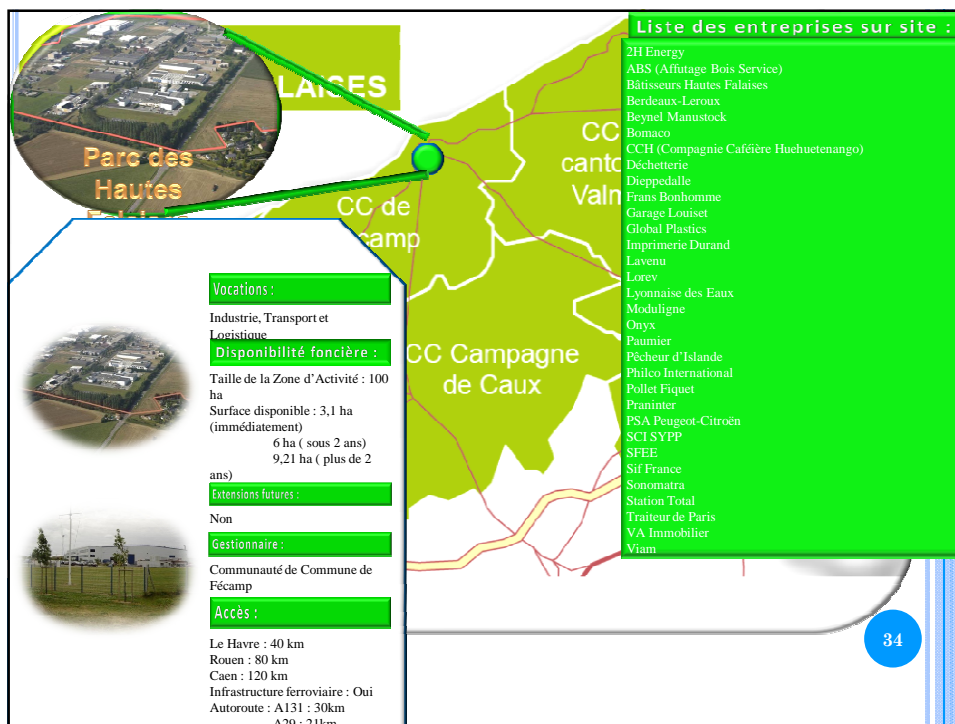
## DEMARCHE DE TRAVAIL

- 1. Définir ce qu'est une zone d'activités structurante
- 2. Recenser et classer les zones d'activités
- 3. S'entretenir avec les acteurs concernés afin de préciser ce classement et de recueillir leur point de vue
- 4. Etablir un diagnostic économique en s'appuyant sur le recensement des zones d'activités
- 5. Aboutir à des propositions de localisation stratégique de zones dans le cadre de l'élaboration de la fiche action

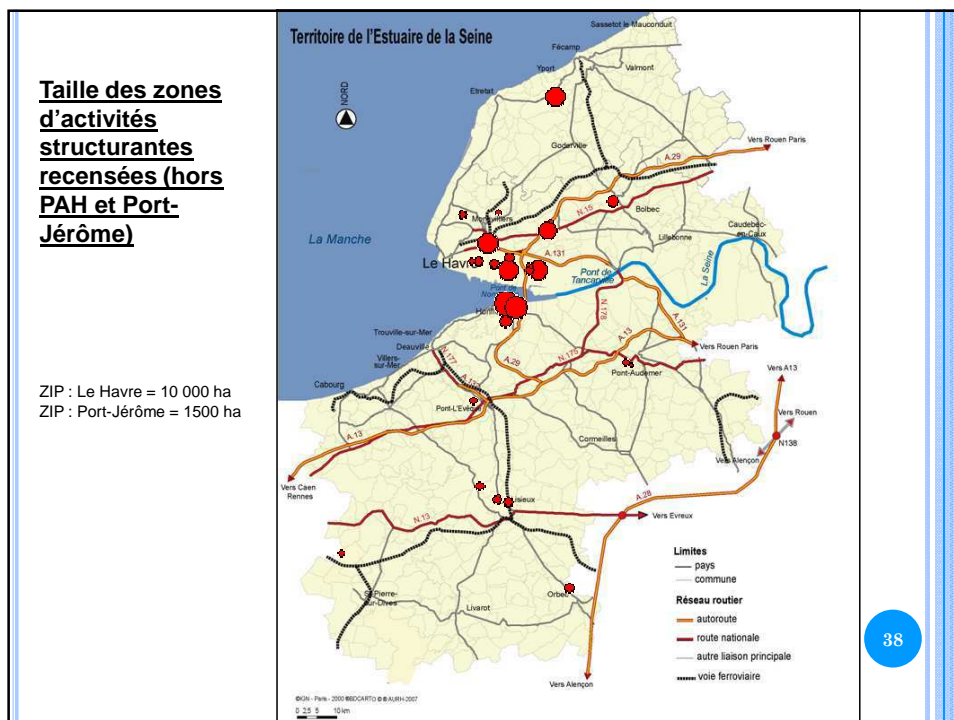
31

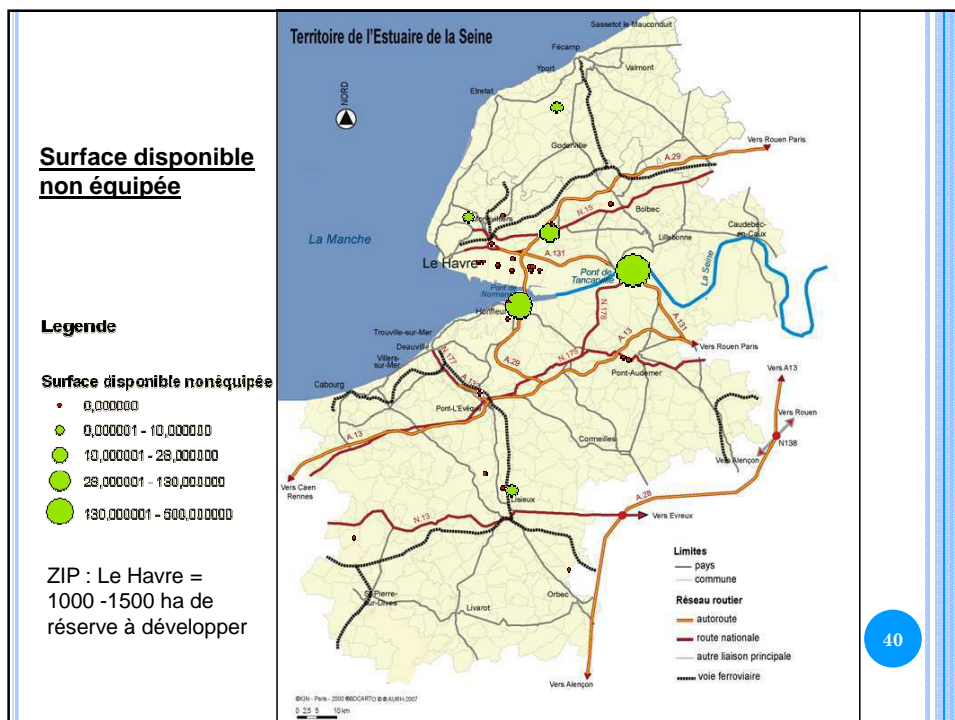
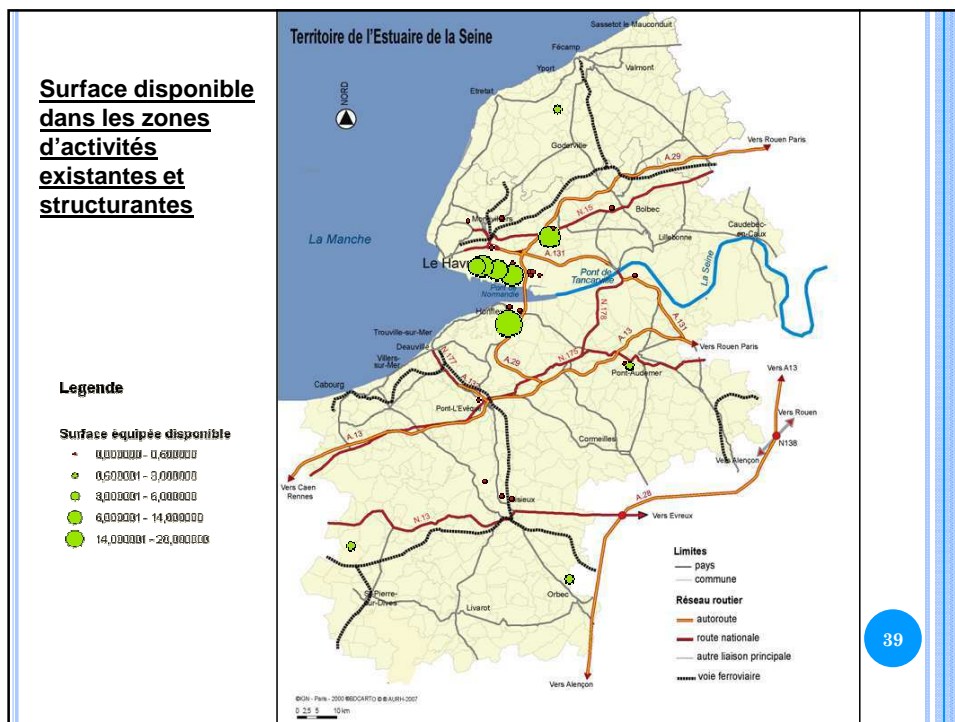
Exemples de fiches types



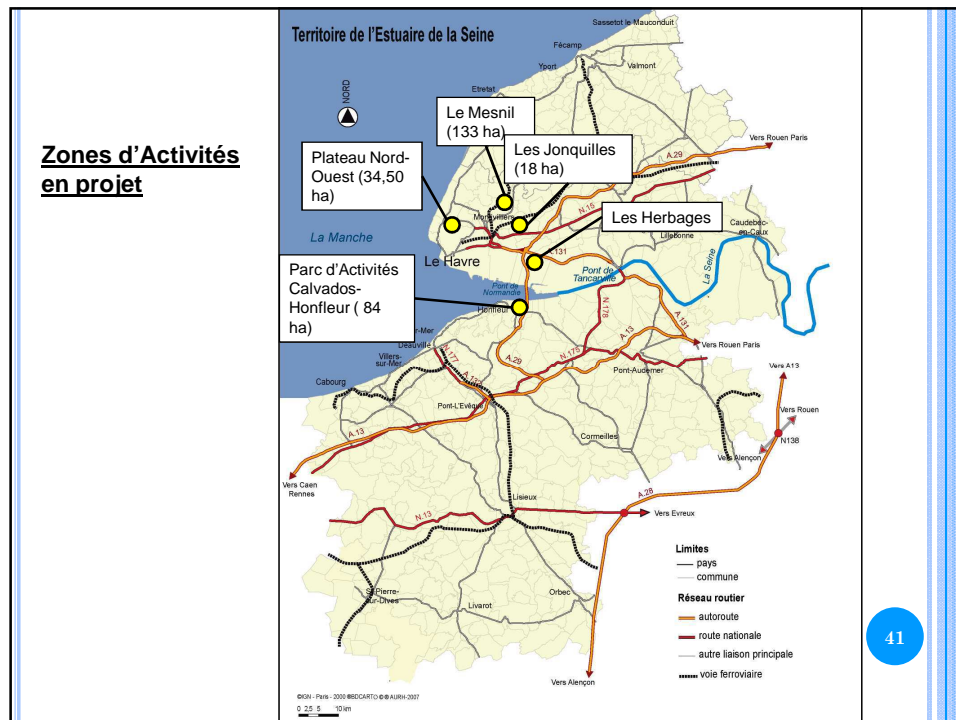












## CONCLUSION

- Manque crucial de foncier sur l'Estuaire (plus marqué dans la partie nord)
- Nécessité de diversifier l'économie (ne pas tout miser sur le portuaire et les activités liées)
- Spécialisation existante à l'échelle de certain territoire :
  - - Fécamp : froid et nouvelles énergie (Eolien)
  - - Caux Vallée de Seine : Chimie, pétrole
  - - Honfleur : Bois

## CONCLUSION

- Harmonisation des zones d'activités : possible si bonne volonté
- Spécialisation:
  - Risquée à l'échelle d'un micro territoire
  - Gérable plus aisément à l'échelle d'un pays
- Concurrence => dynamisation des territoires

43

## SUITE DU TRAVAIL

Mai

- Benchmarking des stratégies de territoires en ce qui concerne le positionnement et l'harmonisation des zones d'activités

Juin

- Réalisation de la phase prospective et émission de propositions : harmonisation à l'échelle des pays ou de l'Estuaire dans sa globalité?

44



## DEVELOPPEMENT LOGISTIQUE

## Des besoins importants et une réflexion nécessaire à l'échelle de la vallée de la Seine

45

## Territoire de l'étude



46

## CONTEXTE DE L'ÉTUDE

- Passage de 3 à 12 millions de conteneurs par an transitant par le port du Havre d'ici 2020



Comment faire en sorte que l'activité portuaire se développe?

- 10 % de conteneurs traités au port du Havre



Qu'est-ce que le territoire veut prendre en compte pour tirer profit de la logistique?

47

## PRÉSENTATION DU SUJET



Enjeux

- Avoir une vision d'ensemble des acteurs, des localisations en matière de logistique
- Préparer l'élaboration d'un schéma logistique afin de déterminer des zones logistiques structurantes d'ici 15 à 20 ans, au profit de tout le territoire

48

## PRÉSENTATION DU SUJET



### Objectifs

- Connaissance des zones logistiques existantes et à venir
- Définir les jeux d'acteurs
- Quantifier les besoins d'espace en logistique
- Proposer des localisations de zones logistiques

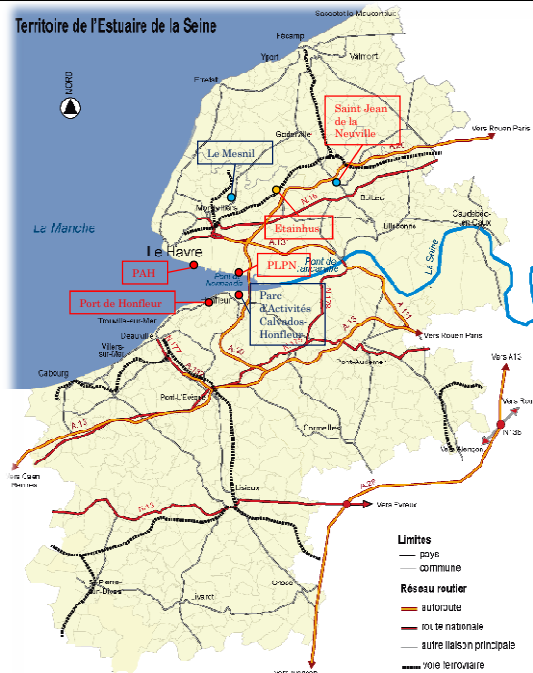


49

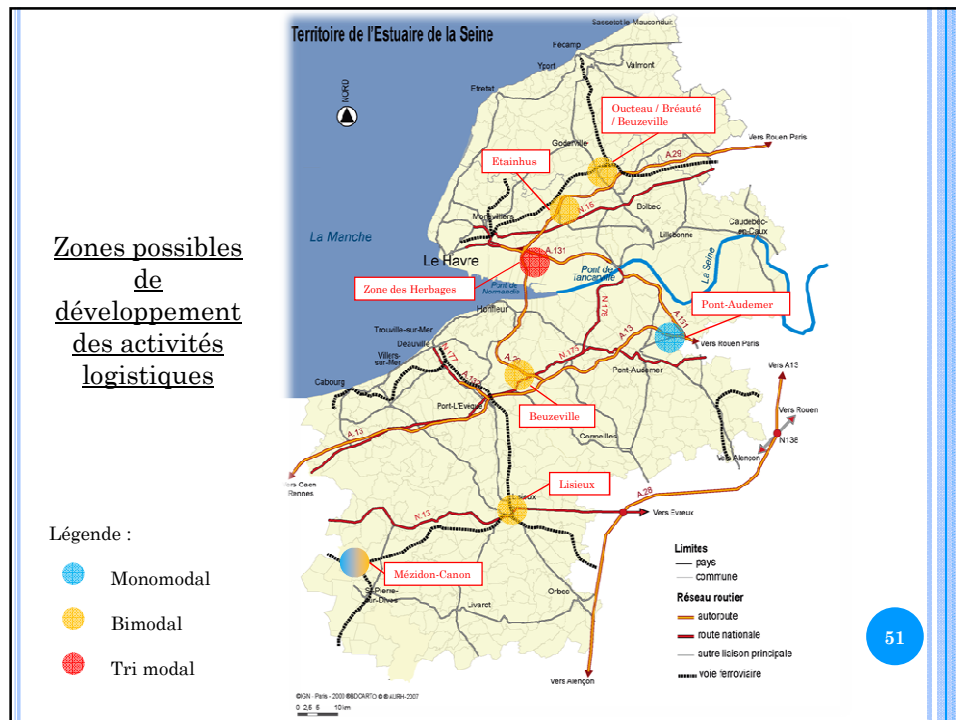
## Activités logistiques existantes

Légende :

- Existante
- Prévüe
- Monomodal
- Bimodal
- Tri modal







## INTERROGATIONS

- Est-il possible de développer des zones logistiques tri modales au vu du foncier disponible?
- Ne serait-il pas plus opportun de chercher à développer des plus grandes zones en bi modalité avec le fer pour anticiper une potentielle reprise du fret?
- Dans cette optique un troisième franchissement ferroviaire de la Seine ne serait-il pas une possibilité à envisager?

52

## INTERROGATIONS

- A quelle compétitivité peut prétendre Le Havre par rapport aux ports du range Nord?
- La création du canal Seine-Nord ne va-t-elle pas être un frein au développement de la logistique sur l'Estuaire de la Seine au profit de la région parisienne?
- Quel sera le visage de la logistique dans 15 ans?

**Lillebonne, Saint Jean de  
Folleville, Petiville, Notre  
Dame de Gravenchon : ZI  
Port Jérôme**



## Vocations :

Industrielle, Tertiaire, Transport et Logistique

## Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 1500 ha

Surface disponible : 500 ha (dont Port-Jérôme 3)

## Extensions futures :

Oui ( sur Port-Jérôme 3)

## Gestionnaire :

SMI Port-Jérôme

## Accès :

Le Havre : 40 km

Rouen : 75 km

Caen : 110 km

Infrastructure ferroviaire : Oui

Bord à quai : Oui

Autoroute : A131 : 5 km

A29 : 10 km

**Lillebonne, Saint Jean de  
Folleville, Petiville, Notre  
Dame de Gravenchon : ZI  
Port Jérôme**



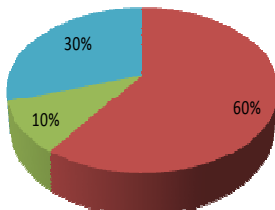
### Liste des entreprises sur le site :

Esso/Exxonmobil Chemical  
Total Petrochemicals  
Lanxess  
United Chemical  
Air Liquide  
GCAS, Sonotri et De Rijke  
Trapil  
Sodes Tereos  
Ecostu'air  
Katoen Natie



### Activité des entreprises

■ Industrie ■ Service ■ Transport et Logistique



## Saint – Jean de la Neuville, Bolbec : Zone d'activités



### Vocations :

Logistique, Industrie, Artisanat

### Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 80 ha

Surface disponible : 50 ha

### Extensions futures :

Probable

### Gestionnaire :

Caux Seine Développement

### Accès :

Le Havre : 30 km

Rouen : 70 km

Caen : 100 km

Infrastructure ferroviaire : Non

Autoroute : A131 : 20 km

A29 : 1 km



## Saint – Jean de la Neuville, Bolbec : Zone d'activités



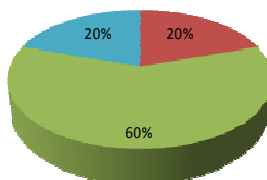
### Liste des entreprises sur le site :



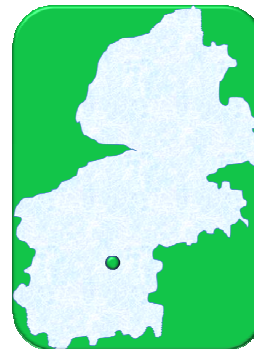
Inovadis  
Batistyl  
BP Agencement  
Bergerat Monnoyeur  
Art Pub Déco

### Nombre d'entreprises

■ Industrie ■ Service ■ Transport et Logistique



## Glos : Pôle d'Activité de la Briqueterie



### Vocations :

Industrie, Artisanat, Commerce

### Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 30 ha

Surface disponible : 5,4 ha (non viabilisé)

### Extensions futures :

Non

### Gestionnaire :

Communauté de Commune de Lisieux  
Pays d'Auge

### Accès :

Le Havre : 70 km

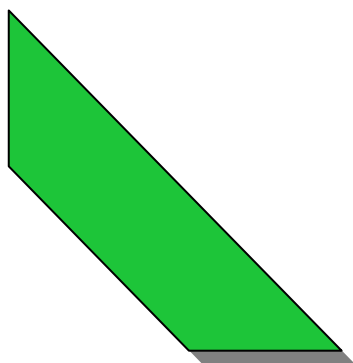
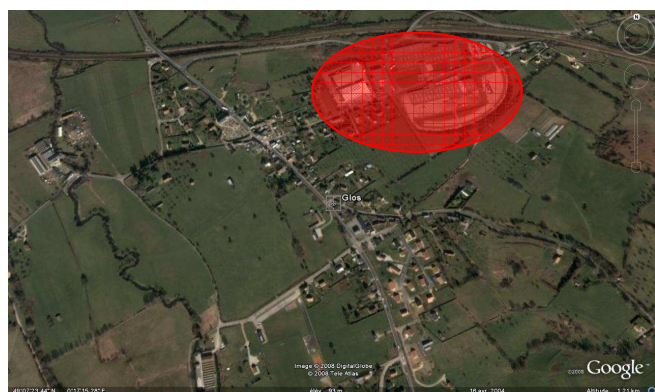
Rouen : 90 km

Caen : 70 km

Infrastructure ferroviaire : Non

Autoroute : A13 : 25 km

A29 : 30 km



## Glos : Pôle d'Activité de la Briqueterie



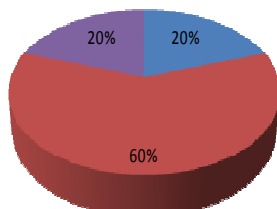
### Liste des entreprises sur le site :

SA Knorr Bremse Systems  
SARL Jardinerie Ramette  
Maison Gascouin  
SAS Vans Barbot  
SNC Aventis Pharma Spécialités

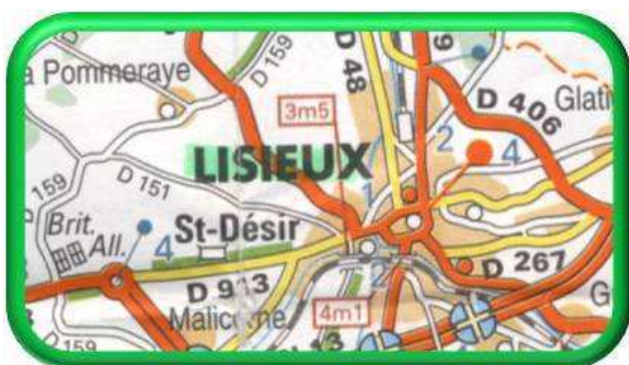
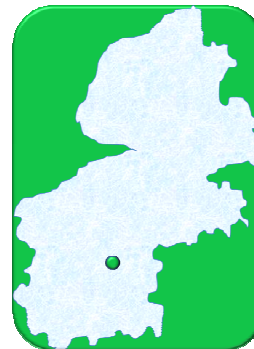


### Activité des entreprises

■ Commerce ■ Industrie ■ Artisanat



## Lisieux : Pôle d'Activité de la Vallée



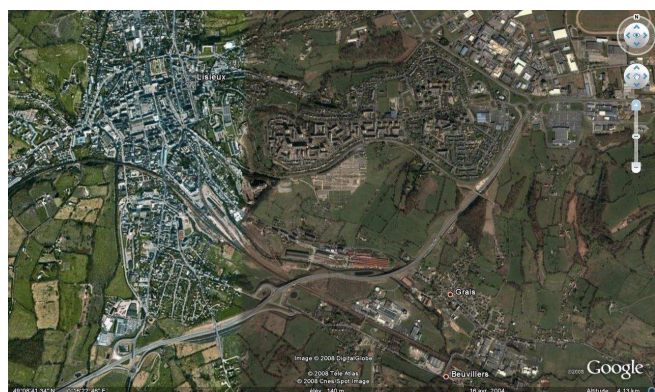
### Vocations :

Industrielle

### Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 36 ha

Surface disponible : 0 ha



### Extensions futures :

Non

### Gestionnaire :

Communauté de Commune de Lisieux  
Pays d'Auge

### Accès :

Le Havre : 70 km

Rouen : 100 km

Caen : 70 km

Infrastructure ferroviaire : Non

Autoroute : A13 : 25 km

A29 : 30 km



## Lisieux : Pôle d'Activité de la Vallée



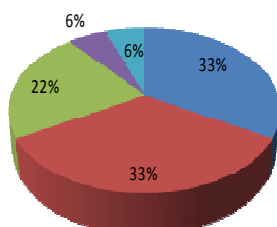
### Liste des entreprises sur le site :

SAM Labigne  
 SARL Lexolaque  
 Cermex OC  
 La Poste  
 BAC Environnement  
 Ateliers Services Techniques  
 Saint-Gobain Abrasifs  
 Déchetterie  
 SCA Normande  
 SASU JFC Basse Normandie  
 SARL SEGL  
 MSA Les Deux Vallées  
 SARL Mat'Locations  
 EDF GDF  
 SARL Moto Cycles Fouchaux et Cie  
 France Telecom  
 SARL CGA Lisieux  
 Ondulys Industrie



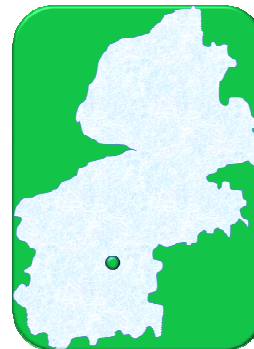
### Activité des entreprises

■ Commerce ■ Industrie ■ Service ■ Artisanat ■ Transport et Logistique





## Lisieux : Pôle d'Activité de l'Espérance



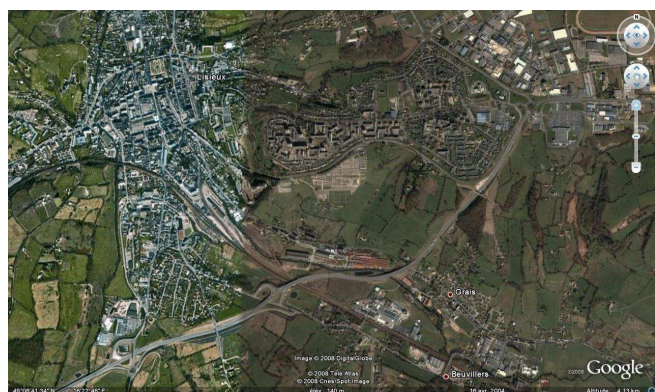
### Vocations :

Industrielle

### Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 36 ha

Surface disponible : 0 ha



### Extensions futures :

Oui

### Gestionnaire :

Communauté de Commune Lisieux  
Pays d'Auge

### Accès :

Le Havre : 70 km

Rouen : 100 km

Caen : 70 km

Infrastructure ferroviaire : Non

Autoroute : A13 : 25 km

A29 : 30 km

## Lisieux : Pôle d'Activité de l'Espérance



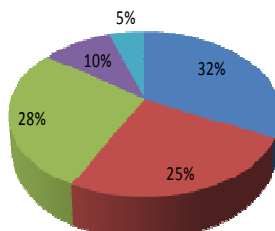
### Liste des entreprises sur le site :



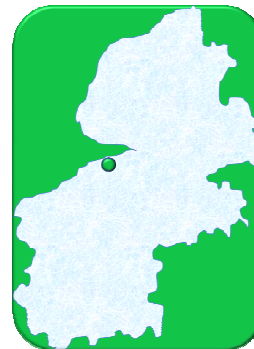
SAS Sodibo  
 SARL Huard  
 Ecofil  
 SARL Impa  
 LM Production  
 SARL 2JB  
 SA Société Caennaise d'Équipement de la Maison  
 SARL Lisidecor  
 SA Happy Horse Distribution  
 SNC Lisieux Invest Hotels  
 SARL Stratlex  
 SAS Anjac CSI  
 SASU Fahrenheit  
 TODD Freinage  
 Club de Bridge  
 DDE  
 SARL Lisieux Surgelés  
 SARL Ortiz Surgelés  
 SAV Leclerc  
 Blanchisserie Hospitalière  
 SARL Laboratoires Medilis  
 LDP Matériaux  
 Centre d'Économie Rurale  
 Etablissements Raynaud  
 France Telecom  
 GIE Artic  
 SASU Société Régionale de Prestations Ouest  
 CAT  
 CGEA Onyx  
 EURL Europfil Location  
 SARL Automatique 2000  
 SARL Les Vergers Normand  
 SARL Dussaule  
 STDC  
 BRN  
 SODEL  
 Les Caillebotis Diamond  
 SASU Fimespace Cernalnor  
 Europfil  
 Minoterie de l'Ouest  
 SGVI  
 Centre Technique Municipal  
 Transport Antoine

### Activité des entreprises

■ Commerce ■ Industrie ■ Service ■ Artisanat ■ Transport et Logistique



## Honfleur : Etablissement Maritime Rouen- Honfleur



### Vocations :

Industrie, Portuaire

### Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 170 ha

Surface Disponible : 0 ha

### Extensions futures :

Oui

### Gestionnaire :

Chambre de Commerce et d'Industrie  
du Pays d'Auge

### Accès :

Le Havre : 25 km

Rouen : 100 km

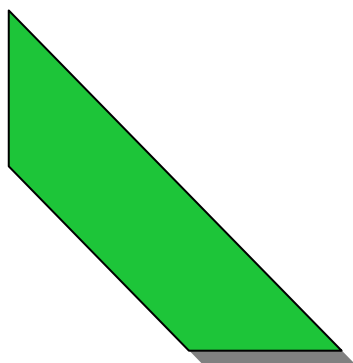
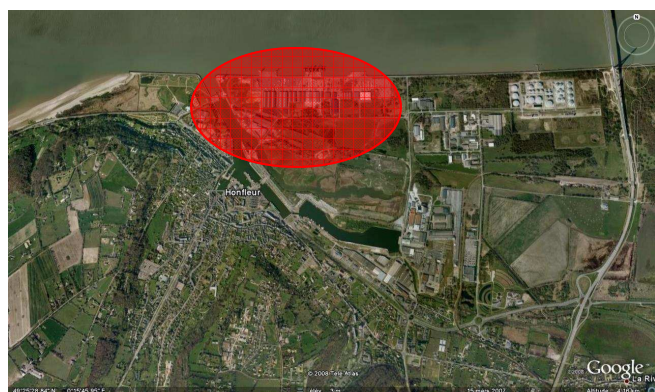
Caen : 70 km

Infrastructure ferroviaire : Oui

Bord à quai : Oui

Autoroute : A13 : 10 km

A29 : 5 km





## Honfleur : Etablissement Maritime Rouen- Honfleur

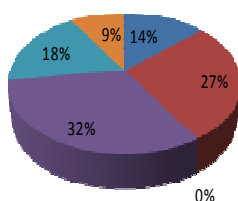


### Liste des entreprises sur le site :

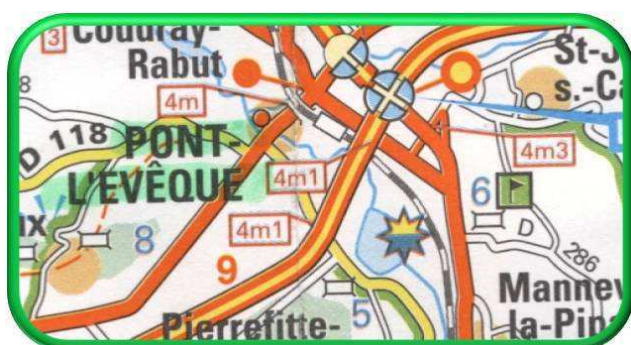
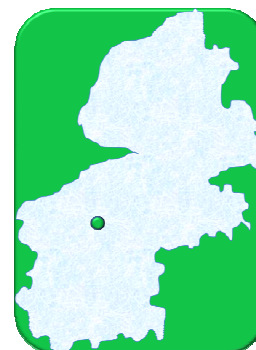
Société des Pétroles Miroline  
 Liametho  
 SARL Impact  
 Pester France  
 SARL Samdeco  
 Béton de France Normandie  
 Eurotec  
 Projet Ingénierie  
 Quero  
 Imprimerie Marie  
 BS2I  
 SARL SOMAC  
 SARL La Tonnellerie d'Honfleur  
 Socotex  
 Vulco France  
 SARL MSB  
 SARL Carrosserie Honfleuraise  
 Guyon  
 SARL AMB  
 Surveyfert  
 SCAC  
 Finnforest-SIBU  
 Chantiers Navals de l'Estuaire  
 ACMH Sameto  
 Mr Hue Gerard  
 SARL TEC Océan  
 ETS Ayello et Fils

### Activité des entreprises

■ Commerce    ■ Industrie    ■ Service  
 ■ Artisanat    ■ Transport et Logistique    ■ Portuaire



## Pont Lévêque : ZA de la Croix Brisée



### Vocations :

Tertiaire, Industrie, Commerce, Transport et Logistique

### Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 16 ha

Surface disponible : 0 ha

### Extensions futures :

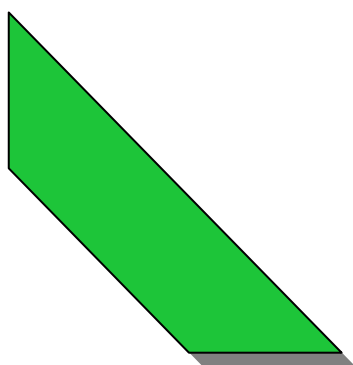
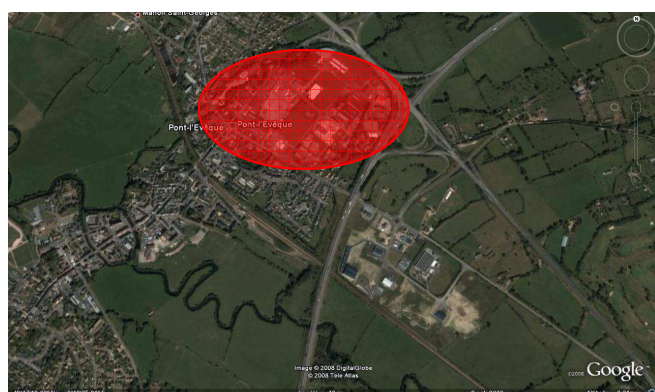
Non

### Gestionnaire :

Communauté de Commune de Blangy-Pont l'Eveque

### Accès :

Le Havre : 50 km  
 Rouen : 80 km  
 Caen : 50 km  
 Infrastructure ferroviaire : non  
 Autoroute : A13 : 1 km  
 A29 : 10 km





## Pont Lévêque : ZA de la Croix Brisée



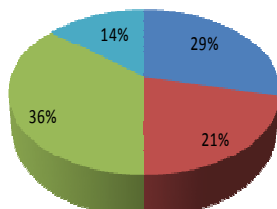
### Liste des entreprises sur le site :

Balogh SA  
Coopérative Agricole  
ETDE  
Gedimat LPD Matériaux  
Gesnoin—Tipiak Planification  
Magasins Normands  
Mertz Conteneurs SA  
Renov Pneus—ETS Clabeaut  
SA Sodiple « Intermarché »  
SAPN  
SARL Garage Lesnis  
SAUR  
Transports Mertz SA  
Wilof SA



### Activité des entreprises

■ Commerce ■ Industrie ■ Service ■ Transport et Logistique



## Honfleur : ZA de Plateau



### Vocations :

Industrielle

### Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 39 ha

Surface disponible : 20 ha

### Extensions futures :

Non

### Gestionnaire :

Communauté de Commune du Pays d'Honfleur

### Accès :

Le Havre : 25 km

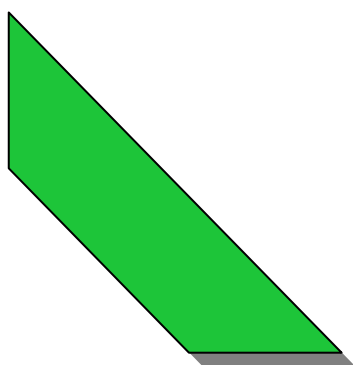
Rouen : 100 km

Caen : 70 km

Infrastructure ferroviaire : Non

Autoroute : A13 : 5 km

A29 : 1 km



## Honfleur : ZA de Plateau



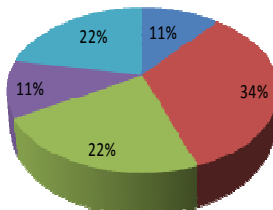
### Liste des entreprises sur le site :

Alliansys  
SAS Euro Logistic Honfleur  
BS2I  
SARL Beaucamp Logistique  
Canon France  
EURL Cosmoluxe  
Anne Fontaine  
SARL DIMA CN  
SARL Honfleur Traiteur  
SARL Bowling de Honfleur  
Menuiserie Delamarre



### Activité des entreprises

■ Commerce ■ Industrie ■ Service ■ Artisanat ■ Transport et Logistique



## Mézidon-Canon : Zone Artisanale de Zuckerman



### Vocations :

Industrielle

### Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 20,14 ha

Surface disponible : 2,7 ha

### Extensions futures :

Oui

### Gestionnaire :

Communauté de Commune de la Vallée d'Auge

### Accès :

Le Havre : 100 km

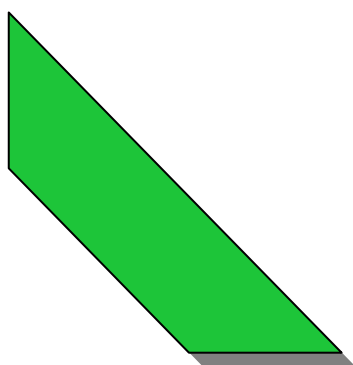
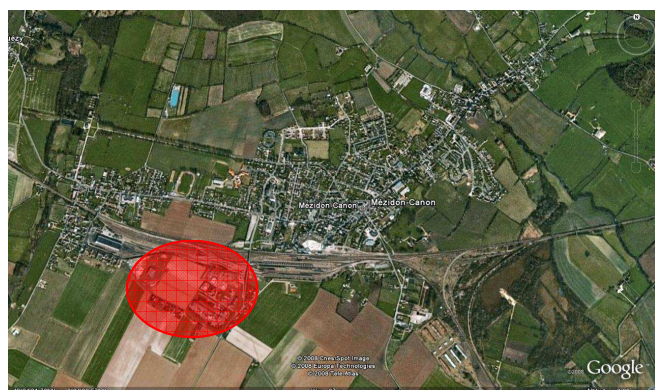
Rouen : 130 km

Caen : 30 km

Infrastructure ferroviaire : Oui

Autoroute : A13 : 20 km

A29 : 40 km





## Mézidon-Canon : Zone Artisanale de Zuckerman



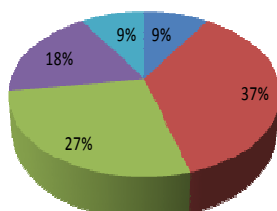
### Liste des entreprises sur le site :



Normandie Loir Distribution  
Schwan's France  
SARL AD Equipements  
Mr Deme Jean  
ETS Binet  
Mezidon Ambulance  
Mr Cautru Denis  
SARL CT2A  
Aker Industrie  
Eurl LMO  
SNC Routière Morin Normandie

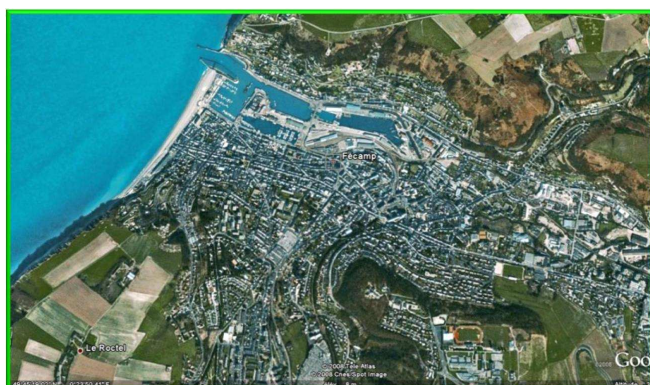
### Activité des entreprises

■ Commerce ■ Industrie ■ Service ■ Artisanat ■ Transport et Logistique





## Epreville et Saint Léonard: Parc des Hautes Falaises



### Vocations :

Industrie, Transport et Logistique

### Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 100 ha

Surface disponible : 3,1 ha (immédiatement)  
6 ha ( sous 2 ans)  
9,21 ha ( plus de 2 ans)

### Extensions futures :

Non

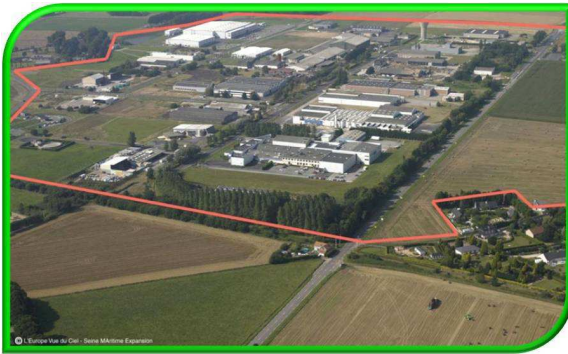
### Gestionnaire :

Communauté de Commune de Fécamp

### Accès :

Le Havre : 40 km  
Rouen : 80 km  
Caen : 120 km  
Infrastructure ferroviaire : Oui  
Autoroute : A131 : 30km  
A29 : 21km

## Epreville et Saint Léonard: Parc des Hautes Falaises



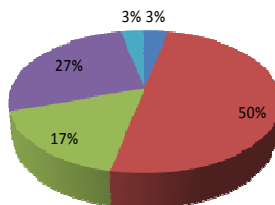
### Liste des entreprises sur site :



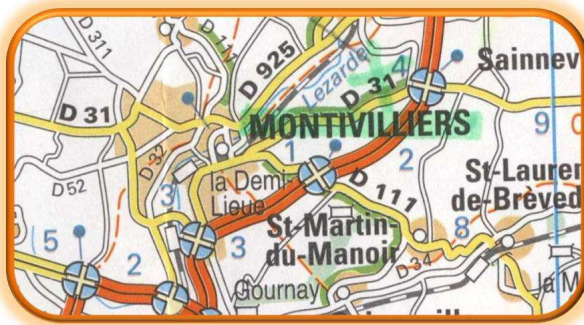
2H Energy  
 ABS (Affutage Bois Service)  
 Bâtisseurs Hautes Falaises  
 Berdeaux-Leroux  
 Beynel Manustock  
 Bomaco  
 CCH (Compagnie Cafetière Huehuetenango)  
 Déchetterie  
 Dieppedalle  
 Frans Bonhomme  
 Garage Louiset  
 Global Plastics  
 Imprimerie Durand  
 Lavenu  
 Lorev  
 Lyonnaise des Eaux  
 Moduligne  
 Onyx  
 Paumier  
 Pêcheur d'Islande  
 Philco International  
 Pollet Fiquet  
 Praninter  
 PSA Peugeot-Citroën  
 SCI SYPP  
 SFEE  
 Sif France  
 Sonomatra  
 Station Total  
 Traiteur de Paris  
 VA Immobilier  
 Viam

### Activité des entreprises

■ Commerce ■ Industrie ■ Service ■ Artisanat ■ Transport et Logistique



# Montivilliers : Z.A Belle Étoile



## Vocations :

Industrielle

## Disponibilité foncière :

Taille de la zone d'activités : 35 ha

Surface disponible : 0 ha



## Extensions futures :

Non

## Gestionnaire :

Commune de Montivilliers

## Accès :

Le Havre : 10 km

Rouen : 90 km

Caen : 100 km

Infrastructure ferroviaire : Non

Autoroute : A131 : 8km

A29 : 11km

# Montivilliers : Z.A Belle Étoile

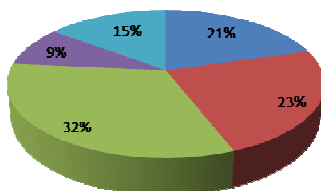


## Liste des entreprises sur le site :



### Activité des entreprises

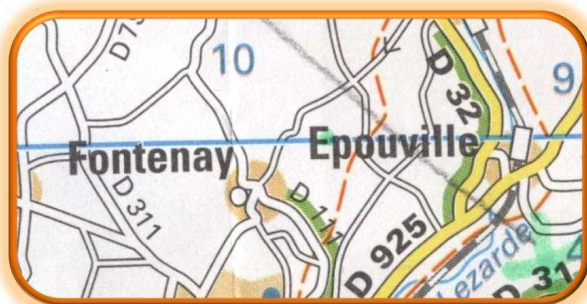
■ Artisanat ■ Industrie ■ Services ■ Transport & Logistique ■ Commerce



Crystal Rosay Technologies  
 Les Messageries de Basse Seine  
 Cad Adetem  
 Ademat  
 Eurodelta  
 AFT-IFTIM  
 Challenge International Stolt Nielsen  
 Ville Services Techniques  
 Equipements sportifs  
 Isotherma  
 Erpe-Atlantique  
 Viking  
 Point Service Poste  
 Sherpas  
 Cabe  
 Clotûre Mariette  
 ETDE  
 Phonotel  
 DT.COM  
 Poret  
 DDI  
 DDE  
 SPM  
 Casimir  
 Normandie Composite Industrie  
 Prodegie  
 SARL Brunet  
 Valpast  
 Ets A. Hardy et CIE  
 Onyx Normandie (Dépôt)  
 E3M  
 Menuiserie Lefebvre et CIE  
 DNCV  
 Centre de Formation d'Apprentis



# Epouville: ZA de Coupeauville



## Vocations :

Artisanale, Transport et Logistique

## Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'activités : 14 ha

Surface disponible : 0 ha

## Extensions futures :

Non

## Gestionnaire :

Commune d'Epouville

## Accès :

Le Havre : 16 km

Rouen : 85 km

Caen : 100 km

Infrastructure ferroviaire : Non

Autoroute : A131 : 12 km

A29 : 11 km



## Epouville: ZA de Coupeauville



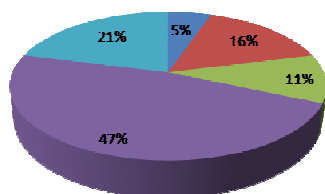
### Liste des entreprises sur le site :



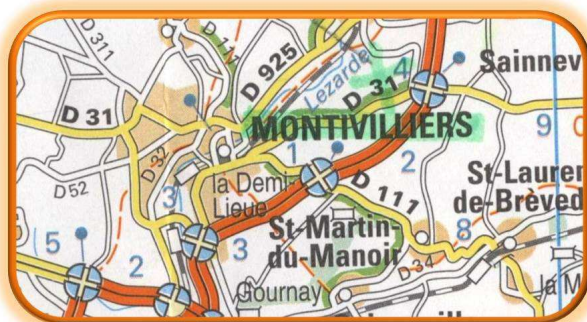
ANPS  
ARIS  
CB Avenir  
CIS (Contrôle Inspection Suspension)  
ECC  
ECL  
ECT  
ERC  
Evers Isolation SA  
Fanello  
Laurent Roger  
Legrand  
Léon Vincent  
Martin Calais  
Sape (Société d'Appareils Pneumatiques et Electriques)  
SBA Banville  
SGCT  
Tessier  
TLP (Tôlerie Laveille Pascal)

### Activité des entreprises

■ Commerce ■ Industrie ■ Service ■ Artisanat ■ Transport et Logistique



# Montivilliers: Epaville



## Vocations :

Artisanat, Industrie, Tertiaire, Commerce, Transport et Logistique

## Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 22 ha

Surface Disponible : 16,5 ha



## Extensions futures :

Non

## Gestionnaire :

Commune de Montivilliers

## Accès :

Le Havre : 10 km

Rouen : 90 km

Caen : 100 km

Infrastructure ferroviaire : Non

Autoroute : A131 : 8km

A29 : 11km

## Montivilliers: Epaville



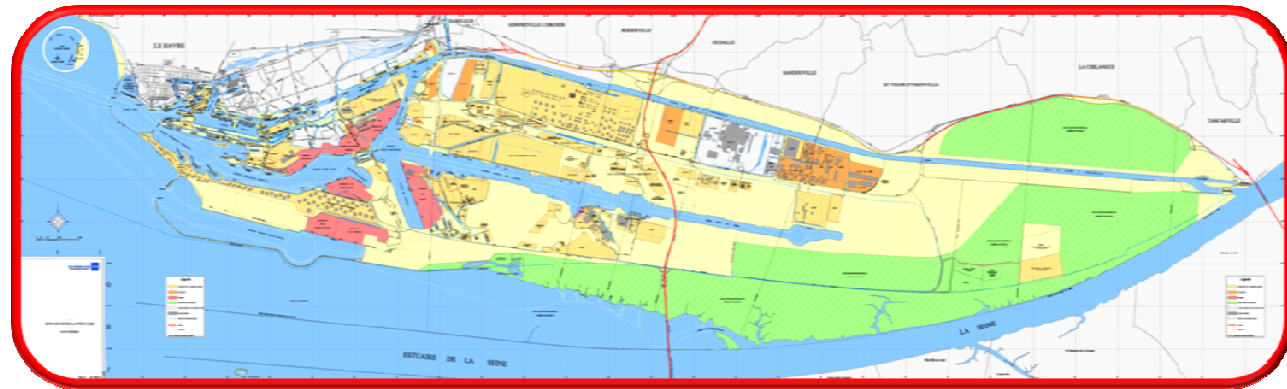
Liste des entreprises sur le site :

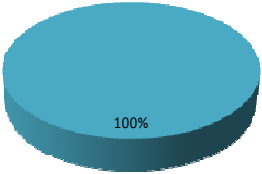
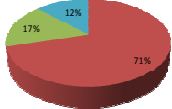
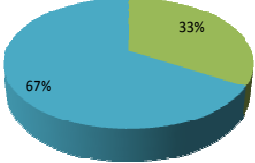
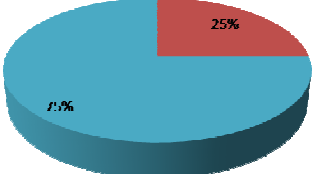
Aucune pour le moment





# LE HAVRE : ZONE INDUSTRIELLE PORTUAIRE



	Parc Logistique du Pont de Normandie	Parc des Roselières	Parc de la Plaine	Parc de Bossière
Vocations :	Transport et Logistique	Industrie	Transport et Logistique	Industrie
Disponibilité foncière :	Taille de la Zone d'Activités : 112 ha Surface disponible : 21,2 ha	Taille de la Zone d'Activités : 45 ha Surface disponible : 9,4 ha	Taille de la Zone d'Activités : 26 ha Surface disponible : 5,7 ha	Taille de la Zone d'Activités : 61 ha Surface disponible : 11,1 ha
Extensions futures :	Non	Non	Non	Non
Gestionnaire :	Port Autonome du Havre	Port Autonome du Havre	Port Autonome du Havre	Port Autonome du Havre
Accès :	Le Havre : 5 km Rouen : 90 km Caen : 90 km Infrastructure ferroviaire : Oui Autoroute : A13 : 6 km A29 : 1 km	Le Havre : 2 km Rouen : 90 km Caen : 90 km Infrastructure ferroviaire : Oui Autoroute : A13 : 2 km A29 : 5 km	Le Havre : 3 km Rouen : 90 km Caen : 90 km Infrastructure ferroviaire : Oui Autoroute : A13 : 6 km A29 : 4 km	Le Havre : 2 km Rouen : 90 km Caen : 90 km Infrastructure ferroviaire : Oui Autoroute : A13 : 2 km A29 : 5 km
Liste des entreprises sur le site :	Alsei—Ixis Aew ARNAL Daher Normandie Entrepôts SDV Transports Buffard <div> <b>Activité des entreprises</b>   </div>	Axis Bataille SA CATS CMEG CTMI Delaunay Flow Serve Garniture Mécanique Flow Serve Gagneraud GCMI Inchcape LS Lassarat Lfebvre Industrie Maréchalle Naxco CS Ouest Isol Progeco <div> <b>Activité des entreprises</b>   </div>	Promat SDEL Applimatic SGAE SGS Oil, Gas & Chemical SGS Qualitest Sogeca Spac Spie / Steihn STMS Viam <div> <b>Activité des entreprises</b>   </div>	CEDILEC Gaz Liquifiés Industrie SHMPP Havre Transport Services <div> <b>Activité des entreprises</b>   </div>



# Gonfreville l'Orcher: Parc de l'Estuaire



## Vocations :

Industrie, Tertiaire et Commerce

## Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 110 ha

Surface disponible : 0 ha

## Extensions futures :

Non

## Gestionnaire :

Communauté De l'Agglomération Havraise

## Accès :

Le Havre : 7 km

Rouen : 85 km

Caen : 90 km

Infrastructure ferroviaire : Non

Autoroute : A131 : 3 km

A29 : 5 km

# Gonfreville l'Orcher: Parc de l'Estuaire

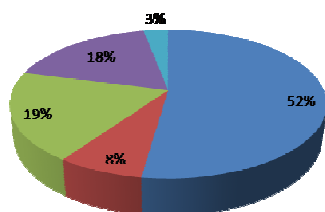


## Liste des entreprises sur le site :



### Activité des entreprises

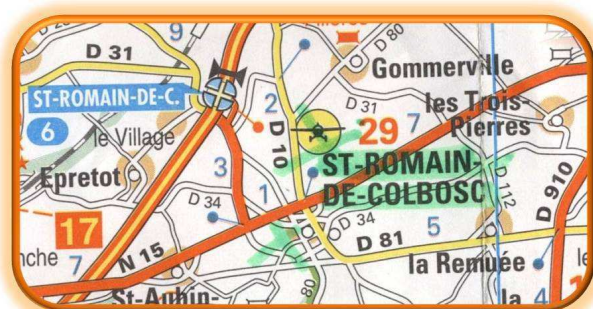
■ Commerce ■ Industrie ■ Service ■ Artisanat ■ Transport et Logistique



Electro Dépôt  
Vet' Affaire  
Les couleurs du Temps  
Top Lots  
Saint Maclou  
Conforama  
La Foir'Fouille  
Cuisine Plus  
Clinique Vétérinaire  
Castorama  
Fly  
Roche Bobois  
Cuir Center  
Crozatier  
Richerio Mario  
RGP  
But  
Gemo  
Aubert  
Mille Tissus Papiers Peints  
4 Murs  
Jean Delatour  
4 Pieds 5 Décor Home  
Hôtel Campanile  
Formule 1  
Cash Converters  
Bouticycle Patrice Delamotte  
Dépôt-Vente de l'Estuaire  
Cuisinella  
Monsieur Meuble  
PBI  
Centre Auto Océane Feu Vert  
Néon.com  
Hypermarché Leclerc

Babou  
Cap Pneus-First Stop  
VFPI  
Flenzen Buizen Fittings France  
Eurovia  
Lyreco  
Manutention Service  
PPG Coatings  
Entrposage Havrais  
Thiriet  
AVRITEC  
ISAAC  
SITMO  
GNC  
Dubocage  
Damael  
Cofathec Services  
Informatique Cabling Systems  
Retif  
Pera et Fils  
Levoy  
Forlumen  
Lecoeur Leduc et Associés  
Logiplast Le Havre  
Techno Pro Industrie  
La Poste  
SNAG et Centrale  
Technique, Pipeline Technologie  
KSB Service  
Buchen Group  
H.A.D  
Maser Ingeenering

# Saint-Romain-De-Colbosc: Parc de l'Aérodrome



## Vocations :

Artisanat, Industrie

## Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 12 ha

Surface Disponible : 0 ha

## Extensions futures :

Non

## Gestionnaire :

Commune de Saint Romain de Colbosc

## Accès :

Le Havre : 20 km

Rouen : 75 km

Caen : 100 km

Infrastructure ferroviaire : Non

Autoroute : A131 : 12 km

A29 : 7 km

# Saint-Romain-De-Colbosc: Parc de l'Aérodrome



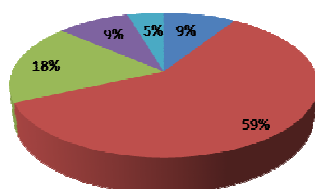
## Liste des entreprises sur le site :



SIMP Production  
 Société Industrielle Menuiserie Alluminium  
 STE Industrielle Charpente Bois  
 SA Normandie Auto-Moto Contrôle Technique  
 Travaux Publics Environnement  
 SCREG  
 Plastic Omnium Auto Extérieur  
 Cegelec Nord & Est  
 Techniques Nouvelles  
 Société de Maintenance et de Productique Industrielle  
 STE d'Affutage Vasse  
 Renault  
 Carrosserie Preudhomme  
 Clinique Vétérinaire de Saint Romain  
 Compagnie Normande d'Autobus  
 Thyssenkrup SOFEDIT  
 MLM  
 Entrprise Browang  
 Presto Futes  
 Normandie Manutention  
 Presto Contrôle  
 Petroseal (FIDGI)

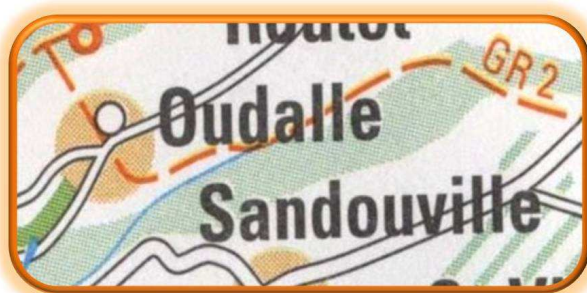
## Activité des entreprises

■ Commerce ■ Industrie ■ Service ■ Artisanat ■ Transport et Logistique





# Sandouville: Parc des Alizés I



## Vocations :

Artisanat, Industrie, Tertiaire, Transport et Logistique

## Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 12,26 ha

Surface Disponible : 0 ha

## Extensions futures :

Non

## Gestionnaire :

Commune de Sandouville

## Accès :

Le Havre : 18 km

Rouen : 80 km

Caen : 90 km

Infrastructure ferroviaire : Oui

Autoroute : A131 : 4 km

A29 : 3 km



# Sandouville: Parc des Alizés I

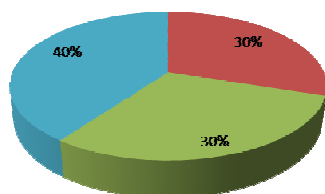


## Liste des entreprises sur le site :



### Activité des entreprises

■ Industrie ■ Service ■ Transport et Logistique



Alliance Europe  
 Braid Logistics  
 CATS  
 Cegelec  
 DSA  
 DURR Systems  
 Electroforce  
 Franki Foundations  
 Ineo Potel  
 IS  
 Norbert Dentressangle Chimie  
 Norbert Dentressangle Maintenance  
 Norbert Dentressangle Normandie Bretagne  
 Norbert Dentressangle Silo  
 Norelec  
 Poujaud  
 Prast  
 Restaurant des 2 ponts  
 SAFTI  
 Simastock  
 STAT  
 TPS

## St Vigor d'Ymonville: Parc des Alizés II



### Vocations :

Industrie, Transport et Logistique

### Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 11 ha

Surface Disponible : 0 ha

### Extensions futures :

Non

### Gestionnaire :

Commune de Saint Vigor d'Ymonville

### Accès :

Le Havre : 18 km

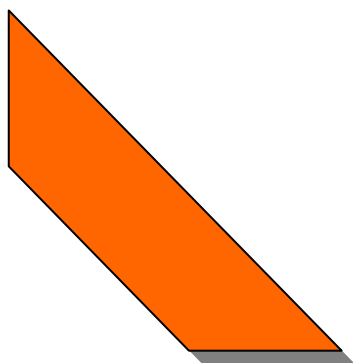
Rouen : 80 km

Caen : 90 km

Infrastructure ferroviaire : Oui

Autoroute : A131 : 4 km

A29 : 3 km



## St Vigor d'Ymonville: Parc des Alizés II



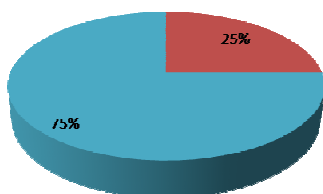
### Liste des entreprises sur le site :

Geodis  
Ipodec  
Simastock  
TCSI (Trailer & Container Service Industrie)

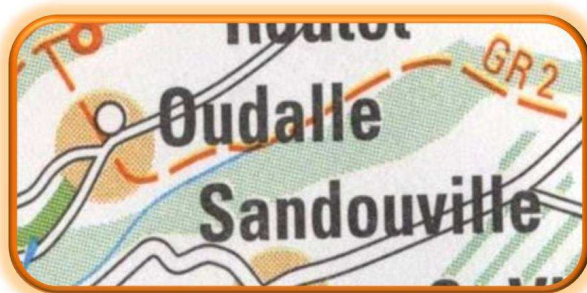


### Activité des entreprises

■ Industrie ■ Transport et Logistique



# Sandouville: Parc des Oiseaux



## Vocations :

Artisanat, Industrie, Tertiaire, Transport et Logistique

## Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activité : 35 ha

Surface disponible : 0 ha

## Extensions futures :

Non

## Gestionnaire :

Commune de Sandouville

## Accès :

Le Havre : 18 km

Rouen : 80 km

Caen : 90 km

Infrastructure ferroviaire : Oui

Autoroute : A131 : 4 km

A29 : 3 km



# Sandouville: Parc des Oiseaux

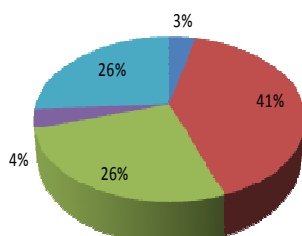


## Liste des entreprises sur le site :



### Activité des entreprises

■ Commerce ■ Industrie ■ Service ■ Artisanat ■ Transport et Logistique



Aggreko France  
 Air Liquide  
 ATMN  
 Camom DR Nord  
 CE2i Technologies  
 Cegelec  
 CRI  
 Daher  
 DG Construction  
 DGC Unitor  
 Endel  
 GER2i  
 Giraud Ouest  
 Hesnault  
 Le Havre Enrobés  
 Liants de l'Estuaire  
 Mated  
 Mertz  
 MG Tuyauterie  
 Saipem  
 Samia Normandie  
 Sane-Serc  
 Servaux  
 Space SAS  
 STAL / LEGO  
 TMT Industrie  
 Transport Haudebourg  
 Unitor Trading France



## St Vigor d'Ymonville: Parc du Hode- Alizés III



### Vocations :

Industrie, Transport et Logistique

### Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 113 ha

Surface Disponible : 0 ha

### Extensions futures :

Non

### Gestionnaire :

Chambre de Commerce et d'Industrie  
du Havre

### Accès :

Le Havre : 18 km

Rouen : 80 km

Caen : 90 km

Infrastructure ferroviaire : Oui

Autoroute : A131 : 4 km

A29 : 3 km

## St Vigor d'Ymonville: Parc du Hode- Alizés III

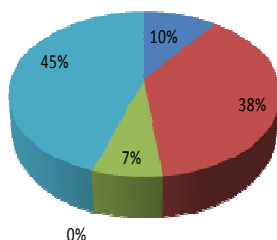


### Liste des entreprises sur le site :



### Activité des entreprises

■ Commerce ■ Industrie ■ Service ■ Transport et Logistique



ABX Logistics  
 ACVR  
 BTP Environnement  
 Camom DR Nord  
 Challenge International / XP Log  
 CMPO  
 Compagnie Générale des Eaux  
 Daher  
 Gefco  
 GNSE  
 Langlois / Coffea  
 Man Camions & Bus  
 Norelec  
 Occidental Sea Glass  
 Opteor  
 P. Jobin Entrepôts  
 Quali Acier  
 Rudofert  
 Samutrans  
 Sea Invest  
 SIS  
 TCA  
 TCAC  
 TI Automotive  
 Todd  
 Tramar / SRC  
 Transports Inger  
 Transports Aubin  
 Transports James  
 Trapib  
 TTAS  
 Van Leeuwen Tubes

# **Saint-Romain-De-Colbosc : Parc Technologique Régional Eco-Normandie**



## **Vocations :**

Artisanat, Industrie, Tertiaire

## **Disponibilité foncière :**

Taille de la Zone d'Activités : 80 ha

Surface disponible : 10,30 ha (immédiat)  
28 ha ( plus de 2 ans)



## **Extensions futures :**

Non

## **Gestionnaire :**

Syndicat Mixte du Parc Technologique Régional

## **Accès :**

Le Havre : 20 km  
Rouen : 75 km  
Caen : 100 km  
Infrastructure ferroviaire : Non  
Autoroute : A131 : 12 km  
A29 : 7 km

## Saint-Romain-De-Colbosc : Parc Technologique Régional Eco-Normandie



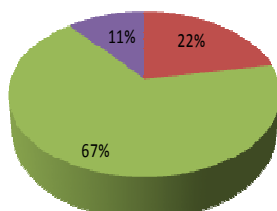
### Liste des entreprises sur le site :

BMI Axelent  
 ETS (Expertise Technologies & Services)  
 GSF Neptune  
 Pétroval  
 Saint-Romain Ambulances  
 SEATH  
 SIMER  
 Somep  
 Trace Software



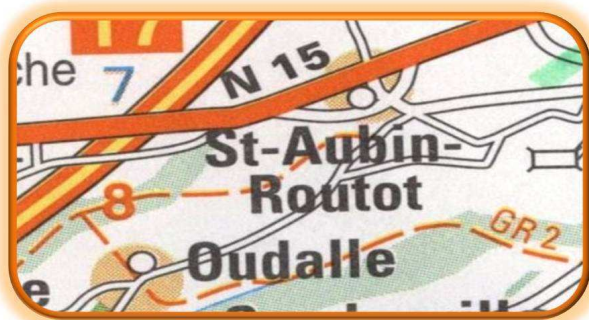
### Activité des entreprises

■ Industrie ■ Service ■ Artisanat





## Oudalle: ZA de Rogerville- Oudalle



### Vocations :

Industrie, Tertiaire, Transport et Logistique

### Disponibilité foncière :

Taille de la Zone d'Activités : 24 ha

Surface disponible : 0 ha

### Extensions futures :

Non

### Gestionnaire :

Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre

### Accès :

Le Havre : 15 km

Rouen : 80 km

Caen : 90 km

Infrastructure ferroviaire : Non

Autoroute : A131 : 1 km

A29 : 1 km



## Oudalle: ZA de Rogerville- Oudalle

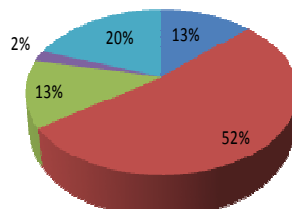


### Liste des entreprises sur le site :



#### Activité des entreprises

■ Commerce ■ Industrie ■ Service ■ Artisanat ■ Transport et Logistique



Alfred André	Rogerville Entrepôts
Asten	Sade
Aubry	Salmat
Baudin Chateauneuf	Sea Route France
Boccard	SEEM
Bradford	SEI / STIN
BRN	Setec
Carrien	SHRI
CPM Industries	Signalisation Lacroix
DAB Immobilier	SITMO
De Rijke	Sneci
Decton	SNMI
Derrey	Sofam
DG Trans	Sorespi Normandie
Elidis	TEAM
EMIS	Technosur
Foselev	Termaloc
Huis-Clos	TGD Consolidation
La Pie	Tolmega
Le Foll	Transflex
Legay Pneus	Transports Palfray
ManuHavre	Usitechnic
MCDGM	Volvo VI—SNMI
Mécafablon	
Nautic Service Sauvetage	
Normandie Contrôle Degré-	
mont Montagne	
Quille-Génie Civil Havrais	
Rivard	



[www.lhd-za.com](http://www.lhd-za.com)  
[www.eureka27.fr](http://www.eureka27.fr)  
[www.mapeco76.fr](http://www.mapeco76.fr)  
[www.calvados-stratégie.fr](http://www.calvados-stratégie.fr)  
[www.sme76.fr](http://www.sme76.fr)  
[www.havre-port.net](http://www.havre-port.net)  
Google Earth©

Juin 2008

# **Zones d'activités : positionnement et harmonisation sur l'estuaire de la Seine**



Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine

## Sommaire

### **POSITIONNEMENT DES ZONES D'ACTIVITES A L'ECHELLE DE L'ESTUAIRE ..... 4**

<b>I. PREAMBULE .....</b>	<b>5</b>
<b>II. LES ZONES D'ACTIVITES STRUCTURANTES : UNE ORGANISATION PRINCIPALEMENT AUTOUR DU DOMAINE PORTUAIRE .....</b>	<b>6</b>
1) ZONE D'ACTIVITES STRUCTURANTE : UNE NOTION MELANT SURFACE ET TYPOLOGIE DE L'ACTIVITE.....	6
2) UNE ORGANISATION GEOGRAPHIQUE ET DES ACTIVITES MAJORITAIREMENT TOURNEE SUR LE PORTUAIRE.....	8
<b>III. DES TERRITOIRES AVEC DES DOMAINES D'ACTIVITES PRIVILEGES .....</b>	<b>14</b>
1) DES SPECIALISATIONS EXISTANTES A L'ECHELLE DE TERRITOIRE .....	14
2) SPECIALISATION : DES AVANTAGES CERTAINS MAIS AUSSI DES RISQUES POTENTIELS .....	16
<b>IV. UN MANQUE DE FONCIER MARQUE SUR L'ESTUAIRE ET PLUS PARTICULIEREMENT AU NORD DE LA SEINE.....</b>	<b>17</b>
1) MANQUE GENERAL DE FONCIER SUR LE TERRITOIRE.....	17
2) OFFRE EN FONCIER AMENAGEE INSUFFISANTE A L'HEURE ACTUELLE .....	18
3) FONCIER DISPONIBLE MAIS NON VIABILISE : DES POTENTIALITES SUR LES ZONES PORTUAIRES.....	21
4) DES PROJETS EN COURS EN LIEN AVEC LES ACTIVITES EXISTANTES MAIS AUSSI PLUS DIVERSIFIES.....	23
<b>V. CREATION D'UNE ZONE D'ACTIVITES : DES DELAIS LONGS A METTRE EN RELATION AVEC LES VOLONTES D'IMPLANTATION RAPIDE DES ENTREPRISES .....</b>	<b>26</b>
1) CREATION D'UNE ZONE D'ACTIVITES : UN PROCESSUS LONG ET COMPLEXE.....	26
2) IMPLANTATION D'ENTREPRISES : UNE LOGIQUE DE RAPIDITE D'ACTION A PRENDRE EN COMPTE .....	27
<b>VI. CONCLUSION .....</b>	<b>28</b>

### **PROSPECTIVE D'HARMONISATION ET DE DEVELOPPEMENT DES ZONES D'ACTIVITES ..... 29**

<b>I. ETUDE DE RETOUR D'EXPERIENCE SUR DIFFERENTES VILLES.....</b>	<b>30</b>
1) Grenoble.....	30
2) Bordeaux .....	33
3) Montpellier.....	37
4) Hambourg.....	40
5) Analyse .....	41
<b>II. TYPOLOGIE DES ACTIVITES A IMPLANter SUR LE TERRITOIRE .....</b>	<b>42</b>
<b>III. STRATEGIE DE POSITIONNEMENT DES ZONES D'ACTIVITES .....</b>	<b>48</b>
1) A court terme : renforcement de l'existant et développement de nouveaux pôles sur des disponibilités actuelles .....	50
2) A moyen terme : la création de nouvelles zones renforçant les secteurs existants tout en les développant .....	51
3) Long terme : création de nouvelles zones à des endroits stratégiques.....	55
<b>IV. PROPOSITIONS POUR UNE HARMONISATION DES ZONES D'ACTIVITES .....</b>	<b>58</b>
1) Communication .....	58
2) Abord et aspect des zones d'activités.....	59
3) Desserte des zones d'activités et services .....	61

### **TABLE DES ILLUSTRATIONS ..... 62**

<b><u>BIBLIOGRAPHIE .....</u></b>	<b><u>63</u></b>
<b><u>WEBOGRAPHIE.....</u></b>	<b><u>64</u></b>
<b><u>GLOSSAIRE .....</u></b>	<b><u>65</u></b>





# Positionnement des zones d'activités à l'échelle de l'estuaire



Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine

## I. Préambule

Cette étude a pour but de recenser et les zones d'activités à l'échelle de l'estuaire de la Seine c'est-à-dire le territoire composé des cinq pays que sont :

- Le pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire
- Le pays des Hautes Falaises
- Le pays Caux Vallée de Seine
- Le pays Risle Estuaire
- Le pays d'Auge

Elle provient d'une demande issue de la Communauté de Commune de Pont-Audemer qui avait souhaité, dans le cadre de l'élaboration des contrats de pays sur l'estuaire de la Seine, qu'une fiche d'action concernant le positionnement et l'harmonisation des zones d'activités soit réalisée.



Les objectifs sont donc multiples :

- Identifier les zones d'activités structurantes du territoire ;
- Recenser les projets économiques de chacun des pays ;
- Emettre des propositions quant au positionnement des futures zones d'activités ;
- Déterminer une stratégie d'harmonisation et de développement économique à l'échelle des cinq pays.

Tout ceci a pour but d'améliorer la visibilité et la cohérence des zones d'activités, d'avoir une meilleure vision des zones/pays dédiés à des activités spécifiques, de mieux cerner les volontés des différents acteurs concernant les activités à développer et enfin de réfléchir à la nécessité ou non de diversifier les activités.

En préambule de ce diagnostic, il convient de bien préciser que cette étude sur les zones d'activités vise à réaliser des propositions à l'échelle de l'estuaire de la Seine concernant des zones d'activités structurantes. Le but n'est pas d'étudier les zones artisanales.

## **II. Les zones d'activités structurantes : une organisation principalement autour du domaine portuaire**

### **1) Zone d'activités structurante : une notion mêlant surface et typologie de l'activité**

Ce document s'attache à recenser et réaliser une étude prospective sur les zones d'activités structurantes du territoire.

Il convient donc tout d'abord de définir ce qui sera considéré comme une zone structurante pour la suite. Avant cela et pour bien replacer l'étude dans le cadre de la demande qui avait été faite, il faut préciser que les zones à dominante commerciale en seront exclues, ne représentant pas le type d'activités qui doit être étudié ici.

En ce qui concerne la notion de zones structurantes, plusieurs critères sont apparus comme importants. La taille de la zone d'activités, tout d'abord, est un critère qui peut être considéré comme crucial pour définir cette notion de structurante, car elle sera directement en lien avec le nombre d'emplois sur le site et, par conséquent, aussi avec la zone de chalandise tant au niveau des usagers que des employés. Cette notion est malgré tout à relativiser car il faut distinguer zones d'activités urbaines et zones d'activités plus périurbaines ou rurales qui auront tendances à être plus vastes du fait de la difficulté à trouver de grandes zones à aménager dans les aires urbaines.

Cette notion à elle seule ne peut être suffisante pour définir précisément les zones structurantes d'un territoire. Il convient de la coupler avec un autre aspect important : la typologie des activités présentes sur le site. Pour cela un parti-pris a été adopté : on ne considèrera pas dans la suite de l'étude que les activités artisanales puissent être définies comme des activités structurantes. Ce parti-pris se base sur le constat qu'en général une entreprise artisanale ne rayonne pas à plus de 20km autour de son lieu d'implantation.

**Partant de ces deux critères et sur la base de l'étude des zones d'activités présentes sur le territoire de l'estuaire de la Seine, il a été décidé qu'une zone serait considérée comme étant structurante si sa superficie est supérieure à 10 ha et si la majorité des activités présentes n'est pas tournée vers l'artisanat.**

Certaines zones comme la ZA de Coupeauville dont la part de l'artisanat approche les 50% des implantations existantes ont été retenus du fait de la présence d'une grande implantation non artisanale ayant un rayonnement régional.

Sur la base de cette condition une liste de zone structurante a donc pu être établie et un atlas de ces zones a été réalisé.

**Tableau 1 : Liste des zones d'activités recensées comme étant structurantes**

<b>Nom de la zone d'activités</b>	<b>Commune</b>	<b>Pays</b>
<b>ZA du Plateau</b>	Honfleur	Pays d'Auge
<b>Honfleur: Etablissement Maritime Rouen-Honfleur</b>	Honfleur	Pays d'Auge
<b>Pôle d'Activité de la Briqueterie</b>	Glos	Pays d'Auge
<b>Zone Artisanale de Zuckerman</b>	Mézidon Canon	Pays d'Auge
<b>Pont Lévêque: ZA de la Croix Brisée</b>	Pont-Lévêque	Pays d'Auge
<b>Pôle d'Activité de la Vallée</b>	Lisieux	Pays d'Auge
<b>Pôle d'Activité de l'Espérance</b>	Lisieux	Pays d'Auge
<b>Zone d'Activités de Gastebois</b>	Saint-Maclou	Risle-Estuaire
<b>Zone d'Activités des Carelleries (1, 2 et 3)</b>	Beuzeville	Risle-Estuaire
<b>Pont-Audemer: Ecopôle de Normandie</b>	Pont-Audemer	Risle-Estuaire
<b>Parc des Hautes Falaises</b>	Epreville et Saint Léonard	Pays des Hautes Falaises
<b>Saint Jean de la Neuville / Bolbec</b>	Bolbec	Caux-Vallée de Seine
<b>Saint Jean de Folleville: ZI n°2 Port Jérôme</b>	Saint Jean de Folleville	Caux-Vallée de Seine
<b>Lillebonne: ZI n°1 Port Jérôme</b>	Lillebonne	Caux-Vallée de Seine
<b>Petiville: ZI n°3 Port Jérôme</b>	Petiville	Caux-Vallée de Seine
<b>Montivilliers : Z.A Belle Etoile</b>	Montivilliers	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>Epouville: ZA de Coupeauville</b>	Epouville	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>Montivilliers: Epaville</b>	Montivilliers	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>Saint-Romain-De-Colbosc: Parc de l'Aérodrome</b>	Saint Romain de Colbosc	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>Saint-Romain-De-Colbosc : Parc Technologique Régional Eco-Normandie</b>	Saint Romain de Colbosc	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>Rogerville: Parc Logistique du Pont de Normandie</b>	Rogerville	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>Oudalle: ZA de Rogerville- Oudalle</b>	Oudalle	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>Sandouville: Parc des Oiseaux</b>	Sandouville	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>Sandouville: Parc des Alizés I</b>	Sandouville	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>St Vigor d'Ymonville: Parc des Alizés II</b>	Saint Vigor d'Ymonville	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>St Vigor d'Ymonville: Parc du Hode- Alizés III</b>	Saint Vigor d'Ymonville	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>Gonfreville l'Orcher: Parc des Roselières</b>	Gonfreville l'Orcher	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>Gonfreville l'Orcher: Parc de l'Estuaire</b>	Gonfreville l'Orcher	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>Parc de la Plaine</b>	Gonfreville l'Orcher	Le Havre Pointe de Caux Estuaire
<b>Parc de Bossière</b>	Le Havre	Le Havre Pointe de Caux Estuaire

## 2) Une organisation géographique et des activités majoritairement tournée sur le portuaire

De l'étude des zones d'activités structurantes du territoire on peut tirer plusieurs conclusions. Tout d'abord, une majorité de zones se trouve à proximité des différents ports que sont Le Havre, Honfleur, Port-Jérôme et Fécamp.

Comme on peut le voir sur la carte ci-contre, la moitié des zones d'activités se situe à proximité directe des activités portuaires (14 sur 29).

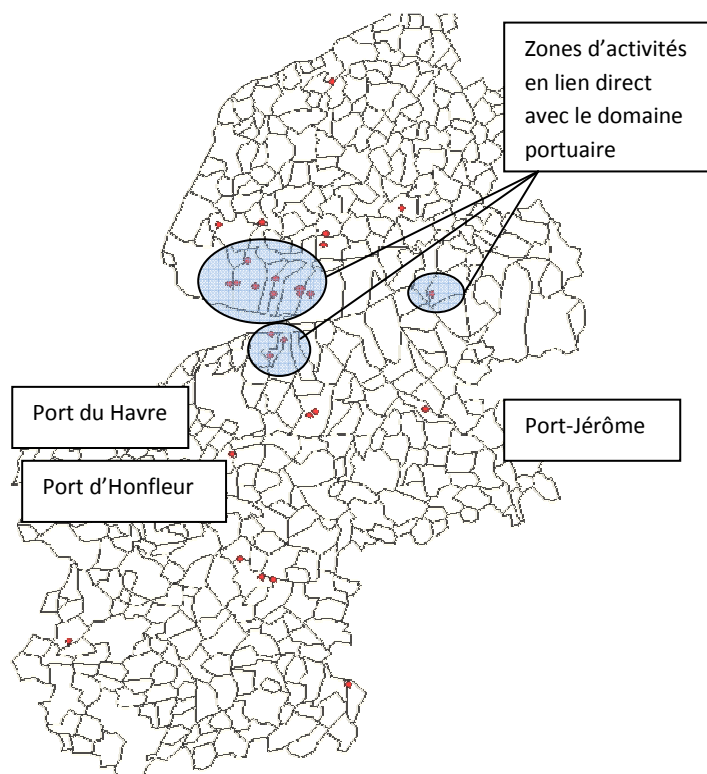
Cette organisation découle bien du fait que Le Havre est la ville centre et la ville la plus importante du territoire, drainant une majorité des activités et des centres décisionnels. Mais cela provient aussi de l'histoire de l'estuaire de la Seine, qui a su au fil des années s'organiser autour des moteurs de son économie.

Cependant d'autres zones ont su se développer à l'intérieur des terres et celles-ci sont aussi très importantes à l'échelle d'un territoire comme l'estuaire de la Seine.

Pour réaliser les diagrammes qui vont suivre la méthodologie utilisée a été d'effectuer un recensement des entreprises dans chacune des zones d'activités structurantes. Le pourcentage représenté correspond au pourcentage d'entreprises d'un secteur en particulier par rapport au nombre d'entreprises total. Ainsi le diagramme ne tient pas compte de la surface sur laquelle est implantée l'entreprise ni du nombre d'emplois qu'elle génère.

Il a été décidé de réaliser un comptage des entreprises et non pas une estimation de la surface qu'elles occupent au vu de la difficulté d'obtenir ces informations et du temps disponible pour réaliser cette étude. Il pourrait être malgré tout intéressant dans un futur travail de réaliser le même type de graphique en se basant sur la surface qu'occupe chaque secteur sur les zones d'activités.

Figure 1 : Zones d'activités structurantes sur l'estuaire de la Seine



Source : Station SIGU (AURH)



Les secteurs pointés que sont le commerce, l'industrie, les services, l'artisanat et le secteur des transports et logistique ont été choisis car ils représentent au mieux le panel d'activités rencontrées sur l'estuaire de la Seine.

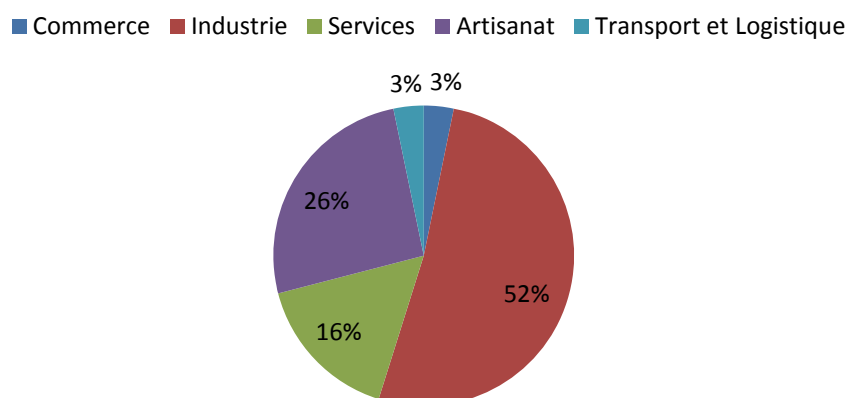
Toutes les données qui ont permis de réaliser ces diagrammes sont tirées des fiches types présentes en annexe de ce document.

En ce qui concerne le type d'activités que l'on retrouve dans ces zones structurantes, comme on peut le voir sur le diagramme ci-contre, les activités majoritaires sont l'industrie (35%), le transport et la logistique (25%). Ceci est à mettre en relation avec la localisation des zones d'activités. En effet, celles-ci étant principalement liées aux activités portuaires, il est logique de retrouver qu'une part importante de leurs activités appartiennent aux domaines des transports et de la logistique.

En regardant plus en détails et pays par pays les typologies principales des activités, plusieurs conclusions s'imposent :

#### - Pays des Hautes Falaises

### Répartition des types d'activités Hautes Falaises



Source : Données personnelles

## Répartition des types d'activités présents dans la totalité des zones d'activités structurantes du Pays des Hautes Falaises

Source : AURH

Nombre de zones d'activités	Nombre total d'entreprises	Surface totale des zones d'activités (ha)	Surface moyenne occupée par entreprise (ha)
1	31	100	3,2

L'industrie est la branche d'activités dominante dans ce pays (52%), suivie de l'artisanat (26%) et des services (16%). Les autres secteurs sont très peu représentés. Ceci est principalement dû au fait que dans le pays des Hautes Falaises une seule zone d'activités structurante est ressortie du recensement et que cette zone est à vocation industrielle.

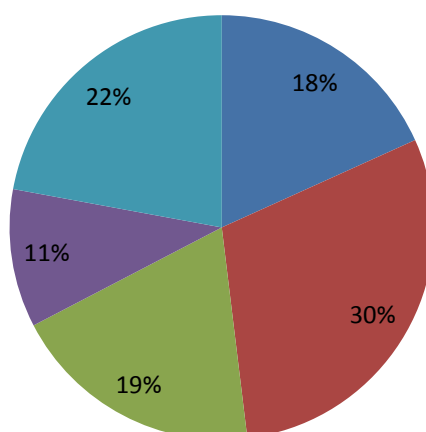
Parmi les entreprises on retrouve un **pôle agroalimentaire** assez important avec 16% des entreprises de la zone d'activités qui ont un rapport avec ce secteur.

Les entreprises occupent une surface moyenne assez faible sur le pays des Hautes Falaises du fait que sur ce territoire il n'a été recensé qu'une zone à vocation mixte et sans grande implantation.

### - Pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire

Figure 3 : Répartition des types d'activités présents dans la totalité des zones d'activités structurantes du Pays du Havre Pointe de Caux Estuaire (LHPCE)

■ Commerce ■ Industrie ■ Services ■ Artisanat ■ Transport et Logistique



Source : AURH

Nombre de zones d'activités	Nombre total d'entreprises	Surface totale des zones d'activités (ha)	Surface moyenne occupée par entreprise (ha)
15	285	712,26	2,5

Dans ce pays, la branche d'activité dominante est l'industrie, à hauteur de 30 %. Les transports et la logistique, les services et le commerce sont bien représentés également (à hauteur de 22%, 19 % et 18 % respectivement). Enfin, l'artisanat est présent à hauteur de 11%.

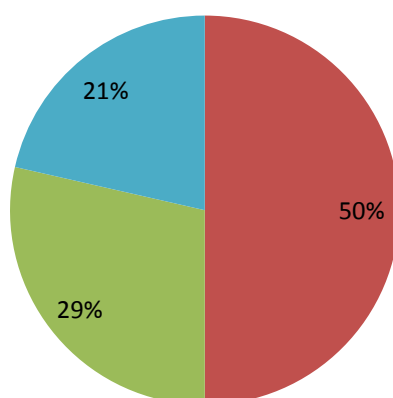
La part importante de l'activité industrielle et transport et logistique provient du fait que 60% des zones d'activités du pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire sont situés dans la Zone Industrielle Portuaire (ZIP).

La surface moyenne occupée par entreprise sur ce pays est la plus faible des cinq car on se trouve dans une économie urbaine qui a tendance à être plus dense que dans des zones rurales. Un autre point expliquant ce fait est que les grandes implantations présentes sur la ZIP ne sont pas présentes en tant que telles dans des zones d'activités mais à l'extérieur de celles-ci et n'ont donc pas été recensées.

#### - Pays Caux Vallée de Seine

Figure 4 : Répartition des types d'activités présents dans la totalité des zones d'activités structurantes du Pays Caux Vallée de Seine

■ Industries ■ Service ■ Transport et Logistique



Source : AURH

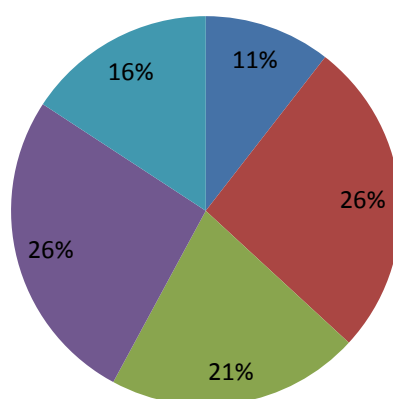
Nombre de zones d'activités	Nombre total d'entreprises	Surface totale des zones d'activités (ha)	Surface moyenne occupée par entreprise (ha)
2	13	1580	121,5

La branche dominante est l'industrie (50%), suivie par les services (29 %), les transports et la logistique (21%). La place de l'industrie dans le pays Caux Vallée de Seine est révélée par de grandes implantations tel le pôle pétrochimique de Port-Jérôme (Exxonmobil chemicals, Total Petochemicals). Les services et la logistique présents sur ce site découlent de l'activité de Port-Jérôme et il est donc logique qu'ils apparaissent en conséquence. Dans le pays Caux Vallée de Seine la surface moyenne occupée par entreprise est très élevée du fait de la présence des grandes raffineries citées précédemment. La zone industrielle de Port-Jérôme étant recensée comme une zone d'activités à part entière contrairement à la ZIP du Havre, cela explique l'importance de la surface totale des zones d'activités sur ce territoire.

#### - Pays Risle Estuaire

Figure 5 : Répartition des types d'activités présents sur la totalité des zones d'activités structurantes du Pays Risle Estuaire

■ Commerce ■ Industrie ■ Services ■ Artisanat ■ Transport et Logistique



Source : AURH

Nombre de zones d'activités	Nombre total d'entreprises	Surface totale des zones d'activités (ha)	Surface moyenne occupée par entreprise (ha)
3	25	88,1	3,5

Aucun secteur économique n'est véritablement dominant dans le Pays Risle Estuaire ; toutefois, la branche transport et logistique ainsi que le commerce y sont moins représentés (16% et 11% respectivement) que les autres branches.

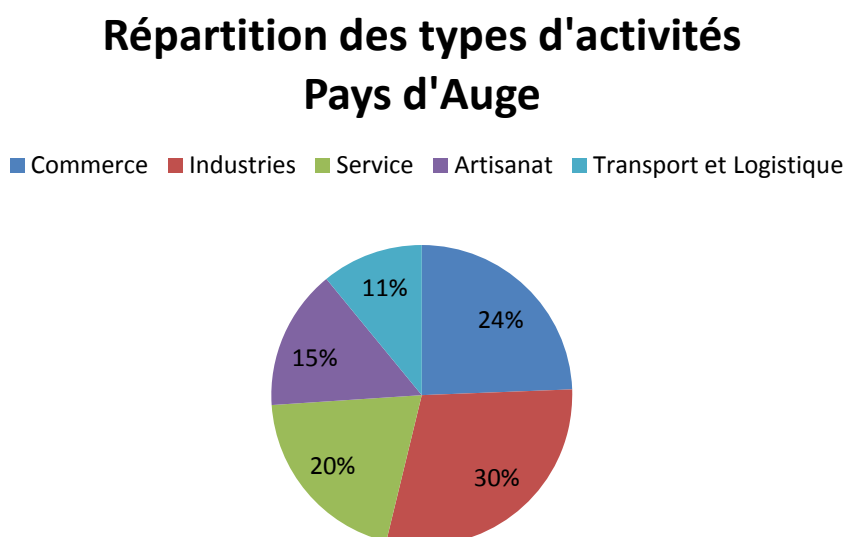
Malgré tout le secteur industriel du pays Risle Estuaire prédomine à hauteur de 26% si on ne tient pas compte des activités artisanales. Ce domaine se retrouve au travers de l'existence d'implantations telles les entreprises liées au bois dans la zone d'activités de Gastebois, ou l'Ecopôle de Normandie consacré à 100% à l'industrie avec des groupes tels l'Européenne de Thermoformage ou Aircelle Europe.

Cette mixité des activités dans les zones dénote bien du caractère plutôt rural de l'économie de ce pays. Les implantations se sont faites au fur et à mesure des demandes des entreprises sans pour autant qu'il n'y ait de réelle stratégie.

La surface occupée par entreprise reflète bien ce constat de mixité des zones.

#### - Pays d'Auge

Figure 6 : Répartition des types d'activités présents dans la totalité des zones d'activités du Pays d'Auge



Source : AURH



Nombre de zones d'activités	Nombre total d'entreprises	Surface totale des zones d'activités (ha)	Surface moyenne occupée par entreprise (ha)
7	119	347,14	2,9

Trois domaines d'activités dominant : l'industrie (30%), le commerce (24%) et les services (20%).

Tout comme pour le pays Risle Estuaire, il est à noter que les zones d'activités structurantes du Pays d'Auge sont à vocation mixte accueillant les entreprises au fur et à mesure des demandes sans stratégie économique d'implantation.

Malgré tout, et ce comme dans les autres pays, le secteur industriel occupe une place importante en raison de la présence du port d'Honfleur par exemple.

Tout comme pour le pays Risle Estuaire la surface moyenne occupée par entreprise dans le Pays d'Auge est assez faible alors que la surface totale des zones d'activités est quant à elle assez importante.

### III. Des territoires avec des domaines d'activités privilégiés

#### 1) Des spécialisations existantes à l'échelle de territoire

Dans l'estuaire de la Seine on retrouve une majorité de zones comprenant des activités mixtes sans spécialisation précise. Les implantations des entreprises sur ces zones sont dues à différents facteurs propres à chaque zone. Ainsi les zones ayant des spécialisations dans un domaine d'activités sont assez rares.

Malgré tout il en existe certaine, on peut citer l'exemple de la zone Gastebois à Saint-Maclou. Cette zone tire profit de la présence du port d'Honfleur qui est un port important concernant le trafic de bois. Ainsi on retrouve sur cette zone d'activités de nombreuses entreprises liées au domaine du bois. Cela va de l'entreprise de scierie à l'entreprise de fabrication de palettes. La totalité de la chaîne du bois, de la découpe à l'assemblage, se retrouve sur cette zone.

Ce type de spécialisation de zone où on retrouve la totalité d'une chaîne d'un domaine d'activité a de nombreux avantages tel le fait de limiter les frais de transport entre les différents sites.

Photographie 1 : Entreprises implantées sur la zone d'activités Gastebois



*Source : Photographies personnelles*

Il existe d'autres pôles spécialisés sur le territoire de l'estuaire de la Seine. Par exemple sur Port-Jérôme dans le pays Caux Vallée de Seine dans le domaine de la chimie et du pétrole du fait de la présence de grandes industries telles Esso/ Exxonmobil Chemical ou Total Petrochemicals.

Toujours dans le pays Caux Vallée de Seine on retrouve un pôle important lié à la pharmaceutique regroupant diverses entreprises réalisant de la recherche mais aussi des tests de nouveaux médicaments. Ce pôle se situe dans une zone non recensée comme étant structurante mais qui pourrait être la base du développement de zones dans ce domaine spécifiquement c'est pourquoi il est intéressant de le citer.

D'autres régions comme le pays des Hautes Falaises se positionnent sur les nouvelles énergies avec des zones d'activités en partie dédiées à l'éolien en particulier du fait de la présence sur Fécamp de champs éoliens. On retrouve donc des entreprises réalisant par exemple la conception des éoliennes.

Par exemple des entreprises liées au domaine de l'énergie comme 2H Energy ou SFEE sont implantées dans le Parc des Hautes Falaises.

Toujours dans la région de Fécamp on retrouve aussi un pôle froid important avec la présence d'implantations comme Paumier spécialisée dans la fabrication d'équipements frigorifiques.

Pour conclure sur les spécialisations existantes à l'échelle de l'estuaire il est à noter que très peu de zone ont fait le choix de se spécialiser dans un secteur particulier et que celles qui le sont ne le sont généralement qu'en partie.

Parmi les spécialisations évoquées il est bon de noter que certaines ne se retrouvent qu'en partie dans les zones d'activités recensées. Ceci provient du fait que les entreprises du domaine concerné ne sont pas toujours rassemblées dans la même zone d'activités où peuvent se trouver dans des zones non structurantes. Il n'en reste pas moins que ces spécialisations doivent faire partie des observations faites sur les territoires car elles

représentent un potentiel certains pour le développement économique de territoire et pourraient avoir vocation à se développer sur les zones d'activités structurantes.

Quels sont donc les avantages et les inconvénients d'une spécialisation de zone d'activités ?

## **2) Spécialisation : des avantages certains mais aussi des risques potentiels**

Les zones dédiées ne sont donc pas sur le territoire de l'estuaire des zones courantes mais plutôt des opportunités qui se sont formés près des pôles ou il y a eu de la demande.

Tout d'abord il faut voir que ce type de zone dédiée à un domaine d'activités en particulier peut être un moteur pour une économie locale mais aussi régionale.

La présence sur un même site de nombreuses entreprises ayant vocation à travailler avec des liens étroits entre elles peut permettre de faciliter la chaîne de production des produits. En effet lorsqu'on retrouve sur un même site toutes les entreprises d'une chaîne de production les coûts seront réduits par le fait de la proximité et donc du moindre coût du transport par exemple.

Un autre avantage est que les problèmes d'approvisionnement qui peuvent dépendre de nombreux facteurs tels la météo, les compagnies de transport des différentes fournitures nécessaires sont dans de telles implantations beaucoup plus limités.

A cela s'ajoute le fait qu'une proximité géographique permet un meilleur passage des informations entre fournisseurs et clients.

Mais la création de zones dédiées n'est pas sans risque pour l'économie locale. Ainsi si la filière en question vient à avoir des problèmes et doit fermer ou réduire son personnel c'est toute l'économie de la région qui s'en trouve affecté.

C'est pourquoi il convient certainement mieux de créer des zones spécialisées à l'échelle de pays ou de l'estuaire afin de limiter ce risque qui peut avoir tendance à freiner la création de telles zones. Les risques seront donc en partie minimisés par la possibilité de relancer l'économie via d'autres domaines présents non pas sur la même zone d'activités mais dans une autre.

#### **IV. Un manque de foncier marqué sur l'estuaire et plus particulièrement au nord de la Seine**

##### **1) Manque général de foncier sur le territoire**

A dire d'experts le foncier fait défaut sur la globalité du territoire étudié. Plus généralement, il y a un déficit chronique de foncier pour accueillir les entreprises, notamment celles apportant des nuisances importantes (transporteurs, centrales à béton...),

Au Havre tout d'abord, car la ville est limitée dans sa partie sud par la Seine et à l'ouest par la Manche. Il est difficile d'y trouver des terrains en propriété, conçus pour que les entreprises soient propriétaires des terrains qu'elles occupent et non pas locataires, ces offres s'adressant en particulier aux PME et PMI.

Plus au nord, ce manque de disponibilités foncières peut s'expliquer par l'enclavement des territoires : certains sont en effet situés en fond de vallée comme Fécamp.

Au sud de la Seine, dans le Pays Risle Estuaire, le manque de foncier s'explique par le fait que les pratiques politiques soient très différentes d'un territoire à l'autre, ceci entraînant une gestion différente des espaces. En outre, certaines communes sont en fond de vallée, comme par exemple Pont-Audemer.

Dans le Pays d'Auge, le territoire est fortement morcelé. Les activités y sont rurales et l'enclavement y est important. Cependant des terrains sont disponibles à Honfleur. De plus de nombreux territoires sont en fond de vallée, et sont soumis à des risques naturels importants dont la prévention est soumise à des directives précises : cela réduit donc les hectares potentiellement disponibles. Comme risque naturel il existe en particulier les inondations dans les vallées et les glissements de terrain sur les coteaux ou certains plateaux. Si on ajoute à cela la présence, sur une grande partie des territoires de l'estuaire, de marnières, rendant les constructions plus difficiles et plus coûteuses surtout lorsque la localisation précise de ces marnières n'est pas connue, il devient compréhensible que la disponibilité du foncier soit une des contraintes de l'aménagement de zones d'activités.

Cependant, on trouve encore du foncier disponible à Honfleur, sur le territoire de la Communauté de Communes de l'Estuaire de la Dive, sur celui de Pont-l'Évêque (à Reux), à Annebault et enfin à Livarot. La ville de Pont-l'Évêque attire les grossistes qui desservent une partie du littoral situé au sud de l'estuaire. De même, à Fourmetot il y a de nombreux terrains potentiellement aménageables, d'autant plus que le sous-sol y est de bonne qualité.

## 2) Offre en foncier aménagée insuffisante à l'heure actuelle

L'offre en foncier aménagé est insuffisante face à la demande des entreprises désireuses de s'installer sur le territoire de l'Estuaire.

Tableau 2 : Surface disponible immédiatement par pays sur l'estuaire de la Seine

	LHPCE	Hautes Falaises	Risle Estuaire	Pays d'Auge	Caux Vallée de Seine
Cumul des surfaces disponibles immédiatement (ha)	26,8 + 47,4 sur la ZIP	3,10	13,70	22,70	50,00
Surface totale (ha)	778,26	100,00	88,10	347,14	1580,00
Surface disponible/Surface totale (%)	9,53	3,10	15,55	6,54	3,16
Pourcentage de zones avec une extension prévue	0%	0%	0%	43%	50%

Source : AURH, Fiches types

Comme on peut le voir dans le tableau ci-dessus les surfaces immédiatement disponible à la vente sont assez réduites. On les retrouve principalement dans la zone portuaire du Havre ainsi que dans le pays Caux Vallée de Seine, plus particulièrement dans la zone de Saint Jean de la Neuville Bolbec.

Il est nécessaire de nuancer en partie ces chiffres car ils ne sont pas totalement à jour. En réalité l'offre en foncier disponible à aménager est très certainement moindre que celle présentée ici.

Concernant le pourcentage de zones sur lesquelles une extension est prévue, il apparaît clairement que le territoire va devoir affronter des problèmes de foncier importants car, sur une faible majorité des zones d'activités, seule une extension est prévue. L'offre en foncier va donc devoir dans les prochaines années se développer autour de la création de nouvelles zones. Ceci est en cours avec la création future de plusieurs parcs d'activités.

Le rapport de la surface disponible sur la surface totale des zones d'activités permet d'avoir un bon aperçu du pourcentage de surface disponible par pays. Plusieurs constats peuvent être fait :

- Dans le pays du Havre Pointe de Caux Estuaire on constate qu'il y'a encore environ 10% de disponibilité, il est bon de noter que la majorité de ces disponibilités se situent sur la ZIP.
- Sur les autres pays à l'exception de Risle Estuaire les pourcentages de surface disponible sont beaucoup plus bas dénotant bien le manque de foncier aménagé dans tous ces pays plus



ruraux. Les majorité des surfaces sont des petites parcelles aménagées pour accueillir des petites ou moyennes entreprises

- Le pays Risle Estuaire fait exception avec près de 16% de foncier immédiatement disponible mais cela provient surtout du fait que la zone d'activités des Carelleries III vient de voir le jour et que sur cette zone il y'a plus de 11 ha immédiatement disponible.

La carte ci-après reprend les différents points cités précemment en remplaçant chacune des zones dans le territoire de l'estuaire de la Seine.

Figure 7 : Surfaces aménagées disponibles dans les zones d'activités structurantes



Source : AURH, Le Havre Développement, Eureka27, Mapeco76, Calvados Stratégie, SME76, et PAH

## Legende

### Surface équipée disponible

- 0,000000 - 0,600000
- 0,600001 - 3,000000
- 3,000001 - 6,000000
- 6,000001 - 14,000000
- 14,000001 - 20,000000

### **3) Foncier disponible mais non viabilisé : des potentialités sur les zones portuaires**

En plus de cette offre en foncier viabilisé qui vient d'être évoquée, il existe des zones avec des espaces non viabilisés.

Le Port Autonome du Havre quant à lui dispose de réserves foncières de 1000 à 1500 ha non viabilisées. Pour pouvoir aménager ces zones, certaines conditions sont nécessaires comme le prolongement du Grand Canal au Canal de Tancarville à l'extrémité est de la ZIP.

On retrouve par exemple dans la circonscription de la ZIP, le Parc des Herbages d'une superficie de 85 ha ainsi que d'autres espaces qui seront dédiés à la logistique.

A Port-Jérôme, il reste 300 ha de disponibles dont 200 seront réservés à l'accueil d'industrie lourde et 15 à la création d'un parc d'affaires tertiaire : le Tancarville Business Park, en relation avec l'ouverture du parc du Développement Durable EANA sur le site de l'abbaye de Gruchet le Valasse. Le Tancarville Business Park devrait accueillir au pied du Pont de Tancarville, sur une surface de 15 ha, des bureaux, des laboratoires, des ateliers de recherche et d'expérimentation, des hôtels, des restaurants, des services; il apportera une réponse à la demande en matière hôtelière de la clientèle touristique et de la clientèle d'affaires se rendant à Port-Jérôme. Ce parc est dans la zone de Port-Jérôme 2.

A cela se rajoutent 220 ha à Port-Jérôme 3, Port-Jérôme 2 et 3 étant les zones d'extension de Port-Jérôme.

A terme la superficie totale couverte par Port-Jérôme 2 et 3 sera de 550 ha.

A Houquetot-Bréauté-Beuzeville, des terrains disponibles recelant des marnières pourraient être exploités à condition que celles-ci soient remblayées. Cela représenterait une surface d'une centaine d'hectares. Cependant ce site est situé sur des terres agricoles nobles dotées d'un très bon rendement, ce qui freinerait l'exploitation du site.

On a constaté une certaine insuffisance foncière concernant les terrains en propriété (conçus pour que les entreprises soient propriétaires et non locataires des terrains sur lesquels elles sont implantées. Le manque de foncier est aussi important en ce qui concerne l'accueil des activités à fortes nuisances (transport, centrale à béton, etc) et ce sur tout le territoire de l'estuaire.

Figure 8 : Surface non aménagée disponible sur l'estuaire de la Seine



Source : AURH, Le Havre Développement,  
 Eureka27, Mapeco76, Calvados Stratégie, SME76,  
 et PAH

#### 4) Des projets en cours en lien avec les activités existantes mais aussi plus diversifiés

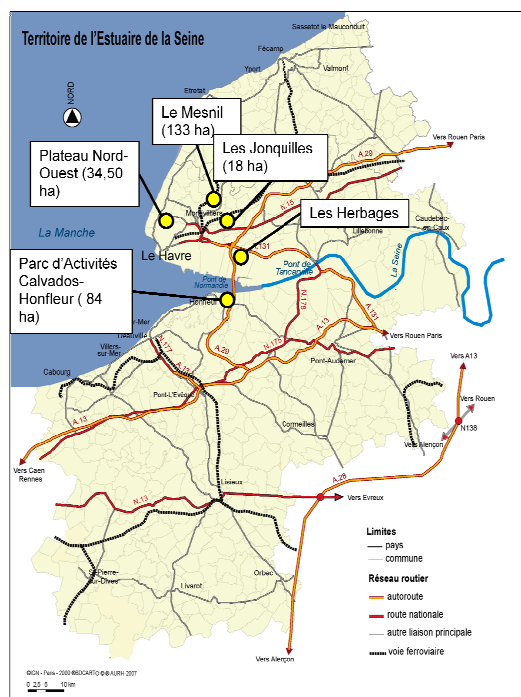
Plusieurs projets sont en cours de réalisation sur le territoire de l'estuaire de la Seine.

La carte ci-contre recense ceux qui pourront être considérés comme des futures zones d'activités structurantes.

On retrouve la zone des Plateaux Nord-Ouest au Havre, la zone du Mesnil au nord de Montivilliers, les Jonquilles, les Herbages entre l'A131 et le canal de Tancarville au croisement avec l'A29 et enfin le Parc d'Activités Calvados-Honfleur le long de l'A29 à la sortie du Pont de Normandie à Honfleur.

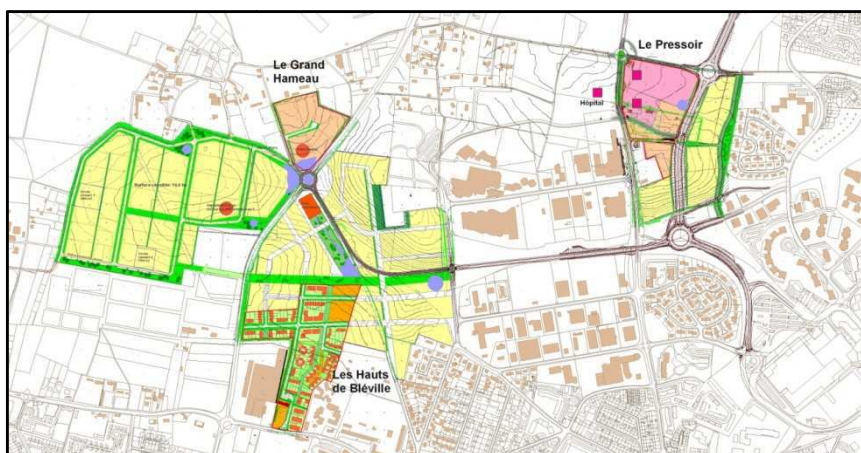
La zone des Plateaux Nord-Ouest du Havre est en fait constitué de deux futures zones d'activités que seront Le Pressoir et Le Grand Hameau. Cette zone aura une superficie de 34,5 ha et sera organisé autour d'un nouveau pôle santé créé en relation avec la construction d'une nouvelle clinique. On retrouvera principalement dans cette zone des activités liées au pôle médical mais aussi des services dont une grande partie de bureaux.

**Figure 9 : Projets de zones d'activités**



Source : AURH

**Figure 10 : Aménagement de la zone du Plateau Nord-Ouest**



Source : CODAH



Ensuite la zone du Mesnil dont la superficie est de 133 ha qui était destinée à l'origine à accueillir de grandes implantations logistiques, mais qui devrait au final avoir vocation à permettre l'implantation d'activités mixtes. On y retrouvera par exemple deux parcelles de 15 ha réservées à l'industrie, des surfaces réservées pour le tertiaire ainsi que pour l'artisanat. De plus, une grande surface sera conservée en vue d'une éventuelle future grande implantation. Une partie de la surface de la zone d'activités devrait être malgré tout réservée pour la logistique.

**Figure 11 : Plan d'aménagement de la zone du Mesnil**

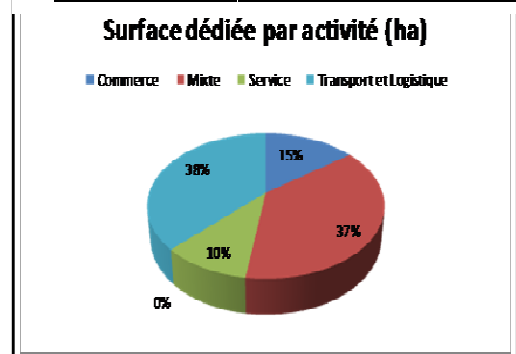


Source : CODAH

Une autre zone en projet est le Parc d'Activité Calvados-Honfleur situé à la sortie Sud du Pont de Normandie. Cette zone de 84 ha aura l'avantage de bénéficier de la tri modalité offerte par la voie ferrée d'Honfleur, la proximité de la Seine ainsi que de l'autoroute.

Cette zone aura vocation à accueillir des activités mixtes ainsi que des entreprises de logistique comme l'indique le diagramme ci-contre représentant le pourcentage de surface dédié par type d'activité.

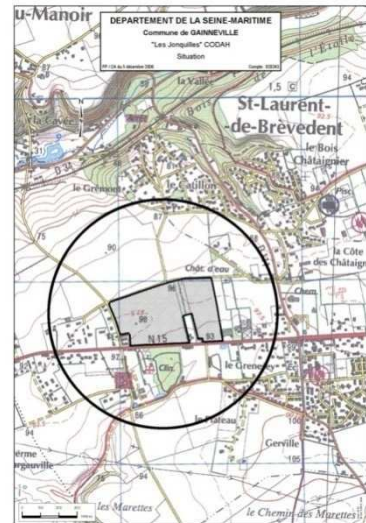
**Figure 12 : Surface dédiée par activité**



*Source : CCI Honfleur*

Figure 13 : Zone d'activités des Jonquilles

Enfin la zone des Jonquilles à Gainneville qui sera aménagée sur 18 ha en suivant un modèle de Bati Parc permettant de réunir au même endroit tous les professionnels du bâtiment du notaire aux entreprises de BTP.



Source : CODAH

## **V. Création d'une zone d'activités : des délais longs à mettre en relation avec les volontés d'implantation rapide des entreprises**

### **1) Création d'une zone d'activités : un processus long et complexe**

La création d'une zone d'activités nécessite un délai assez important. En effet, avant que les entreprises s'y installent, il faut :

- Procéder à des études préalables (économiques, montage juridique et financier du dossier...);
- Assurer la maîtrise du terrain concerné ;
- Le relier aux réseaux et voiries principaux. Le cas échéant on peut être amené à créer des éléments de voirie.

La maîtrise du foncier dépend de la volonté des propriétaires de céder leur terrain ou des collectivités à exproprier (si cela est nécessaire) et peut donc requérir un certain temps. Une fois ces étapes achevées, il faut déposer un permis de construire en mairie dont l'examen se fait en trois mois.

Parfois il est nécessaire de modifier les documents d'urbanisme pour y inclure une nouvelle zone d'activités, ce qui requiert du temps supplémentaire.

Ainsi, il s'écoule une durée d'environ cinq ans entre l'étape de maîtrise du foncier et l'achèvement de la zone. Des parcelles seront alors vendues aux entreprises désireuses de s'y installer.

Le processus de création d'une zone d'activités est donc long et complexe. Le succès d'une zone d'activités dépend du projet qui a été bâti en amont et qui a abouti à sa création.

C'est tout cet enchaînement de procédure administrative et technique qui oblige les territoires à avoir une vision à assez long terme de leur parc en zones d'activités en y incluant les zones en projet ainsi que celles en cours de réalisation. Pour qu'un territoire puisse être capable de répondre à la demande en implantations des entreprises il est nécessaire de bien organiser ce développement afin que les créations et les commercialisations des zones s'enchaînent de façon cohérente et qu'il n'y ait pas un trop grand nombre de zones sur le marché à un moment donné puis plus aucune ensuite.

## **2) Implantation d'entreprises : une logique de rapidité d'action à prendre en compte**

Même si il est toujours très long de créer une zone d'activités il n'en reste pas moins que les entreprises ne pensent pas de la même façon.

Les industriels désirant s'implanter sur un territoire sont exigeants quant aux délais de disponibilité de terrain qu'on leur propose. Ceci est incompatible avec les nombreuses années nécessaires à la réalisation d'une zone d'activités. C'est pourquoi il est nécessaire avant même la fin de la commercialisation d'une zone d'avoir commencé à en aménager une autre.

Tout ceci bien évidemment est à penser au niveau d'une stratégie non pas locale mais de l'estuaire de la Seine.

## VI. Conclusion

- Les zones d'activités structurantes sont localisées majoritairement près des ports et leurs activités sont en grande partie liées au domaine portuaire.
- Des spécialisations existent à l'échelle de certains territoires mais elles sont encore à développer pour une meilleure visibilité.
- Le territoire de l'estuaire de la Seine doit faire face à un manque de foncier important encore plus marqué au nord (hors ZIP).
- Il y'a encore du foncier disponible mais non viabilisé sur les différentes zones portuaires.
- Des projets de zones d'activités de taille assez importante (plus de 100 ha) sont en cours mais dans une logique de développement à l'échelle de l'estuaire il est bon de faire attention à ce que les échéances de projets importants ne se chevauchent pas trop.
- Il est nécessaire de bien prévoir à l'avance les besoins futurs en zones d'activités car le processus de création est très long.





# **Prospective d'harmonisation et de développement des zones d'activités**



Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine

## I. Etude de retour d'expérience sur différentes villes

L'étude de retour d'expérience porte sur quatre villes : Grenoble, qui possède un pôle de recherche important, Bordeaux, ville portuaire qui n'axe pas son développement économique uniquement sur les activités portuaires, Montpellier, qui doit faire face à l'accroissement de sa population et y répondre en terme de création de zones d'activités et Hambourg, ville portuaire dont le développement est important.

### 1) Grenoble

La Communauté d'Agglomération de Grenoble, Grenoble-Alpes Métropole, appelée aussi la Métro, concentre 27 communes. Ce territoire, situé entre les massifs de la Chartreuse, du Vercors et de l'Oisans et la chaîne de Belledonne représente un bassin de vie de 307 km<sup>2</sup> qui comptait 396792 habitants au recensement de 1999. La densité de population y était alors de 1260 habitants/km<sup>2</sup>.

Figure 14 : Territoire de la Métropole Grenobloise



Source : Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise et AURH

Grenoble et son agglomération se sont positionnées sur le secteur des nouvelles technologies.

Différents pôles industriels sont présents sur le territoire :

- Microélectronique, technologie de l'information et de la communication
- Informatique, électronique, électricité
- Biomédical, chimie

- Mécanique, travail des métaux

En outre Grenoble accueille de nombreux laboratoires de recherche fondamentale en physique.

Des parcs d'activités intercommunaux sont dédiés à ces pôles :

- Inovallée, à Montbonnot Saint Martin et Meylan (8 km de Grenoble), dont la superficie est de 110 ha et dont la vocation principale est d'accueillir des entreprises à caractère hautement technologique, leur assurer les services indispensables à proximité et d'encourager les relations entre la recherche, l'université et l'industrie.

Photographie 2 : Bâtiment de l'INRIA (Institut National de la Recherche en Informatique et Automatique) sur le site d'Inovallée.



- Actinord, à Veurey-Voroize (12 km de Grenoble), dont la surface est de 10 ha, qui est une zone réservée aux activités technologiques et sur laquelle sont situées Sofradir (conception de détecteurs infrarouges), Federal Mogul (métallurgie) par exemple ;
- La zone des Ruires III, à Eybens (7 km de Grenoble) d'une superficie de 4 ha, qui doit accueillir le centre de recherche et développement du groupe Schneider Electric ;
- Le parc Polytec, dans Grenoble, dont la surface est de 6 ha, réservé aux activités de haute-technologie en microélectronique et biotechnologies, qui accueille BioMérieux (biologie moléculaire) et Bioprofile (fabricant d'implants orthopédiques) ; ce parc est à proximité du Polygone scientifique de Grenoble où se trouvent de nombreux laboratoires de recherche fondamentale en physique (Commissariat à l'Energie Atomique,...).

Photographie 3 : Polygone scientifique de Grenoble



Le pôle de compétitivité Minalogic spécialisé dans la conception et la réalisation de produits et services autour des solutions miniaturisées pour l'industrie (nano-micro technologies et intelligence logicielle embarquée) est le lieu de la coopération entre les entreprises. Un pôle de compétitivité, labellisé par le Gouvernement, a pour objectif de rapprocher les entreprises des centres de formation, des unités de recherche publiques ou privées autour d'un projet commun à caractère innovant.

Par contre il n'y a aucune coopération entre les zones d'activités ni de stratégie d'harmonisation entre ces, le domaine des technologies étant présent depuis de nombreuses années à Grenoble. La vocation de chaque zone intercommunale est définie dans le schéma directeur en fonction des besoins locaux.

Le développement économique de Grenoble et de son agglomération est lié aux progrès technologiques, à savoir l'invention de l'hydroélectricité au XIX<sup>ème</sup> siècle, puis l'émergence du tourisme montagnard, avec la construction des stations de sports d'hiver et de ce fait la production d'équipements (remontées mécaniques, skis...) qui a eu lieu notamment dans des usines grenobloises. Ceci a favorisé l'installation d'entreprises sur le territoire de l'agglomération. De plus, les entreprises du secteur des nouvelles technologies s'y sont implantées du fait de la construction du Commissariat à l'Energie Atomique. Ainsi la collectivité publique a mis en place des zones d'activités pour répondre aux besoins des entreprises désirant s'installer dans l'agglomération.

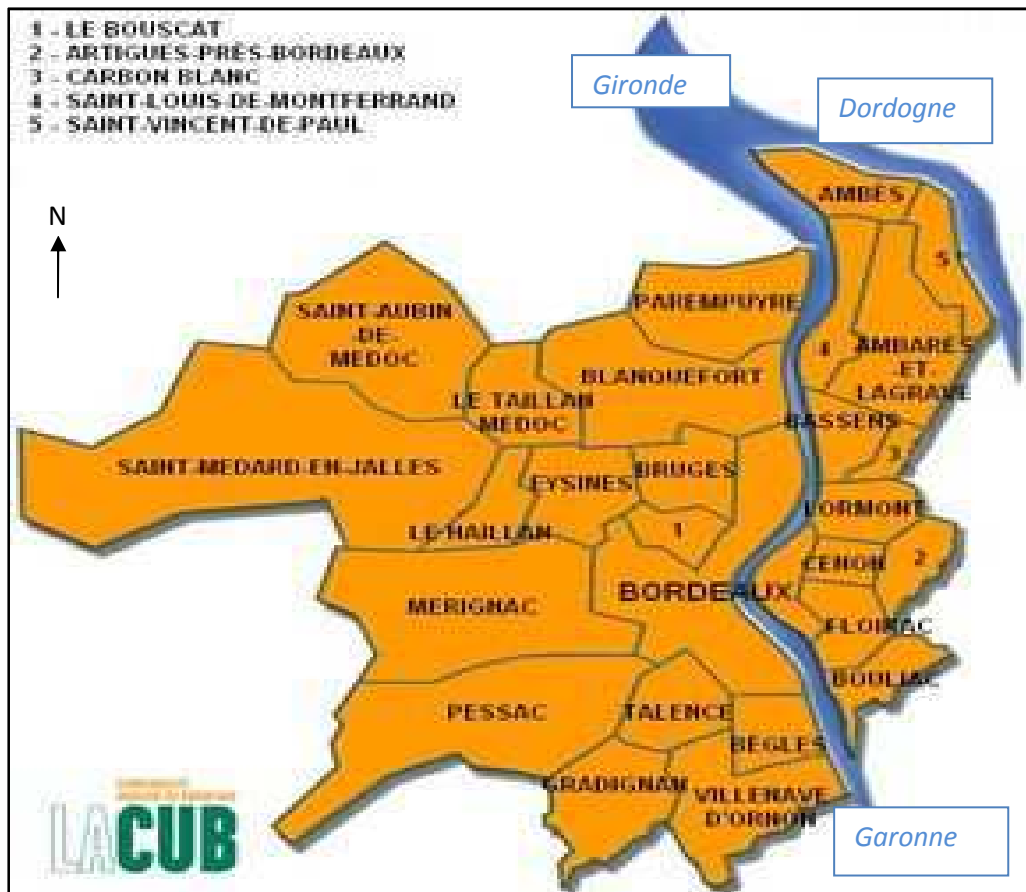
Récapitulatif :

Contexte	Positionnement actuel	Construction de parcs <i>dédiés</i>	Coopération	Stratégie d'harmonisation
Industrialisation ancienne	Nouvelles technologies (présence de laboratoires de recherche)	En réponse à la demande des entreprises désirant se rapprocher des laboratoires (plus de 100 ha)	Entre les entreprises via les pôles de compétitivité	Aucune

## 2) Bordeaux

La Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) regroupe 27 communes, compte 660 000 habitants et sa surface est de 55 1 km<sup>2</sup>. C'est la sixième agglomération de France.

Figure 15 : Territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux



Source : CUB et AURH

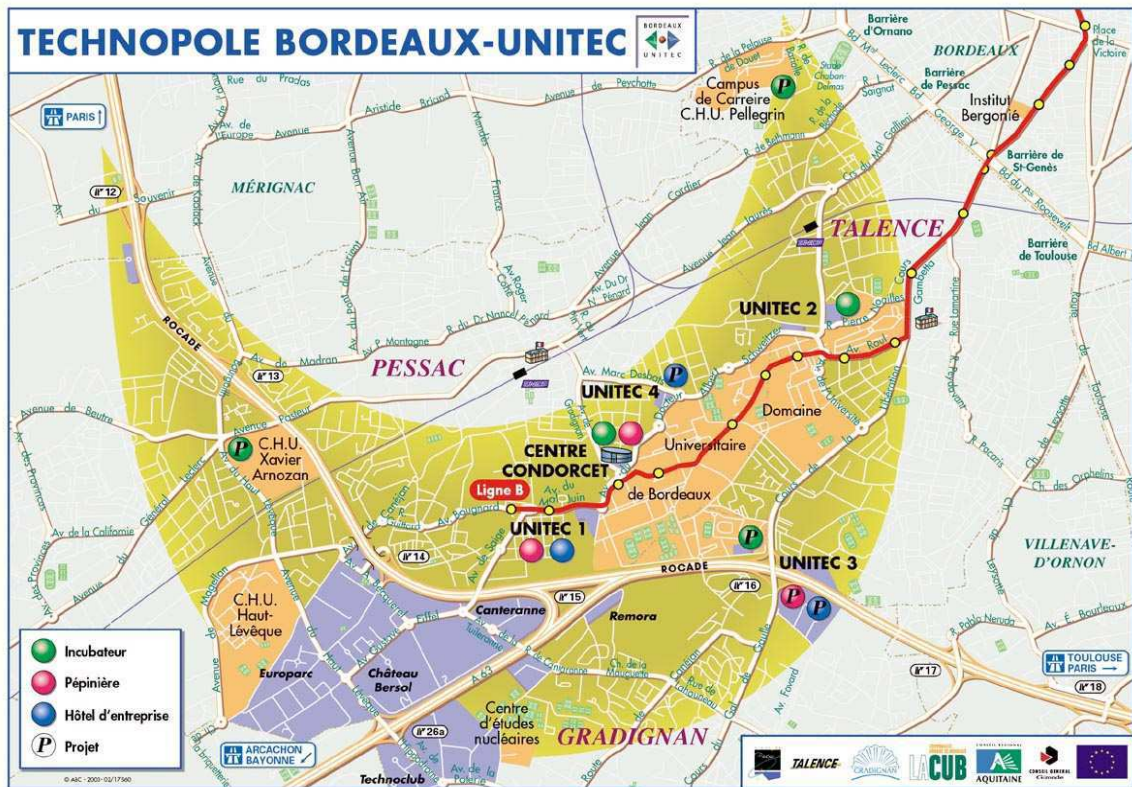
La CUB a développé différentes thématiques économiques : les biotechnologies et la santé, l'aéronautique et les systèmes embarqués, le laser. Des parcs d'activités ont été conçus dans le cadre de chacune des thématiques : par exemple :

- Bioparc à Pessac dédié aux biotechnologies (17 ha) ;
- Bordeaux Aéroparc (100 ha),  
Situé sur les communes de Mérignac et de Saint-Médard en Jalles, il est à proximité des pistes de l'aéroport de Mérignac et est dédié à l'aéronautique, à l'espace et aux systèmes embarqués. Ce parc a été conçu dans le cadre du pôle de compétitivité mondial Aerospace Valley et accueille entre autres : Dassault, Safran, TAT.
- Untec 5, Laseris 1 et 2 (27 ha).



Il s'agit de parcs créés en association avec un pôle de compétitivité dont le but est de devenir le pôle économique mondial sur les applications lasers : la route des lasers. Unitec 5 est localisé à Pessac, Laseris 1 et 2 au Barp. Ces parcs sont destinés à accueillir des entreprises et des laboratoires de recherche dans le domaine de l'optique.

Figure 16 : Technopole Bordeaux-Unitec



Source : CUB

La coopération ne se fait pas entre zones mais entre les entreprises et les laboratoires de recherche via différents pôle de compétitivité : Aerospace Valley (pôle de compétitivité mondial spécialisé dans l'aéronautique, l'espace et les systèmes embarqués), la Route des Lasers (pôle de compétitivité développant des technologies issues de l'optique et de la photonique). En outre, des parcs d'activités économiques ont aussi été réalisés ou sont en cours de réalisation :

- l'Europarc d'activités, situé à Blanquefort (293 ha) ;  
Il s'agit d'un parc ancien (créé en 1968), à vocation industrielle et qui est maintenant en cours de requalification et d'extension.
- le parc d'activités de la Mouline à Carbon-Blanc (44 ha), dédié aux activités commerciales et artisanales...

Les entreprises se sont implantées à Bordeaux en fonction des infrastructures : à proximité de l'aéroport de Mérignac se situent les entreprises et laboratoires du secteur de l'aéronautique tandis que d'autres entreprises se sont installées le long de la rocade qui contourne l'agglomération afin de bénéficier d'une meilleure accessibilité et d'une meilleure visibilité de la part de leurs clients. La rocade représentant une opportunité de visibilité et de desserte, de nombreuses zones d'activités

ont été installées autour et les entreprises, auparavant isolées, ont progressivement migré vers ces zones.

Le positionnement de l'agglomération en ce qui concerne le laser provient de la présence initiale du Commissariat à l'Energie Atomique au Barp, sur un territoire isolé, sur lequel des laboratoires ont depuis été implantés. De ce fait d'autres laboratoires et des entreprises spécialisées dans le secteur des nouvelles technologies se sont installées à Bordeaux. En fait, la présence des nouvelles technologies à Bordeaux est la conséquence de l'importance de l'aéronautique. En effet le développement des process de l'aéronautique implique le développement de nouvelles technologies.

Les orientations stratégiques développées par la Communauté Urbaine de Bordeaux relèvent du domaine de la qualité : la collectivité communautaire s'est fixé comme objectif d'engager une politique volontariste de qualité d'accueil et d'identité économique de l'agglomération : elle mise sur la qualité des dessertes, les performances du réseau d'infrastructures de transport, les réseaux de télécommunication et d'échanges, la qualité d'insertion paysagère et architecturale, la qualité d'image et la préservation de l'environnement afin de rendre son territoire attractif. Elle compte aussi donner une image positive de son territoire par l'application d'un plan de promotion et de communication.

La volonté de la CUB d'améliorer la qualité d'accueil des entreprises sur les zones d'activités provient de la demande de certains établissements qui désiraient disposer de zones aménagées de façon plus adaptées à leurs besoins notamment en termes de lisibilité et de repérage. En outre, la demande s'est accrue en ce qui concerne la qualité environnementale et paysagère des zones, l'équipement et l'accès au haut-débit.

L'action de la collectivité publique concernant les zones d'activités a drainé les entreprises du territoire à la faveur de relocalisations ainsi que des entreprises hors zone d'influence. Les entreprises ont, en outre, été attirées par la présence de pôles de compétitivité et la proximité de laboratoires de recherche impliquant une coopération entre entreprises notamment. Ainsi l'action de la CUB a permis la cohérence du territoire concernant les zones d'activités.

Ainsi, la CUB développe une politique partenariale entre les entreprises, les communes et l'agglomération afin d'attirer les entreprises extérieures. Ainsi les agences de développement économiques de Bordeaux, en partenariat avec la CUB, travaillent selon trois axes privilégiés, visant à rechercher et fidéliser des investisseurs : prospection, accueil de chefs d'entreprise extérieurs à l'agglomération, communication et promotion de l'agglomération bordelaise hors région d'influence, détection et anticipation de l'évolution des filières majeures ou en devenir sur l'agglomération. Elles pratiquent une politique ciblée auprès de grands groupes industriels : propositions concernant l'implantation dans l'agglomération soit des activités transversales de ces groupes soit des centres de logistique ou des services de recherche et de développement. Les agences de développement économique de l'agglomération assurent sa promotion auprès des médias nationaux et internationaux influents.

Récapitulatif :

Contexte	Positionnement actuel	Construction de parcs <i>dédiés</i>	Coopération	Orientations stratégiques
Ville portuaire ne basant pas tout son développement sur l'activité portuaire	Nouvelles technologies (aéronautique, nouvelles technologies et laser (présence de laboratoires de recherche))	En réponse à la demande des entreprises (plus de 100 ha)	Entre les entreprises via les pôles de compétitivité	Qualité d'accueil des zones (aucune stratégie d'harmonisation) et politique partenariale pour attirer les entreprises hors zone d'influence

### 3) Montpellier

La Communauté d'Agglomération de Montpellier, Montpellier Agglomération, regroupe 31 communes et concentre environ 400 000 habitants à l'heure actuelle pour une densité de population de 870 habitants/km<sup>2</sup>. Sa superficie est de 422 km<sup>2</sup>.

Figure 17 : Territoire de l'Agglomération de Montpellier



*Source : Montpellier Agglomération et AURH*

Montpellier Agglomération gère 18 parcs d'activités répartis sur plus de 800 hectares et accueillant plus de 1000 entreprises.

La plupart des parcs sont dédiés à un secteur d'activités ; ainsi on distingue :

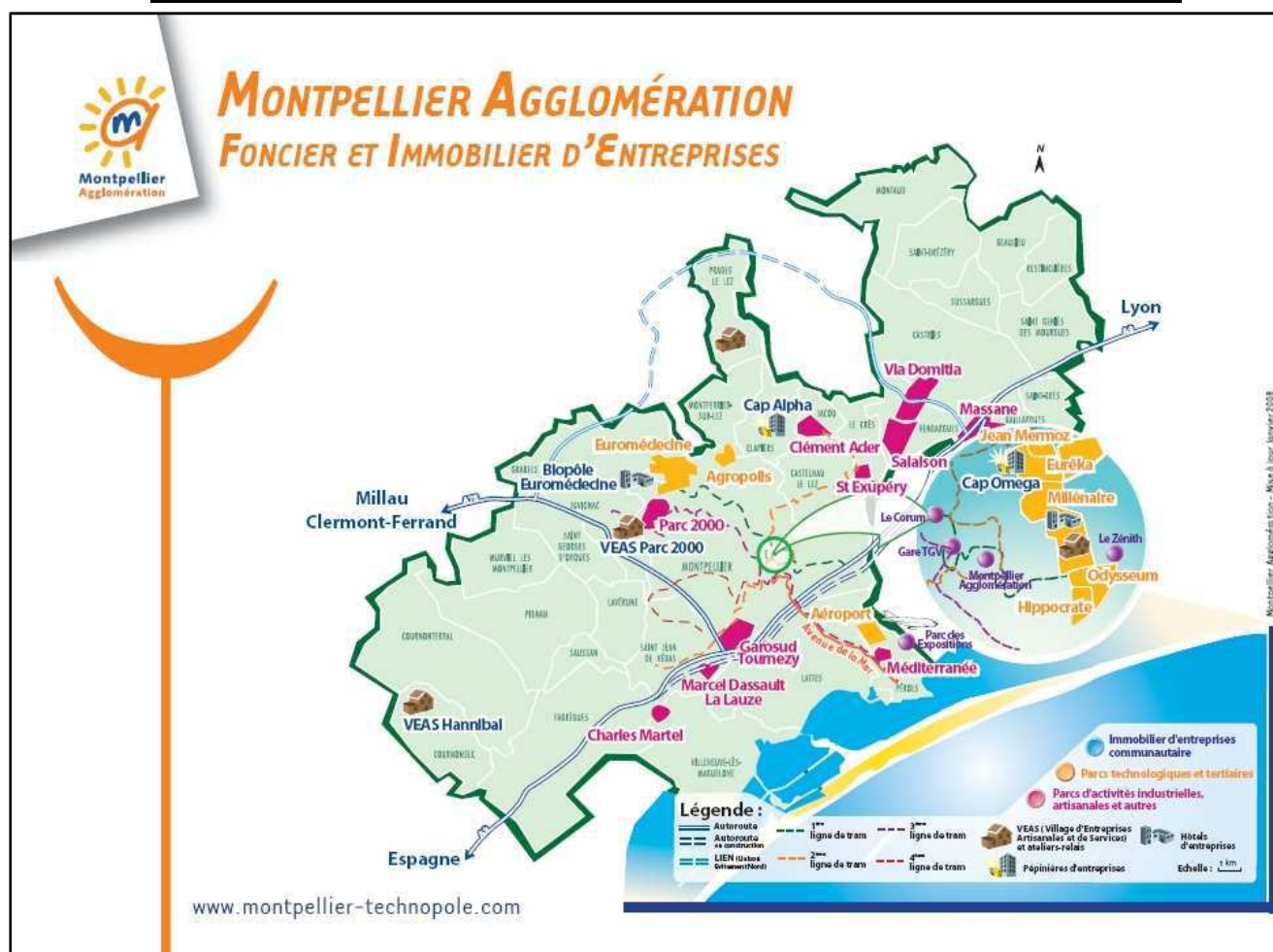
- Huit parcs technologiques et tertiaires, situés à proximité des centres de recherche et d'enseignement, des grands pôles tertiaires, des accès aux infrastructures de transport structurantes (autoroute et aéroport) ; il s'agit notamment d'Agropolis (4 ha) et d'Euromédecine (172 ha) ;

- Huit parcs d'activités industrielles, artisanales et logistiques dont Le Salaison (120 ha), Massane (25 ha) ;
- Un parc en zone franche urbaine ;
- Un nouveau pôle logistique (Via Domitia).

Montpellier connaît une croissance démographique importante et se doit d'y répondre. Les parcs d'activités précédents ont donc été créés par l'agglomération de Montpellier dans ce but : les entreprises s'y implantent rapidement une fois que les zones sont viabilisées et aménagées. Les parcs sont dédiés à un secteur économique particulier (industrie, etc). En outre, la présence de laboratoires de recherche privés et publics sur le territoire de l'agglomération de Montpellier impliquait que celle-ci les accompagne et crée des parcs aptes à accueillir des entreprises désireuses d'établir un partenariat avec ces laboratoires. Montpellier possède de nombreuses pépinières d'entreprises notamment.

Le parc en zone franche urbaine fait l'objet d'un traitement particulier : en effet, du fait des avantages fiscaux dont bénéficient les entreprises s'y trouvant, nombreuses sont celles désirant s'y implanter. C'est pourquoi l'agglomération de Montpellier choisit avec attention les entreprises candidates à l'installation dans ce parc.

Figure 18 : Foncier et immobilier d'entreprises sur l'agglomération de Montpellier



Source : Montpellier Agglomération



Le positionnement géographique de ces parcs est fonction des activités qui y sont présentes. Ainsi, le pôle logistique sera à proximité de l'autoroute et d'un embranchement fer alors que les parcs technologiques et tertiaires sont localisés près des centres de recherche et d'enseignement et des grands pôles tertiaires.

Depuis longtemps, Montpellier s'est plus particulièrement positionné sur le domaine des biotechnologies et accueille un Génopôle. De ce fait, certaines entreprises, spécialisées dans ce secteur d'activités et en relation avec des laboratoires de recherche sont installées dans l'agglomération de Montpellier : Sanofi-Synthelabo, Bausch and Lomb, Idenix Pharmaceuticals, sociétés pharmaceutiques, Datavet, spécialiste de l'expérimentation animale, entre autres. Ces entreprises sont localisées sur un parc d'activités dédié à l'accueil d'entreprises spécialisées dans la Biopharmacie et les Sciences du Vivant, le Biopôle Euromédecine situé au nord de Montpellier, à Grabels, et sur lequel se trouve aussi un centre hospitalier universitaire, des laboratoires de recherche de l'INRA (Institut National de la Recherche Agronomique), du CNRS (Centre National de la Recherche Scientifique), du CIRAD (Centre International en Recherche Agronomique pour le Développement), de l'IRD (Institut de Recherche et de Développement) et de l'INSERM (Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale).

Montpellier Agglomération souhaite accompagner les entreprises dans leur installation, quelque soit leur domaine d'activités (et non plus seulement les entreprises liées aux sciences du vivant ou aux nouvelles technologies). Cet accompagnement s'organise autour de cinq axes stratégiques :

- Le renforcement de la politique d'excellence et d'innovation ;
- Le développement des actions en faveur du foncier et de l'immobilier d'entreprises ;
- La mise en place d'actions de développement local ;
- Le renforcement de l'attractivité et du rayonnement économique de l'Agglomération ;
- La politique d'animation et de promotion économique du territoire.

L'agglomération de Montpellier a donc adopté la stratégie de concevoir des zones dédiées mais, cependant, ne s'implique aucunement dans l'animation de ces zones ni dans les relations qu'elles pourraient avoir entre elles. L'intervention de la collectivité est nécessaire afin de répondre au développement de l'agglomération et permet de donner une cohérence au territoire en organisant le regroupement d'entreprises sur des zones d'activités dédiées. La présence des pôles de recherche draine les entreprises.

Contexte	Positionnement actuel	Construction de parcs <i>dédiés</i>	Coopération	Orientations stratégiques
Croissance démographique fulgurante donc hausse de la demande en ZA	Nouvelles technologies (biotechnologies (présence de laboratoires de recherche))	En réponse à la demande des entreprises (plus de 200 ha) (Parcs technologiques et tertiaires, d'activités industrielles, artisanales, logistiques, parc en zone franche urbaine)	Entre les entreprises via les pôles de compétitivité	Accompagnement des entreprises mais aucune stratégie de communication, coopération et d'harmonisation entre les zones

#### 4) Hambourg

Hambourg, située au nord de l'Allemagne, au bord de l'Elbe, constitue à la fois une ville et un Land. Elle concentre 1,8 millions d'habitants (en 2006) sur une surface de 755 km<sup>2</sup>, et son agglomération regroupe 3,5 millions d'habitants. La densité de population y est de 2322,79 habitants par km<sup>2</sup>. Elle est au centre de la région métropolitaine de Hambourg (Metropolregion).

Figure 19 : Région métropolitaine de Hambourg



Source : HVV.de, AURH

Cette ville est dotée d'un port d'envergure internationale qui crée la richesse de la région.

Hambourg, sa région métropolitaine ainsi que d'autres Länder voisins (Mecklenbourg, Nieder-Sachsen, Schleswig-Holstein) ont décidé, de développer une stratégie qui renforce la coopération entre les différents territoires concernés et qui puisse être à la base de projets économiques.

La région métropolitaine de Hambourg est le point d'impulsion économique central du nord de l'Allemagne et souhaite se positionner de manière plus affirmée dans la compétitivité internationale.

Cela implique une certaine compétition entre territoires qui passe par la création de zones d'activités performantes. Le développement des zones d'activités dans la région métropolitaine doit être discuté de façon approfondie entre les acteurs économiques et les aménageurs. Les critères essentiels d'implantation des entreprises sont un réseau d'infrastructure de transport de qualité, la présence du haut-débit. Cependant, selon la branche économique à laquelle elles appartiennent, les entreprises ont des critères d'implantation différents. Ainsi, les entreprises du secteur des biotechnologies, des multimédia ou de l'économie maritime cherchent des emplacements centraux où il est possible d'avoir un contact avec les concurrents. Les entreprises se préoccupent aussi du

bien-être de leurs employés, en demandant que des services soient présents sur les zones ainsi que des espaces verts de taille importante et des espaces où les employés puissent se détendre.

Les activités logistiques nécessitent des surfaces dont la superficie est importante, reliée aux infrastructures de transport et à proximité de Hambourg.

Une réflexion commune entre les acteurs impliqués par le développement de zones d'activités permet donc de mieux cerner les besoins et d'y répondre et, au-delà, d'augmenter le potentiel de la région métropolitaine de Hambourg.

## 5) Analyse

L'étude de retour d'expérience a montré que l'implication de la collectivité publique à l'amont de la réalisation de zones d'activités permettait d'assurer la cohérence du territoire étudié, que les zones d'activités coopèrent entre elles ou non. La présence de pôles de recherche, d'axes de transport structurants (rocade, autoroute,...), d'espaces naturels mis en valeur par une campagne de communication adaptée draine les entreprises qui viennent alors s'installer. Il est donc essentiel de vanter le territoire de façon ciblée en fonction de la position des interlocuteurs à qui la promotion est adressée : groupes internationaux, entreprises de moindre envergure, administration, particuliers, élus,...

Les exigences des entreprises concernant les zones d'activités ont trait à la desserte, l'accessibilité, la lisibilité, la qualité paysagère et environnementale, l'approvisionnement en haut-débit, aux services accessibles. Le regroupement des chefs d'entreprise d'une même zone permet la mutualisation de certains services comme le gardiennage par exemple.

## II. Typologie des activités à implanter sur le territoire

### 1) Des activités variées mais tournées vers le secteur industriel

Tout d'abord il faut noter que la région Haute-Normandie en général et que l'estuaire de la Seine en particulier sont des régions ayant une forte tradition industrielle mais dont la part de l'emploi tertiaire est en constante augmentation au fur et à mesure du temps.

**Tableau 3 : Chiffres clés sur l'emploi industriel en Haute-Normandie**

	Haute-Normandie	France
<b>Emploi salarié industriel</b>	148 239	3 951 059
<b>Part de l'industrie dans l'emploi salarié</b>	22,9%	17,6%
<b>Part des femmes dans l'emploi industriel</b>	25,2%	28,1%
<b>Nombre d'établissements</b>	5 262	24 854
<b>Taux de création pure des établissements industriels (moyenne sur 5 ans)</b>	5,9%	-

*Sources : INSEE - estimations d'emploi au 31 décembre 2003, DADS au 31 décembre 2003, REE SIRENE au 1er janvier 2004*

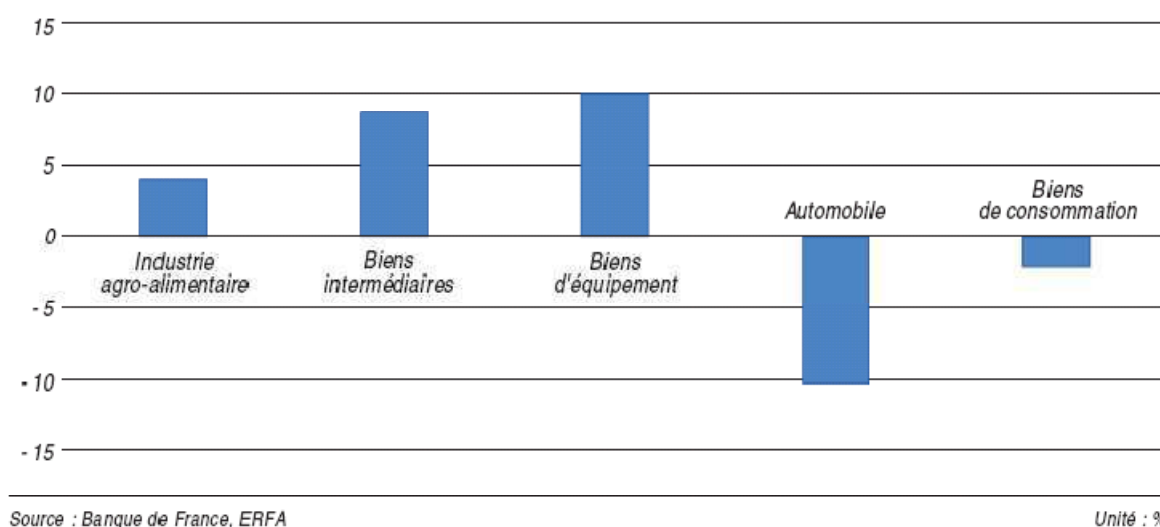
La région Haute-Normandie occupait en 2003 la quatrième place des régions où le poids de l'industrie était le plus important.

La Basse-Normandie quant à elle est moins tournée vers les activités industrielles en mettant à part la zone industrielle du Port de Rouen-Terminal d'Honfleur. En effet c'est la région où la part de l'emploi agricole est la plus forte en France. Dans la filière agricole la production de beurre, de fromages frais et de pommes à cidre sont particulièrement importantes et la Basse-Normandie est la première région pour ces secteurs.

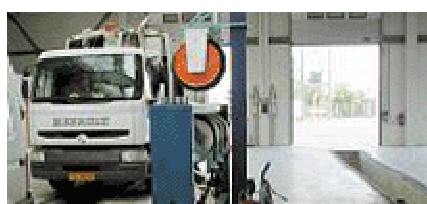
L'industrie bas-normande quant à elle peut s'appuyer sur l'agroalimentaire qui demeure le premier employeur industriel régional avec 21,4% des emplois industriels de la région (chiffre INSEE).

Différents secteurs peuvent être pointés comme étant, ou pouvant être moteur pour l'économie régionale de l'estuaire.

Figure 20 : Evolution du chiffre d'affaires entre 2005 et 2006



Tout d'abord il y a la filière agro-alimentaire vouée à avoir une place importante dans l'économie du fait du positionnement de l'estuaire en entrée du bassin parisien et en bord de Seine. Le développement de cette filière est marqué plus fortement en Basse-Normandie, et pas uniquement dans les limites du territoire de l'estuaire de la Seine. Cela peut devenir un atout et avoir des potentialités de développement importantes, ce qui est confirmé par l'évolution du chiffre d'affaire de la filière s'établissant à +4% entre 2005 et 2006.



La filière automobile est aussi un maillon important de l'économie avec la présence de Renault à Sandouville, ainsi que de nombreux de sous-traitants et d'autres entreprises telles Knorr Bremse à Lisieux. Le secteur automobile subit en ce moment la concurrence des pays d'Asie ainsi que la hausse du prix du pétrole, et son chiffre d'affaire a baissé entre 2005 et 2006 de plus de 10%. Cependant ce secteur reste moteur et aura besoin dans les prochaines années de se restructurer en partie et de s'adapter aux changements futurs.





Puis la filière des technologies de l'information et de la télécommunication (TIC) puis plus particulièrement l'électronique et les télécommunications. On retrouve ce secteur implanté dans la région de Caen avec de nombreux établissements, ainsi que des pôles de recherche au service des entreprises. S'ajoute au pôle caennais un autre pôle spécialisé dans la fabrication de puces électroniques pour les cartes à puces à Pont-Audemer, où se trouve l'entreprise Gemalto présente sur la Zone Industrielle Saint-Ulfrant. Les TIC représentent une bonne opportunité de développement économique pour le territoire qui pourrait alors se placer plus fortement sur les nouvelles technologies, sources de haute valeur ajoutée.

---



La filière logistique est un maillon essentiel de l'économie de l'estuaire du fait de la présence de ports très importants comme celui du Havre ou de Rouen. On retrouve à l'heure actuelle tous les types de logistiques sur l'estuaire de la Seine mais le trafic sur les différents ports étant en augmentation constante, il va devenir nécessaire de continuer à développer l'activité logistique.

---



En se reportant à nouveau au graphique représentant l'évolution du chiffre d'affaire par secteur entre 2005 et 2006, il apparaît que les entreprises traitant des biens intermédiaires et d'équipement voient leur chiffre d'affaire augmenter de respectivement 8% et 10%.

Les biens intermédiaires de production, sont des biens fabriqués par des entreprises et qui sont acquis par d'autres entreprises dans le but d'être transformés en d'autres biens (soit par incorporation soit par destruction).

Les biens d'équipement représentent l'ensemble des biens acquis par les unités résidentes (i.e. unités de production nationales) pour être utilisés pendant au moins un an dans le processus de

production. Ce sont les outils de travail, par exemple des machines, des bâtiments, dont une société se dote.

Les résultats des secteurs des biens intermédiaires et d'équipement sont principalement dus à l'importance du secteur portuaire et de l'activité logistique sur le territoire. En effet, les biens d'équipement représentaient en 2004 10% des exportations et 7% des importations de la Haute-Normandie. Les biens intermédiaires quant à eux sont représentés à hauteur de 25% des importations et 32% des exportations.

## 2) Une diversification des activités nécessaire mais tout en conservant les spécialités locales

Plusieurs enseignements peuvent être tirés de l'étude de l'implantation et de l'importance des différents secteurs d'activités sur l'estuaire de la Seine.

Tout d'abord l'industrie prédomine sur une grande partie du territoire, comme le montre l'importance des secteurs agro-alimentaire et automobile. Le domaine portuaire et toutes les activités qui en découlent est aussi très développé.

Il semble donc important de réfléchir au développement des zones d'activités structurantes suivant plusieurs thèmes :

- **Le renforcement des activités existantes par le développement de nouvelles zones et la restructuration de zones existantes à moyen et à court terme ;**
- **Le développement de nouveaux secteurs en lien avec l'existant à un niveau plus local ;**
- **L'implantation de nouveaux secteurs sur le territoire à plus long terme.**

La spécialisation des zones d'activités, comme cela avait pu être explicité dans le diagnostic, présente des avantages ainsi que des inconvénients.

Il pourrait donc, afin de limiter les inconvénients tout en essayant de maximiser les atouts qu'entraînent de telles zones, paraître intéressant de créer des zones qui ne seraient qu'en partie dédiées au type d'activités voulu. Ainsi, on retrouverait implanté le secteur fort de la zone qui occuperait une place importante (de l'ordre de 50 à 75% des entreprises implantées), mais il y aurait aussi à côté des entreprises assurant une mixité afin de limiter les conséquences en cas de difficultés rencontrées par la filière principale, permettant que la zone toute entière ne s'écroule pas. Il paraît opportun de placer dans de telles zones des entreprises artisanales de taille assez réduite qui, même si elles ne joueront pas un rôle moteur au sein de la zone et ne la rendront pas plus structurante à l'échelle de l'estuaire, pourront malgré tout tirer profit des implantations importantes alentours afin de se développer. Ces petites entreprises artisanales bénéficieront donc de l'attrait de la zone mais pourront aussi rendre des services aux entreprises voisines afin de bénéficier de leurs compétences.

### 3) Le renforcement des activités existantes par le développement de nouvelles zones et la restructuration de zones existantes à moyen et à court terme

Afin de développer au mieux les zones d'activités structurantes du territoire, il convient tout d'abord d'appuyer les secteurs existants qui font la base de l'économie de l'estuaire de la Seine.

Ainsi, il est nécessaire de continuer à répondre aux besoins du secteur portuaire en aménageant les zones existantes où du foncier est encore disponible et qui sont à proximité du port.

Il existe des zones autour des différents ports avec des disponibilités qu'il conviendrait d'exploiter afin de combler le manque de foncier pour les activités citées ci-dessus.

Sur la Zone Industrielle Portuaire du Havre, les disponibilités sont gérées de façon à conserver le foncier ayant accès à un bord à quai pour les entreprises en ayant la nécessité. Du foncier est encore disponible sur la ZIP pour les entreprises ayant un lien avec le secteur portuaire. Cependant la disponibilité d'une partie de cet espace est conditionnée par la réalisation de travaux d'infrastructures de grande ampleur, comme le prolongement du Grand Canal ou la construction d'une nouvelle écluse pour le passage des plus grands navires.

Il conviendrait donc de créer de nouvelles zones d'activités de taille relativement importante afin de pallier au manque énoncé précédemment. Cela s'inscrirait plutôt dans une logique d'action à moyen voire à long terme du fait que ces zones ne sont pas encore réalisées.

En outre, il serait judicieux de réaliser des zones pouvant accueillir des implantations de taille suffisamment importante ainsi que de petits établissements de sous-traitance demandant moins d'espace. Ainsi on pourrait créer au moins une zone de 50 ha dédiée à ce type d'activités.

En même temps que ces actions, il serait opportun de chercher à remplir les zones d'activités se trouvant à proximité plus ou moins immédiate des ports, afin non seulement de ne pas laisser des zones d'activités avec du foncier inutilisé, mais aussi pour bénéficier de la possibilité d'implanter très rapidement les entreprises en ayant fait la demande.

Le problème viendra probablement du fait que certaines zones sont un peu excentrées par rapport à l'activité même. Il est donc nécessaire de bien mettre en avant les possibilités qu'auront malgré tout les différents sites et les infrastructures qui les relient directement au lieu où se situe l'activité qui intéresse l'entreprise. Ainsi, par exemple, le développement entre ces zones et les zones portuaires de réseaux d'information et de communication pourrait être un réel avantage et un réel atout pour certaines zones plus reculées.

Cette restructuration des zones existantes peut s'effectuer à plus court terme afin de répondre au plus vite aux attentes des entreprises.

La ZIP ne peut accueillir toutes les entreprises en lien avec son activité, et, actuellement le Port Autonome du Havre choisit les entreprises ayant impérativement besoin de s'y installer. Certains établissements peuvent être délocalisés sans que cela ne nuise à leur activité. C'est pourquoi l'utilisation des zones d'activités ayant des disponibilités foncières paraît opportune. Cela se fait déjà à l'heure actuelle mais il faudrait essayer d'amplifier cette tendance.

L'industrie automobile est un autre secteur qui n'est pas en reste par rapport à ce type d'attente. La concurrence étant importante, des restructurations vont s'avérer nécessaires chez les différents industriels de l'estuaire de la Seine, comme Renault à Sandouville, afin de rester compétitif.

L'installation de nouvelles entreprises ou de nouveaux sous-traitants en lien avec les activités de ces industriels, mais leur permettant de relancer leur chiffres d'affaires, pourrait s'avérer intéressant.

#### **4) Le développement de nouveaux secteurs en lien avec l'existant à un niveau plus local**

Comme cela a été expliqué précédemment ainsi que dans le diagnostic, il existe des spécialisations sur certains territoires, dont une partie est présente dans les zones d'activités recensées comme structurantes. Il existe par exemple la chaîne du bois dans la zone de Gastebois à Saint-Maclou.

Il convient donc de continuer à développer ces secteurs mais tout en permettant à de nouvelles activités liées à l'existant, comme par exemple l'éco-construction de maison en bois vis-à-vis de la filière bois, de s'installer et de se développer.

Le développement de nouveaux secteurs très liés à ceux existants permet de rassembler sur des mêmes sites des filières complètes ou semi-complètes ce qui accroît grandement l'efficacité des entreprises et leur visibilité à une échelle régionale voire nationale.

En plus de cela il sera intéressant de développer, à plus long terme et sur de nouvelles zones d'activités, des secteurs déjà présents sur le territoire mais de façon assez disséminée afin de les regrouper à des endroits stratégiques à proximité des axes de communication. Certains secteurs comme l'agro-alimentaire, voient leur chiffre d'affaires augmenter actuellement de façon importante, et les regrouper afin de leur donner une nouvelle force et une plus grande puissance économique peut être un atout pour le territoire en lui permettant d'affirmer et de confirmer sa position sur ces secteurs.

#### **5) L'implantation de nouveaux secteurs sur le territoire à plus long terme**

En marge de cela, l'économie étant en constante mutation il va devenir nécessaire pour l'estuaire de se placer sur de nouveaux créneaux d'activités. Il faut essayer au mieux d'anticiper ces mutations afin de pouvoir profiter de l'émergence de nouvelles activités ayant très souvent une forte valeur ajoutée. Pour cela il est nécessaire de conserver, sur certaines zones d'activités, des parcelles de foncier pour de potentielles implantations à venir.

### **III. Stratégie de positionnement des zones d'activités**

Afin de réaliser des propositions quant au positionnement et au développement des zones d'activités structurantes sur l'estuaire de la Seine, il est apparu intéressant de réfléchir à diverses échelles de temps.

Certaines des propositions qui vont suivre pourront se réaliser à court terme, tandis que d'autres s'inscriront plus dans la durée, afin que le territoire bénéficie en continu au cours des prochaines années d'une offre en zones d'activités suffisante pour assurer un développement économique en relation avec les attentes des différents pays.

Dans un premier temps, une réflexion sur le positionnement des zones d'activités a été nécessaire pour connaître au mieux les potentialités en termes de foncier sur l'estuaire de la Seine.

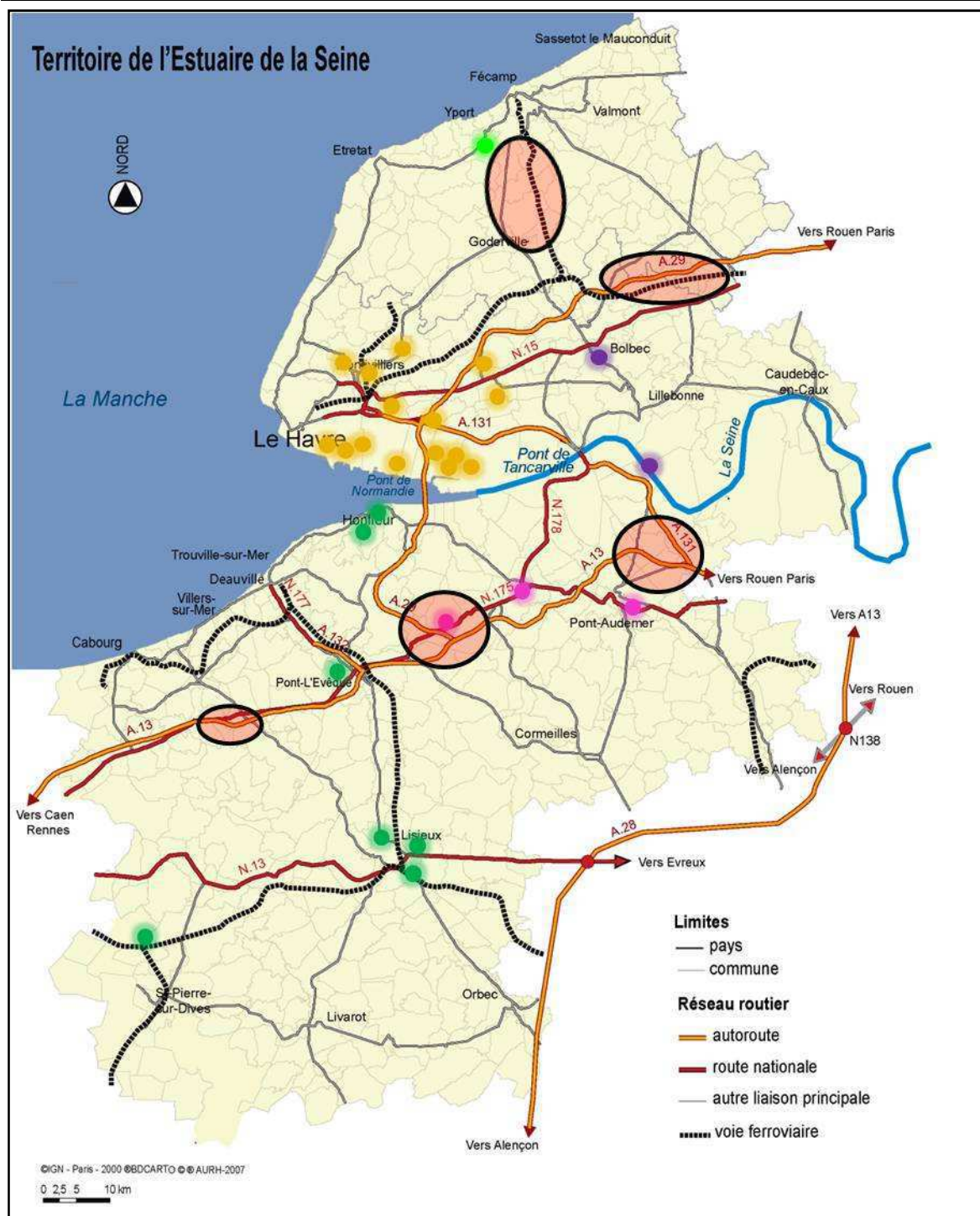
Il faut noter que la présente étude cherchant à positionner les zones d'activités structurantes, il semble important de réfléchir à ce positionnement par rapport aux grandes infrastructures de transport que sont les autoroutes, les voies ferrées et les voies navigables. Il convient donc de chercher à maximiser les liens entre les nouvelles zones qui seront créées et ces infrastructures, ce qui aura pour conséquence d'améliorer les relations entre les différentes zones.

Ainsi, en croisant les données provenant du positionnement actuel des zones d'activités structurantes avec celles concernant les voies principales de communication, plusieurs secteurs sont apparus comme étant potentiellement éligibles pour accueillir des activités.

Plusieurs zones représentées sur la carte ci-dessous sont ressorties du croisement des données.



Figure 21 : Zones potentielles de développement pour des activités à l'échelle de l'estuaire



Source : AURH, BDCARTO, IGN

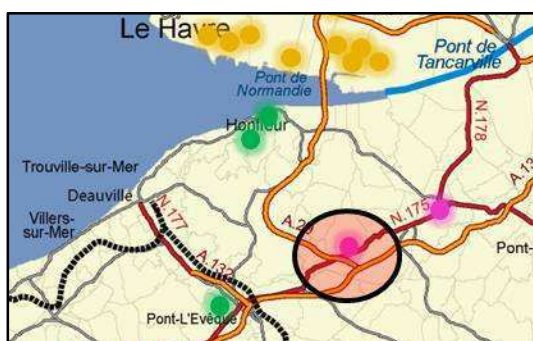
Les propositions suivantes ont été classées suivant leur échéance de construction possible dans le temps. Certaines sont réalisables à court terme ce qui correspond à une durée inférieure à 5 ans. D'autres quant à elles seront effectuées à moyen terme, c'est-à-dire dans une durée équivalente à 5 à 10 ans environ. Et enfin certaines seront effectives à long terme soit sur une durée de plus de 10 ans.

### 1) A court terme : renforcement de l'existant et développement de nouveaux pôles sur des disponibilités actuelles

Le premier point concerne les surfaces libres sur les zones d'activités existantes. Il serait recommandé, dans un premier temps de chercher à combler ces surfaces afin d'éviter que du foncier disponible ne trouve pas d'acquéreur à cause. Afin de combler ce problème, il serait bon de s'attacher à développer les secteurs existants sur les différentes zones.

On pourrait par exemple aider l'implantation, dans des zones un peu plus reculées comme le parc Eco-Normandie à Saint Romain de Colbosc, d'activités liées au domaine portuaire mais qui n'ont pas toujours une nécessité de s'installer dans la ZIP même si c'est souvent ce qu'elles souhaitent. En mettant en avant le cadre des différentes zones et en mettant en avant les liens privilégiés avec la ZIP il devrait être possible à assez court terme de remplir en partie les parcs existants.

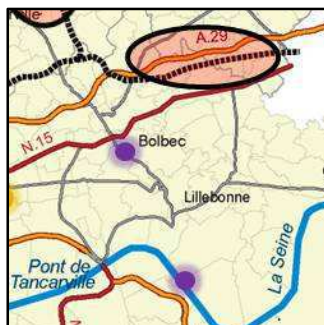
#### Zone de Beuzeville / Saint-Maclou



Dans la zone située entre Beuzeville et Saint-Maclou sur les zones d'activités existantes de Gastebois et des Carelleries, il serait intéressant de renforcer l'activité existante autour du pôle bois de Gastebois, mais en incitant à l'implantation d'entreprises dont l'activité se concentre sur les nouvelles énergies et les nouvelles technologies liées au bois.

Ainsi, comme il n'y a pas de disponibilité sur la zone de Gastebois, il pourrait être opportun d'installer ces entreprises et ce pôle sur la zone des Carelleries, en construction. Même si cela ne représente à court terme qu'une minorité d'entreprises et que le pôle ne semble pas développé à son maximum, à plus long terme la création d'une zone dédiée à ce pôle nouvelles énergies liées au bois pourra répondre aux attentes des entreprises. En effet ce pôle nouvelles énergies liées au bois pourra être mis en relation forte avec l'éco construction de maisons en bois par exemple avec l'implantation d'entreprises de ce domaine en constante progression du fait du retour de la demande concernant des maisons plus respectueuses de l'environnement.

### Saint Jean de la Neuville / Bolbec



La zone d'activités de Saint Jean de la Neuville / Bolbec présente aujourd'hui des disponibilités foncières de 50 ha à proximité de la zone de Port Jérôme et des usines pétrochimiques qui y sont installées. Un pôle consacré aux nouvelles technologies des biocarburants pourrait ainsi être créé sur cette zone si environ 20 ha étaient réservés à son développement sur le site.

Ainsi, les entreprises qui s'y installeraient pourraient se placer dans le domaine de la recherche ou de l'industrie légère, tout en étant à proximité de leurs fournisseurs en matière première, mais aussi des entreprises ayant des intérêts dans ce type d'activités comme le secteur automobile très développé dans la région et en particulier à Sandouville avec l'usine Renault.

Le secteur des nouvelles énergies étant un secteur potentiellement très porteur du fait de l'augmentation du prix du pétrole et donc de l'augmentation de tous les coûts liés à son utilisation, un autre type d'activité lié à ce même secteur pourrait être développé sur la zone de Saint Jean de la Neuville / Bolbec.

Il existe déjà sur le territoire du pays Caux Vallée de Seine des entreprises en lien avec le secteur des énergies liées au soleil. En réservant une autre partie de la zone au développement du secteur de la photovoltaïque (environ 20 ha), il serait possible de faire de cette zone un pôle de compétitivité et de recherche important dans sur les nouvelles technologies.

De plus un parc de loisir dédié au développement durable est en train d'être construit au sud de Bolbec dans la vallée du commerce entre Bolbec et Lillebonne dans l'abbaye de Gruchet le Valasse. Ce parc, nommé Eana, pourrait permettre la mise en valeur de ce pôle nouvelles énergies.

## **2) A moyen terme : la création de nouvelles zones renforçant les secteurs existants tout en les développant**

A moyen terme les propositions qui seront faites seront axées autour de la création de nouvelles zones liées à des activités existantes dans les différents pays afin de les renforcer. Mais elles s'attacheront aussi à développer des activités en lien direct ou indirect avec celles-ci.

### Pays des Hautes Falaises



Sur le pays des Hautes Falaises une zone dédiée à plusieurs types d'activités pourrait être créée dans le secteur en rouge sur la carte ci-contre à droite.

Cette zone devrait avoir une superficie de 30 à 50 ha et serait dédiée à des activités déjà présentes sur le pays des Hautes Falaises.

On y trouverait deux secteurs qui seraient plus particulièrement développés.

Tout d'abord, celui du froid avec le développement d'entreprises liées à la chaîne du froid, en essayant de rassembler sur cette zone tout une filière allant de la création de machines, telles les climatiseurs et les conteneurs frigorifiques, jusqu'aux entreprises agroalimentaires spécialisées dans les aliments surgelés.

Un autre secteur pouvant être la base de cette nouvelle zone serait à nouveau celui des nouvelles énergies et plus particulièrement l'énergie éolienne. Il existe déjà dans la région de Fécamp des entreprises fabriquant des éoliennes. Il serait intéressant de les regrouper et de développer cette activité avec un pôle de recherche par exemple. La position du site à proximité de la mer permettrait aussi de voir s'implanter des entreprises pouvant faire le lien entre les énergies éoliennes et celles de la mer, comme les éoliennes à courant marin qui sont une solution alternative à la production d'électricité par rapport aux éoliennes classiques.

Cette zone se situerait donc dans le secteur rouge de l'image aérienne ci-dessus mais aucune localisation précise n'a été définie. Il conviendra de réfléchir avec les différents acteurs de l'emplacement idéal pour ce parc d'activités. Néanmoins il faut noter que la zone pointée ici se trouve dans une position idéale du fait qu'elle est bordée à l'ouest par la D925 allant à Fécamp et à l'est par une voie ferrée ce qui a pour conséquence de permettre si nécessaire de créer une zone bi modale afin de répondre aux attentes des investisseurs en particuliers dans le domaine du froid.

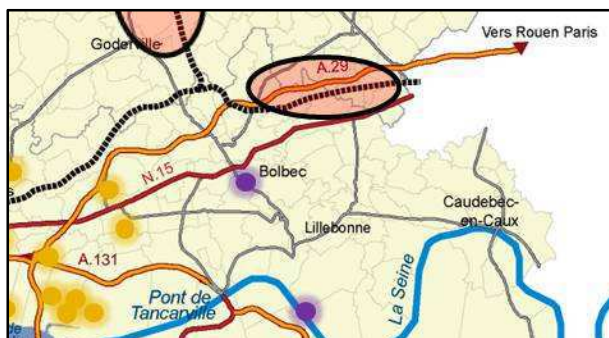
### Photographie 4 : Secteur possible de développement d'une ZA sur le pays des Hautes Falaises



*Source : Google Earth*



### Echangeur d'Yvetot-Ouest



Tout comme la zone de Fourmetot, une zone à l'ouest d'Yvetot semble être une très bonne opportunité pour développer une autre zone dédiée à l'agroalimentaire. Celle-ci permettrait de desservir le nord de la France, le nord du bassin parisien ainsi que le nord-est de la France et en particulier des régions comme la Champagne-Ardenne, l'Alsace ou la Lorraine.

Cette zone, située entre l'A29 et la D926 le long de la voie ferrée, pourrait avoir une superficie d'environ 30 à 40 ha. Il serait intéressant de dédier seulement 50% à l'agroalimentaire afin de remplir le reste de la zone avec d'autres activités. Ainsi cela permettrait de combler le déficit en zone d'activités structurantes sur cette partie de l'estuaire de la Seine.

### Photographie 5 : Zone potentielle où développer la zone d'Yvetot-Ouest



Source : Google Earth

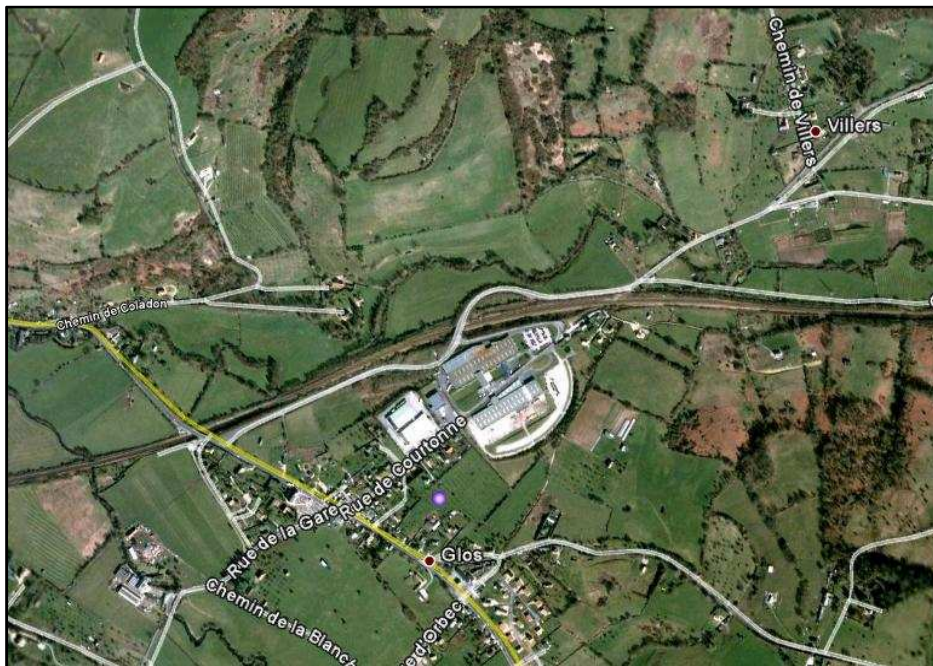


### Pont-Audemer

A Pont-Audemer un pôle monétique existe du fait de la présence de l'entreprise Gemalto spécialisée dans la fabrication de puces pour les cartes à puces. Ce secteur étant en forte progression il faudrait le développer en essayant d'attirer un maximum d'entreprises en lien avec cette branche. Il pourrait être intéressant, par exemple, d'essayer d'attirer des entreprises en lien avec la fabrication des cartes à puce. De plus, une entreprise de ce type pourrait entretenir des liens avec les entreprises pétrochimiques de Port Jérôme afin de réaliser ses activités. En outre, le développement d'un pôle de recherche autour du secteur de la monétique serait concevable à cet endroit. Les thèmes de recherche pourraient porter sur l'élaboration de nouveaux supports de carte, comme le bois, plus respectueux de l'environnement. D'autres activités complémentaires à ce secteur pourraient aussi voir le jour sur cette zone. On pourrait par exemple penser à la fabrication de papier à billet de banque en lien toujours avec l'activité de bois présente à Gastebois.

### Lisieux / Glos

Photographie 6 : Zone d'activité de la Briqueterie



Source : Google Earth

Sur la zone d'activité de la Briqueterie à Glos, quand la surface de 5,4 ha qui est à l'heure actuelle non viabilisée le sera, il pourrait être intéressant d'essayer d'implanter des entreprises en lien avec la construction pour faire le lien avec les entreprises existantes. Cela pourrait aussi combler les lacunes dans ce type d'activités dans la région. Il faudra malgré tout faire attention ne pas concurrencer le Bâti Parc des Jonquilles qui sera positionné dans le même type de secteur.

### 3) Long terme : création de nouvelles zones à des endroits stratégiques



#### La Haie Tondue

La première zone sur laquelle des potentialités de développement sont apparues est la zone située sur l'autoroute A13 au niveau de l'échangeur de la Haie-Tondue. En effet il n'existe pas à l'heure actuelle de zone d'activités dans ce secteur car l'échangeur de la Haie Tondue ne permet pas de desservir l'autoroute dans les deux sens possibles. Il est par contre prévu qu'à moyen terme cet échangeur soit doublé afin de permettre de sortir et entrer sur l'autoroute dans les deux sens. Ceci aura pour conséquence de créer des opportunités sur ce site.

Une des possibilités serait de dédier cette zone à des activités en lien avec le pôle monétique de Pont-Audemer et avec les activités liées aux Techniques de l'Information et de la Communication (TIC). Cela permettrait de créer sur l'autoroute A13 une véritable autoroute des TIC qui pourrait avoir une visibilité au minimum régionale voir nationale.

Photographie 7 : Echangeur de la Haie Tondue sur l'A13 et potentiel de développement d'une nouvelle zone d'activité

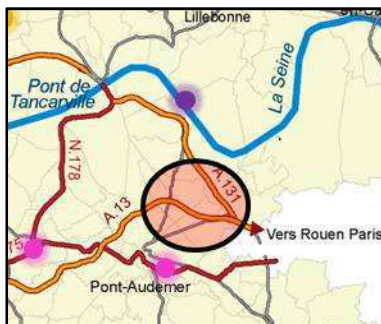


Source : Google Earth



Une zone d'une surface comprise entre 30 et 50 ha pourrait présenter une bonne opportunité. Il n'est pas nécessaire de créer cette zone en une fois, mais, par exemple, comme cela avait pu se faire sur la zone des Carelleries, cette zone en plusieurs tranches de 10 ha. Cela permettrait de bien se rendre compte du potentiel de développement de ce secteur à cet emplacement.

### Zone de Fourmetot

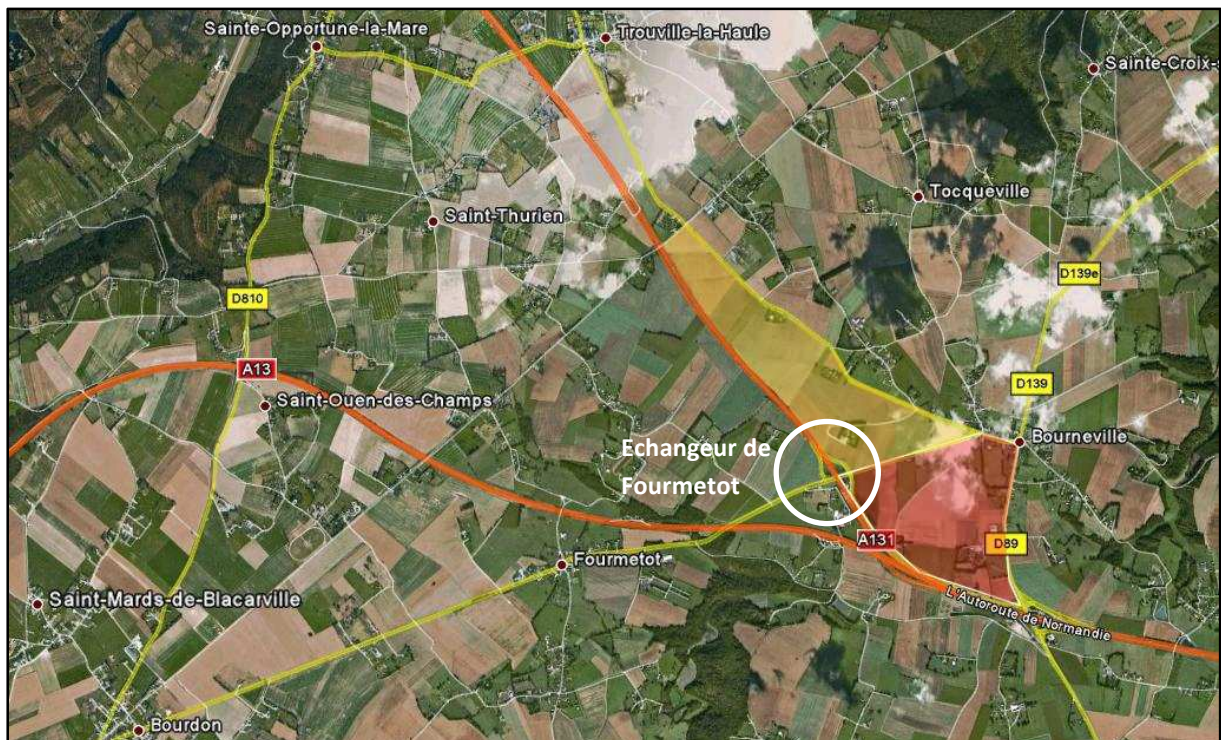


La zone de Fourmetot se situe à l'intersection des autoroutes A13 et A131. Elle présente un potentiel très intéressant du fait de son positionnement au croisement des autoroutes provenant d'une part du Havre et d'une autre part de Caen. Il serait opportun d'y créer un pôle dédié à 75% environ à l'agroalimentaire dont une partie serait réservée à l'implantation d'entreprises logistiques en lien avec l'agroalimentaire, et une autre où se trouveraient des entreprises industrielles dans le même

créneau.

Cette zone semble être adéquate pour que ce type d'activités y soit développé car elle est sur l'axe de desserte routière du bassin parisien et du centre de la France.

### Photographie 8 : Zone de Fourmetot



Source : Google Earth

La superficie de cette zone pourrait varier entre 120 et 240 ha selon les disponibilités foncières sur le site.

### Mézidon-Canon

Photographie 9 : Zone de Mézidon-Canon



*Source : Google Earth*

Mézidon-Canon se situe à un nœud ferroviaire entre la ligne reliant Caen à Paris et celle allant vers Tours. Cette zone d'une taille de 1000 ha aura pour vocation d'accueillir en majorité des activités logistiques. Cela sera développé dans le troisième volet du rapport.

Il serait opportun de réserver une partie du foncier à Mézidon-Canon (entre 100 et 200 ha) afin d'avoir un potentiel pour répondre à des demandes d'implantation de grandes entreprises nécessitant de grands espaces. Ainsi la zone de Mézidon pourrait garder des grandes parcelles pour répondre à des appels d'offre internationaux.

## IV. Propositions pour une harmonisation des zones d'activités

### 1) Communication

Afin que les élus et la population acceptent l'installation de zones d'activités sur leur territoire il est nécessaire d'organiser des campagnes de promotion concernant ces zones.

En effet l'installation d'une zone d'activités est souvent mal perçue par la population et, de ce fait, elle n'est pas autorisée par l'élus concerné.

Il serait donc nécessaire de communiquer de façon spécifique auprès des élus, de la population et des entreprises, mais au préalable, un logo de l'estuaire ainsi qu'une charte graphique pourront être mis en place et figurer sur tous les documents assurant la promotion des capacités d'accueil du territoire en termes de zones d'activités.

#### ➤ Auprès des élus

Des réunions peuvent être organisées par les techniciens afin d'informer les élus des enjeux de l'installation d'une zone d'activités en terme de retombées économiques (taxe professionnelle, emplois, attractivité du territoire,...).

Des brochures et plaquettes peuvent aussi être rédigées et distribuées et des films diffusés.

#### ➤ Auprès de la population et des entreprises

Les élus pourraient organiser des réunions publiques afin de donner à la population des informations concernant les zones d'activités : de quoi s'agit-il, quelles activités accueillir et sur quel site, quelles sont les retombées économiques pour la population, quel aménagement réaliser pour rendre la zone plus agréable à la vue, quelles mesures prendre pour diminuer l'impact d'activités gênantes (pollution, bruit, ...).

#### ➤ Entre les acteurs des différentes zones d'activités

Il est important qu'il y ait un vrai dialogue entre les acteurs des différents territoires afin que les investisseurs puissent être redirigés vers les zones les plus adéquates à leur activité.

Ainsi, par exemple, si un investisseur souhaite s'implanter dans une zone alors qu'une autre zone sur le territoire correspond mieux à ses attentes, il sera nécessaire que l'aménageur de la zone le guide vers celle qui est la plus apte à l'accueillir et à développer au mieux son entreprise.

Cela permettrait en même temps d'offrir aux investisseurs plusieurs possibilités d'implantation, ce qui est très important car un entrepreneur qui a le choix entre plusieurs localisations pour son activité sur l'estuaire, choisira plus facilement de s'installer sur le territoire plutôt que de partir s'il n'avait eu qu'un seul choix.

Un autre point important réside dans la nécessité de créer un organisme qui aurait en charge de maintenir à jour l'évolution des disponibilités sur les différentes zones du territoire ainsi que leur



orientation en termes de types d'activités. Cela permettrait en outre de diriger au mieux les entreprises souhaitant s'installer sur le territoire vers les lieux les plus adaptés.

En outre, des plaquettes et brochures peuvent être mises à la disposition du public dans les mairies, les chambres de commerce et d'industrie, les préfectures et sous-préfectures, dans les gares normandes mais aussi parisiennes, dans les ferries établissant la liaison avec le Royaume-Uni (avec une version en anglais), dans les offices du tourisme, syndicats d'initiative, et dans les comités départementaux du tourisme. Une rubrique particulière peut-être créée dans les publications des mairies ou des départements distribuées dans les boîtes aux lettres des particuliers ainsi que dans les journaux locaux. Des espaces publicitaires pourront être réservés dans les journaux nationaux, dans des magazines spécialisés ou non et dans les villes normandes ainsi qu'à Paris.

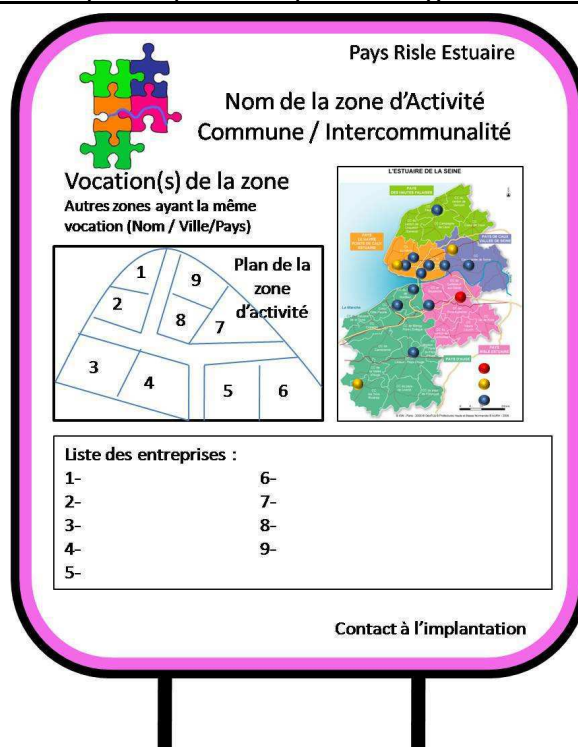
La promotion du développement de l'estuaire via les zones d'activités pourra aussi se faire par la réalisation d'un site Internet spécifique et possédant une version en anglais. Sur ce site, outre des informations générales sur l'estuaire, son économie et le cadre de vie qu'il propose, pourront apparaître un Système d'Information Géographique (SIG) complet localisant les zones d'activités réalisées et en projet ainsi que des fiches exhaustives, en français et en anglais, recensant les caractéristiques de chacune des zones. Ainsi ce site devra centraliser toutes les informations dont un chef d'entreprise (cherchant ou non à s'implanter sur le territoire de l'estuaire) ou un particulier pourrait avoir besoin.

En outre, la présence d'un stand de l'estuaire dans des salons locaux et nationaux (salons se tenant Porte de Versailles à Paris par exemple) pourra être assurée, ainsi que lors des portes ouvertes d'écoles de commerce, ce qui devrait permettre d'accroître la notoriété de l'estuaire auprès de futurs chefs d'entreprise.

## **2) Abord et aspect des zones d'activités**

Afin d'améliorer la lisibilité des zones d'activités estuariennes, il serait préférable qu'elles bénéficient de la même signalétique : un panneau à l'entrée de la zone avec le logo de l'estuaire et indiquant le pays dans lequel la zone se situe, le nom de la zone, des entreprises présentes. Pourront aussi y figurer la vocation de la zone, sa surface ainsi que les zones dont l'activité est similaire. La typographie de ces renseignements respectera la charte graphique.

Figure 22 : Exemple de panneau pouvant figurer à l'entrée des zones d'activités



*Source : Réalisation personnelle*

Afin de rendre les zones d'activités plus agréables à la vue, le volet paysager de leur aménagement pourra être soigné. Les bâtiments les plus ingrats pourront être cachés par des végétaux sans que cela ne nuise à la visibilité de l'entreprise depuis les accès extérieurs (autoroute, voie ferrée...) et délimiter la zone par des haies végétales. De plus, afin d'identifier les zones de l'estuaire, on pourra inclure dans le volet paysager de l'aménagement de la zone un élément que l'on retrouvera dans chacune des zones d'activités de l'estuaire.

Photographie 11 : Exemple d'aménagement paysager d'une zone d'activités



*Source : [www.cc-olonne.fr](http://www.cc-olonne.fr)*


Photographie 10 : Exemple d'aménagement paysager d'un parking



*Source : [www.zones-activités-est-tourangeau.fr](http://www.zones-activités-est-tourangeau.fr)*

Ainsi des ambiances paysagères pourraient être créées avec la plantation de végétaux afin de rendre chaque zone d'activités accueillante : on pourra aussi, dans la mesure du possible, aménager

aussi accessible au public). Les voies de circulation pourront comporter en leur milieu des terre-pleins sur lesquels seront plantés de petites haies et seront doublées par des pistes cyclables séparées elles aussi des voies de circulation par des haies. En outre des arbres seront plantés sur les trottoirs le cas échéant.

En outre, du fait des préoccupations écologiques actuelles, les nouveaux bâtiments pourront répondre à la norme Haute Qualité Environnementale 

### **3) Desserte des zones d'activités et services**

Afin d'améliorer leur accessibilité, les zones d'activités de l'estuaire pourront être desservies par les transports en commun (Mise en place de lignes passant par la gare SNCF et les gares routières le cas échéant). Les entreprises de chaque zone pourraient s'associer afin de financer en commun un service de navettes ou alors un service de navettes pourrait être organisé par les gestionnaires de la zone. Le cas échéant, des services mutualisés pourront être mis en place : gardiennage des zones, navettes, organisation du covoiturage voire d'un service de partage de voitures (car sharing), construction de locaux à vélos, garde des enfants (crèches), entretien des locaux, service de garde de médecins et infirmières (surtout dans les zones comprenant des activités à risques (installations classées pour l'environnement (ICPE)), installations sportives pour la détente des employés (salle de sport, piscine, parcours santé).

# Table des illustrations

Tableau 1 : Liste des zones d'activités recensées comme étant structurantes .....	7
Figure 1 : Zones d'activités structurantes sur l'estuaire de la Seine .....	8
Figure 2 : Type d'activités présentes dans les zones structurantes de l'estuaire .....	9
Figure 3 : Répartition des types d'activités présents dans la totalité des zones d'activités structurantes du Pays du Havre Pointe de Caux Estuaire (LHPCE) .....	10
Figure 4 : Répartition des types d'activités présents dans la totalité des zones d'activités structurantes du Pays Caux Vallée de Seine .....	11
Figure 5 : Répartition des types d'activités présents sur la totalité des zones d'activités structurantes du Pays Risle Estuaire .....	12
Figure 6 : Répartition des types d'activités présents dans la totalité des zones d'activités du Pays d'Auge.....	13
Photographie 1 : Entreprises implantées sur la zone d'activités Gastebois .....	15
Tableau 2 : Surface disponible immédiatement par pays sur l'estuaire de la Seine.....	18
Figure 7 : Surfaces aménagées disponibles dans les zones d'activités structurantes .....	20
Figure 8 : Surface non aménagée disponible sur l'estuaire de la Seine.....	22
Figure 10 : Aménagement de la zone du Plateau Nord-Ouest.....	23
Figure 9 : Projets de zones d'activités .....	23
Figure 11 : Plan d'aménagement de la zone du Mesnil .....	24
Figure 12 : Surface dédiée par activité.....	24
Figure 13 : Zone d'activités des Jonquilles .....	26
Figure 14 : Territoire de la Métropole Grenobloise .....	30
Photographie 2 : Bâtiment de l'INRIA (Institut National de la Recherche en Informatique et Automatique) sur le site d'Inovallée. ....	31
Photographie 3 : Polygone scientifique de Grenoble.....	32
Figure 15 : Territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux.....	33
Figure 16 : Technopole Bordeaux-Unitec.....	34
Figure 17 : Territoire de l'Agglomération de Montpellier.....	37
Figure 18 : Foncier et immobilier d'entreprises sur l'agglomération de Montpellier.....	38
Figure 19 : Région métropolitaine de Hambourg.....	40
Tableau 3 : Chiffres clés sur l'emploi industriel en Haute-Normandie .....	42
Figure 20 : Evolution du chiffre d'affaires entre 2005 et 2006 .....	43
Figure 21 : Zones potentielles de développement pour des activités à l'échelle de l'estuaire .....	49
Photographie 4 : Secteur possible de développement d'une ZA sur le pays des Hautes Falaises.....	52
Photographie 5 : Zone potentielle où développer la zone d'Yvetot-Ouest .....	53
Photographie 6 : Zone d'activité de la Briqueterie .....	54

Photographie 7 : Echangeur de la Haie Tondue sur l'A13 et potentiel de développement d'une nouvelle zone d'activité .....	55
Photographie 8 : Zone de Fourmetot.....	56
Photographie 9 : Zone de Mézidon-Canon.....	57
Figure 22 : Exemple de panneau pouvant figurer à l'entrée des zones d'activités .....	60
Photographie 11 : Exemple d'aménagement paysager d'un parking .....	60
Photographie 10 : Exemple d'aménagement paysager d'une zone d'activités .....	60

# Bibliographie

CAPITAINE S., COUSIN M.H., GOSSET C., PICAN A., LEMARCHAND J., LEDIER V., Atlas 2002, ***Le Havre et sa Région.***

Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure, présentation du 23/06/05, ***Charte d'Accueil des entreprises en Pays Risle Estuaire, Analyse de la demande.***

Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure, présentation du 19/10/05, ***Charte d'Accueil des entreprises en Pays Risle Estuaire, Analyse de l'offre par la Communauté de Communes de Pont-Audemer.***

Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure, présentation du 19/10/05, ***Charte d'Accueil des entreprises en Pays Risle Estuaire, Analyse de l'offre d'accueil par vocation.***

Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure, présentation du 19/10/05, ***Charte d'Accueil des entreprises Pays Risle Estuaire, Analyse de la demande par la Communauté de Communes de Pont-Audemer.***

Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure, présentation du 26/04/06, ***Charte d'Accueil des entreprises en Pays Risle Estuaire, Proposition de Scénario, Adéquation offre-demande.***

Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure, présentation du 07/06/06, ***Charte d'Accueil des entreprises en Pays Risle Estuaire, Groupe de Travail Scénario, Accueil et Promotion.***

Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure, ***Charte d'Accueil des entreprises en Pays Risle Estuaire, Pistes pour un scénario de programmation de l'offre d'accueil.***

Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure, ***Promotion de l'offre d'accueil du Pays Risle Estuaire***  
Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Haute Normandie, 2007, ***Guide des Parcs d'activités de Haute-Normandie.***



Syndicat du Schéma de Cohérence Territoriale Le Havre Pointe de Caux Estuaire, documents approuvés en comité syndical du 28/01/08

Syndicat du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays des Hautes Falaises, Document de sensibilisation au SCOT des Hautes-Falaises

# Webographie

Google Earth©

[www.bordeaux-metropole.com](http://www.bordeaux-metropole.com)

[www.calvados-stratégie.fr](http://www.calvados-stratégie.fr)

[www.cc-olonne.fr](http://www.cc-olonne.fr)

[www.eureka27.com](http://www.eureka27.com)

[www.hamburg.de](http://www.hamburg.de)

[www.hamburg-logistik.net](http://www.hamburg-logistik.net)

[www.haven-hamburg.de](http://www.haven-hamburg.de)

[www.havre-port.net](http://www.havre-port.net)

[www.la-metro.org](http://www.la-metro.org)

[www.lhd-za.com](http://www.lhd-za.com)

[www.sme.fr](http://www.sme.fr)

[www.mapeco76.fr](http://www.mapeco76.fr)

# Glossaire

**Zone d'Activités :** Une zone d'activité est un site réservé à l'implantation d'entreprises dans un périmètre donné. Ces zones sont définies, aménagées et gérées par la collectivité territoriale à laquelle appartient le territoire d'implantation.

**Zone dédiée :** On dit d'une zone d'activités qu'elle est dédiée à un secteur d'activités ou à une filière dans le cas où l'on retrouve sur cette zone plusieurs entreprises travaillant, ou bien dans le même secteur, ou dans des secteurs complémentaires formant une filière.

**Filière :** Dans certains secteurs de l'économie, on parle de filière intégrée lorsque les agents économiques des diverses phases du cycle de vie des produits sont directement coordonnés entre eux.

**ZIP :** Zone Industrielle Portuaire, zone placée sous l'égide du Port Autonome du Havre sur laquelle se développent les activités portuaires du Havre en lien avec les trafic de marchandises mais aussi de voyageurs.

**Port Autonome du Havre :** Etablissement public qui exerce conjointement des missions de service public administratif et des missions de service public à caractère industriel et commercial et qui est géré comme un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Il est chargé de la gestion de l'ensemble des installations portuaires de sa circonscription.

**Transport et logistique :** La logistique est l'activité qui a pour objet de gérer les flux physiques d'une organisation, mettant ainsi à disposition des ressources correspondant aux besoins, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminée, dans des conditions de sécurité et de sûreté satisfaisantes.

**Intermodalité :** Utilisation combinée de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement

**Multimodalité :** Utilisation possible combinée de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement

**Etude de retour d'expérience :** (ou benchmarking) C'est une technique de marketing ou de gestion de la qualité qui consiste à étudier et analyser les techniques de gestion, les modes d'organisation des autres entreprises afin de s'en inspirer et d'en retirer le meilleur. C'est un processus continu de recherche, d'analyse comparative, d'adaptation et d'implantation des meilleures pratiques pour améliorer la performance des processus dans une organisation.

**Pôle de compétitivité :** Combinaison, sur un espace géographique donné, d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche publiques ou privées engagés dans une synergie autour des projets communs au caractères innovant. Il en existe trois en Haute-Normandie : Logistique Seine Normandie, Cosmetic Valley et MOVEO.