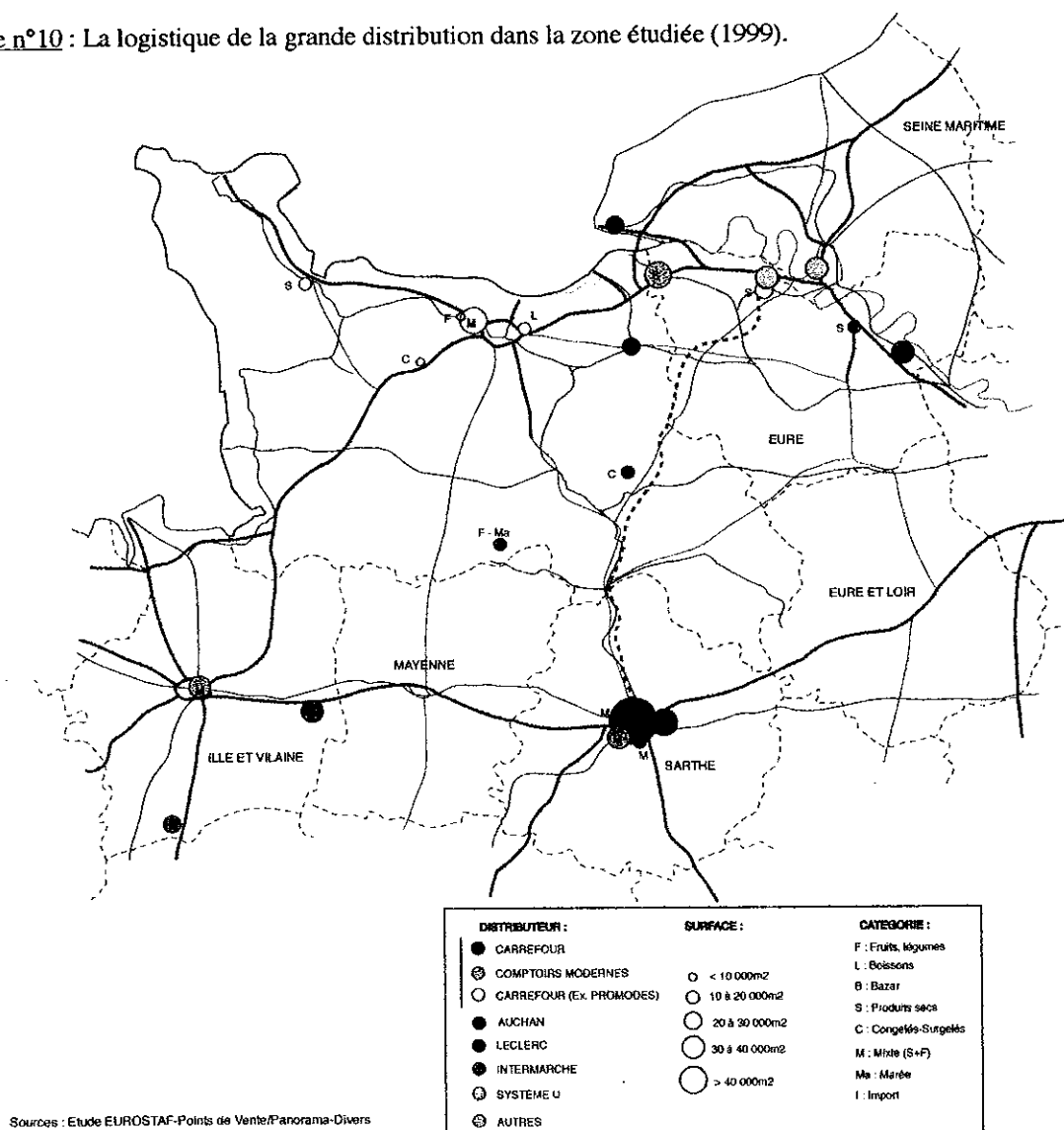


→ Le positionnement de la Basse-Normandie

Il existe une corrélation directe entre les implantations des bases logistiques de la grande distribution et l'importance démographique des régions. A ce critère, s'ajoutent d'autres facteurs liés aux implantations historiques des différents groupes (ex : Docks de France en Picardie, Promodès en Normandie, Casino à St Etienne, Auchan dans le Nord, etc.) et à leur positionnement concurrentiel dans chaque région. Toutefois, comme nous l'avons indiqué, cette situation évoluera avec les différentes opérations de fusions dont nous n'avons pas encore mesuré toutes les conséquences sur la localisation des bases logistiques.

En France, il existe environ 200 entrepôts dédiés à la grande distribution. La Basse-Normandie en accueille 8⁷ pour une capacité de stockage couverte de 170 000m² pour le compte de 4 distributeurs (Carrefour-Promodès, Système U, Intermarché et Leclerc). La présence de ces 4 distributeurs est tout à fait corrélative à ce qu'ils représentent dans la région : 83% des points de ventes. Elle se situe donc au 10^{ème} rang régional (soit environ 4% de la capacité nationale).

Figure n°10 : La logistique de la grande distribution dans la zone étudiée (1999).



⁷ Ne sont ici comptabilisés que les entrepôts strictement dédiés à 1 unique distributeur. Notons que les entrepôts des prestataires, chargeurs et transporteurs travaillant majoritairement, voire exclusivement, pour la grande distribution, ne sont pas inclus.

La logistique grande distribution est donc sensiblement « sur-représentée » par rapport au poids démographique de la région, mais cette situation doit être nuancée car les bases du groupe ex-Promodès concentrent près des 2/3 de la capacité régionale (et 5 bases sur 8). Avant la fusion avec Carrefour, près de 1/4 des bases logistiques de Promodès en France était en Basse-Normandie. L'implantation de Promodès en Basse-Normandie était historique (notamment suite au rapprochement de 2 grossistes de Caen dans les années 60).

La grande distribution en Basse-Normandie se positionne toujours dans un cadre supra-régional dont les délimitations varient selon les distributeurs. Ainsi, la Basse-Normandie est intégrée aux découpages régionaux suivants :

- Grand Ouest allant de la Haute-Normandie au Sud-Ouest (ex : Auchan),
- Ouest intégrant la Bretagne, les Pays de la Loire et parfois la Haute-Normandie (ex : Carrefour, Intermarché, Logidis, Casino),
- Nord-Ouest/Est français allant jusqu'aux régions Picardie et Nord-Pas de Calais (ex : Système U).
- Grande Normandie (ex : Leclerc),
- Normandie-Centre avec les départements du nord de la région Centre et Pays de la Loire (ex : Comptoirs Modernes),

Par contre, la Basse-Normandie n'est jamais associée à l'Ile de France qui a une dynamique autonome.

Dans ce contexte supra-régional, la Basse-Normandie vient avant la Haute-Normandie, mais après la région Centre, Bretagne et Pays de la Loire.

Pour les distributeurs ne disposant pas de leurs bases logistiques en Basse-Normandie, leurs points de vente sont approvisionnés à partir des bases suivantes :

- Carrefour (avant la fusion avec Promodès) : Le Mans.
- Auchan : Tours
- Comptoirs Modernes : Le Mans et secondairement Rennes
- Casino : Bretagne

Inversement, les plates-formes établies en Basse-Normandie couvrent aussi les régions suivantes :

- Ex-Promodès (Logidis et Prodim) : Haute-Normandie, Bretagne et une partie des régions Centre et Pays de la Loire
- Système U : tout le 1/4 Nord-Est de la France (Haute-Normandie, Eure et Loir, Ile de France, Nord-Pas de Calais, Picardie)
- Leclerc dessert aussi la Haute-Normandie.
- Carrefour : plate-forme surgelé dans l'Orne pour Haute-Normandie, Basse-Normandie et une partie de la Bretagne et des Pays de la Loire.
- Intermarché approvisionne en produits frais une grande partie de la Bretagne et de la région Centre.

→ Bilan

- La grande distribution est un secteur important pour la Basse-Normandie (près de 30% des surfaces de stockages régionales sans compter celle des prestataires, chargeurs et transporteurs).
- A court terme, la grande interrogation pour la Basse-Normandie concerne l'avenir des plates-formes de Promodès. En effet, l'homogénéisation des systèmes logistiques sera abordée à partir de 2001 et devrait entraîner des transformations qu'il est encore difficile (car confidentiel) d'appréhender.

Notons qu'avant leur fusion, les secteurs de l'Ouest de Logidis et de Carrefour étaient quasiment identiques⁸. Par ailleurs, Carrefour a toujours sous-traité sa logistique tandis que Promodès l'a toujours internalisé. Enfin, la plate-forme Carrefour du Mans est parmi les plus importantes de tout l'Ouest.

Plusieurs options :

- . La concentration de toute la logistique sur quelques plates-formes (notamment celles les plus centrales comme celle du Mans),
- . Le maintien des plates-formes Logidis/Prodim de Basse-Normandie en les spécialisant par produits ou par secteur géographique⁹,
- . L'implantation de nouvelles plates-formes ?

Dans tous les cas, il semble évident qu'une réorganisation va s'opérer et se traduire par la fermeture ou réduction de sites. L'évolution de ce dossier sera un très bon indicateur pour mesurer la nouvelle perception qu'ont les distributeurs du positionnement de la région Basse-Normandie.

- Les autres perspectives de développement de ce secteur en Basse-Normandie présentent plusieurs options :
 - . Si la logique régionale est maintenue pour certains produits (notamment ceux à forte rotation), alors la région de Caen reste stratégique car elle représente de très loin le 1^{er} bassin de consommation. Toutefois, l'agglomération caennaise souffre d'un manque de centralité (elle ne rayonne pas à 360°) tandis que la pression sur les coûts fonciers peut devenir un handicap.
 - . Si s'opèrent des nouvelles implantations, la zone de Alençon-Sées peut alors devenir intéressante lorsque l'A28 sera achevée. Cette zone permet d'avoir une couverte très large englobant la Haute-Normandie, la Basse-Normandie, la Bretagne et une partie des régions Centre et Pays de la Loire). Toutefois, elle entre en concurrence directe avec celles existantes au Mans et à Tours.
- L'intérêt de la grande distribution pour réaliser une plate-forme de fret en Basse-Normandie reste cependant limité :

⁸ Pour Logidis, les bases logistiques implantées en Basse-Normandie couvraient la Normandie, la Bretagne et les parties septentrionales des régions Centre et Pays de la Loire. Celles de Carrefour plus dispersées (dont une au Mans), couvraient la totalité des régions Centre et Pays de la Loire.

⁹ D'autant plus que les enseignes de l'ex-groupe Carrefour étaient très peu présentes en Basse-Normandie.

- . D'une part, les implantations dédiées à la grande distribution fonctionnent souvent de manière totalement autonome ce qui en limite l'impact structurant sur l'aménagement des zones logistiques. Toutefois, l'externalisation accrue à des prestataires dont les enjeux ne sont pas tout à fait les mêmes devrait modifier sensiblement cette situation.
- . D'autre part, elles restent encore très routières en dehors de quelques plates-formes spécialisées. Toutefois, là aussi, dans l'avenir, les distributeurs devraient considérer de plus près les possibilités offertes par le transport ferroviaire (en transport classique comme en combiné).

En fait, il faudrait procéder à une analyse plus fine par distributeur car les bases logistiques doivent être plus centrales par rapport à leur marché (points de vente couverts) qu'à la géographie. Les rapprochements des distributeurs et l'accentuation des contraintes logistiques vont modifier la structure logistique mise en place depuis la fin des années 80. On note par exemple, que Système U a récemment entrepris d'augmenter la superficie de sa plate-forme de Beuzeville de 25 000m² (soit une plate-forme de 60 000m²). Toutefois, avant de prendre cette décision, Système U avait envisagé de transférer son implantation à Val-de-Reuil ou à Mantes-la-Jolie. Cela signifie que des évolutions sont en cours.

3.1.2 – LA DISTRIBUTION SPECIALISEE

↳ Présentation générale du secteur

A côté de la grande distribution s'est développée la distribution spécialisée : bricolage, vêtements, bazar, chaussures, électro-ménager-HI-FI-informatique, meubles, sport, équipement de bureaux, etc.

Certaines enseignes appartiennent d'ailleurs à des grands distributeurs (Auchan est certainement celui qui s'est le plus diversifié en la matière) tandis que d'autres sont internationales. Dans tous les cas, les logistiques restent totalement autonomes (pas de mélanges entre la logistique d'Auchan et celle de Kiabi ou Leroy Merlin par exemple)

↳ Tendances de l'organisation logistique

A l'image de la grande distribution, la logistique est devenue un des enjeux commerciaux de ces enseignes. La grande différence étant un nombre de références (quelques milliers) et de points de vente (entre 50 et 100 voire jusqu'à 300 pour les plus répandues) plus limité. D'autre part, la part des produits importés est nettement plus élevée avec une certaine homogénéité des produits à l'échelle européenne.

Les contraintes de distribution conduisent à une approche logistique assez similaire à celle de la grande distribution dans son fonctionnement, mais à une organisation géographique de la logistique d'approvisionnement plutôt différente.

En effet, un nombre relativement réduit de fournisseurs mais souvent répartis sur toute l'Europe, voire en Asie et aux Etats-Unis, un marché devenu européen, la nécessité de réaliser des

prestations logistiques de *post-manufacturing*¹⁰, etc. sont autant de contraintes qui conduisent ces distributeurs à avoir une approche géographique de leur logistique assez différente.

Le nombre de plates-formes logistiques est directement dépendant de la densité du réseau de distribution et de la nature des produits (leur volume par exemple). La sous-traitance de la gestion logistique à un prestataire étant souvent généralisée, le nombre de plates-formes logistiques en France peut évoluer entre 1 et 10. Certains ne sont que de simples dépôts, tandis que d'autres sont de véritables ateliers de montage et de préparation des commandes en vue d'un approvisionnement direct ou vers un dépôt régional. Le rythme des approvisionnements des points de vente étant encore fréquemment bi-hebdomadaire, les livraisons directes à partir de l'entrepôt central deviennent de plus en plus importantes malgré une part encore élevée (par rapport à la grande distribution) de livraisons directes.

Toutefois, les comportements logistiques de ce secteur restent très disparates car il est lui-même très hétérogène.

➤ **Principaux critères d'implantation des bases logistiques**

Pour les entrepôts centraux (où le stockage est parfois associé à des opérations de *post-manufacturing*), l'Ile de France et la région Lyonnaise sont souvent choisies. Cela tient à la fois à la présence d'un vaste bassin de consommation et à leur centralité pour approvisionner de nombreuses autres régions.

Lorsqu'il existe des dépôts régionaux (au sens zone de chalandise du distributeur ou de l'industriel), ce sont souvent des zones centrales par rapport au marché. Par ailleurs, ces entrepôts régionaux étant très souvent sous-traités, leur implantation est directement liée à celle des prestataires choisis.

➤ **Perspectives générales**

Les perspectives sont globalement les mêmes que celles de la grande distribution (réduction des délais de livraison, etc). Toutefois, ce secteur reste très disparate.

➤ **Le positionnement de la Basse-Normandie**

En dehors de quelques rares dépôts sous-traités à des transporteurs souvent régionaux, la place de la Basse-Normandie est inexistante sur ce secteur.

Nous avons interrogé quelques distributeurs installés en Basse-Normandie :

- DARTY : les magasins de la région sont approvisionnés à partir de la plate-forme régionale localisée dans l'agglomération rouennaise
- HYGENA : approvisionnements directs depuis les plates-formes et sites de production en Grande-Bretagne
- CONFORAMA : plusieurs sources d'approvisionnement : la plate-forme lyonnaise pour les produits importés, les usines ou plates-formes des fabricants (souvent sous-traitées), les réseaux de messageries (très fréquent).

¹⁰ Opérations qui consistent à personnaliser les produits avant sa distribution finale avec de répondre aux besoins spécifiques des marchés. Ces opérations s'effectuent très rarement sur les sites de production mais plutôt dans des centres spécialisés localisés à proximité des marchés.

Ainsi, les points de vente Bas-Normands sont approvisionnés par les canaux suivants :

- directement par les fournisseurs régionaux,
- par les plates-formes centrales plutôt situées en région parisienne ou lyonnaise,
- par les plates-formes régionales plutôt implantées dans la zone de Rouen-Louviers,
- par les réseaux des messagers, notamment les plus grands afin d'effectuer la distribution régionale

↳ Bilan

- L'organisation logistique actuelle de ce secteur et les perspectives d'évolution de ce secteur ne laissent pas présager d'importantes implantations dans la région. La logique de centralité à l'échelle nationale ou supra-régionale est nettement dominante avec toutes les limites que présente la Basse-Normandie.
- Les retombées logistiques de ce secteur en Basse-Normandie restent limitées à l'entreposage de niveau régional sous-traité aux acteurs régionaux. La faiblesse de grands prestataires nationaux, voire internationaux en Basse-Normandie, limitent d'autant plus les perspectives de développement de ce secteur.
- Toutefois, ce secteur offre des potentialités de marchés pour les prestataires régionaux en ce sens qu'ils peuvent contribuer à la distribution régionale (notamment pour les produits à faible rotation). Notons par exemple, que certains acteurs régionaux distribuent au niveau régional (parfois inter-régional) les produits pour le groupe Pernod-Ricard, Treca, Lafuma, etc.
- Enfin, l'agglomération de Caen reste toujours le point privilégié d'éventuelles logistiques destinées à ce secteur.

3.1.3 - LA MESSAGERIE ET L'EXPRESS

↳ Présentation générale du secteur

Ce secteur est sans aucun doute celui où les taux de croissance ont été les plus élevés durant cette dernière décennie. L'importance prise par ce secteur est le résultat d'une organisation sociale et économique de plus en plus fondée sur la spontanéité des décisions d'achat, la réduction des stocks, l'élargissement spatial des comportements d'achat, le développement des achats par correspondance, etc.

Notons que 80 à 90% des opérations de messagerie-express s'effectuent entre entreprises. La distribution aux ménages ne représente que 10-20%.

Par définition, ce secteur est totalement intégré à la logistique qui en constitue l'enjeu majeur : sans organisation logistique, pas de messagerie et d'express. La relative nouveauté de ce secteur (surtout apparu dans les années 80) et sa dynamique ont engendré l'apparition de nombreux prestataires qui se sont appuyés sur des réseaux existants et créés.

Toutefois, ce secteur présente une grande diversité puisqu'on y distingue fréquemment 2 catégories :

- **La messagerie** pour des envois de lots de 30 à 500kg livrés dans les 48h. A cette messagerie « classique » se substitue de plus en plus une **messagerie rapide** où les délais sont de 24h.
- **L'express** concerne plutôt des lots inférieurs à 30kg livrés dans les 24h, voire dans la même journée selon les destinations. Par ailleurs, il s'agit souvent d'envois de mono-colis.

➤ **Tendances de l'organisation logistique**

La messagerie et l'express s'appuient obligatoirement sur un réseau dont la couverture territoriale peut aller d'une zone géographique restreinte (quelques régions) au territoire national et même européen. Certains groupes de l'express ont même une couverture mondiale.

Il convient de distinguer plusieurs niveaux de sites d'implantations :

- **Niveau 1 : le réseau des agences locales** (à l'échelle d'un secteur d'agglomération, d'une agglomération ou d'un département). Leur fonction consiste à distribuer et à réceptionner les colis de la zone. En fonction de la stratégie des entreprises, les transports locaux s'effectuent à partir de coursiers (des indépendants disposant d'une camionnette pour l'express), d'entreprises locales de transport routier (à partir de petits porteurs), ou à partir d'une flotte de véhicules en compte propre. Les retombées en termes d'emplois « logistiques » sont faibles car il s'agit d'implantations de petite taille (100 à 1 000m²) n'ayant souvent qu'une fonction de tri primaire.
- **Niveau 2 : Les plates-formes logistiques** où sont traités les colis des différentes agences du niveau 1. Le nombre de ces plates-formes varie en fonction des marchés et de la stratégie des entreprises. Toutefois, nous assistons à la réduction de ces plates-formes en ce sens que le niveau régional (voire supra-régional) tend à disparaître au profit d'une unique plate-forme nationale, parfois de 2 ou 3 plates-formes nationales. En fait, elles ont une fonction de hub. Elles sont reliées aux sites de niveau 1 par des lignes régulières (certaines desservant plusieurs sites successifs) à partir de gros porteurs (semi-remorques). Les échanges intra-européens s'effectuent entre plates-formes de niveau 2 implantées dans chaque pays où le groupe est présent.
- **Niveau 3 : Les plates-formes d'intérêt européen**, notamment pour l'express. En effet, de grands groupes appelés aussi « intégrateurs » sont apparus sur ce créneau de marché. Ceux-ci s'appuient de plus en plus sur une plate-forme couvrant l'Europe. En toute logique, cette plate-forme est implantée à proximité d'un aéroport.

Notons que la messagerie a des contraintes de réseaux comme l'express mais que ceux-ci ne sont pas obligatoirement aussi vastes et denses.

Il existe bien évidemment des grands groupes (type Heppner, Sernam, Grimaud, Ducros, etc.) qui s'appuient sur 10 à 20 agences en France (voire beaucoup plus pour la Sernam) et quelques implantations à l'étranger.

Parallèlement, des PME « régionales » se sont également lancées dans la messagerie en implantant quelques sites extérieurs (1 à 2) ou en s'associant avec d'autres entreprises de leur taille dans d'autres régions (ex : le réseau ASTEL Logistique réunit 8 PME régionales dont 2 sont situées en Basse-Normandie). Dans ce dernier cas, il s'agit pour elle d'une étape de transport pur vers la logistique (même si celle-ci reste relativement simple).

Enfin, certains groupes s'appuient sur des entreprises régionales (avec parfois des prises de participations) pour développer leur réseau.

➔ Principaux critères d'implantation des bases logistiques

- Critères macro-géographiques :

. **Pour l'express**, la localisation de la base logistique s'effectue en fonction des bassins de consommation qu'il s'agisse des particuliers, des administrations et autres implantations tertiaires, des PME-PMI et industries (notamment les sièges sociaux). De ce fait, la proximité des grandes agglomérations est toujours privilégiée pour les bases de niveau 1. Notons par ailleurs, que le découpage administratif départemental est encore souvent utilisé même si celui-ci tend à s'estomper progressivement au profit d'un découpage régional, voire inter-régional. Pour les plates-formes de niveau 2, l'Île de France et la région lyonnaise sont souvent choisies pour leur centralité globale et l'existence d'un vaste bassin de consommation à proximité immédiate. Enfin, pour les sites de niveau 3, ce sont les aéroports (ex : Fedex est à Roissy).

. **Pour la messagerie**, la localisation des sites est plus complexe à analyser. S'agissant de lots plus importants (palettes par exemples), il s'agit plutôt d'un réseau « à plat » et non « vertical » comme pour l'express. Si dans le cadre de l'express, un envoi peut subir plusieurs ruptures de charge, ce n'est pas le cas d'envois de messagerie.

En dehors des messagers travaillant sur la chaîne du froid, la priorité des implantations des autres messagers est souvent accordée à la proximité du bassin de consommation (PMI par exemple).

Enfin, les localisations des sites du réseau peuvent rester dépendantes des localisations historiques des transporteurs sur lesquels il s'appuie. Toutefois, lorsque les transporteurs locaux investissent pour adapter leur outil, il est très fréquent qu'ils transfèrent leur activité à proximité de l'agglomération la plus importante car la mieux desservie par les axes routiers et présentant de plus grandes potentialités pour optimiser les équipements de stockage et de transport.

- Critères micro-géographiques :

. **Pour l'express** (hors sites de niveau 3) :

. L'organisation est strictement routière.

. Les sites de niveau 1 étant de taille réduite et ayant de fortes contraintes de distribution, ils se localisent plutôt dans la 1^{ère} couronne des villes-centres des grandes agglomérations, notamment à la croisée des axes radiaux (pénétrantes) et des axes périphériques. Les sites de niveau 2 sont toujours en périphérie le long d'axes routiers structurants.

. Les plates-formes de niveau 1 sont fréquemment localisées dans des zones aménagées (à vocation logistique ou non). Il en est souvent de même pour celles de niveau 2. Ce choix ne correspond pas obligatoirement à une démarche volontaire de vouloir bénéficier d'un équipement collectif mais plutôt à une opportunité immobilière.

. **Pour la messagerie** :

- L'organisation est essentiellement (voire exclusivement) routière. Même la SERNAM, malgré une implantation historique dans les gares de marchandises situées au cœur des villes, fait essentiellement appel au transport routier.
- La localisation dépend du choix initial dans la mise en place du réseau (Cf. remarques précédentes). S'il s'agit d'un développement s'appuyant sur des transporteurs régionaux, les localisations historiques prédominent encore. Toutefois, elles ont souvent donné lieu à des délocalisations qui ont alors privilégié les zones d'activités situées à proximité d'un axe autoroutier et/ou d'une grande agglomération. S'il s'agit de créations ex-nihilo, les implantations se cristallisent très souvent dans des zones d'activités qui ne sont pas nécessairement à vocation transport-logistique. Il s'agit plutôt d'une opportunité foncière ou immobilière.
- La taille des implantations est plus importante que celle de l'express tout en restant nettement inférieures à 10 000m².

↳ Perspectives générales

La progression de ce secteur devrait encore se poursuivre selon un rythme soutenu. De plus le développement du *web* comme nouvel outil de commercialisation, devrait engendrer de nouveaux marchés pour ces opérateurs, notamment pour l'express.

Par ailleurs, pour certains transporteurs restés régionaux, il y a une volonté de se lancer dans la messagerie dans l'objectif de diversifier leurs activités. Cette tendance est déjà engagée depuis quelques années et devrait se poursuivre.

Enfin, pour messagerie des grands groupes, les rapprochements vont conduire à une restructuration des implantations en privilégiant les regroupements de sites. Cela se traduira par la fermeture de certains sites et l'extension d'autres.

↳ Le positionnement de la Basse-Normandie

Tableau n°2 : Répartition des agences des grands groupes de messagerie et d'express (1).

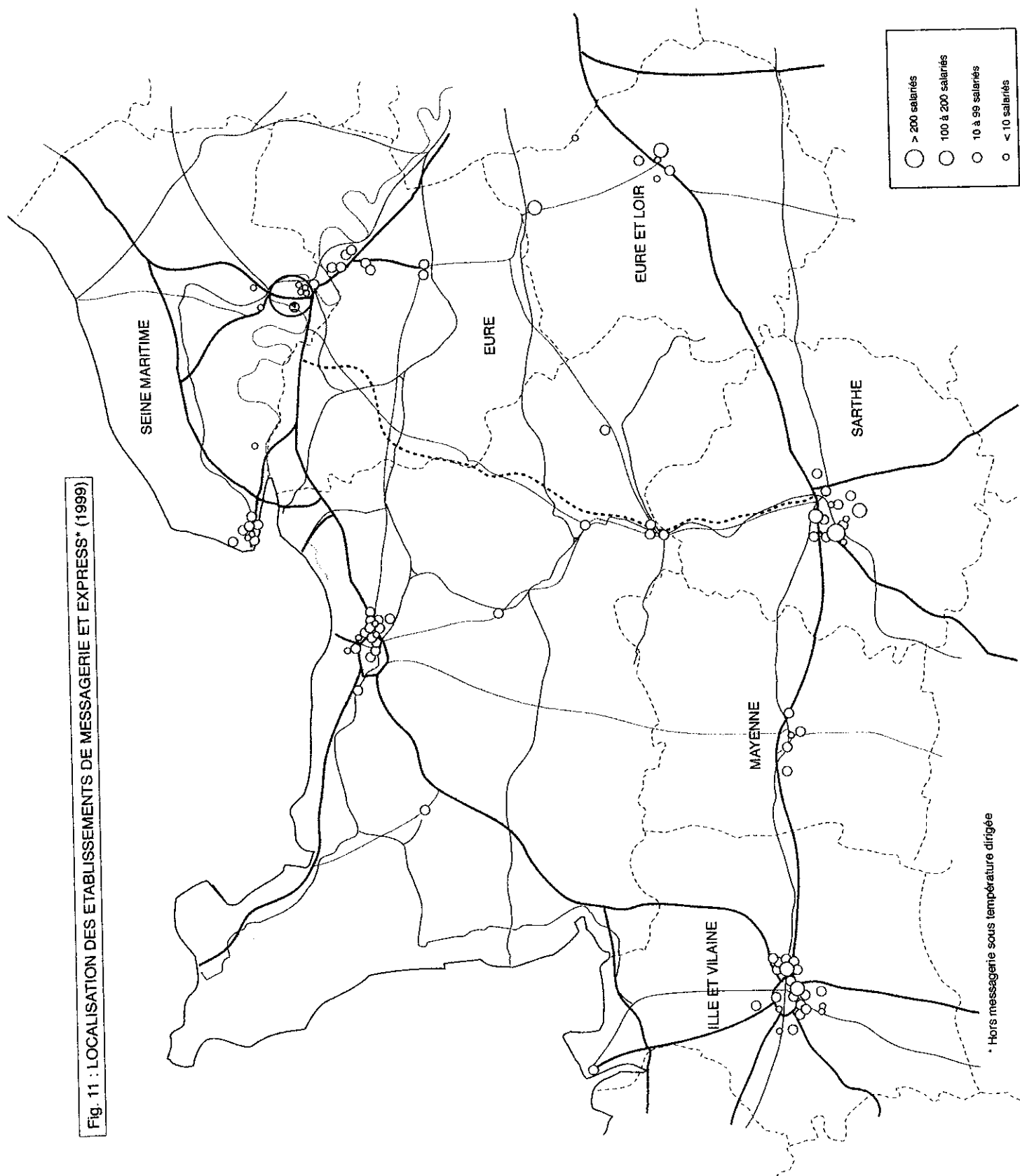
	Sociétés nationales et internationales de messagerie (2)	Sociétés nationales et internationales d' express (3)
Basse-Normandie	6	9
- dont agglomération de Caen	3	9
Haute-Normandie	17	14
Ille et Vilaine	9	12
Sarthe	6	6
Mayenne	2	1
Indre et Loire	9	7
Eure et Loir	4	2

(1) : Les agences de ces groupes ne correspondent pas toujours à des bases logistiques.

(2) : Heppner, Ducros, Geodis-Bourgey-Montreuil, Geodis, Danzas, Calberson, Grimaud, Sernam, Dubois-ABX, Mory

(3) : TNT, TAT, Taxis Colis, Chronopost, DHL, UPS, Jet Services, Colis Système, France Express, Colitel, Exapaq

Fig. 11 : LOCALISATION DES ETABLISSEMENTS DE MESSAGERIE ET EXPRESS* (1999)



Sur la petite trentaine d'implantations que compte ce secteur en Basse-Normandie, près des 3/4 sont localisées dans l'agglomération caennaise (Cf. figure n°11 de la messagerie et de l'express). Un peu plus de la moitié est le fait de grands groupes (Cf. tableau n°2).

Au niveau de la messagerie nationale (et a fortiori internationale), la Basse-Normandie a une place très faible. D'autre part, cette présence se traduit rarement par des implantations logistiques. Et enfin, lorsqu'il s'agit d'implantations logistiques, elles sont de petite taille (aucune n'a une surface d'entreposage supérieure à 1 000m²). En fait, les grands pôles de messagerie de la zone étudiée sont localisés dans et autour des agglomérations de Rouen-Val de Reuil, Rennes et Tours (secondairement au Mans).

Au niveau des sociétés spécialisées dans l'express, le positionnement de la région est nettement plus significatif même si pour ce type d'activité, les implantations restent à vocation strictement régionale et sont de petite taille. Toutes sont localisées dans l'agglomération caennaise et se concentrent plus particulièrement dans les zones d'activités occidentales (Mondeville-Giberville-Grentheville) et très secondairement à Hérouville.

→ Bilan

- La présence des grandes sociétés de messagerie françaises et européennes est très limitée en Basse-Normandie. En fait, celles-ci se localisent dans le secteur de Rouen, Rennes et Tours et/ou Le Mans. De plus, aucune de ces sociétés ne dispose en Basse-Normandie d'une base logistique dont l'aire d'influence dépasse le cadre de la distribution et le ramassage régional (en dehors des messagers du froid). Cependant, il existe quelques entreprises régionales qui réalisent de la messagerie avec leur propre réseau ou pour le compte de grands groupes précédents.
- La situation de l'express en Basse-Normandie est meilleure. Par ailleurs, toutes sont à proximité immédiate de Caen. Toutefois, en comparaison avec d'autres régions limitrophes, leur nombre reste inférieur (ce qui témoigne de la relative faiblesse du marché de consommation régional et de la position relativement excentrée de Caen par rapport à des marges régionales). Par ailleurs, ces implantations restent très limitées d'un point de vue logistique, mais cela est également le cas des implantations des départements limitrophes.
- Notons la faiblesse des implantations de VPC (en dehors de la présence de LA REDOUTE à Mondeville). Pour ce secteur, 2/3 des bases logistiques sont localisées dans le Nord-Pas de Calais (berceau de la VPC) et en Ile de France (bassin de consommation et centralité). De même, le routage est absent alors que l'Eure en a fait une de ses spécialités.

La messagerie et l'express présentent un certain intérêt pour l'objet de la présente mission à plus d'un titre :

- Il connaît un développement discontinu depuis quelques années et cette tendance ne devrait que s'amplifier avec l'accroissement des ventes via Internet
- Aujourd'hui, aucune entreprise n'échappe à l'usage de ce secteur. Le développement économique (industriel et tertiaire) s'appuie donc aussi sur ce secteur.
- Certaines entreprises régionales de transport routier se lancent dans la logistique par la « petite porte » de la messagerie classique. Pour ce faire, elles doivent souvent réaliser un saut qualitatif

important et investir dans des moyens physiques pour traiter les marchandises. Cette tendance engendre donc des transferts d'activités et de nouvelles implantations.

- Cette activité est relativement propice à une implantation dans des sites publics à vocation transport-logistique ou non.

L'agglomération de Caen présente la zone où les perspectives de développement sont les plus propices. D'autres sites plus diffus existent aussi, mais ils sont liés au développement ponctuel de tel ou tel transporteur régional lorsque celui-ci ne transfère pas son activité autour de Caen.

3.1.4 – LES LOGISTIQUES INDUSTRIELLES

Il s'agit des organisations logistiques mises en œuvre en amont du processus de transformation industriel (approvisionnement de produits semi-finis) et en aval de ce processus (expédition de produits finis destinés à leur consommation finale). En amont, nous nous situons dans une chaîne logistique intégrée dans le processus de production. En aval, il s'agit de la première étape du processus de distribution, mais le client final n'est pas le consommateur, mais le distributeur.

Les activités industrielles étant très variées, les logistiques correspondantes sont donc également diversifiées. Une analyse plus sectorielle centrée sur la Basse-Normandie est réalisée plus loin.

→ Présentation générale du secteur

Deux remarques majeures :

- L'intégration capitalistique :

De nombreux établissements industriels sont dorénavant intégrés (ou associés) par leur capital à des groupes. Les opérations de rachats, de fusions, de prises de participations croisées ou non, etc. se sont multipliées et se poursuivent. Elles ne sont pas toujours limitées aux aspects financiers, mais s'accompagnent parfois d'un projet industriel. Lorsque cela est le cas, il se traduit souvent par la fermeture de certains sites et la spécialisation des autres sites. Cette spécialisation de la production au sein du groupe peut s'effectuer à toutes les échelles spatiales et dépend du cadre de fonctionnement du groupe et du secteur d'activités. Pour l'industrie automobile, la spécialisation est européenne, voire mondiale. Pour l'agro-alimentaire, elle est nationale, voire européenne.

En fait, chaque site est spécialisé dans la production (ou l'assemblage) d'une gamme limitée de produits dont la couverture est nationale et européenne. Ce schéma a remplacé la diversité des productions des sites dont la couverture était régionale ou nationale. Cette orientation correspond à la recherche d'économie d'échelles pour la production et s'intègre dans l'élargissement des marchés, notamment à l'échelle européenne.

- **L'élargissement du cadre organisationnel à l'échelle européenne (voire mondiale) :**

La logique industrielle actuelle a presque totalement intégré le cadre européen pour fonctionner. Il n'existe pratiquement plus aucun industriel qui ne limite son organisation industrielle au cadre national. Tous les sites de production industrielle travaillent en partie pour le marché européen (voire mondial). Par ailleurs, certains sont intégrés dans un groupe dont l'envergure est devenue européenne. Aucun secteur d'activité n'échappe à ce cadre élargi.

Ces deux cadres de fonctionnement ont eu des conséquences majeures sur la production ainsi que sur les logistiques mises en place.

→ **Tendances de l'organisation logistique**

La logistique industrielle est par définition au service des activités industrielles. La localisation d'entrepôts centraux pour les industriels reste majoritairement influencée par la localisation des sites de production, surtout si ceux-ci sont internalisés. On estime que seulement 1/3 des industriels français ont externalisé leur logistique. L'externalisation est en pleine croissance, y compris dans les secteurs les plus réticents (ex : chimie), et se traduit par de nouvelles implantations logistiques.

Nous pouvons segmenter l'analyse logistique selon le positionnement par rapport au processus de production :

- **En amont** : la logistique mise en place dépend du secteur d'activité (et en particulier du degré de sophistication du produit élaboré). Les approvisionnements de matières premières destinées à être transformées donnent rarement naissance à des prestations logistiques. En revanche, les approvisionnements de produits semis-finis destinés à être assemblés dans les sites de production peuvent engendrer des activités logistiques. Dans ce cas, les principales fonctions logistiques consistent à grouper les marchandises dans un site localisé à proximité des sites de transformation afin d'approvisionner ces derniers en flux tendus. Ce type de logistique dépend du secteur industriel concerné car très majoritairement, les approvisionnements industriels sont réalisés par lots complets. Les secteurs pouvant donner naissance à de telles implantations logistiques sont l'automobile, l'électronique, la mécanique, l'électro-ménager, l'informatique, etc., c'est-à-dire des activités d'assemblage de produits à forte valeur faisant appel à de nombreux composants.
- **En aval** : la logistique est plus importante et aussi plus complexe. Lorsque des plates-formes logistiques interviennent entre le site de production et le client, les fonctions logistiques peuvent être multiples. En dehors des plates-formes de sortie de chaque site de production dont la fonction essentielle est l'expédition en direct vers le client ou vers une autre plate-forme (client ou pas), la logistique aval se caractérise par la mise en place de plates-formes d'expédition. L'objectif de ce type de plate-forme est la massification des productions issues de plusieurs sites en vue d'en faire des lots complets vers les clients. Il s'agit d'une logistique mise en place par l'industriel pour satisfaire aux contraintes de ses clients.

→ Principaux critères d'implantation des bases logistiques

- Critères macro-géographiques :

- **En amont** : la proximité du client est toujours recherchée car une telle implantation logistique est uniquement destinée à satisfaire ses contraintes de livraisons en flux tendus. Ainsi, qu'il s'agisse d'une décision du fournisseur (imposée ou non par le client) ou du client lui-même, une telle implantation se situe toujours à proximité du site de production. En fonction des secteurs d'activité, il est aussi possible qu'une telle plate-forme soit au barycentre de plusieurs sites de production (du même client ou de plusieurs), si ceux-ci sont localisés dans une zone géographique qui n'est pas trop vaste.
- **En aval** : les critères de localisation des plates-formes d'expédition sont plus nombreux :
 - La proximité immédiate des sites producteur (Catégorie 1) : ce type de localisation est le fait de secteurs industriels spécifiques et de bassins où le tissu industriel est homogène (l'agro-alimentaire par exemple). Lorsque les différents sites de production sont localisés dans une zone géographique restreinte (celle d'une région par exemple), alors la plate-forme est souvent localisée à proximité de l'une des plus importantes usines. Si le tissu productif est très dispersé alors d'autres critères de localisation interviennent :
 - le centre de gravité des sites producteur (Catégorie 2) : lorsque les différents sites de production sont totalement éclatés en France, voire en Europe, alors le producteur peut constituer une seule plate-forme si le nombre des sites n'est pas trop élevé et que ceux-ci ne sont pas trop distants. Dans le cas contraire, il va en créer plusieurs. La localisation de cette (ces) plate(s)-forme(s) correspond à la recherche du centre de gravité par rapport au système productif tout en intégrant le centre de gravité des clients (plates-formes distributeurs si elles existent) afin d'être en mesure de satisfaire à leur demande de raccourcissement des délais.
 - la proximité d'un bassin de consommation (Catégorie 3) : la localisation à proximité immédiate du bassin de consommation si le poids de celui-ci est très élevé (plus de 1/4 par exemple) ou au barycentre de la consommation.
 - la proximité d'un point de connexion international majeur (Catégorie 4) : l'objectif étant d'y mettre en place une logistique spécifique (si nécessaire) aux flux d'importation/exportation.

- Critères micro-géographiques :

- Dans le cas de l'internalisation de la logistique ou de la contractualisation d'une base dédiée, la recherche de la localisation conduit souvent à choisir le site de production le plus important à condition que celui-ci présente une disponibilité foncière suffisante. Lorsque la base logistique ne peut être localisée dans l'enceinte ou à proximité immédiate d'un site de production, elle est implantée dans une zone d'activités classique, c'est-à-dire en périphérie et sur une artère routière. La nécessité d'être embranchée fer dépend du marché couvert ainsi que de la nature des produits traités.
- Dans le cas de l'externalisation, la logique d'implantation du prestataire s'effectue dans les mêmes conditions que précédemment si la base logistique est dédiée. S'il s'agit d'une externalisation totale, alors les critères d'implantation sont liés à la stratégie du prestataire

logistique. Ce dernier a souvent tendance à privilégier des implantations dans des zones où il peut plus facilement optimiser ses outils de travail (entrepôts et véhicules). Il va donc de soi, qu'il privilégie alors la proximité des grands bassins industriels et/ou de consommation.

↳ **Perspectives générales**

L'externalisation accrue des logistiques industrielles devrait se traduire par de nouvelles implantations logistiques. Celles-ci seront de plus en plus initiées par des prestataires spécialisés et des grands groupes de transport, et secondairement, par des transporteurs régionaux. Les critères d'implantation de ces plates-formes seront donc de plus en plus influencés par la recherche de lieux proches des marchés et/ou de la proximité des zones où le tissu économique est le plus dense, favorisant donc les grandes agglomérations.

↳ **Le positionnement général de la Basse-Normandie**

- Pour la logistique industrielle amont :

La Basse-Normandie possède quelques industries d'assemblage dont les contraintes d'approvisionnement engendrent des implantations logistiques de ce type. Les principales sont RVI, Citroën et Moulinex, Bosch.

- Pour la logistique industrielle aval de catégorie 1 et 2 (Cf. classification précédente) :

Il existe de nombreuses plates-formes d'expédition destinées à la préparation des commandes et l'expédition. Nous les trouvons dans tous les secteurs d'activités économiques présents en Basse-Normandie.

Celles-ci sont soit rattachées aux différents sites de production (cas le plus fréquent), soit à proximité de sites majeurs ou au barycentre de bassins locaux.

Notons que pour la catégorie 2, le centre de gravité ne concerne que les groupes et les activités ayant un fonctionnement régional. En effet, la région n'est pas suffisamment centrale pour élargir la logistique à la distribution de sites de production situés en dehors de la région.

- Pour la logistique industrielle aval de catégorie 3 :

Cette catégorie de logistique très limitée car le bassin de consommation Bas-Normand est trop faible tandis que la situation de la Basse-Normandie n'est pas suffisamment centrale.

- Pour la logistique industrielle aval de catégorie 4 :

La Basse-Normandie bénéficie de 3 sites portuaires (Caen, Cherbourg et Honfleur) où peuvent se cristalliser de telles implantations. Cherbourg a traité depuis le milieu des années 70, la logistique aval de Toyota pour les marchés français et suisse. Caen et Honfleur disposent de quelques entrepôts, mais leur fonction logistique actuelle est réduite et se limite à de l'entreposage statique (dont une partie en amont comme le bois). L'aire d'influence de ces stockages reste souvent régionale.

→ Le positionnement de la Basse-Normandie, les perspectives et le bilan par secteurs

Les secteurs industriels abordés (la liste n'a pas la prétention d'être exhaustive, mais de faire apparaître les principales caractéristiques de l'organisation de la logistique industrielle à partir d'exemples régionaux précis) :

- *L'agro-alimentaire sous température dirigée*
- *L'automobile*
- *L'électro-ménager*
- *La papeterie-cartonnerie*

❶ L'INDUSTRIE AGRO-ALIMENTAIRE (FILIERES SOUS TEMPERATURE DIRIGEE) :

- Présentation générale du secteur

Le secteur de l'agro-alimentaire constitue le 1^{er} secteur industriel de la Basse-Normandie. Pour ce secteur, la région se situe au 9^{ème} rang français (rappel : la région est au 17^{ème} rang national pour l'ensemble de son industrie). Malgré la diversité de ce secteur, les 2 principales, à savoir, les produits laitiers et la viande, génèrent 3/4 du chiffre d'affaires de ce secteur dans la région. Malgré sa relative dispersion, le secteur de la Manche et la partie occidentale de l'Orne concentrent la majorité des industries de transformation de ce secteur.

La région n'a pas échappé aux nombreuses restructurations menées dans ce secteur depuis deux décennies.

A l'image d'autres secteurs industriels, les groupes constitués ont réduit le nombre de sites de fabrication et spécialisé les unités restantes dans la fabrication de lignes de produits spécifiques. Cette tendance générale de l'industrie s'est donc traduite par la fermeture de nombreux sites (souvent les plus petits, les plus anciens, etc.) et l'extension et la modernisation des sites conservés.

- Tendances de l'organisation logistique

Aujourd'hui, 3/4 de la production des industriels de l'agro-alimentaire est destinée à la distribution (les grands distributeurs représentent 80% et les détaillants 20%), le solde (1/4) est destinée à la restauration. Or, les industriels qui produisent pour la grande distribution ont abandonné une partie de leur logistique au profit des distributeurs (Cf. partie consacrée à la grande distribution).

Nous sommes passés d'un système où les flux étaient poussés par l'offre à un système où ils sont tirés par la demande. La production est de plus en plus programmée en fonction de la demande.

Cette dernière se caractérise essentiellement par des envois plus fréquents et une réduction des délais de livraison (jour A-Jour B). Par ailleurs, les distributeurs généralisent les achats *rendus plate-forme* distributeur, voire même *départ usine* (ou *départ plate-forme producteur*).

La particularité des deux secteurs étudiés est de faire appel pour le transport et la logistique à des moyens spécifiques sous température dirigée allant du froid positif (+2°C pour les produits laitiers à -30°C pour les surgelés).

Ce secteur externalise encore très peu sa logistique. Certes, elle tend à se généraliser pour le transport (notamment en aval) mais est encore faible pour la logistique. Cette dernière reste souvent internalisée (ex : Besnier) ou sous-traitée à une filiale (ex : CLE). Les industriels de la viande externalisent plus facilement que ceux du lait. Pour autant, ils font parfois appel aux réseaux de messagerie des transporteurs spécialisés (ex : TFE) et stockent chez des prestataires (ex : SOFRINO et Frigoscandia).

Enfin, la logistique de ce secteur reste exclusivement routière.

- Position de la Basse-Normandie

L'importance de ce secteur dans la région, la faiblesse d'une externalisation totale et une organisation logistique encore largement fondée sur des plates-formes d'expédition, expliquent les nombreuses implantations d'entrepôts frigorifiques et leur diffusion sur l'ensemble du territoire régional (Cf. figure n°7 page 29).

Ainsi, les bases logistiques privilégient la proximité des sites de production, y compris celles des grands messagers (ex : TFE, Maîtres Laitiers du Cotentin, etc.). Cette situation explique également la faiblesse de la zone de Caen sur ce secteur en dehors de quelques cas spécifiques.

La société SOFRINO est de très loin le 1^{er} stockeur régional avec une multitude d'entrepôts de petite taille souvent localisés à proximité des sites de production et des ports de pêche. De même, le site caennais était lié à la présence de l'usine Pescanova.

Notons également que les produits de la marée génèrent peu d'activités de stockage car les mareyeurs expédient directement vers les plates-formes des grands distributeurs, le marché de Rungis et les grossistes des différents MIN régionaux. Les produits sont ramassés dans le cadre des tournées des transporteurs, mais très peu font l'objet d'entreposage intermédiaire. Dans l'agglomération caennaise, Portais et Bretanor (groupe Hurel-TFE) réalisent du groupage intermédiaire mais sur des surfaces très réduites.

Notons enfin, qu'il existe des opérateurs spécialisés dans la distribution régionale pour la restauration hors domicile. Leur implantation reste très limitée en surfaces (nettement moins de 1000m²) et toujours à proximité d'une grande agglomération (ex : Prodirect à Mondeville et Messageries Laitières à Ifs).

Toutefois, l'importance de la Basse-Normandie doit être nuancée car la capacité d'entreposage frigorifique de la région Bretagne est presque 2 fois supérieure. En fait, cette concentration de surfaces de stockage frigorifique n'est pas spécifique à la région, mais constitue une composante dominante des régions occidentales françaises où les activités agricoles et agro-industrielles sont voisines.

- Perspectives et bilan

Ce secteur a connu d'importantes mutations durant ces dernières années marquées par une accentuation de l'intégration capitaliste et par la spécialisation industrielle qui lui est associée. Au niveau de la logistique, ce secteur a surtout subi les contraintes de la grande distribution qui a capté les compétences logistiques pour les internaliser ou les sous-traiter. Les contraintes logistiques de ces derniers ainsi que les faibles perspectives de croissance de ce secteur en France, ne laissent donc pas présager d'importantes sources de développements logistiques pour la région. Toutefois, certaines externalisations pourraient conduire à des nouvelles implantations à l'initiative de prestataires indépendants ou filialisés, ou encore des transporteurs régionaux. Si ces

nouvelles implantations s'effectuent dans la région, elles devraient essentiellement bénéficier à la zone de Caen. Certes, les surfaces d'entreposage dédiées devraient toujours se focaliser à proximité de bassins de production homogènes, mais cela ne concerne que des implantations ponctuelles. En revanche, par sa centralité et la diversité de son tissu industriel et démographique, la zone de Caen est un lieu privilégié pour des logistiques externalisées non dédiées à l'initiative de transporteurs et prestataires. Les implantations en cours ou envisagées de Gringore à Ifs et de Godfroy à Colombelles illustrent cette tendance, à moins que la logistique reste internalisée et de ce fait, se maintienne à proximité de la production comme Frial à Bayeux.

Notons que les plus grands groupes type Nestlé ou Danone spécialisent leurs plates-formes par catégories de produits et de marchés. De ce fait, leurs plates-formes établies en France privilégient souvent les grands ports, la région lyonnaise et la région parisienne. La région Basse-Normandie présente peu d'intérêts car elles y sont quasiment absentes tandis que la région ne bénéficie pas d'une position suffisamment centrale.

② L'INDUSTRIE AUTOMOBILE :

- Présentation générale du secteur

L'industrie automobile a également connu d'importantes transformations qui se traduisent actuellement par la poursuite des fusions et regroupements des constructeurs. La conséquence la plus directe est la concentration et la spécialisation de l'assemblage d'un ou deux modèles sur un unique site de production. En amont, nous assistons également à la concentration des fournisseurs de ces constructeurs (équipementiers) qui adoptent une logique similaire, à savoir, la spécialisation des sites de production dans la fabrication d'une catégorie particulière de produits dont la distribution couvre des clients à travers l'Europe, voire le Monde.

- Tendances de l'organisation logistique

La complexité du produit (plusieurs milliers de composants différents par véhicule) ont conduit les constructeurs à être à la pointe de l'organisation industrielle. Pour ce secteur, la logistique est considérée comme le support direct de la stratégie industrielle. De ce fait, la logistique amont est totalement intégrée au processus industriel (productif), tandis que la logistique aval l'est dans le processus de commercialisation et de distribution.

Pour la logistique amont, les approvisionnements réalisés en synchrone avec les chaînes de montage étant de plus en plus nombreux, incitent les constructeurs et les équipementiers à disposer des stocks avancés (ou déportés) à proximité du site d'assemblage, voire dans l'enceinte de l'usine. A ces stocks avancés, sont souvent associées des prestations d'assemblages et de préparation de pièces particulièrement volumineuses (sièges, boucliers, réservoirs, tableaux de bord, cabines, etc.).

Pour les expéditions des véhicules neufs, les livraisons directes usine-distributeur transitent souvent par un centre PDI¹¹ essentiellement localisés dans les ports maritimes (pour l'import/export) ou/et à proximité des grands bassins de consommation (ex : Ile de France).

- Position de la Basse-Normandie

La Basse-Normandie est doublement concernée par ce secteur industriel :

- . D'abord, parce qu'il existe le site de montage de Renault Véhicules Industriels (RVI) à Blainville (3^{ème} établissement industriel de la région).
- . Ensuite, parce que de nombreuses entreprises travaillent pour l'industrie automobile avec 2 principales concentrations : l'une autour de Caen avec Citroën à Cormelles-le-Royal (4^{ème} établissement industriel de la région), et l'autre dans le secteur de Flers (1/3 des établissements de ce secteur).

Toutefois, cette présence industrielle forte (16% de l'effectif industriel régional) doit être nuancée :

- . D'abord, parce la présence d'équipementiers automobiles n'est pas une spécificité de la Basse-Normandie. Ce secteur se retrouve dans de nombreuses autres régions, notamment les limitrophes (vallée de la Seine, Sarthe, région de Dreux, Rennes).
- . Ensuite, parce que les régions limitrophes disposent également de sites de montage nettement plus importants : la vallée de la Seine du Havre à la région Parisienne (Sandouville, Flins, Poissy et Aulnay) et Rennes.

- Perspectives et bilan

- Tous les équipementiers travaillent pour le marché international. Leur présence régionale actuelle n'est pas du tout liée à l'existence au site de montage de RVI. Réciproquement, la part des équipementiers régionaux dans les approvisionnements de RVI est tout à fait marginale.
- **Pour RVI** : En amont, cet établissement génère des prestations logistiques sur le site même (3 établissements sont installés dans l'enceinte de l'usine), ou à proximité (quelques transporteurs régionaux disposent de stocks pour l'usine, mais cela reste très limité). En aval, les véhicules et cabines produits à Blainville sont directement livrés en lots complets aux clients finaux ou aux autres sites de production.
- **Pour les équipementiers régionaux** : Pour les expéditions, la proximité de sites de montages dans les régions limitrophes limite la faisabilité de prestations logistiques en Basse-Normandie : soit les livraisons s'effectuent en direct, soit les industriels installent des magasins ou ateliers avancés à proximité des sites de montage (ex : Faurecia dispose d'un entrepôt de 36 000m² à Sandouville). En fait, ce secteur génère beaucoup d'activités de transport pour les entreprises régionales, mais peu d'activités logistiques dans la région. En amont, cette filière présente encore des potentiels de développement d'activités logistiques externalisées sous forme de magasins déportés.

Il existe donc encore quelques perspectives de développement d'activités logistiques externalisées, notamment en amont des équipementiers. S'il s'agit d'entrepôts dédiés à un groupe,

¹¹ PDI (*Pre-Delivered Inspection*) est un centre où sont les véhicules sont stockés et où sont effectuées diverses prestations destinées à compléter et personnaliser les véhicules selon les marchés (ajout des options, installations kits GPL, etc.).

alors la proximité reste le facteur dominant (ex : si Faurecia externalise sa logistique amont, une implantation dans la zone de Flers serait plus favorable). S'il s'agit de stocks « tampons », ces stockages privilégient plutôt la zone de Caen. Toutefois, les initiatives restent essentiellement issues des acteurs régionaux.

De même, le site RVI présente encore des potentiels de développement d'activités logistiques externalisées sous forme de magasins déportés, mais l'initiative revient essentiellement aux équipementiers et dépend des perspectives d'évolution de l'activité de ce site.

Enfin, indépendamment du tissu industriel régional, le port de Cherbourg peut accueillir des trafics d'automobiles neuves associés à des prestations logistiques de type PDI (à l'image des trafics Toyota).

③ L'ELECTRO-MENAGER :

Ce secteur est très présent en Normandie, mais reste totalement dépendant de la présence de Moulinex.

Depuis quelques années, Moulinex n'a cessé de procéder à des restructurations qui se concrétisent par des réductions importantes d'effectifs et de fermeture de sites affectant également la Basse-Normandie, le berceau du groupe qui y dispose encore de 6 sites de production. Les sites de Basse-Normandie fournissent près des 2/3 de la production européenne. Moulinex appartient au groupe italien El.fi depuis quelques années. En décembre 2000, une nouvelle période devrait s'ouvrir pour Moulinex suite à sa fusion programmée avec Brandt (autre composante de El.Fi).

Les perspectives de cette nouvelle opération restent très incertaines, mais parmi elles, sont envisagés le maintien du site de Cormelles tandis que la fermeture du site de Falaise serait confirmée à terme. Pour ce qui concerne d'autres projets, aucune décision n'a encore été définitivement arrêtée.

La logistique Moulinex est marquée par la spécialisation des différents sites pour la production d'une gamme spécifique de petit électro-ménager (ex : Cormelles produit des micro-ondes, Bayeux des friteuses, Alençon des cafetières, etc.) tandis que les sites de St Lô et Carpiquet assemblent les moteurs et des petits appareils. Cela se traduit par une gestion individuelle par chaque site de la logistique amont et d'un regroupement de la logistique aval sur des sites spécifiques d'expédition.

En amont, la logistique d'approvisionnement de certains produits est déjà externalisée au bénéfice de sites à proximité immédiate. Cette tendance devrait se poursuivre et se généraliser, notamment pour des fournisseurs lointains (ex : Europe de l'Est) afin de permettre des livraisons synchrones des chaînes de production. Cette perspective devrait profiter à des implantations à proximité des différents sites, mais une recherche d'optimisation pourrait conduire à la concentration sur un unique site. Dans ce cas, la région de Caen serait plus propice sous condition que le site de Cormelles se maintienne sinon, la zone d'Alençon serait plus propice.

En aval, Moulinex dispose de 2 entrepôts de stockage-distribution dédiés pour les expéditions qui ne sont pas directement livrées chez les clients. Ces entrepôts sont sous-traités : l'un est dédié à la distribution des marchés européens et se situe à Orléans, l'autre est dédié à la grande exportation

et à certains marchés européens spécifiques (Ile Britanniques, Scandinavie, etc.) et se situe à Mondeville. Cette organisation logistique a déjà évolué à plusieurs reprises depuis 10 ans.

Pour les raisons suivantes, les perspectives logistiques restent très incertaines :

- La fusion avec Brandt va-t-elle engendrer une recherche de synergies au niveau transport et logistique ? L'attache régionale de Moulinex n'est plus aussi forte et les sites Bas-Normands vont être mêlés dans une nouvelle dimension géographique.
- L'avenir du site de Cormelles qui était le plus important de Normandie. En fonction de son avenir (réduction ou fermeture), le centre de gravité va évoluer au profit d'Alençon qui devrait devenir le plus important. Cette situation va-t-elle engendrer de nouveaux changements de la logistique aval et amont de Moulinex ?
- Les contraintes de la distribution vont-elles modifier la logistique en augmentant les livraisons directes vers les distributeurs et conduisant à réduire les surfaces des plates-formes d'expédition ?

Dans tous les cas, la production totale des sites normands devrait baisser et être intégrée dans une logique logistique élargie. Il semble encore trop tôt pour pouvoir apporter des réponses satisfaisantes aux questions qui se posent et notamment, celle de savoir l'avenir logistique de Moulinex dans la région.

Pourtant, l'enjeu est important car actuellement, on estime que Moulinex génère directement entre 30 et 40 000m² de surfaces de stockage externalisées, dont l'essentiel se situe dans l'agglomération de Caen.

④ **LA PAPETERIE ET LA CARTONNERIE :**

La Basse-Normandie compte plusieurs établissements de papeterie (avec notamment Hamelin) et de cartonnage.

La logistique pouvant éventuellement concerner la région se situe au niveau des expéditions.

L'activité de cartonnage tend à privilégier la distribution directe du client final car les clients se situent essentiellement sur toute la moitié Nord du pays. Certains clients travaillant en flux de production tendus désirent obtenir des stocks déportés. Dans ce cas, les sociétés de cartonnages utilisent des surfaces de stockages locales.

Pour ce qui concerne la papeterie, l'activité étant très saisonnière, Hamelin dispose d'un des plus vastes entrepôts de stockage de la région à Mondeville (plusieurs milliers de m³). Cet équipement est entièrement internalisé par Hamelin qui a récemment investi dans une chaîne automatique de préparation des colis. La distribution à partir de Mondeville est nationale, soit vers les différents points de vente (lots complets et messagerie), soit vers les plates-formes distributeurs.

La logistique d'expédition de ces deux secteurs reste donc largement réalisée à proximité des différents sites de production.

Les potentialités de développement logistique dans ce secteur restent donc totalement liées aux évolutions des sites de production régionaux.

3.1.5 – LA LOGISTIQUE INTER-CONTINENTALE ET EUROPEENNE

→ **Présentation générale et tendances de l'organisation logistique**

L'élargissement politique et économique au niveau européen a donné naissance à une logistique à l'échelle européenne. En fonction de la nature des produits concernés, du nombre, de la répartition et de la nature des sites à approvisionner, ainsi que des volumes de trafics, cette « européanisation » de certains échanges a donné naissance à des EDC (*European Distribution Center*) dès le début des années 80.

Ces plates-formes de distribution d'envergure européenne, ou au moins multi-pays, concernent les produits dont le commerce est banalisé à cette échelle et ceux importés outre-mer et couvrant généralement toute l'Europe.

Ces EDC se sont traduits par la réduction du nombre d'entrepôts nationaux, voire parfois, par leur disparition. Ils ont des tailles très imposantes (plus de 30 000m²) et sont associés à des prestations annexes bien plus élargies que le simple stockage (conditionnement-packaging, préparation des commandes, mise aux normes européennes et tests, SAV, etc.).

Notons que les exportations européennes vers l'outre-mer ne disposent pas toujours de telles implantations spécialisées car elles sont plus fréquemment envoyées en conteneurs complets (FCL) et subissent plutôt des opérations de dégroupage-groupage dans le pays de destination. Lorsque de telles opérations sont réalisées en Europe, elles sont plutôt liées à des choix techniques au niveau des acheminements en Europe (massification) ou correspondent à des stratégies mises en place par les transitaires et/ou armateurs.

→ **Principaux critères d'implantation des bases logistiques**

Notons que le Benelux accueille la moitié des EDC et que la moitié des EDC implantés depuis 10 ans l'ont été aux Pays-Bas.

Au niveau macro-géographique, les EDC s'implantent prioritairement dans des zones centrales par rapport aux principaux bassins de consommations européens. Par ailleurs, ces zones doivent bénéficier d'une accessibilité performante à partir d'axes de transports d'envergure européenne, et d'une accessibilité diversifiée avec plusieurs alternatives modales. Le but étant de livrer la majorité des clients européens dans les 24h/48h.

Les EDC traitant des flux d'importations outre-mer (et secondairement d'exportations) généralement associés à l'utilisation du conteneur, privilégient les implantations à proximité immédiates des grands ports à conteneurs. Ces flux ne se limitent pas aux conteneurs car ils concernent aussi par exemple, les véhicules neufs importés d'Asie.

Cette logistique est souvent externalisée par les multinationales qui contractent avec des grands messagers européens et des transitaires.

L'importance du Benelux s'explique par la combinaison des principaux facteurs précédents (proximité des bassins de consommation européens, accessibilités et présence des grands terminaux portuaires).

Dans le cas d'une distribution internationale à partir de plusieurs sites européens, ceux établis en France se limitent essentiellement à la région parisienne (celle-ci a essentiellement une vocation nationale), à la région lyonnaise (celle-ci a une vocation nationale et parfois internationale couvrant par exemple l'Italie du Nord), à la Lorraine (celle-ci a une vocation nationale et internationale) et aux ports maritimes (Rouen-Le Havre et Marseille). Notons que la métropole lilloise constitue plutôt une zone de débordement logistique du Benelux.

↳ **Perspectives générales**

Les EDC devraient poursuivre leur développement avec l'accroissement des échanges à l'échelle mondiale et la banalisation du commerce et de la production industrielle au niveau européen.

Pour la France, les principales zones pouvant accueillir ces logistiques européennes sont :

- le Nord-Pas de Calais
- les ports maritimes à conteneurs (Le Havre-Rouen et Marseille)
- l'axe lorrain Luxembourg-Metz-Nancy

L'Ile de France a essentiellement une fonction de distribution nationale.

↳ **Le positionnement de la Basse-Normandie**

Actuellement, la Basse-Normandie n'entre pas dans le cadre de ce type de logistique en dehors de la plate-forme grande exportation de Moulinex implantée à Mondeville.

D'une part, l'activité extra-européenne des ports Bas-Normands est limitée et ne concerne pas les conteneurs.

D'autre part, la Basse-Normandie ne bénéficie pas d'une centralité ni à l'échelle nationale, ni à l'échelle européenne.

Enfin, la région n'est pas sur d'importants courants d'échanges et ne dispose pas d'outils multimodaux.

A proximité immédiate de la région, seuls les ports Haut-Normands traitent ce type de logistique. Ainsi, Leclerc, Renault, PSA, Evian, Carrefour, etc. disposent d'entrepôts d'import/export à vocation nationale. En revanche, il n'existe pas de réels EDC ayant une couverture multi-pays. Ils rencontrent de nombreuses difficultés pour capter ce type de logistique malgré leurs nombreux efforts en terme de prix et d'assouplissement des conditions sociales des salariés employés dans des entrepôts situés sur le DPM. La concurrence avec les ports du Benelux est particulièrement forte.

→ Bilan

Plusieurs pistes de développement de cette catégorie de logistique à partir de la Basse-Normandie :

- Les produits exportés peuvent être traités à partir de plates-formes en Basse-Normandie à condition d'avoir régionalement un tissu homogène d'établissements d'un même groupe comme c'est le cas de Moulinex dont la plate-forme grande exportation est située à Mondeville.
- Les zones situées à proximité du Havre, donc au débouché du Pont de Normandie, peuvent être des lieux d'implantation de telles logistiques en complémentarité avec celles situées sur la rive droite.
- Le projet Fastship pourrait générer des implantations destinées à la gestion à la logistique nord-américaine dans la zone de Cherbourg.

3.2 – LA LOCALISATION DES CHANTIERS DE TRANSPORT COMBINE

→ Présentation générale

Il faut distinguer clairement les 2 aspects souvent confondus : les chantiers rail-route et les plates-formes logistiques. Ils ne relèvent pas de la même logique, même si aujourd'hui, il existe une volonté de les associer sur des sites communs ou proches.

La plupart des chantiers de transport combiné (TC) se situent, soit dans les ports maritimes, soit dans les très grandes agglomérations, soit sur des lieux de ruptures ferroviaires (pour des problèmes d'écartements des voies par exemple), soit encore dans des zones de chargement très propices au développement du transport combiné.

En dehors des terminaux portuaires (maritimes et fluviaux) traitant des trafics de conteneurs, où peuvent être initialisés (de manière régulière ou ponctuelle) des trains de TC, il existe en France 40 terminaux de transport combiné rail-route.

Ces terminaux sont gérés et exploités par les 2 sociétés nationales de TC (CNC et Novatrans) : 25 sont exploités par CNC, 8 par Novatrans et 7 sont partagés. La région parisienne en compte 5.

La zone Centre-Ouest en compte 9, se répartissant comme suit :

- Le Havre : 2 terminaux (Novatrans et CNC) s'ajoutant aux terminaux portuaires où sont initialisés certains trains
- Rouen-Sotteville (CNC) avec possibilités de transbordement sur les terminaux portuaires selon la demande
- Rennes (CNC rejoint par Novatrans depuis fin 1999)
- Le Mans (CNC)
- Tours (CNC)
- Nantes (CNC) avec possibilités de transbordement sur terminaux portuaires

- Angers (CNC)
- Orléans (CNC)

Notons qu'au milieu des années 80, on dénombrait 60 terminaux (1/3 de plus qu'aujourd'hui). Aux actuels terminaux de la zone Centre-Ouest, s'ajoutaient ceux de Cherbourg, Morlaix et Lorient. Sur un trafic qui a pourtant augmenté d'environ 60% sur la période 1985-2000, s'est donc opérée une concentration des trafics sur un nombre plus réduit de terminaux.

A l'heure actuelle, les 2 opérateurs n'envisagent pas l'ouverture de nouveaux sites. Ils ont même récemment procédé à la fermeture de sites comme ceux de Reims et Mazamet, tandis que l'avenir des chantiers de Mulhouse, Cognac, Limoges, Agen, Grenoble et Nice est incertain.

→ Principaux critères d'implantation des terminaux de TC

Les terminaux de TC sont des outils indispensables pour assurer les trafics. Toutefois, pour fonctionner, des liaisons régulières doivent être proposées aux utilisateurs potentiels. A ce titre, les 2 principaux opérateurs travaillent dans conditions différentes :

- Novatrans travaille essentiellement à partir de rames indéformables sur des liaisons longues, dont certaines sont internationales (ex : Le Havre-Novara). Son offre s'adresse aux transporteurs routiers et concerne essentiellement des caisses-mobiles, et secondairement des conteneurs terrestres et des remorques routières. Toutefois, Novatrans nourrit l'ambition de développer son offre aux armateurs.
- CNC travaille sur des lignes régulières directes entre 2 terminaux, mais développe de plus en plus l'activité à partir de son hub de Villeneuve Saint-Georges¹² (en région parisienne). L'offre CNC s'adresse à la fois aux chargeurs (la société dispose de ses propres conteneurs terrestres), et aux transporteurs maritimes et transitaires. Une grande partie de l'activité de CNC concerne les pré- et post-acheminements terrestres des conteneurs maritimes.

Au niveau macro-géographique, l'implantation des terminaux doit répondre aux contraintes suivantes :

- La majorité des flux sont « combinables », mais actuellement, certains marchandises le sont plus que d'autres (ex : produits métallurgiques, produits chimiques, pièces pour l'industrie automobile, etc.). L'existence et l'importance de tels trafics est donc nécessaire.
- L'équilibre des flux dans les 2 sens. Cette condition est indispensable pour permettre aux utilisateurs des services d'optimiser leur matériel spécifique sur les 2 parcours.
- Les distances couvertes par le transport ferroviaire doivent être importantes pour minimiser le coût et les temps des transbordements dans les terminaux. On parle souvent d'une limite de 500km, mais selon les relations, cette limite est souvent dépassée.

¹² Ce hub est aussi appelé PNIF (Point Nodal Ile de France) et correspond à une gare de triage pour les wagons chargés de conteneurs. L'objectif étant d'y consolider des trains complets des diverses origines-destinations pendant la nuit. Le service utilisant ce hub est appelé Combi 24 (livraisons de jour A-Jour B). La majorité des services ferroviaires réguliers opérés par CNC à partir du Havre transite par le PNIF.

- L'aire d'influence du terminal est relativement limitée à un rayon de 10 à 20km autour du terminal. En effet, au-delà d'une certaine distance, les coûts de pré- et post-acheminements routiers sont trop élevés.
- L'existence de transporteurs disposant d'unité de transport intermodales (UTI). En effet, l'utilisation des services de TC nécessite des investissements spécifiques qu'un nombre très limité de transporteurs dispose actuellement.
- L'offre ferroviaire doit être performante, fiable et fréquente.

Toutes ces contraintes techniques, économiques et commerciales sont nécessaires, car la concurrence avec le transport routier est particulièrement âpre.

Au niveau micro-géographique, la majorité des terminaux (hors ports maritimes et fluviaux) est localisée au cœur des villes, y compris dans le cas des plus grandes agglomérations. Cette localisation dans le tissu urbain dense correspond à un héritage historique (anciennes gares de marchandises). Aujourd'hui, de nombreux chantiers de TC sont handicapés par cette situation (congestion des accès routiers et ferroviaires, problèmes de disponibilité d'espace pour assurer les extensions et le stockage, nuisances sonores, pressions foncières, marchés de plus en plus éloigné, etc.). Ainsi, il existe des projets de transferts de ces chantiers en périphérie des agglomérations concernées, mais cela soulève d'autres problèmes, notamment le coût et le déplacement de la centralité par rapport au marché initial. En effet, la position en centre-ville n'est pas très bonne au niveau de l'accessibilité, mais elle offre une centralité globale sur l'ensemble de l'agglomération concernée. En revanche, un déplacement du chantier en périphérie réduit cette centralité et tend parfois à exclure certaines zones de l'agglomération. Si d'autres trafics ne sont pas trouvés, ce transfert peut engendrer des pertes de trafics.

→ Le positionnement de la Basse-Normandie

Actuellement, la région ne dispose d'aucun terminal de transport combiné relié au reste de la France par des services réguliers.

Il existe ponctuellement quelques wagons chargés de conteneurs sur le port de Caen, mais cette activité est très limitée (à peine 3 000t en 1999 soit environ 200 conteneurs).

De même, Valognes dispose d'un terminal de transbordement, mais celui-ci est strictement limité à l'activité de la COGEMA.

Enfin, le port de Cherbourg dispose depuis juin 1998 d'un terminal TC (Quai des Mielles) équipé de grues mobiles. Ce terminal n'aura fonctionné que quelques mois pour assurer le traitement des trafics de la liaison Cherbourg-Novara exploitée par Novatrans de mai 1996 à décembre 1998. En fait, cette activité n'était pas nouvelle car le port de Cherbourg a traité de tels trafics en relation avec la Grande-Bretagne durant la décennie 1975-1985.

Les raisons de la fermeture de la liaison ont déjà été étudiées et tiennent à la combinaison de multiples facteurs (perturbations sociales, désengagement du principal client, absence de dynamisme commercial de l'exploitant, faible intérêt de la SNCF, problèmes opérationnels, etc.).

Actuellement, l'usage du TC par les chargeurs régionaux est tout à fait impossible. Certes, il existe la possibilité « théorique » de traiter de tels trafics à partir des terminaux du Havre et de Rouen, mais la « réalité » l'exclut totalement pour les raisons explicitées plus haut. De même, la CNC (dans sa fonction transport porte-à-porte) est totalement absente de la région. Enfin, aucun des grands transporteurs régionaux ne dispose d'UTI.

↳ Bilan

Se présentent aujourd'hui 3 sources de développement potentiel du TC en Basse-Normandie :

- **La réactivation d'une liaison de TC à partir de Cherbourg.** Cette possibilité reste tout à fait réaliste lorsque certaines conditions et garanties auront été obtenues. L'équipement terminal existe déjà.
- **Le développement du transport combiné associé au projet FastShip.** Il est en effet prévu que 40% des conteneurs de la liaison transatlantique seraient acheminés par des services TC en relation avec Milan, Muizen, Perpignan, Lyon et Francfort. Ces services seront totalement dédiés à ce trafic, ce qui en limite l'accès à d'autres trafics (y compris transmanche). Toutefois, d'éventuelles liaisons TC plus spécifiquement adaptées aux services transmanche bénéficieront de conditions générales plus propices qu'actuellement.
- **Le développement du TC à partir d'un nouveau chantier.** En dehors, de Cherbourg, la seule possibilité théorique de créer un tel chantier se limite à l'agglomération de Caen (Cf. les raisons macro-géographiques explicitées plus haut). Cet aspect sera développé dans la partie suivante.

Notons que la solution qui consisterait à utiliser le terminal de transbordement de Valognes (COGEMA) est totalement irréaliste d'un point de vue opérationnel et technique.

Le développement du TC à partir de la région doit être une piste à étudier. En effet, les acteurs politiques et économiques de la région doivent réfléchir sur l'utilisation future de ce mode sous peine, dans un avenir de plus en plus difficile pour le transport routier, de se voir écarter de certains marchés ou de devoir délocaliser certaines activités. Certes, actuellement, la situation ne semble pas totalement favorable au développement du TC, mais les contraintes imposées aux expéditeurs régionaux travaillant pour la grande distribution ne permettent plus, ou dans des conditions de plus en plus difficiles, d'assurer un service optimal à moindre coût. Aujourd'hui, pour livrer dans certaines zones, les expéditeurs ont parfois le choix entre le système de relais ou la délocalisation de certaines activités de stockage, voire même de transformation. Le TC peut constituer une alternative, mais sous certaines conditions économiques à étudier.

3.3 – SYNTHESE

Les figures n°12 et 13 ci-après illustrent les familles géo-logistiques ainsi que les localisations théoriques préférentielles des activités logistiques associées.

La figure n°12 correspond à une synthèse générale de toute l'analyse précédente réalisée par grandes familles logistiques susceptibles de concerner la Basse-Normandie. Cette figure présente un croisement entre ces familles et les marchés sur lesquels d'éventuelles implantations logistiques en Basse-Normandie pourraient couvrir (positionnement macro-géo-logistique). Sont ensuite présentées les zones stratégiques présentant certains atouts pour accueillir ces implantations. Ces zones stratégiques sont cartographiées sur la figure n°13.

→ Remarques importantes :

Cette détermination présente des zones stratégiques théoriques.

- Il faut d'abord noter que certaines zones stratégiques accueillent déjà des implantations dans leur domaine (ex : l'agglomération de Caen accueille déjà des entrepôts destinés à la grande distribution), tandis que le développement dans les autres est possible compte tenu des tendances constatées dans l'organisation logistique actuellement mise en place.
- D'autre part, cette analyse théorique fait abstraction de particularismes notamment liés à la dynamique spécifique d'acteurs locaux. Nous avons par exemple constaté qu'un logisticien de la région de Caen développait une logistique inter-régionale (voire nationale) sur la Russie. Cette situation tient uniquement à la dynamique de cet opérateur, car théoriquement, une telle logistique n'a que peu d'intérêt à être localisée à Caen. Cet aspect ne doit certainement pas être occulté, car des régions à l'écart des grandes implantations logistiques telles que la Basse-Normandie, peuvent se développer sur de telles niches grâce à la dynamique locale.
- Enfin, ces zones stratégiques concernent prioritairement les lieux d'implantations de logistiques externalisées. Il est en effet évident que les logistiques internalisées ou dédiées privilégient toujours la proximité des lieux de production ; lesquels restent relativement diffus dans le cas de la région Basse-Normandie. Ex : la société Frial construit actuellement un entrepôt sous froid à Bayeux pour assurer le stockage et la distribution de la production de son site adjacent. En fonction des stratégies logistiques adoptées par les industriels, ce type d'implantation peut se poursuivre même si la tendance générale est plutôt à l'externalisation.

→ Bilan des zones « logisticiables ».

- Il est évident que la **zone de Caen** est de très loin, la zone privilégiée pour accueillir des activités logistiques et un éventuel chantier de transport combiné. Les principales raisons sont les suivantes :
 - Présence d'un marché producteur et consommateur (entreprises industrielles et tertiaires, et consommateurs),
 - Polarisation de Caen sur une grande partie de la région,
 - Accès routiers (et ferroviaires) importants et ouverts,
 - Importance du tissu d'entreprises de transport et existence de quelques prestataires logistiques,

- Attrait de Caen en tant que grande agglomération (disponibilité et formation de la main d'œuvre, cadre de vie familial, etc.).
- D'autres zones présentent également certains atouts théoriques pour accueillir des implantations logistiques dans des domaines très particuliers :
 - . **Zone de débouché de Pont de Normandie** (autour de Honfleur)
 - . **Zone de Cherbourg** (y compris pour le transport combiné en liaison avec FastShip et le transmanche)
 - . **Zone d'Avranches**
 - . **Zone s'étendant de Sées à Alençon**
 - . **Zone de Flers**
 - . **Zone de Guilberville (RN154-A84)**

La détermination plus précise des implantations dans certaines zones logistiques stratégiques est étudiée dans la partie suivante (notamment dans la région de Caen).

Figure n°12 : Synthèse du positionnement géo-logistique actuel de la Basse-Normandie.

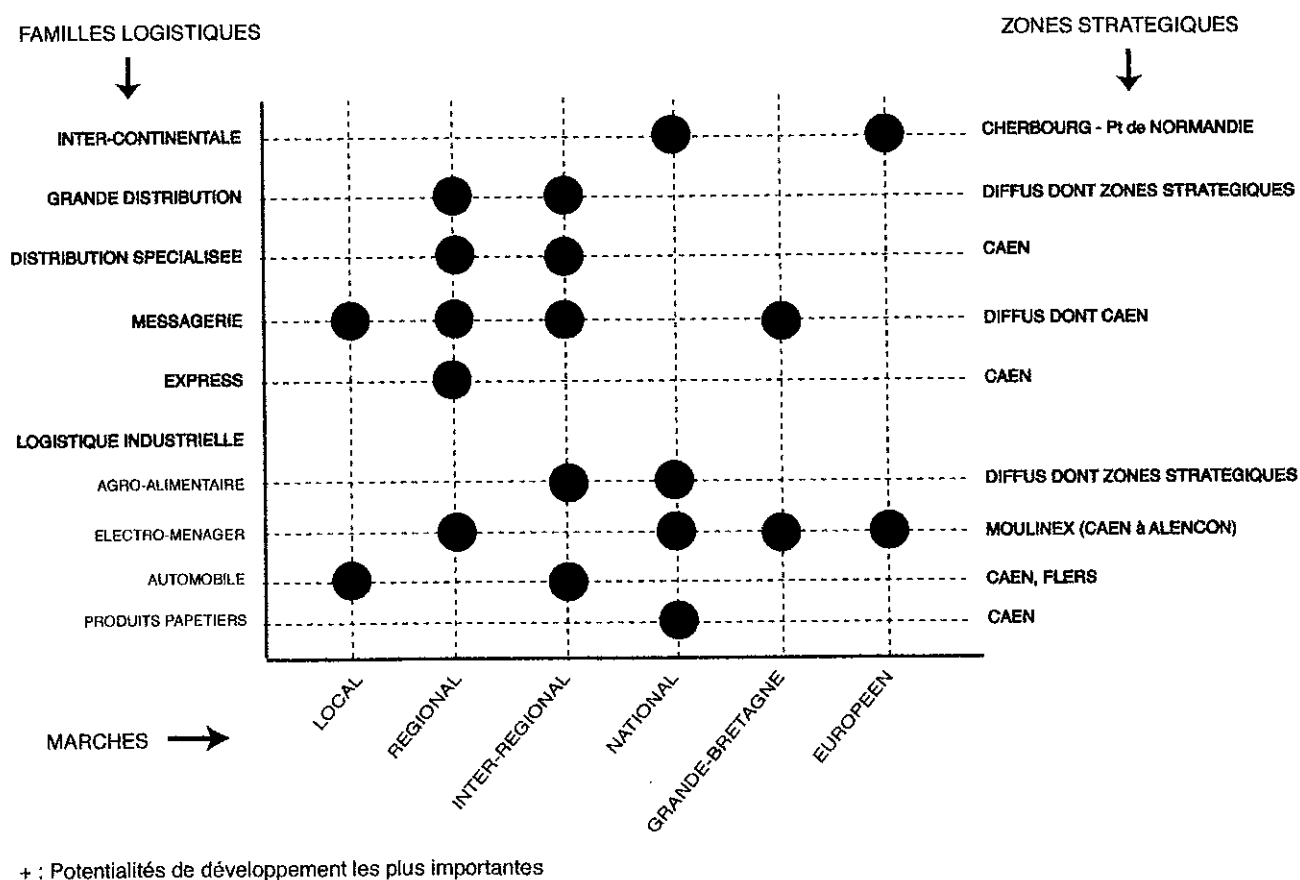
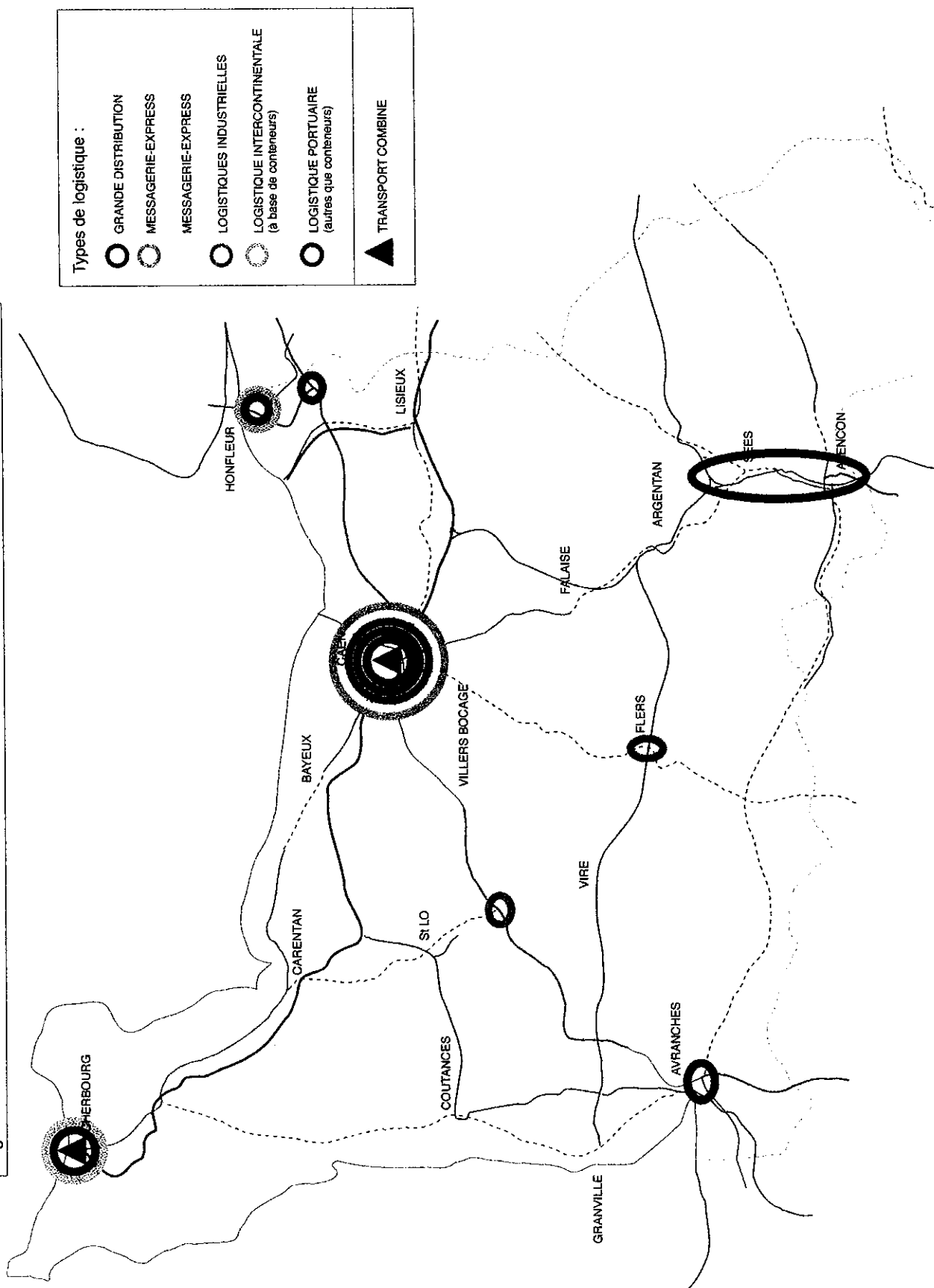


Fig. 13 : LES ZONES LOGISTIQUES ET INTERMODALES STRATEGIQUES DE LA BASSE-NORMANDIE*



* : Il s'agit des zones où peut s'effectuer une certaine polarisation de la logistique car il existe diverses autres localisations ponctuelles diffuses (notamment à l'initiative d'acteurs régionaux)

4 – QUELLE PLATE-FORME DE FRET POUR LA BASSE-NORMANDIE ?

4.1 – INTERETS ET ENJEUX D'UNE PLATE-FORME DE FRET EN BASSE-NORMANDIE

4.1.1 – L'INTERET D'UNE DEMARCHE REALISTE

- Avant de parler d'implantation d'une plate-forme logistique, il convient de rappeler les nombreuses faiblesses dont souffre actuellement la Basse-Normandie au niveau logistique afin de prendre conscience qu'il ne s'agit pas actuellement d'une grande région logistique. Toute la 1^{ère} partie a été consacrée à la description de cette relative faiblesse.

Rappelons juste quelques aspects essentiels :

- **Le tissu industriel Bas-Normand n'est pas suffisamment important**, il est relativement diffus et très diversifié. **Il en est de même pour la population**. Ces 3 facteurs (qui peuvent être par ailleurs des atouts pour la région), ne constituent pas des facteurs favorables au développement massif de la logistique dans la région. D'autant plus que certaines filières ont une logistique encore internalisée ou lorsque ce n'est pas le cas, elle est plutôt réalisée en dehors de la région. C'est le cas de l'agro-alimentaire dont la dépendance accrue à l'égard la grande distribution a parfois contribué à transférer la logistique en dehors de la région. En effet, les critères de localisation des bases logistiques de la grande distribution favorisent plutôt la proximité aux marchés de consommation et les situations centrales.
- **La situation de finistère au niveau des accès et leur médiocrité n'a pas favorisé l'accueil d'implantations logistiques exogènes**. En effet, les améliorations routières sont récentes et encore inachevées. Quant aux infrastructures ferroviaires, elles restent encore déficientes malgré les efforts considérables consentis par la Région. Ainsi, au niveau logistique, en dehors des initiatives d'entreprises régionales attachées à leur région pour réaliser une logistique essentiellement régionale, la région n'a pas accueilli des entreprises extérieures qui auraient pu y développer une logistique de distribution inter-régionale. Certains groupes nationaux sont présents en Basse-Normandie en s'appuyant sur des accords avec des entreprises régionales ou en ayant pris des participations financières dans ces entreprises.
- **La proximité de Paris ne constitue pas un atout logistique pour la Basse-Normandie**. En effet, on pourrait penser que les contraintes des implantations logistiques en Ile de France (coûts et disponibilité de foncières et de main d'œuvre, congestions des accès, taxes sur les entrepôts, nuisances locales, etc.) est un atout à valoriser pour la Basse-Normandie. Toutefois, la distance est bien trop élevée (250km) pour accueillir des activités de distribution de la région Ile de France. Les entreprises de distribution en Ile de France choisissent plutôt des zones localisées

au cœur de l'agglomération parisienne ou des zones de la grande couronne comme le sud de l'Oise, le Val d'Oise, Marne la Vallée, l'Essonne, etc. Le succès actuel des zones plus périphériques comme Orléans, Amiens, Compiègne, etc. n'est pas uniquement le fait d'un desserrement de la distribution régionale francilienne mais surtout, celui de la distribution nationale. Ces zones bénéficient à la fois du 1^{er} marché national et d'axes radiaux leur permettant de distribuer toute la France. Cette situation explique en partie pourquoi, peu d'entre elles s'implantent dans le secteur ouest et nord-ouest de l'agglomération parisienne (c'est-à-dire les secteurs de Dreux, Mantes, Chartres ou même Rouen). Ainsi, dans une perspective de distribution nationale et francilienne, la Basse-Normandie est trop éloignée de l'Ile de France tout en étant paradoxalement trop proche pour pouvoir être desservie à partir d'elle.

Ces différents aspects ont limité, et limitent encore, les potentialités de développement de la logistique en Basse-Normandie. D'ailleurs, pour beaucoup d'interlocuteurs rencontrés, y compris lorsqu'il s'agit d'acteurs régionaux, **la Basse-Normandie ne dispose pas du tout actuellement d'une image transport-logistique très marquée**. Certains ont même un jugement plutôt sceptique sur la dynamique régionale et les possibilités de la région à s'orienter dans cette direction. « Logistiquement », la région reste très dépendante de la région parisienne et parfois de la région Haute-Normandie (notamment la région de Rouen). Cette dernière, où pourtant, ce secteur est nettement plus développé, est elle-même souvent dépendante de la région Ile de France.

Selon des acteurs extérieurs, la région n'a actuellement aucune identité logistique. On attribue plus facilement cette fonctionnalité à la Haute-Normandie qu'à la Basse-Normandie (et encore l'image de la Haute-Normandie est souvent réduite à Rouen et Le Havre).

En dehors de certaines localisations de distribution régionale prioritairement implantées à Caen, la distribution plus spécialisée s'effectue plutôt à partir de l'extérieur, contribuant parfois à éclater la région dans différents secteurs logistiques : le sud-Manche est distribué à partir de la Bretagne, le nord-Manche, Calvados et l'est de l'Orne à partir de Rouen, et le sud de l'Orne à partir du Mans ou de Tours.

- Ce constat relativement noir, ne doit pas pour autant conduire ni au défaitisme, ni à l'inaction en matière de transport et logistique.

Pourquoi, ce secteur doit être pris en considération :

- D'abord, parce que l'externalisation de la logistique se poursuit et entraînera forcément de nouvelles implantations, y compris dans la région,
- D'autre part, parce que l'accessibilité de la région s'est nettement améliorée et continue de s'améliorer. Ainsi, la position stratégique de la région évolue,
- Ensuite, parce qu'il existe un certain nombre de grands projets et de dynamiques en cours dans la région (FastShip) et à sa proximité (dynamisme des ports Haut-Normands)
- Ensuite, parce que le transport et la logistique sont également des outils nécessaires pour maintenir et développer les activités actuelles et pour en attirer d'autres,
- Ensuite, parce que ce secteur est aussi un outil d'aménagement du territoire,

- Enfin, parce qu'il est du devoir des collectivités de réfléchir sur les évolutions futures afin d'anticiper et d'offrir de meilleures conditions pour maintenir les activités économiques existantes et en développer de nouvelles.

➔ **Ce chapitre a montré que la situation actuelle de la logistique peut et doit s'améliorer, mais que tout choix doit prendre la mesure des enjeux et conduire à une approche réaliste et pragmatique.**

4.1.2 – POURQUOI UNE PLATE-FORME DE FRET EN BASSE-NORMANDIE ?

La réflexion sur laquelle porte cette mission se limite à l'opportunité de mettre en place un plate-forme logistique et/ou multimodale.

Comme nous l'avons déjà évoqué dans la 1^{ère} partie, la plate-forme est entrée dans le discours courant des politiques et de certains aménageurs comme outil de développement local (Cf. page 7). Cet engouement s'est surtout développé dans les années 80-90. Aujourd'hui, la situation s'est « calmée » et l'heure est plutôt à la réflexion, voire parfois, à l'interrogation sur la pertinence de ces outils.

La réflexion actuellement menée par la Basse-Normandie n'est donc pas spécifique, pas nouvelle (déjà menée en 1989) et totalement justifiée.

Comme ce rapport l'a de multiples fois indiqué, cette réflexion doit être réaliste et conduire à des choix pragmatiques.

Le diagnostic étant réalisé avec les résultats auxquels il a conduit, se pose alors la question sur la pertinence pour doter la Basse-Normandie d'une plate-forme logistique et/ou multimodale.

Il convient ici de répondre aux interrogations suivantes :

- Pourquoi ?
- Sous quelle forme ?
- Où ?
- Quand ?
- Comment ?

Ce chapitre tentera d'apporter des réponses à la 1^{ère} interrogation. Le chapitre suivant répondra aux 2^{ème} et 3^{ème}. Quant aux 4^{ème} et 5^{ème} questions, elles ne seront abordées que très ponctuellement.

➔ Rappel sur le sens de la plate-forme

Nous rappelons que la présente réflexion porte sur un aménagement d'une zone où seraient concentrées des activités logistiques associées à des activités indirectes (transports et services annexes). Cette plate-forme peut être monomodale ou multimodale. Toutefois, il est tout à fait légitime de tenter l'associer au transport ferroviaire, mais sans oublier qu'il s'agit de 2 volets totalement différents.

Il est évident qu'une telle réflexion est prioritairement (mais pas exclusivement) du ressort des collectivités qui ont en charge l'aménagement et le développement des territoires qu'ils gèrent.

L'idée de constituer une plate-forme logistique multimodale par des élus politiques, par des décideurs économiques et par des experts, s'appuie fréquemment sur une argumentation, dont il convient ici d'en mesurer la pertinence dans le cas de la Basse-Normandie.

→ **Nous avons listé et confronté les 5 arguments les plus fréquemment utilisés :**

① Argument : *Cristalliser des sociétés de transports et logistiques sur des sites spécifiques dans le but d'éviter leur dispersion anarchique et de réduire leur mitage sur le territoire.*

Aujourd'hui, nous constatons qu'environ 60% des établissements de transport et de stockage de Basse-Normandie est localisée dans des zones d'activités aménagées (zones industrielles, commerciales, artisanales, économiques, portuaires, etc.). Cette proportion diffère selon le type d'activités puisqu'elle s'élève à 75% pour les établissements de stockage, 40% pour les établissements de transport routier longue distance et 80% pour ceux de la messagerie-express et les sociétés spécialisés dans l'organisation des transports internationaux (les ports étant ici considérés comme des zones d'activités).

Cette situation nous conduit à soulever 2 remarques :

- D'abord, la proportion des établissements localisés dans des zones spécifiques en Basse-Normandie est tout à fait conforme à ce que nous constatons dans les départements limitrophes.
- D'autre part, c'est dans le département du Calvados que la part des établissements implantés dans une zone est la plus élevée (environ 70%) contre 50% dans la Manche et 40% dans l'Orne.

Notons que les entreprises, et en particulier les entreprises extra-régionales, privilégient l'implantation dans des zones aménagées. En effet, ces zones permettent normalement d'offrir des conditions foncières et immobilières plus favorables (rapidité et simplification des procédures, viabilisation, disponibilités, etc.), elles sont généralement bien localisées par rapport aux axes de transport (notamment routiers) et bénéficient parfois de dispositifs d'aides financières publiques.

Depuis ces 10 dernières années, les nouvelles implantations logistiques ont privilégié les zones aménagées (Cf. plus loin le cas de l'agglomération caennaise).

Toutefois, à l'échelle régionale, il n'y a aucune logique « maîtrisée » dans ces implantations ; elles se sont établies anarchiquement dans toutes les communes qui disposent d'une zone économique aménagée, là où elles pouvaient ou voulaient bien s'établir. Nous verrons que cela n'est pas sans soulever quelques problèmes et ne contribue certainement pas à préparer l'avenir de ce secteur. Cette situation reflète plutôt une vision à court terme.

- Cet argument d'aménageur est tout à fait justifié dans le cas de la Basse-Normandie, et en particulier dans la région caennaise, c'est-à-dire là où effectivement les implantations sont les plus nombreuses et ne correspondent à aucune véritable politique d'homogénéité.

② Argument : *Mutualiser certains services et équipements collectifs.*

En dehors des ports, notamment celui de Caen, il n'existe pas un marché locatif d'entrepôt « public » dans la région. Certes, de nombreux opérateurs logistiques sont actuellement en locatif, mais cette offre reste ponctuelle et inorganisée. Certes, ce n'est pas la fonction des institutions publiques de gérer des entrepôts destinés à accueillir des activités logistiques, mais il n'existe aucun aménageur privé, public ou mixte qui aujourd'hui en prend le relais ou initie.

De la même manière, il n'existe aucun service « mutualisé » maîtrisé en dehors des implantations commerciales de type stations services, stations de lavage, garages, loueurs, etc. Certes, il existe le centre routier à Mondeville, mais à l'image de nombreux autres centres routiers, il se limite à l'accueil des chauffeurs (cafétéria, douches, services douanes, etc.).

Pour autant, même lorsque des plates-formes logistiques appelées comme telles, existent, cette mutualisation des services est très difficile à mettre en œuvre.

D'un côté, les grandes entreprises de transports ou de logistiques, ont suffisamment de moyens financiers et humains pour ne pas avoir à (ni vouloir) mutualiser certains services. A l'opposé, les plus petites entreprises travaillent de façon artisanale, avec un esprit d'indépendance très marqué. Au centre, les entreprises moyennes (qui deviennent de plus en plus rares), sont tout à fait sceptiques à toute idée de collaboration avec une autre entreprise.

En fait, le secteur des transports et de la logistique est un secteur très éclaté et très individualiste. Par ailleurs, ce secteur ne semble pas prêt à accepter un « quelconque interventionnisme public dans leurs affaires » (sauf sur certains dossiers bien sûr).

- Cet argument reste un concept théoriquement très intéressant, mais dont l'application dans ce secteur des transports et de la logistique est particulièrement difficile, y compris dans le cadre des plates-formes dites logistiques. En fait, ces dernières sont souvent la succession d'intérêts individuels regroupés sur un même site. Seul l'aménagement du site est géré avec parfois des offres d'entrepôts locatifs et certains services mutualisés dont profitent les établissements présents (gardiennage, viabilisation, environnement, entretien de la zone, etc.). Les interlocuteurs rencontrés n'ont pas émis d'attentes particulières en matière de services mutualisés en Basse-Normandie si ce ne sont des besoins de surfaces de stockage. Cette réaction n'est guère surprenante, ni spécifique au tissu régional, et ne doit pas nécessairement conduire à l'abandon de la réflexion. Elle montre seulement qu'un tel projet ne bénéficiera pas à court terme, d'un quelconque soutien des acteurs qu'il est censé intéresser.

- ③ Argument : Favoriser le développement de la multimodalité et l'intermodalité en concentrant les flux physiques sur des sites spécialisés et ainsi permettre la massification nécessaire au développement des autres modes que la route (notamment le fer).

Comme nous l'avons déjà abordé, l'association d'une plate-forme logistique au transport ferroviaire (notamment un chantier de transport combiné), traduit la volonté de privilégier des transferts modaux. D'une part, il faut que les facteurs de localisation des 2 puissent effectivement se combiner en un même lieu. D'autre part, toute entreprise fait toujours le vœu d'être embranchée fer et de vouloir disposer à sa porte d'un chantier de transport combiné, mais dans la réalité, peu d'entre elles utilisent ces équipements et elles sont encore moins disposées à en payer le coût. Les exemples de plates-formes logistiques embranchées où ne sortent et n'entrent aucun train, sont multiples. Cet aspect doit donc être très bien maîtrisé d'autant plus qu'il ne suffit pas de mettre en place les infrastructures, mais de travailler aussi sur les conditions d'utilisation du transport ferroviaire.

- Cet argument est tout à fait légitime et constitue actuellement un acte d'anticipation afin d'offrir des conditions favorables à un développement futur du transport ferroviaire. Beaucoup d'entreprises en sont conscientes, mais peu réalisent vraiment les enjeux et acceptent de payer cette vision stratégique. Par ailleurs, les coûts occasionnés par la construction de tels équipements nécessitent de trouver des alternatives moins onéreuses car, il s'agit d'une vision encore à moyen et long terme pour des régions comme la Basse-Normandie.

Cela étant, la région Basse-Normandie doit réfléchir sur le développement futur du transport ferroviaire et en particulier celui du transport combiné, afin d'offrir une alternative modale aux chargeurs de la région.

Ces points sont abordés plus loin.

- ④ Argument : réduire les problèmes de la congestion routière dans certaines zones en privilégiant des transferts modaux.

La réalisation d'un chantier de transport combiné associé à une plate-forme logistique a également pour objectif d'assurer des transferts modaux afin de réduire les nuisances de la circulation routière dans certaines zones (congestion routière, pollution, bruit, sécurité, etc.). Ce point reste très discuté car les pré-et post-acheminements restent routiers et ne réduisent pas nécessairement la circulation dans les agglomérations concernées. Cet argument est donc essentiellement valable pour les grands axes de transit car localement, c'est-à-dire dans les zones émettrices et réceptrices des flux, le développement du TC modifie rarement la situation.

- Malgré une nette domination du transport routier, la Basse-Normandie n'est pas directement concernée par cet argument en ce sens que la congestion routière est limitée dans le temps et dans l'espace au périphérique de Caen.

⑤ Argument : Valoriser les flux, et en particulier ceux de transit, afin de ne pas simplement les « voir passer ».

L'idée de valoriser les flux de transit en réalisant des plates-formes est largement répandue, mais reste difficilement applicable, surtout sur le court terme.

Cette volonté des acteurs territoriaux est tout à fait légitime, mais elle doit rester réaliste sur les retombées. La valorisation du transit ne peut être que complémentaire d'une dynamique régionale. Il faut donc d'abord favoriser le développement régional avant de penser valoriser le transit.

➤ Cet argument est tout à fait légitime en Basse-Normandie dans cette mesure où le transit existe déjà (transmanche et transit est-Ouest) et est appelé à s'intensifier. Toutefois, il convient de rester prudent et de ne pas mettre cette problématique au centre des préoccupations régionales :

D'abord, parce que la région ne sera pas pour autant une très grande région française pour le transit et ce, malgré un développement certain

D'autre part, parce que ce transit reste uniquement routier

Ensuite, parce qu'il est appelé à évoluer (ex : la mise en service de l'A28 va réduire la part du transit sur l'A84)

Enfin, parce que la valorisation du transit ne pourra s'effectuer qu'en complémentarité avec les activités générées par la région. Il faut pouvoir justifier l'arrêt des flux de transit dont l'objectif est par définition de limiter les ruptures de charge.

➔ Bilan :

Sur les 5 arguments justificatifs de la réalisation d'une plate-forme logistique multimodale en Basse-Normandie :

- 1 se justifie pleinement (*argument n°1 – aménagement*)
- 1 est tout à fait légitime, mais doit être analysé sans excès d'ambitions (*argument n°3 – développement de la multimodalité*)
- 1 correspond à un concept théorique intéressant, mais discutable et difficile à mettre en œuvre (*argument n°2 – mutualisation*)
- 1 est difficile à mettre en œuvre à court terme et dans le cas de la région (*argument n°5 – valorisation du transit*)
- 1 ne concerne pas directement la région (*argument n°4 – réduction des nuisances du transport routier*).

4.2 – LES SITES POTENTIELS

4.2.1 – ATOUTS-HANDICAPS DE QUELQUES SITES POTENTIELS LOGISTIQUES

4.2.1.1 – NOTIONS PREALABLES

Actuellement, la Basse-Normandie ne dispose d'aucune zone logistique aménagée ou non. Tout au plus, il existe quelques zones où se sont concentrées quelques sociétés de transport et des surfaces d'entreposage. De même, il existe le centre routier de Mondeville, mais sans pour autant constituer une véritable plate-forme logistique.

→ **L'analyse des sites logistiques potentiels s'appuie sur les critères suivants :**

① La position par rapport aux marchés tant au niveau macro-géographique que micro-géographique : Au niveau macro-géographique, le présent rapport a montré qu'une implantation logistique était avant tout commandée par rapport à un marché (Cf. les critères d'implantations par familles logistiques et les zones « logisticiables » correspondantes).

Au niveau micro-géographique, la proximité du(des) client(s) principal(aux) (ex : un établissement industriel) ou du marché (ex : une agglomération) est importante afin de répondre plus facilement aux attentes en termes de fiabilité d'approvisionnements ou d'optimiser les déplacements des véhicules.

② L'accessibilité :

Le positionnement par rapport aux grandes infrastructures routières et l'accessibilité de la zone logistique constituent une autre composante essentielle. L'offre multimodale n'est à ce jour, pas considérée comme étant une priorité, sauf si toute ou partie de l'organisation logistique repose sur l'utilisation du transport ferroviaire. La multimodalité est parfois considérée comme un « plus », mais ce facteur est rarement décisif et aucune société n'est prête à en payer le coût. En logistique, la priorité reste encore largement dominée par l'accessibilité routière, sauf cas marginaux.

Toutefois, si les entreprises ne se préoccupent pas (peu ou pas encore) de la multimodalité, il est du ressort et même du devoir des aménageurs de réfléchir sur la possibilité de proposer des zones logistiques embranchées ou présentant la possibilité de l'être à terme et à moindre coût. Il faut éviter les situations de non retour.

③ L'offre foncière et immobilière :

Quel que soit le statut d'occupation des terrains et des entrepôts, les investisseurs dans l'immobilier logistique veulent aujourd'hui disposer de surfaces viabilisées dans des délais assez courts (un entrepôt peut être construit en quelques mois). Un terrain non viabilisé n'a presque aucune chance d'être commercialisé pour des activités logistiques.

En ce qui concerne le statut d'occupation du foncier, la volonté actuelle des investisseurs est souvent l'achat. En revanche, les exploitants des entrepôts sont autant en locatif qu'en propriété.

Il est assez évident que des opérateurs régionaux privilégient souvent la propriété, notamment lorsqu'ils sont en phase de développement. Par contre, des opérateurs extra-régionaux et certains chargeurs privilégieront plutôt le locatif avec des baux pouvant parfois dépasser les 3 ans.

Dans l'offre foncière, interviennent bien évidemment les coûts d'acquisition des terrains, mais aussi leur qualité constructive, leur parcellaire, leur positionnement et les disponibilités d'extension. Ce dernier facteur est parfois très important car nombreux sont les investisseurs qui veulent avoir la possibilité de s'étendre.

④ La fiscalité locale et les diverses aides :

Pour certains opérateurs, le niveau de la taxe professionnelle est un critère important conduisant parfois à privilégier une implantation moins bien accessible par rapport à une autre. Nous verrons que ce facteur est un élément de concurrence entre les communes d'une même zone conduisant à une anarchie des implantations. La mise en place des différentes formes d'intercommunalités associées à l'adoption de taxes professionnelles unifiées, devrait réduire l'influence de ce facteur à condition de ne pas repousser le problème aux limites extérieures des zones intercommunales.

Les systèmes d'aides peuvent également contribuer un facteur d'implantation, mais cela concerne peu les activités logistiques. Par ailleurs, ces aides sont essentiellement attribuées lors de la viabilisation et l'aménagement des zones. Ainsi, les acquéreurs de terrains en profitent souvent indirectement au travers des prix de vente des terrains. Encore faut-il qu'ils en aient conscience ?

Le montage des dossiers est également un élément important. Toutefois, de nombreuses collectivités disposent aujourd'hui d'outils afin d'aider les entreprises à monter leurs dossiers. L'existence d'une telle structure de guichet unique offre un service complet apprécié des entreprises, notamment les plus petites.

⑤ L'environnement local :

Ce facteur comprend l'existence d'entreprises du même secteur, les relations avec les acteurs locaux, l'insertion locale de la zone (proximité d'habitat), le niveau de délinquance, la qualité et l'image de la zone, etc. Selon la vision des opérateurs, ce facteur est parfois important : certains ont une vision à court terme et n'en tiennent pas compte, d'autres ont une vision plus stratégique et l'intègrent dans leur choix.

⑥ Facteurs plus spécifiques :

S'il s'agit d'une implantation correspondant à un transfert ou à une extension d'activité, la proximité de l'ancien site ou celle des autres sites locaux de la société, est importante à plus d'un titre : d'abord au niveau de la gestion des déplacements inter-sites, et ensuite au niveau des transferts de main d'œuvre. Ce dernier point est parfois essentiel, notamment pour des entreprises régionales et à une période où les entreprises rencontrent des difficultés à trouver des salariés qui leur conviennent. Un projet trop éloigné des implantations existantes peut entraîner une perte d'une partie du personnel.

→ Détermination des zones favorables à l'implantation d'une plate-forme logistique :

Quels que soient le contenu, le statut ou les conditions de faisabilité d'une (de) plate(s)-forme(s) en Basse-Normandie, 3 zones présentent un intérêt à accueillir un tel équipement :

- L'agglomération caennaise
- La zone de débouché du Pont de Normandie
- La zone de Cherbourg

Les autres zones déterminées comme potentiellement « logisticiables » et présentées par la figure n°13, ne présentent pas suffisamment de potentialités de développement pour justifier la réalisation d'un tel équipement. Ces activités logistiques potentielles peuvent très bien se satisfaire de zones d'activités ciblées.

4.2.1.2 – L'AGGLOMERATION DE CAEN

→ Présentation

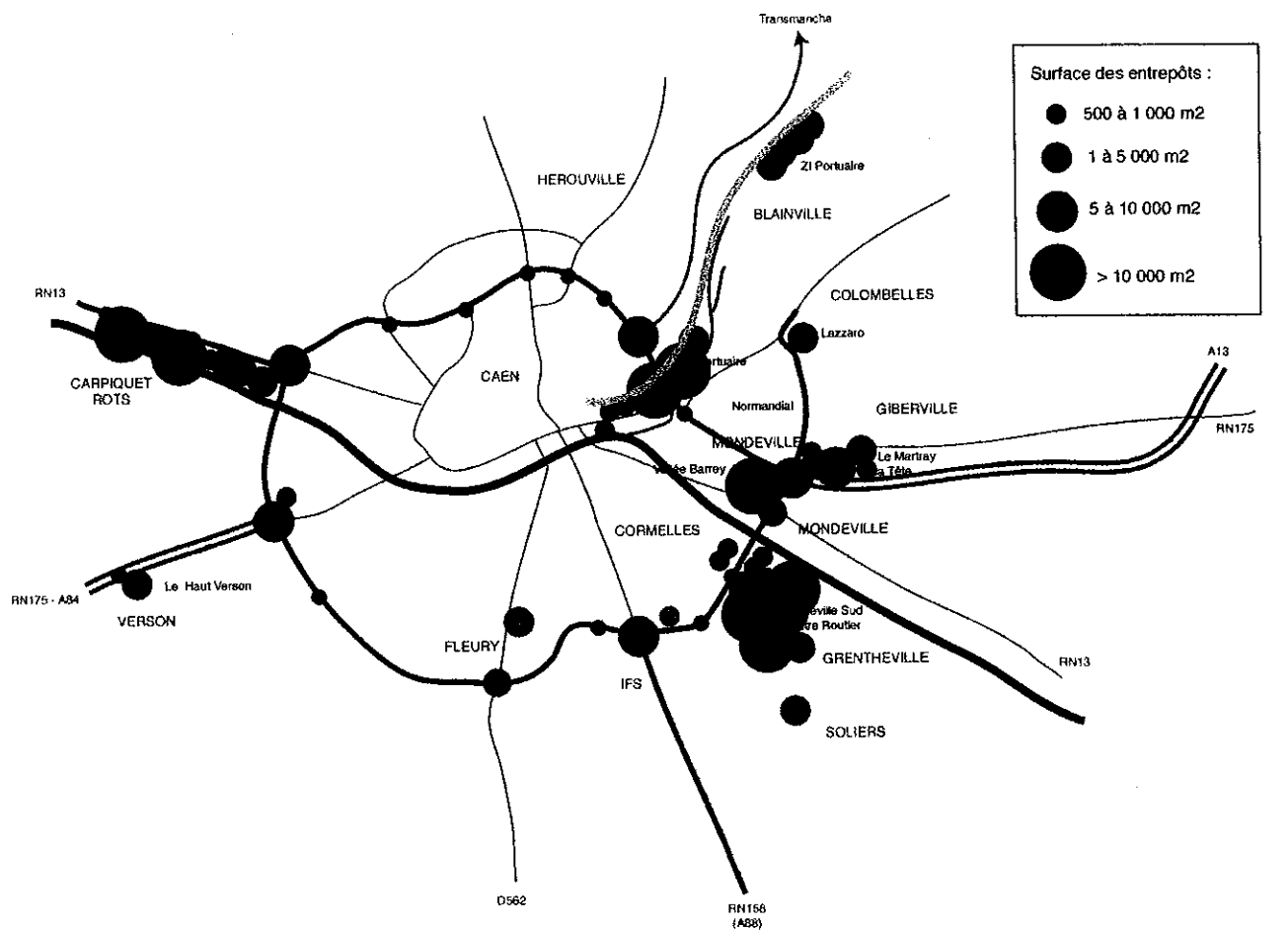
Quelques caractéristiques de la logistique dans l'agglomération de Caen (Cf. figure n°14) :

- L'agglomération de Caen concentre 47% de la capacité d'entreposage régionale exprimée en m². Cela représente une quarantaine d'implantations (> 500m²) pour une capacité totale d'environ 280 000m².
 - Il existe une grande disparité des types d'entrepôts puisque les plus importants (> 10 000m²) sont au nombre de 9 cumulant plus des 2/3 de la surface totale. Notons que le plus vaste approche les 60 000m², ce qui est particulièrement gigantesque. Cette disparité se retrouve bien évidemment sur les fonctions et les marchandises traitées dans les différents entrepôts.
 - La répartition au sein de l'agglomération présente une concentration très marquée sur le secteur Est qui concentre la moitié de la capacité d'entreposage de l'agglomération. L'Ouest représente un peu moins de 30%, le port environ 17% tandis que les secteurs Nord (Hérouville-St Contest) et Sud (Verson-Fleury-Ifs) représentent à peine 4%.
- L'importance du versant Est s'explique par la proximité des principaux établissements industriels générateurs de flux et de besoins logistiques (Citroën, Bosch, Moulinex, etc.), par la proximité de l'A13 (laquelle a constitué jusqu'à une période récente, le seul axe autoroutier vers l'extérieur) et par l'existence de réserves foncières.

- Au niveau micro-géographique, la répartition est la suivante :

- . **La zone d'activités de Mondeville-Grentheville-Cormelles** qui accueille également le Centre Routier, concentre 1/4 des surfaces totales d'entreposage de l'agglomération avec des entrepôts très imposants (Hamelin-Modling, Moulinex, Logidis, Normatrans). La proximité de Moulinex et Citroën explique en partie l'existence de cette zone « logistique » de fait.
- . **La zone d'activités de Carpiquet-Rots** représente également 1/4 des surfaces de l'agglomération. Toutefois, 3/4 de la surface de cette zone est concentrée par Logidis qui y dispose du plus vaste entrepôt régional.
- . **Les zones portuaires** réparties de Caen (*Cours Caffarelli*) à Blainville avec 17% de la capacité de l'agglomération.
- . Enfin, la **zone d'activités de Vallée Barrey** (15%) dont l'importance tient à la présence de l'entreprise Noyon (y compris l'extension en cours).

Figure n°14 : La répartition des différentes bases logistiques de l'agglomération de Caen*.



* : uniquement les bases logistiques >500m² et celles localisées à l'extérieur des sites industriels.

Cartographie : JMJ Conseil - 2000

↳ Sites potentiels

L'analyse suivante se limitera à 3 sites déterminés en fonction des possibilités foncières, de la situation actuelle et des potentialités. Il s'agit :

- Mondeville-Gretheville-Cormelles
- Rots-Carpiquet
- IFS

D'autres sites potentiels ont été arbitrairement écartés :

- **Normandial** (Colombelles) : ce site est essentiellement destiné à accueillir des petites unités de transformation de la filière agro-alimentaire. Cette zone peut accueillir des entreprises logistiques spécialisées dans le stockage sous froid (Godfroy y construit d'ailleurs un entrepôt de 5 000m²), mais toutes les implantations doivent s'inscrire dans la filière agro-alimentaire.
- La **ZAC du Clos de la Tête** (Mondeville-Giberville) et **ZI du Martray** (Giberville) : aucun embranchement fer et zone avec potentialités d'extensions réduites.
- Le **parc d'activité Lazzaro** (Colombelles) : aucun embranchement fer mais surfaces disponibles.
- **ZAC de Fleury/Orne** : cette zone n'a pas vocation à accueillir ce type d'activités
- **Parc d'Activités de la Mesnillière** (Verson) : Hurel y est déjà implanté mais les possibilités d'extension sont faibles et il n'existe aucune possibilité d'embranchement ferroviaire.

➤ MONDEVILLE-GRENTHEVILLE-CORMELLES

ATOUTS	LACUNES
- Existence d'un tissu dense et diversifié d'établissements spécialisés dans les transports et la logistique.	- Disponibilité foncière actuelle limitée à moins de 20ha. Mais possibilités d'étendre la zone à Grentheville (partie Sud)
- Site embranché fer sur la ligne électrifiée Caen-Paris. Logidis utilise déjà le transport ferroviaire pour ses approvisionnements.	- 3 communes concernées : Cormelles, Grentheville et Mondeville dont 1 ne faisant pas partie de la Communauté de commune du Grand Caen (Grentheville)
- Très bonne accessibilité routière globale vers l'A13 et vers le Sud de la région. Pas de rebroussements vers Paris. Accessibilité routière qui devrait encore être améliorée avec la réalisation future de la rocade Sud-Ouest	- Urgence à prendre des décisions, car la commercialisation actuelle concerne tous types d'activités dont certaines n'ont aucun lien avec la logistique. Il faut éviter l'anarchie des implantations.
- Accessibilité locale correcte avec 2 demi-échangeurs .	- Aucune image
- Existence de services annexes aux transports (AFT, Centre Routier, location de véhicules et matériel, etc.)	- Risque à court terme d'accueillir tous les types d'activités sans lien avec la logistique.
- Extensions possibles mais sous condition (Cf. lacunes éventuelles)	- Attention de ne pas « gâcher » les zones embranchées fer car actuellement des activités sans lien direct, ni potentiel, avec le fer s'établissent le long de la voie (Tri postal, EDF, etc.)
- Pas d'habitats à proximité	- Densité de la circulation sur le périphérique.
- Peu d'établissements commerciaux orientés vers les particuliers.	
- Proximité immédiate de grands établissements industriels (Moulinex, Bosch, Citroën)	
- Peu de travaux de terrassements à envisager y compris extensions potentielles.	

➤ ROTS-CARPIQUET

ATOUTS	LACUNES
- Existence d'un tissu dense et diversifié d'établissements spécialisés dans les transports et la logistique.	- Densité de la circulation sur le périphérique et la RN13
- Site proche de la ligne électrifiée Caen-Paris mais non embranché	- Relief de la zone avec quelques dénivelés engendrant des travaux de terrassements.
- Accessibilité locale très médiocre .	- Accessibilité routière globale très médiocre (RN13)
- Proximité de l'aéroport. Mais l'usage actuel de cet aéroport pour le fret est très marginal, voire inexistant	- Situation relativement périphérique au Nord-Ouest de Caen avec absence d'entreprises industrielles et éloignée des sites industriels de la région. Par ailleurs, la localisation engendre des rebroussements vers Paris et Caen.
- Extensions possibles mais à étudier car relief (partie sud et zone d'habitat) ou terres agricoles (partie nord)	- Cohabitation avec des établissements commerciaux orientés vers les particuliers et PMI de tous genres
	- Exiguïté actuelle de la zone d'activités. Il faut donc prévoir des aménagements sur des zones d'extension à identifier, à terrasser et à viabiliser
	- Zones d'habitats à proximité selon l'extension envisagée
	- Rots hors Communauté de commune du Grand Caen alors que Carpiquet y est intégrée

➤ IFS

ATOUTS	LACUNES
- Disponibilité foncière avec viabilisation en cours y compris en voirie lourde (total surface aménageable : 65ha)	- Pas d'embranchement ferroviaire. La 1 ^{re} ligne se situe à 2km
- Bonne accessibilité routière globale vers le Sud (future A88), l'Ouest et Paris	- Inexistence d'entreprises de transports et de logistique. (mais la société Gringore de Moulton va s'y implanter)
- Pas de zones d'habitation à proximité	- Absence d'établissements industriels à proximité immédiate
- Parcellaire adapté aux attentes de grandes surfaces avec possibilités de réserves foncières.	

➔ Bilan

❶ **L'agglomération de Caen doit se doter d'un outil à vocation transport-logistique.**

En effet, le paysage actuel est marqué par l'anarchie en la matière. Pourquoi est-ce nécessaire de disposer d'un site spécialisé dans l'accueil de ce type d'implantations :

- Parce qu'une agglomération de cette taille ne doit plus appliquer le laisser-faire dans ce secteur : il faut gérer le développement avec des perspectives d'aménageur.
- Parce que la situation actuelle de mitage va entraîner des problèmes. Les zones où cohabitent des commerces et services accessibles aux particuliers avec des petites activités industrielles, des entreprises de transport et de stockage, etc. ne reflètent qu'une vision à court terme pour une grande agglomération (y compris de la part des entreprises de transport concernées). En effet, laisser se cohabiter des activités dont les contraintes et les modes de fonctionnement sont totalement différents, voire divergents, n'est pas une vision correcte. Par ailleurs, se posera, à terme, des problèmes inextricables de circulation (cohabitation de PL et VL). L'exemple de la zone industrielle de la Vallée Barrey à Mondeville illustre cette situation. Dans cette zone, cohabitent des commerces, un concessionnaire automobile, et l'un des plus grands établissements de stockage de l'agglomération (en cours d'extension), tandis qu'un lotissement très récent jouxte cette zone. Il existe bien d'autres exemples que celui-ci.
- Parce qu'il faut éviter la concurrence inter-communale, notamment au niveau de la TP. Il est évident que de certaines implantations logistiques ont considéré le niveau de TP comme déterminant dans le choix de leur implantation finale. Ce n'est pas anodin de constater que les principales implantations logistiques se situent aujourd'hui sur des communes où la TP est particulièrement basse (Mondeville, Carpiquet, Rots, Cormelles). Le projet de communauté d'agglomération associé à une TPU devrait en limiter les effets néfastes, mais ce projet n'est pas encore acquis¹³ il faudra rester vigilant sur les développements des communes limitrophes comme Soliers, Bourguébus, Grentheville, Rots, etc. Dans tous les cas, cela démontre la nécessité en matière de logistique d'étendre l'aire de concertation au-delà des limites du Grand District de Caen. En l'absence d'une telle vision, la situation « anarchique »

¹³ Le refus de transformer le District en Communauté d'agglomération en début de décembre 2000, illustre parfaitement l'ampleur des difficultés à mettre en place une TPU.

actuellement constatée serait transférée dans un cadre géographique plus large ce qui n'est pas l'objectif.

- Parce que même s'il n'existe aucune demande ciblée de développement du transport ferroviaire, le rôle de l'aménageur est d'être en mesure d'anticiper et d'être capable de proposer cette alternative. La possibilité de disposer d'un site embranché ou embranchable doit être une priorité dans le choix d'un site d'une plate-forme logistique. Ce choix doit parallèlement s'accompagner d'une gestion stricte de l'espace concerné par l'embranchement fer en le commercialisant prioritairement à une société dont le projet repose sur l'utilisation du transport ferroviaire ou semble réaliste pour envisager de l'utiliser à court terme. La possibilité de l'associer à un chantier de transport combiné sera développée plus loin.
- Parce que l'agglomération doit disposer d'un outil pouvant être proposé et commercialisé à des entreprises extérieures à la région. Si la région veut effectivement bénéficier de certaines retombées liées à sa nouvelle accessibilité, elle doit disposer d'un outil professionnel, une vitrine. C'est aspect est particulièrement important pour tenter d'attirer aussi des entreprises de transport et de logistiques extérieures.

② La question de l'embranchement ferroviaire d'une plate-forme logistique est essentielle.

En Basse-Normandie, la multimodalité est plus un enjeu stratégique et une vision politique à moyen et long terme qu'une réelle urgence économique. La majorité des acteurs rencontrés (chargeurs, transporteurs) n'ont pas soulevé un intérêt majeur au développement du transport ferroviaire (ni le transport combiné). Certes, de nombreuses enquêtes réalisées auprès des acteurs économiques révèlent qu'ils préfèrent les sites multimodaux disposant d'un raccordement fer. Pour autant, ils n'acceptent pas d'en payer le prix et lorsque de tels sites existent, ils restent souvent mono-modaux (route). Il s'agit souvent d'une position de principe (« c'est à la mode, cela peut servir un jour, cela permettra d'avoir une alternative, c'est un gage général d'une bonne accessibilité, etc. »).

Pourtant, si une plate-forme logistique doit être aménagée ou créée, il faut nécessairement qu'elle soit embranchée fer ou puisse l'être sans occasionner des coûts pharaoniques. Pourquoi ? :

- . Parce que cela fait partie de la fonction de l'aménageur de se projeter dans l'avenir et d'anticiper. Certes, il faut considérer toute l'incertitude quand à la dynamique du transport ferroviaire : « nous savons que ce mode va se développer mais où et quand ? ».
- . Parce qu'une plate-forme non embranchée ne se distingue pas d'une offre de zone d'activité classique. Or, au rythme où évoluent les aménagements de zones économiques, dans un proche avenir, les sites qui seront capables de proposer un embranchement fer à moindre coût seront très rares en France.

Pour autant, cela ne signifie pas qu'une plate-forme logistique doive obligatoirement être associée à la création d'un chantier de transport combiné (ce point est abordé dans le chapitre suivant). Toutefois, l'aménagement de la zone doit consacrer une réserve foncière pour accueillir un tel équipement tandis qu'un règlement de commercialisation doit être adopté afin de réserver les parcelles desservies par l'embranchement et de les attribuer à l'accueil de logistiques ou d'opérateurs multimodaux.

③ Indéniablement, le site de Mondeville-Cormelles-Grentheville présente toutes les caractéristiques et des atouts pour s'inscrire comme une plate-forme logistique de la région de Caen.

Comme le montre le tableau ci-dessous, il s'agit ce site reste des plus pertinents à plus d'un égard.

Tableau de synthèse du positionnement des 3 sites retenus :

Positionnement par rapport à quelques facteurs de localisation	MONDEVILLE-CORMELLES-GRENTHEVILLE	ROTS-CARPIQUET	IFS
1 Proximité d'industries	++	--	+
1 Localisation par rapport à distribution de l'agglomération	++	--	++
1 Localisation par rapport à distribution régionale	+	-	++
1 Localisation par rapport à Paris et Haute-Normandie	++	--	+
2 Accessibilité zone	+	-	+
2 Embranchement ferroviaire possible	++	+/-	-
3 Surfaces disponibles existantes à court terme	-	--	++
3 Possibilités d'extension	++	+/-	++
3 Coûts des extensions du site	+	--	++
4 Eligibilité aux fonds d'aide européens	+	+	+
4 Niveau TP (avant TPU)	++	+	+
5 Existence d'implantations logistiques	++	+	--
5 Image	+	-	nc
5 Aménagement global de zone	+	--	nc
5 Proximité habitat	++	-/+	++

D'autre part, le choix de ce site permet d'intégrer et de s'adapter aux 2 situations suivantes :

- D'abord, les potentialités sont faibles car le projet est tardif. En effet, les principaux acteurs régionaux ont engagé d'importants investissements depuis 10 ans¹⁴. Or, aucun d'entre eux n'a pas la volonté de transférer ces localisations. Au contraire, leurs projets d'extension en cours ou programmés se font dans la continuité de ce qu'ils ont déjà réalisé. Par contre, si ceux-ci doivent s'engager dans une 3^{ème} phase, ils ne pourront plus se satisfaire des implantations actuelles et devront alors rechercher d'autres sites. Il faudra alors leur proposer des sites qui ne soient peut-être pas trop éloignés des précédents.
- Ensuite parce que l'avenir du marché de l'entreposage à Caen va être déterminé par le devenir des activités industrielles locales (notamment Moulinex et secondairement RVI) ainsi que celui des surfaces d'entreposage que ces activités génèrent. Par ailleurs, l'impact régional de la fusion Promodes-Carrefour et le devenir de la filiale Logidis seront également

¹⁴ Les principaux acteurs régionaux ont construit d'importantes surfaces de stockage depuis 1990 : Malherbe à Rots, Noyon à Mondeville (avec une extension en cours), Larbre Industrie-Eurologistic à Mondeville-Giberville (avec une extension programmée), Normatrans à Grentheville-Mondeville, Logidis à Mondeville tandis que le gigantesque entrepôt de Carpiquet a été récemment modernisé, Gringore a programmé la construction à Ifs, Landeau-St Croix a construit à Cormelles ...

déterminants. En effet, les surfaces concernées par de telles incertitudes sont gigantesques et récentes.

Ainsi, l'ambition logistique de la région doit être mesurée avec réalisme. Certes, la construction d'une nouvelle zone complètement dédiée semble un projet beaucoup plus ambitieux et novateur, mais incertain et coûteux.

Dans ce contexte, ne serait-il pas plus opportun de réfléchir sur la possibilité de développer la zone existante de Mondeville-Cormelles-Grentheville, de l'aménager en concertation avec les occupants, de rechercher un promoteur afin d'y développer une partie en locatif et de la définir comme zone logistique à part entière ?

4.2.1.3 – ZONE DE DEBOUCHE DU PONT DE NORMANDIE

→ **Présentation**

Comme nous l'avons vu précédemment, la zone située au débouché du Pont de Normandie peut accueillir des activités logistiques orientées dans le traitement des marchandises en relation avec l'activité portuaire de Honfleur et du Havre :

- Les installations portuaires de Honfleur autres que les appontements à usage privatif sont actuellement limitées au trafic de bois (en grumes et sciés) dont une partie est stockée sur place, destinée aux entreprises installées à proximité (négoce, scierie, ameublement) ou expédiée vers l'hinterland (notamment Lisieux). La construction du 3^{ème} quai est essentiellement destinée à soutenir le développement de cette filière. Les perspectives de développement de nouveaux trafics et d'activités logistiques associées semblent donc très réduites. Si de telles activités devaient se développer, elles rechercheraient la proximité immédiate des quais.
- Le développement d'activités logistiques en relation directe avec l'activité portuaire du Havre constitue une piste certainement plus prometteuse. En effet, actuellement plus de la moitié du trafic du Havre (hors produits pétroliers) est représentée par les conteneurs. Les perspectives de croissance de cette catégorie de trafic ont d'ailleurs conduit à la réalisation du programme Port 2000. Selon la nature des trafics et la stratégie des opérateurs, une partie de ces conteneurs est traitée à proximité immédiate du port afin d'y subir diverses prestations logistiques (empotage/dépotage, groupage/dégroupage, stockage, préparation de commandes, conditionnement, etc.). La proportion de ces conteneurs reste bien évidemment faible (à peine 10%), mais pourrait sensiblement augmenter.

La mise en service du Pont de Normandie a littéralement transformé les relations entre les 2 rives de l'Estuaire. Le débouché du Pont de Normandie sur la rive droite est aussi éloigné des terminaux portuaires que certaines zones d'activités de l'agglomération havraise (ex : Montivilliers). Le prix de passage du pont (82 Frs hors abonnement) n'est pas une lacune aussi insurmontable par rapport aux avantages que pourrait présenter une implantation sur la rive gauche.

→ Sites potentiels

Le débouché du Pont de Normandie présente une vaste zone d'environ 1 000ha à vocation portuaire et industrielle (selon les différents schémas directeurs). L'ensemble de cette zone se caractérise par une extrême complexité institutionnelle administrative et fonctionnelle. Il existe plusieurs régimes fonciers¹⁵ et des gestions foncières multiples¹⁶ qui ne correspondent pas toujours avec les découpages précédents. Cette complexité provient en partie du chevauchement du port et de la zone industrielle sur 2 départements (Calvados et Eure) appartenant à 2 régions (Haute et Basse-Normandie). Toutefois, plusieurs études ont récemment été conduites afin de clarifier les statuts institutionnels et juridiques ainsi que le contenu d'un projet de développement. Cette complexité devrait donc être surmontée à court terme.

La plus importante réserve foncière est nommée ZIPEC (Zone Industrielle et Portuaire Eure-Calvados). Il s'agit d'une zone d'environ 800ha appartenant à l'Etat et gérée par un syndicat mixte¹⁷ qui a en charge son développement. La gestion de la zone industrielle est totalement indépendante du port de commerce dont elle est d'ailleurs séparée par différentes bandes de terrain intégrées au DPM et gérées par différents organismes (PAR, EMRH, etc.). Actuellement, la ZIPEC ne comprend qu'une implantation commerciale (Leclerc).

Tableau : Atouts-Handicaps de la ZIPEC

ATOUTS	LACUNES
- Meilleure accessibilité entre Honfleur et les terminaux à conteneurs du Havre que certaines zones d'activités de l'agglomération (ex : Montivilliers) : proximité et surtout, moins de problèmes de circulation car pas de zones d'habitat à traverser.	- Complexité institutionnelle et opérationnelle de la zone - Manque de clarté, de transparence et difficultés à définir les objectifs – Pas de véritable politique de commercialisation – Mais cette lacune devrait être surmontée dans un proche avenir.
- Disponibilité foncière théorique importante.	- Cessions de terrains difficile, voire impossible
- Accessibilité routière excellente et sans transit par des zones d'habitat	- Risques de conflit entre plusieurs protagonistes (tourisme, écologie, industrie, logistique, haute technologie, etc.)
- Conditions de travail sur la zone plus favorables à celles en vigueur sur certaines zones portuaires havraises (salariés au statut de droit commun)	- Aucune viabilisation et très mauvais état des chaussées desservant la zone - Très mauvaise image de la zone qui en l'état ne peut raisonnablement accueillir des entreprises.
- Coûts des positionnements de conteneurs entre les terminaux à conteneur du Havre et la ZIPEC identiques, voire inférieurs, à ceux à l'intérieur de la zone portuaire.	- Zone humide, voire inondable, nécessitant de travaux de terrassement - constructibilité restreinte - Zone de protection naturelle (ZNIEFF I et II et ZICO)
- Positionnement par rapport aux marchés situés vers l'Ouest et le Sud-Ouest.	- Positionnement par rapport à la desserte de Paris et régions Nord-Est.
- Zone embranchée fer (mais non électrifiée, simple voie, tracé avec des pentes importantes)	- Faiblesse du tissu d'entreprises de transport routier et d'activités logistiques dans le secteur – Disponibilité de main d'œuvre qualifiée dans les entrepôts
	- Absence d'établissements industriels à proximité immédiate

¹⁵ Les différents statuts sont publics (DPM) ou privé (Etat, CCI Pays d'Auge, Service Interconsulaire Rouen-Honfleur).

¹⁶ Interviennent la Ville de Honfleur, le Port Autonome de Rouen (PAR), le Département du Calvados, un Syndicat mixte composé de 7 membres et un Etablissement Public paritaire composé de la CCI Pays d'Auge et le PAR (EMRH)

¹⁷ Ce syndicat mixte regroupe les 3 CCI locales (Pays d'Auge, Eure et Rouen), le PAR (Port Autonome de Rouen), les 2 Conseil généraux (Calvados et Eure) et le SIVOM Risle-Seine.

Comme l'indique le tableau synthétique précédent, la ZIPEC présente certains atouts qui lui permettent raisonnablement de se positionner sur le créneau de la logistique intercontinentale et d'être une zone de valorisation logistique pour le port du Havre. Pour autant, cette orientation existera que lorsque la complexité institutionnelle sera définitivement surmontée et que lui sera attribuée une orientation stratégique clairement identifiée.

↳ Bilan

Il convient que les acteurs de la rive gauche de l'Estuaire de la Seine prennent des décisions dans les meilleurs délais.

La situation actuelle de conflits de tout genre est beaucoup plus liée à des prises de décisions de principes que le résultat d'une stratégie de développement clairement identifiée et concertée.

Or, cette situation n'est pas favorable au développement de cette zone dont les potentialités sont essentiellement liées à la mise en service du Pont de Normandie (celui-ci est pourtant ouvert depuis 1994 et relié à l'A13 depuis 1997) et à la nouvelle dynamique du port du Havre plutôt qu'au programme Port 2000.

L'avenir de la ZIPEC dépendra donc surtout de la capacité des acteurs (notamment locaux) à arrêter des choix d'aménagement pertinents et à définir une stratégie efficace de développement.

Le développement d'activités logistiques en relation avec l'activité portuaire du Havre n'est qu'une piste potentielle et réaliste. Sous condition bien sûr que de nombreux points soient éclaircis.

Par ailleurs, il n'est pas du tout évident que cette piste soit la bienvenue, mais au contraire, n'entraîne d'autres conflits. En effet, cette activité ne fera vraisemblablement pas l'unanimité et soulèvera sans aucun doute une opposition multiple : de la part des protecteurs de la nature qui penseront qu'avec Port 200, il ne convient pas d'aller plus loin ; de la part d'acteurs du développement touristique de la zone qui craindront de voir l'image de Honfleur détériorée ; et de la part de certains riverains qui craindront le développement de la circulation de PL, etc. Les détracteurs pourront ainsi facilement s'appuyer (et le contexte actuel leur est favorable) sur l'image d'une vaste zone couverte d'entrepôts et de macadam où circulent des centaines de camions polluants et bruyants.

Par ailleurs, ce projet n'obtiendra vraisemblablement pas un soutien très appuyé des acteurs politiques du Havre, de la Seine-Maritime et de la Région Haute-Normandie, surtout si la ZIPEC se recentre sur le Calvados.

Peut-être faut-il alors rechercher d'éventuelles autres zones d'activités localisées à proximité, mais avec forcément moins d'atouts ?

La ZAC du Plateau peut éventuellement accueillir de telles activités, mais pour autant, elle ne pourra pas raisonnablement constituer un véritable projet de plate-forme logistique (elle ne représente qu'environ 15ha) et encore moins multimodale puisqu'elle n'est pas embranchée fer.

4.2.1.4 – ZONE DE CHERBOURG

↳ Présentation

Comme nous l'avons montré dans cette étude, la zone de Cherbourg ne constitue pas un pôle logistique majeur (Cf. figure n°7). Cela tient bien essentiellement à la faiblesse de son tissu industriel et à l'existence d'une agglomération dont la taille reste limitée. L'activité portuaire (donc de transit) n'a pas généré d'importantes implantations logistiques.

Actuellement, l'activité transmanche n'engendre pas une activité logistique conséquente ; à peine 5 000m² sont affectés à cette logistique. D'ailleurs, il n'existe pas de grands transporteurs à Cherbourg. La présence d'entreprises de transport spécialisées dans le transmanche se limite souvent à des agences avec 1 ou 2 salariés. Certes, le trafic non accompagné implique parfois la sous-traitance de tractionnaires locaux, mais de nombreuses grandes entreprises déploient leurs propres salariés sur Cherbourg. Ex : P&O-Ferrymasters dispose à Cherbourg de sa propre flotte de tracteurs conduits par des chauffeurs britanniques affectés sur le continent pendant plusieurs semaines pour assurer le transport des remorques.

Cette faiblesse n'est pas une spécificité à Cherbourg car dans de nombreux autres ports, la situation est identique. Calais en est le meilleur exemple. Cela confirme simplement la difficulté à stopper les flux de transit.

Notons que par le passé, les implantations logistiques étaient plus conséquentes avec la présence de GBE par exemple ou encore du trafic Zanussi (transférer au Havre depuis une dizaine d'années).

Rappelons également que Toyota exerçait aussi une activité logistique très importante avec son PDI à Tournai.

En dehors d'éventuelles implantations industrielles dans la zone, les principales perspectives de développement de la logistique proviennent des sources suivantes :

- **Le transmanche.** La priorité actuelle consiste à soutenir le rôle de Cherbourg en tant que port de transit, puis de consolider cette fonction à partir d'une valorisation transport (développement du TC, nouvelles liaisons maritimes), puis de favoriser le développement d'implantations logistiques sur place (mais cela n'est guère facile, notamment à Cherbourg).
- **Le port de commerce** à l'image du trafic Toyota. La CCI travaille actuellement sur ce dossier.
- **Le projet FastShip.** Il est évident que ce projet étant totalement basé sur la rapidité d'un service porte-à-porte Europe-Etats-Unis, il y a peu de raisons pour que les marchandises subissent une rupture de conditionnement à Cherbourg. La principale fonction du port de Cherbourg est d'assurer le transbordement rapide entre les navires et les moyens de transport avec l'arrière-pays. Toutefois, à plus long terme, et sous certaines conditions, pourraient se cristalliser quelques implantations logistiques dans la zone de Cherbourg. Plusieurs études ont été réalisées pour estimer les emplois induits par FastShip. En matière d'implantations logistiques, les estimations s'échelonnent entre 200 et 2 000. L'une d'elles, estime qu'à moyen et long terme, la logistique FastShip induirait localement l'implantation de 30 et 50 000m² d'entrepôts et 200 à 300 emplois associés. Il n'est pas le rôle de cette mission de juger de ces chiffres, mais de tenter de cerner les localisations potentielles de ces activités.

→ Sites potentiels

2 principales possibilités :

➤ Un site localisé dans l'enceinte portuaire

ATOUTS	LACUNES
- Réductions des contraintes et des coûts des positionnements des conteneurs	- Conditions de travail sur le port de Cherbourg (relations avec main d'œuvre dockers dans entrepôts et sur le port)
- Synergies avec tous les services portuaires avec un minimum de contraintes et de coûts : liaisons de TC, et services maritimes transmanche et feeder s	- Coûts et statuts d'occupation sur le port : foncier et équipements immobiliers (Cf. lois de domanialité du 25 juillet 1994)
	- Disponibilité d'espaces pour les extensions possibles
	- Pour la CCI : risque de geler des espaces pouvant être utilisés à terme pour développer des activités portuaires.
	- Densité et hétérogénéité de la circulation sur le port

➤ Un site situé à proximité du port mais hors DPM

ATOUTS	LACUNES
- Disponibilités d'espaces pour assurer le développement.	- Eloignement du port engendrant des positionnements routiers sur voirie publique (coût, temps, proximité)
- Liberté des conditions de travail, des implantations foncières et immobilières,	- Réduction de l'intérêt d'utilisation des services de TC à partir du port.
- Indépendance par rapport au fonctionnement du port (ex : en cas de blocage).	- Multimodalité incertaine selon le site
- Coûts des aménagements probablement inférieurs	

S'ajoutent également des éventuelles disparités de fiscalités et de systèmes d'aides.

→ Bilan

Le développement massif de la logistique à Cherbourg tient essentiellement au projet FastShip. Certes, il existe des potentialités de développement de la logistique liée à l'activité transmanche et au port de commerce. Toutefois, les potentialités sont nettement moins importantes et certainement pas suffisantes pour assurer, à court terme, la création d'une plate-forme logistique spécifique dans la zone de Cherbourg. Pour celles-ci, l'enceinte portuaire et la zone de Tourlaville restent à privilégier, même si des opérations plus ponctuelles peuvent être envisagées dans des zones d'activités localisées dans le reste de l'agglomération, y compris à Valognes.

Une réflexion sur la faisabilité d'une zone spécifique réservée à l'accueil de la logistique dans cette zone ne peut donc être déclenchée que par le projet FastShip. Il faut toutefois, rester prudent sur les retombées à court terme. Cela signifie qu'à court terme et en fonction de l'évolution du projet durant les premières années de son fonctionnement, la meilleure localisation possible reste la proximité immédiate du port. Il est d'ailleurs prévu d'accueillir de telles implantations en arrière immédiat du terminal FastShip. L'enceinte portuaire est bien évidemment recommandée, mais sous certaines conditions (Cf. tableaux précédents). Si les conditions favorables ne sont pas réunies, alors d'autres zones d'activités dans l'agglomération, forcément moins avantageuses au niveau de leur fonctionnalité, seront à étudier (Tourlaville, La Glacerie, etc.). Notons que l'idée de réaliser une telle plate-forme à proximité de l'aéroport est évoquée et étudiée. Ce site n'a pas été retenu dans cette étude car n'étant pas du tout embranché fer, il ne s'intégrait donc pas dans notre mission.

4.2.2 – ATOUTS-HANDICAPS DE QUELQUES SITES POTENTIELS DE TRANSPORT COMBINE

→ Présentation

Les perspectives de développement du TC en Basse-Normandie ne sont pas des plus optimistes. Elles tiennent essentiellement aux difficultés de satisfaire aux contraintes économiques et commerciales actuelles du TC à partir de la région (Cf. chapitre 3.2 page 60).

Par ailleurs, la politique actuelle des 2 principaux opérateurs de TC en France (CNC et Novatrans), n'est certainement pas à l'ouverture de nouveaux terminaux, mais plutôt à la consolidation des terminaux existants¹⁸ et à la consolidation des flux sur les axes les plus chargés, c'est-à-dire ceux où l'offre existe déjà et où le potentiel de transfert de trafic de la route au TC est le plus important à court et moyen termes.

Est-il utile de répéter que le développement du TC tel qu'il se présente aujourd'hui n'est pas du tout en faveur d'un aménagement équilibré du territoire. Plus que jamais, les opérateurs vont s'établir là où les potentialités à court terme sont les plus élevées.

Toutefois, le paysage devrait évoluer dans les prochaines années avec l'arrivée probable de nouveaux opérateurs. En France, tout le monde est dans l'expectative de l'expérience menée par TAB sur l'axe Paris-Milan et sur l'apparition d'un groupe comme la CGEA (Vivendi) dans le TC. Pour autant, il est tout à fait légitime et indispensable d'engager dès à présent une réflexion sur les perspectives de développement du TC dans la région afin d'évoquer quelques pistes.

→ Sites potentiels

Cette mission a montré que le développement du TC à court et moyen termes, ne pouvait concerner que la zone de Cherbourg et celle de Caen.

► Pour ce qui concerne Cherbourg, le choix des sites potentiels est assez clair :

- Dans l'hypothèse de la mise en service de Fastship, les trains seront chargés et déchargés directement sur le terminal.
- Dans l'hypothèse d'une réouverture d'une ligne de TC en relation avec l'activité transmanche, le chantier existe déjà au Quai des Mielles.

Rappelons qu'en dehors de ces 2 cas, il n'existe pas d'autres possibilités de développement du TC à partir de Cherbourg.

► Pour ce qui concerne la région de Caen, il existe 3 scénarios :

- ① Abandon de tout projet
- ② L'aménagement d'un site pouvant traiter des UTI
- ③ La création de toutes pièces d'un chantier de TC

L'adoption de l'un de ces 3 scénarios correspond aux ambitions que se fixent les acteurs régionaux et aux résultats d'une étude de trafics.

Il apparaît assez évident que toute décision doit être prise en fonction d'une analyse des potentialités de trafics. Si les résultats s'avéraient être positifs, le choix entre le scénario 2 et 3,

¹⁸ Un certain nombre devraient subir des extensions, voire des transferts. Un projet d'un nouveau chantier de TC dans le Nord-Est de la région parisienne est à l'étude.

relèverait plus d'un choix politique et serait à associer à un éventuel projet de plate-forme logistique.

Le **scénario 2** pourrait s'appuyer sur un aménagement « léger » sur les sites suivants (sous réserve d'accords des parties concernées et d'une étude technique approfondie des sites) :

- La gare marchandises de Caen (Cours Montalivet)
 - Un site portuaire proche du centre de Caen (notamment à proximité du Bassin de Calix)
- (Cf. tableau de synthèse ci-après)

Tableau de synthèse des atouts-handicaps des sites proposés dans le cadre du scénario 2 :

ATOUTS	LACUNES
COURS MONTALIVET	
- Faiblesse du coût des investissements compte tenu de l'existence d'une plate-forme (travaux à confirmer – probablement < 5MF)	- Exiguïté du site : surfaces de stockage, aires de manœuvre des véhicules, longueur des voies nécessitant de couper les trains, etc.
- Proximité gare marchandises : sécurisation du site, matériel et mécaniciens pour assurer la traction, agence SNCF, etc.	- Dépendance totale à l'égard de la SNCF/RFF
- Situation ferroviaire favorable car sur ligne ferroviaire Paris-Caen électrifiée	- Eloignement relatif par rapport aux grands chargeurs de l'agglomération
- Accessibilité routière très correcte via le Cours Montalivet qui permet une connexion directe au réseau autoroutier	
- Centralité globale par rapport à l'agglomération caennaise avec peu de rebroussements d'itinéraires.	
- Pas d'habitat à proximité	
SITE PORTUAIRE	
- Faiblesse du coût des investissements compte tenu de l'existence d'une plate-forme et d'un embranchement fer (travaux à confirmer – < 5MF)	- Conditions et coût de travail sur le site pour assurer les manutentions (main d'œuvre docker ?)
- Disponibilité foncière (en fonction du site)	- Accessibilité routière très médiocre : pas d'accès direct sur périphérique ou autoroute, passage par voies en tissu urbain, détours, etc.
- Centralité globale par rapport à l'agglomération caennaise avec peu de rebroussements d'itinéraires.	- Sécurisation du site ?
- Pas d'habitat à proximité	- Eloignement relatif des principales industries de l'agglomération (hors RVI)
- Proximité du port et RVI	- Rupture de traction ferroviaire car voie non électrifiée

Le **scénario 3** repose sur la création consécutive d'un chantier de TC.

Plusieurs sites peuvent également être proposés, sous condition d'une étude technique plus approfondie :

- Un site associé à la réalisation d'une éventuelle plate-forme logistique. En fonction du choix des sites potentiels retenus pour accueillir une plate-forme, un chantier pourrait être associé. Il

apparaît assez évident que dans cette perspective, le site de Mondeville-Cormelles-Grentheville présente les atouts les plus conséquents par rapport à Ifs ou Rots-Carpiquet (*Cf. tableau de synthèse ci-après*).

- Un site portuaire proche du centre de Caen (notamment à proximité du Bassin de Calix) – *Cf analyse comparative précédente*.

Tableau de synthèse des atouts-handicaps des sites proposés dans le cadre du scénario 3 en relation avec propositions de sites logistiques :

ATOUTS	LACUNES
MONDEVILLE-CORMELLES-GRENTHEVILLE	
- Situation ferroviaire favorable car site embranché sur ligne ferroviaire Paris-Caen électrifiée	- Disponibilité foncière actuelle limitée à moins de 20ha. Mais possibilités d'étendre la zone à Grentheville (partie Sud)
- Faiblesse relative du coût d'embranchement	- Urgence à prendre des décisions, car la commercialisation actuelle concerne tous types d'activités dont certaines n'ont aucun lien avec la logistique. Il faut éviter l'anarchie des implantations.
- Centralité globale par rapport à l'agglomération caennaise avec peu de rebroussements d'itinéraires.	- Attention de ne pas « gâcher » les zones embranchées fer car actuellement des activités sans lien direct, ni potentiel, avec le fer s'établissent le long de la voie (Tri postal, EDF, etc.)
- Accessibilité routière très correcte y compris pour la desserte du reste de la région	
- Trafic ferroviaire existant	
- Raccordement routier complémentaire à l'Ouest par la réalisation de la future rocade Sud-Ouest	
- Dynamique locale existante : proximité d'industries et d'activités logistiques	
- Pas d'habitat à proximité	
CARPIQUET-ROTS	
- Situation ferroviaire favorable car site proche de la ligne ferroviaire Paris-Caen-Cherbourg électrifiée	- Coûts de l'embranchement compte tenu des dénivelés de terrains
	- Centralité globale par rapport à l'agglomération caennaise avec des rebroussements d'itinéraires.
	- Eloignement relatif des principales industries de l'agglomération
	- Accessibilité routière très médiocre
	- Disponibilité foncière (en fonction du site) ?
	- Proximité d'habitat à proximité (en fonction du site) ?
IFS	
- Centralité globale par rapport à l'agglomération caennaise avec peu de rebroussements d'itinéraires.	- Coûts de l'embranchement compte tenu de l'éloignement de la voie de desserte de Citroën (2km – coûts estimés à 2MF par SEM Grand Caen mais probablement plus)
- Accessibilité routière générale	- Disponibilité foncière ?
- Pas d'habitat à proximité	

→ Bilan

La décision de relier l'agglomération caennaise (et la région) au réseau national et européen de TC ne peut être aujourd'hui, que le résultat d'une volonté politique. En effet, sans présager des résultats d'une éventuelle étude de trafics, toute initiative d'un service de TC, notamment dans une région où ce mode n'existe pas, ne pourra être que le fruit d'une volonté politique avec tout ce que cela engendre au niveau des financements. Le choix entre les scénarios 2 et 3 dépend donc de l'ampleur de cette décision.

Les atouts du scénario 2 reposent sur le pragmatisme de la démarche. En effet, quels que soient les résultats d'une étude de faisabilité, il est préférable de ne pas engager immédiatement des investissements trop lourds. Aujourd'hui, il est préférable de mettre l'accent sur l'offre de service (fréquence, destination, fiabilité, tarifs, etc.) plutôt que sur l'infrastructure terminale. Il convient préalablement de mettre en place une offre de service suffisamment fiable pour attirer le trafic et le pérenniser. Le niveau de trafic durant les 1^{ères} années d'exploitation pourra aisément se satisfaire d'un terminal très léger comprenant schématiquement une autogru¹⁹ et une voie de chargement-déchargement. Ensuite, en fonction de l'évolution du trafic, pourra alors être abordé la question d'extension, voire de création d'un chantier plus « moderne ».

4.3 – LA SITUATION DANS LES ZONES LIMITROPHES

4.3.1 – CONTEXTE GLOBAL

Toute la 1^{ère} partie de ce rapport a mis en évidence le positionnement de la Basse-Normandie par rapport aux départements limitrophes. La figure n°7 page 29 présente la répartition des bases logistiques dans les départements limitrophes.

Quelques caractéristiques :

→ Notons que la Basse-Normandie est encadrée par des régions qui sont démographiquement et économiquement plus importantes qu'elle.

De même, l'agglomération de Caen n'est pas la plus importante :

	Population aggro.	Rang national
- Rouen	380 000	12
- Tours	290 000	18
- Le Havre	260 000	21
- Rennes	250 000	23
- Caen	200 000	32
- Le Mans	190 000	34

¹⁹ Un tel outil pourrait d'ailleurs être loué auprès d'un opérateur de TC ou même auprès de la CCI de Cherbourg ?

Au niveau des départements la répartition est la suivante :

	Population
- Seine Maritime	1 250 000
- Ille et Vilaine	800 000
- Calvados	650 000
- Sarthe	520 000
- Eure	515 000
- Manche	480 000
- Eure et Loir	400 000
- Orne	295 000
- Mayenne	280 000

→ Durant les 3 premiers trimestres de l'année 2000, les nouvelles constructions d'entrepôts ont concerné environ 1 million de m²⁰. Les 3 régions Ile de France, Nord-Pas de Calais et Rhône-Alpes ont concentré 60% des constructions logistiques (1/3 dans la seule région Ile de France). La Basse-Normandie vient au 19^{ème} rang avant le Limousin et la Franche Comté, mais après l'Auvergne, Poitou-Charente et nettement moins que les Pays de la Loire, Bretagne, Haute-Normandie et Centre respectivement aux 5^{ème}, 7^{ème}, 10^{ème} et 12^{ème} rangs. Cette situation de l'année 2000 confirme les situations déjà engagées et constatées dans la 1^{ère} partie de ce rapport.

Les constructions dans les zones limitrophes se concentrent surtout dans les zones de Tours, Le Mans, Rouen, Le Havre et Rennes

→ Notons que le schéma des plates-formes défini par Daubresse en 1997 déterminait en France une dizaine de zones dites d'intérêt européen et une vingtaine de zones dites d'intérêt national :

- Parmi la première catégorie figurent dans l'Ouest, l'axe Rouen-Le Havre et les bouches de la Loire Nantaise.
- Parmi les 20 zones d'intérêt national figurent : Orléans, Rennes, Val de Loire-Angers, et le pôle Tours-Vierzon-Châteauroux.

Dans les 2 cas, la Basse-Normandie ne figure pas comme pôle transport-logistique stratégique ni à l'échelle nationale, ni à l'échelle européenne. A l'époque, Cherbourg était inscrit comme un terminal de TC secondaire.

→ Enfin, l'Ouest français est confronté au problème d'une diffusion des bases logistiques qui restent encore fortement orientées pour les besoins de la production. Elles sont donc plutôt diffuses, ce qui ne constitue pas un facteur favorable pour la mise en place de plates-formes logistiques concentrées. L'absence de grands projets de plates-formes n'est donc pas une spécificité de la Basse-Normandie.

Toutefois, les situations ne sont pas les mêmes tandis que des projets se concrétisent ou sont à l'étude.

²⁰ Source : Panorama des entrepôts de Logistiques Magazine. Uniquement les constructions dont la surface est supérieure à 2 500m².

4.3.2 – HAUTE-NORMANDIE – EURE ET LOIRE

Les agglomérations de Rouen et du Havre concentrent environ 2/3 des capacités de stockage de la région Haute-Normandie. Sur l'ensemble de la Vallée de la Seine, un peu plus de la moitié des capacités de stockage construites entre 1987 et 1995, l'ont été dans l'agglomération de Rouen, 30% dans le secteur du Havre et 10% dans celui de Bolbec-Lillebonne, correspondant à plus de 500 000m² (soit une moyenne de 65 000m²/an). Notons que sur la période la plus récente, les nouvelles implantations dans le secteur du Havre ont été plus importantes.

→ SECTEUR DE ROUEN

En dehors des installations portuaires et du MIN, il existe 2 zones dites logistiques²¹ :

- **Rouen Multi-Marchandises (RMM)** : cette plate-forme située sur la commune de St Etienne de Rouvray a été créée en 1987 pour un coût de 350MF à l'initiative de la CCI de Rouen et développée en 3 tranches successives sur 68ha. Elle abrite environ 1 200 emplois et 40 entreprises essentiellement orientées dans le transport et la logistique. La commercialisation de la zone arrive à son terme. Une extension de 30ha sur la commune de Oissel est prévue, mais celle-ci ne sera pas en continuité de la précédente.

En fait, RMM correspond plus à une concentration d'entreprises qu'à une véritable plate-forme développant des services mutualisés autres que garages, concessionnaires, services divers Il existe uniquement le centre régional des douanes tandis que la plate-forme est embranchée fer mais aucune entreprise n'utilise ce mode. De même, la zone est située en bord de Seine, mais ne dispose d'aucune installation pour assurer le transbordement. Il s'agit donc d'un vaste centre routier. Le chantier de transport combiné CNC est situé à proximité, mais l'activité fournie par les entreprises de RMM est marginale, voire inexistante. En fait, l'essentiel du trafic du chantier rouennais est généré par le port.

Cette plate-forme accueille de nombreuses sociétés d'express et messagerie orientées vers des logistiques locales (zone urbaine de Rouen jusqu'au Havre), régionales et inter-régionales (couvrant parfois la Basse-Normandie et une partie de Picardie).

- **Rouen Vallée de Seine Logistique (RVSL)** : cette plate-forme située sur la commune de Grand-Couronne est commercialisée depuis 1998 sur 35ha aménagés avec une extension possible à 200ha. Cette plate-forme est gérée et exploitée par le Port Autonome de Rouen, et commercialisée avec la CCI. Celle-ci a été aménagée pour un coût total de 40MF.

Il s'agit d'une plate-forme logistique à vocation portuaire intercontinentale. Elle est d'ailleurs localisée en arrière du terminal à conteneurs de Grand-Couronne et jouxte la vaste plate-forme logistique de Renault.

Près de 1/4 de la 1^{ère} tranche est déjà occupé par 3 entrepôts d'une superficie totale de 24 000m² sur 6,5ha tandis que sont actuellement engagés les travaux d'un entrepôt de 4 000m².

²¹ RMM et RVSL sont classées comme des Europlatforms (membres de l'Association Française des plates-formes logistiques)

→ SECTEUR DU HAVRE

L'ensemble de la ZIP et le port du Havre accueillent d'importantes surfaces de stockage. Le port du Havre affiche 1 million de m² sur l'espace portuaire, ce qui est certainement surestimé car cela intègre des hangars très anciens ne correspondant plus aux attentes d'une logistique moderne. Toutefois, quelques zones présentent une orientation logistique très marquée :

- **Parc Logistique du Pont de Normandie (PLPN) :**

Directement associé au Pont de Normandie, le PLPN devrait accueillir près de 140 000 m² d'entrepôts à l'horizon 2003, dont 22 000m² sont déjà construits. Depuis 1998, environ 2/3 de la zone de 60ha est déjà commercialisée auprès de grands transitaires (Daher, Danzas, Buffard, SCAC) et d'un groupe immobilier international (Eiffage).

- **Parc Logistique du Hode :**

Egalement située sur la ZIP, cette zone de 50ha vendue au début des années 90 à Garonor n'a pas connu le succès escompté, incitant la CCI du Havre à en reprendre la moitié à sa charge. Toutefois, depuis la reprise de Garonor par le groupe immobilier nord-américain Prologis, de nouveaux projets sont en cours et devraient conduire à la commercialisation de 25ha à court terme.

- **Parc Logistique de Port 2000 :**

Un parc logistique de 20ha est directement associé au programme Port 2000.

Quelques remarques :

La zone havraise connaît un véritable renouveau logistique depuis quelques années, dépassant même l'agglomération de Rouen. Certes, la situation des surfaces d'entreposage de cette zone était particulièrement lacunaire : vétusté, inadéquation et mauvaises localisations. Ainsi, une partie des constructions neuves correspond à des transferts et à une remise à niveau globale d'entreprises déjà présentes localement. Toutefois, cette nouvelle dynamique témoigne aussi de la reprise de confiance dans l'outil portuaire havrais. Les nombreux conflits sociaux qu'a connus le port et les incertitudes liées aux conditions de travail dans les entrepôts situés dans l'enceinte portuaire²², ont longtemps été considérés comme étant des freins aux implantations logistiques. Toutefois, la paix sociale revient progressivement tandis que des accords semblent avoir été trouvés entre les entreprises de logistique et les dockers. Ces derniers ont accepté le principe d'un statut particulier de la main d'œuvre d'entrepôts sous conditions particulières.

Il existe également d'autres zones d'activités à vocations transport et logistique réparties sur l'ensemble de la ZIP, y compris jusqu'à la ZI de Port Jérôme. Il apparaît évident que la zone du Havre présente un intérêt majeur pour le traitement de logistiques industrielles (notamment de produits dangereux dont les contraintes d'implantations sont particulièrement rigides) et de logistiques liées aux activités portuaires (notamment pour assurer la distribution nationale de produits importés, réaliser des opérations de groupage-dégroupage de conteneurs, etc.).

Toutes les zones de la ZIP sont embranchées ou embranchables fer. Elles disposent de tous les équipements du port en matière de liaisons ferroviaires, notamment les 2 chantiers de transport combiné, l'un de CNC et l'autre de Novatrans.

²² Toutes les zones citées sont situées sur le DPM.

Les avis quant aux disponibilités foncières à moyen terme divergent. Certains acteurs estiment que les surfaces de la ZIP ne seront pas suffisantes pour satisfaire aux prévisions tandis que d'autres les estiment suffisantes. De récentes études ont montré que le secteur de la logistique de distribution semblait être le secteur où la saturation serait le plus probable. Dans tous les cas, la logistique havraise aura besoin de disponibilités situées hors de la ZIP. Des zones situées sur le plateau pourraient être sollicitées. Ainsi, un transitaire a récemment acquis une partie de la zone d'activité d'Etainhus située le long de l'A29 et à proximité de la ligne ferroviaire Le Havre-Rouen.

Il est évident que le secteur de la rive gauche de la Seine ne doit pas rester indifférent à cette dynamique d'autant plus que, comme cette étude l'a montré, le débouché de Normandie présente effectivement quelques atouts pour accueillir ce type d'activités (*Cf. analyse de la page 82*).

➤ AUTRES SECTEURS

Il existe également d'autres zones macro-géographiques où se sont concentrées naturellement des implantations logistiques. Pour autant, aucune d'elles ne correspond à une plate-forme logistique organisée et encore moins multimodale en ce sens qu'elles sont exclusivement orientées vers le mode routier :

- **Le secteur du Val de Reuil-Louviers** situé le long de l'A13 bénéficie d'une situation privilégiée pour une logistique de distribution inter-régionale pour la grande distribution et le secteur de la messagerie et l'express.
- **Le secteur d'Evreux** accueille également un certain nombre d'activités logistiques liée aux activités industrielles locales, notamment le secteur de la pharmacie tandis que depuis quelques années, s'est développé le routage.
- **Le secteur de Chartres** ne constitue pas un pôle logistique majeur, mais nourrit des ambitions logistiques. A l'image d'Orléans qui accueille depuis quelques années d'importantes bases logistiques d'envergure nationale liées à une volonté de desserrement de la région parisienne, la zone de Chartres pourrait également se positionner sur ce créneau. Notons que la partie la plus orientale du département se positionne déjà de manière diffuse sur ce marché, notamment pour la grande distribution. Notons également que ce secteur pourrait accueillir le 3^{ème} aéroport parisien comme cela était initialement prévu au milieu des années 90. Cette réalisation transformerait totalement la perception logistique du secteur.

4.3.3 – ILLE ET VILAINE

L'agglomération rennaise concentre 90% des implantations logistiques du département d'Ille et Vilaine et près de 1/4 des bases logistiques de la région Bretagne.

Rennes ne dispose pas de véritable plate-forme logistique mais de quelques concentrations de fait sur les 2 secteurs suivants :

- **Le secteur Ouest** sur les communes de Chantepie et de Cesson-Sévigné. Le centre routier se localise d'ailleurs à Chantepie. La majorité des implantations des sociétés d'express et de messagerie nationales et internationales est située dans la ZI Sud-Est de Cesson-Sevigné.

- **Le secteur Sud** (Chartres de Bretagne, St Jacques de la Lande) liée à l'implantation de Citroën.

Toutefois, ces zones ne sont pas pour autant des zones multimodales.

Notons également l'implantation d'un chantier de transport combiné dans le centre de Rennes (ZI Chardonnet) exploité par la CNC rejoint depuis fin 1999 par Novatrans. Le Conseil Régional de Bretagne a d'ailleurs participé au récent projet d'extension du terminal (triplément de la capacité du terminal) et a soutenu le lancement de liaison Rennes-Lyon en acceptant de supporter une grande partie des frais de manutention. L'investissement total s'est élevé à 30MF dont 13MF pris en charge par le Conseil Régional.

4.3.4 – MAYENNE – SARTHE – (INDRE ET LOIRE)

Tours et Le Mans constituent au sud, 2 pôles de concentration d'activités transport-logistique. Notons que le secteur de Laval est très secondaire et a une vocation essentiellement locale.

En revanche, outre les activités logistiques liées aux activités industrielles et commerciales de la Sarthe et de la région de Tours, Le Mans et Tours accueillent des implantations logistiques à vocation inter-régionale. En effet, ces 2 agglomérations bénéficient d'une situation centrale idéale pour permettre à une entreprise de distribuer et de ramasser le fret dans un vaste rayon couvrant la Basse-Normandie, l'Ille et Vilaine et toute la région Centre. L'importance du réseau autoroutier leur permet de couvrir cette vaste zone en moins de 2 heures de route.

Cette situation est donc favorable pour des implantations logistiques de la grande distribution et la distribution spécialisée. Comme l'a montré la figure n°10 de la page 37, tous les distributeurs sont présents dans l'une ou l'autre de ces agglomérations.

Notons que les 2 agglomérations se positionnent d'ailleurs sur des marchés assez proches et entrent donc en concurrence avec peut-être une situation plus favorable pour Tours (meilleure situation, agglomération de plus grande taille, meilleure situation ferroviaire, tissu économique plus dense aux alentours, positionnement sur l'axe Nord-Sud plus marqué, etc.).

Toutefois, comme dans de nombreuses autres agglomérations, les bases logistiques sont concentrées dans des zones d'activités situées à proximité des principaux établissements industriels et des axes routiers (ex : secteur de St Saturnin pour Le Mans et ZI des Yvaudières de St Pierre des Corps pour Tours). Il s'agit là aussi de concentrations de fait car aucune plate-forme logistique n'existe dans ces agglomérations. La multimodalité n'existe qu'au travers d'embranchements particuliers et par l'existence de chantiers de transport combiné localisé au cœur des villes (exploités par CNC).

Pour autant, des réflexions sont en cours, notamment dans la Sarthe. Certes, les ambitions restent tout à fait limitées et entrent dans un cadre de commercialisation assez classique, mais elles témoignent d'une réelle volonté de dédier certaines zones à l'accueil d'entreprises spécialisées dans le transport et la logistique. De plus, il s'agit d'un axe de communication et de prospection ciblé. D'ailleurs, le Comité d'Expansion Economique de la Sarthe a participé pour la 1^{ère} fois à la

SITL (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique) afin de présenter aux professionnels l'offre de 2 zones à vocations logistiques.

Cependant la démarche reste assez classique puisqu'elle s'appuie sur 2 zones d'activités à vocation logistique situées sur des échangeurs autoroutiers :

- Le parc d'activités de Sablé-La Flèche situées au croisement de l'A11 (vers Nantes) et de l'A81 (vers Rennes). Commercialisée en 1999, cette zone offre une disponibilité de 90ha et peut être embranchée fer.
- Le Parc d'activités de La Ferté-Bernard sur l'A11 également commercialisée depuis 1999 sur 30ha mais non embranchée fer.

Rappelons que l'amélioration de la desserte routière de l'agglomération d'Alençon va indéniablement améliorer sa centralité et lui permettre de capter éventuellement des implantations logistiques inter-régionales (du type grande distribution). Toutefois, le tissu industriel et la taille de l'agglomération ne lui offrent pas autant d'atouts par rapport à ces 2 agglomérations qui par ailleurs, bénéficieront aussi de l'A28 pour améliorer leur centralité sur l'axe Nord-Sud.

4.3.5 – BILAN ET SYNTHESE

► Principales vocations logistiques des grands pôles logistiques des départements limitrophes :

- | | |
|-------------------|--|
| - Le Havre : | . industrielle dans les secteurs présents (surtout automobile et chimie)
. portuaire , notamment dans le traitement des conteneurs pour le marché national, voire au-delà. |
| - Rouen : | . industrielle dans de nombreux secteurs car l'agglomération présente une assez grande diversité de son tissu industriel
. portuaire en relation avec le port de Rouen et celui du Havre
. distribution locale et régionale (express-messagerie)
. distribution inter-régionale (notamment dans le secteur de Val de Reuil-Louviers) pour la grande distribution ou la distribution spécialisée |
| - Rennes : | . industrielle , notamment pour le secteur automobile (Citroën) et l'agro-alimentaire (mais celui-ci reste relativement diffus sur le reste de la région)
. distribution locale et régionale (express-messagerie) |
| - Tours-Le Mans : | . industrielle dans de nombreux secteurs car l'agglomération présente une assez grande diversité de son tissu industriel
. distribution locale et régionale (express-messagerie)
. distribution inter-régionale pour de nombreux secteurs, notamment la grande distribution, la distribution spécialisée et les réseaux des grandes messageries nationales et européennes. |

- Ce très bref aperçu des départements limitrophes permet de montrer que l'absence de plates-formes logistiques organisées n'est donc pas une spécificité de la Basse-Normandie.

En effet, en dehors de zones situées dans les ports maritimes de Rouen et du Havre, il n'existe pas de véritable plate-forme logistique comme le rapport Daubresse les définit. Certes, il existe quelques grandes zones d'activités où se concentrent un nombre parfois élevé d'entreprises de transport-logistique²³, mais celles-ci sont-elles pour autant des plates-formes logistiques au sens « noble » du terme ? Parmi elles, la plus importante est sans aucun doute Rouen Multi-Marchandises.

Ces concentrations logistiques se limitent souvent à une superposition d'entreprises qui se sont souvent établies dans ces zones pour bénéficier d'opportunités foncières, d'accès directs aux infrastructures routières et pour être proches des marchés locaux (grands établissements industriels et agglomération).

Certes, certaines de ces zones sont également embranchées fer ou sont situées à proximité d'une voie ferroviaire, mais l'utilisation de ce mode reste l'exception. Ainsi, ces zones ne participent presque jamais au développement de la multimodalité, ni même à l'intermodalité puisqu'aucune n'est directement associée à un chantier de transport combiné.

Notons enfin, qu'il n'existe pas à ce jour de véritable projet de plate-forme logistique multimodale clairement identifié et surtout, correspondant aux critères définis par le rapport Daubresse. Certes, des projets existent, mais ceux-ci restent limités (en nombre, par leur ampleur spatiale et par leur ambition) et se réduisent souvent à l'attribution d'une vocation transport-logistique à une zone d'activités dont l'argumentaire de commercialisation repose prioritairement sur sa position par rapport aux axes routiers.

²³ Dans ces zones, ces établissements de transport-logistique cohabitent souvent avec de multiples autres activités industrielles et commerciales.

SYNTHESE ET BILAN

SYNTHESE DE LA SITUATION :

→ **L'approche transport-logistique de la région Basse-Normandie doit être effectuée avec beaucoup de réalisme.**

Si la logistique est une activité à part entière tout à fait stratégique, elle reste cependant très dépendante des besoins de la production et ceux de la consommation. Son importance reflète donc la densité du tissu économique (en particulier industriel) et de la population d'une région. Or, la région Basse-Normandie figurant au 17^{ème} rang, il est donc tout à fait logique que l'activité transport-logistique, totalement dépendante du niveau d'échanges que peut générer la région, se situe à ce même niveau.

→ **La répartition des activités logistiques accentue les déséquilibres territoriaux.**

La logistique n'est pas un véritable outil de rééquilibrage spatial en ce sens qu'elle reflète, voire accentue, la polarisation des activités économiques et des concentrations démographiques. Il ne faut donc guère s'attendre à ce qu'elle transforme les situations actuelles et on pourrait même être tenté de dire au contraire, avec l'amélioration de l'accessibilité, elle bénéficie plutôt aux régions où elle est déjà bien implantée au détriment des autres.

Le tableau ci-dessous confirme amplement ces accentuations de déséquilibres.

Tableau : Répartition d'indicateurs démographiques et économiques par zones d'emplois.

Chiffres arrondis en % Unités de référence	Habitants (Nbre)	Emplois industriels (Nbre)	Établ. Transports* (Nbre)	Bases logistiques (surfaces en m²)
Caen-Bayeux	34	29	37	52
Lisieux	8	8	9	11
Vire	4	5	4	5
St Lô	6	6	7	7
Cherbourg	14	15	10	5
Avranches-Coutances-Granville	12	10	5	5
Flers	8	12	7	6
Alençon-Argentan	8	8	8	6
L'Aigle-Mortagne	6	7	8	3
TOTAL BASSE-NORMANDIE	100	100	100	100

* Uniquement les établissements de transports routiers de marchandises interurbains.

En schématisant à outrance : « la logistique s'établit là où il y a du monde et du fret, et ne supporte pas les positions périphériques qui lui empêchent de rayonner pour élargir sa zone d'influence ». En revanche, cette remarque n'est pas valable dans les mêmes proportions pour la répartition des activités de transport.

➤ **La répartition des implantations logistiques actuelle n'est pas organisée.**

Il n'existe pas de plate-forme logistique en Basse-Normandie. En fait, les entreprises se regroupent de plus en plus sur les zones d'activités que proposent de nombreuses communes. Certaines de ces zones disposant de conditions plus favorables que d'autres pour accueillir des implantations logistiques, constituent aujourd'hui des « zones logistiques de fait » où se sont d'ailleurs souvent établis des centres routiers au milieu des années 70. Pour autant, ces « concentrations logistiques » ne constituent pas des plates-formes logistiques. Certaines sont encore moins multimodales, soit parce qu'elles ne sont pas embranchées fer, soit parce que les entreprises présentes n'utilisent pas ce mode.

Si la Basse-Normandie, notamment la région de Caen, n'échappe pas à ce constat, sa situation n'est certainement pas spécifique. Ce constat peut être généralisé à tout l'Ouest français et même à de nombreuses autres régions françaises.

➤ **La multimodalité est marginale tandis que l'intermodalité est inexistante.**

Les entreprises spécialisées dans la distribution et utilisant le transport ferroviaire comme mode de pré- ou post-acheminement sont marginales (Logidis est certainement l'unique). De même, l'approche ferroviaire pour les trafics portuaires l'est tout autant. Quant à l'usage du transport combiné (TC), il est totalement absent de la région. En dehors du terminal de TC de Cherbourg, dont l'activité est totalement dépendante du trafic transmanche et actuellement inexploité, il n'existe aucun équipement à ce jour. Cela signifie donc que les entreprises régionales ne sont pas du tout préparées à ce mode.

➤ **La dynamique logistique a surtout été le fait des acteurs régionaux.**

La majorité des nouvelles implantations logistiques de la dernière décennie, a été l'initiative de chargeurs, prestataires ou transporteurs régionaux. Cette tendance a essentiellement bénéficié à la région de Caen qui a cristallisé plus de la moitié des nouvelles constructions d'entrepôts, dont 40% ont concerné le secteur orientale de l'agglomération (Mondeville-Bourguébus) et 25% la zone de Carpiquet-Rots.

Les principales constructions d'entrepôts ont été réalisées pour le compte des transporteurs régionaux qui se sont diversifiés vers la logistique²⁴. Certaines de ces implantations se sont parfois accompagnées de transferts d'entreprises du reste de la région vers l'agglomération caennaise : c'est le cas de Malherbe de Lingreville à Rots, de Hurel de Torigni/Vire à Verson, etc. et dans le futur, de Gringore de Moulton à Ifs.

Les autres projets, souvent très conséquents, ont été initiés par des chargeurs régionaux (Moulinex, Hamelin, CLE, etc.) et des distributeurs (notamment Logidis).

En fait, les implantations logistiques à l'initiative de sociétés extérieures sont particulièrement rares en dehors de TFE, GBE, Tiercelin et quelques sociétés d'express de type Extand. De même, les initiatives de prestataires logistiques spécialisés restent rares.

²⁴ C'est le cas de Larbre Industrie, Malherbe, Noyon, Normatrans, Godfroy, Portais, Hurel, etc.

SYNTHESE DES PERSPECTIVES :

Les perspectives de développement des activités logistiques dans la région dépendent des facteurs suivants :

→ Le développement industriel régional.

Il est assez évident que le développement logistique dans la région est directement lié au tissu industriel régional et à ses perspectives d'évolution. Le mouvement d'externalisation d'activités logistiques par les industriels, devrait se poursuivre et se traduire par une demande en surfaces de stockage. De même, le développement du tissu industriel régional entraînera corrélativement celui de la logistique.

Cette dépendance de la logistique par rapport à l'industrie montre l'importance d'une démarche de prospection industrielle et de soutien au tissu industriel régional existant. C'est certainement sur ce dernier point que la région doit majoritairement orienter sa politique. En effet, les créations exogènes d'établissements industriels ont été relativement rares durant cette dernière décennie. Pour autant, le tissu industriel régional a été dynamique, mais cette situation est essentiellement le fruit d'initiatives d'industriels régionaux. De même, l'apparition de grands groupes multinationaux en Basse-Normandie s'est appuyée sur l'acquisition d'établissements régionaux.

→ L'existence de grands projets.

Le programme Port 2000 associé à la dynamique actuelle du port du Havre est un facteur positif pour la Basse-Normandie. Toutefois, les perspectives de développement ne doivent certainement pas être surévaluées et la région doit être en mesure de travailler en collaboration avec les instances économiques de la rive droite.

Le projet FastShip est également un projet très important pour la région à plus d'un titre. D'un point de vue strictement logistique, les retombées ne doivent pas être surestimées et dépendront aussi de la capacité des acteurs politiques et économiques régionaux à rendre la zone de Cherbourg suffisamment attractive pour accueillir et développer des activités logistiques.

→ L'amélioration des accès.

Il est évident que les nouvelles accessibilités de la région Basse-Normandie, notamment routières, ne peuvent, et ne doivent, laisser indifférents les acteurs politico-économiques régionaux. Toutefois, il convient de ne pas se limiter aux discours et aux pensées largement répandues concernant l'impact de ces transformations.

Plusieurs postulats :

- Si certaines infrastructures permettent à la Basse-Normandie d'avoir une accessibilité meilleure pour permettre à son tissu économique de se développer, la réciproque est également vraie en ce sens que la région est également mieux accessible de l'extérieur. Cela signifie que l'effet de l'accessibilité joue dans les 2 sens.

- Si certaines infrastructures permettent à la Basse-Normandie de devenir une région de transit, ce qui incite de nombreux acteurs à vouloir « capter et valoriser » ces catégories de flux, il convient d'être réaliste sur les potentialités. En effet, il faut de réelles raisons pour que ces flux subissent une rupture de charge durant leur cheminement.

Conséquences :

- Tous les acteurs économiques rencontrés ont effectivement admis que les améliorations du réseau routier leur permettent de travailler dans de meilleures conditions. C'est essentiellement au niveau de la **fiabilité** des acheminements que les effets sont les plus positifs. Toutefois, les transformations sont récentes et inachevées. De même, certains axes et zones ne sont pas (encore) concernés par ces améliorations.
- Concernant le transit, il est évident que cette forme de trafic devrait se développer à travers la région. Pour autant, la proportion du transit restera limitée tandis que des transferts devraient s'effectuer avec la mise en service de l'A28. Les « effets potentiels » de l'A28 viennent en partie contrebalancer d'autres flux empruntant l'A84 ainsi que les relations maritimes transmanche. Par ailleurs, l'A28 est un axe qui ne dessert pas directement Caen.

Ces améliorations permettent donc à la région de disposer d'une nouvelle « centralité » et de s'intégrer dans plusieurs logiques territoriales :

. Estuaire de la Seine (DTA)

. Arc Manche

. Arc Atlantique

. Axe Calais-Bayonne

En fonction de la logique territoriale dominante et de l'évolution des organisations logistiques, les retombées seront différentes, voire divergentes. De même, les zones concernées sont différentes.

Au niveau de la logistique, les 2 premières échelles sont certainement les plus favorables tandis que les 2 dernières ne correspondent qu'à un positionnement lié au transit, l'un transmanche et l'autre Nord/Est-Sud/Ouest.

Au niveau de l'Estuaire de la Seine, la zone de Honfleur est stratégique et uniquement associée à une logistique portuaire. Pour ce qui concerne la logique Arc Manche, la Basse-Normandie ne devient centrale que dans une perspective de distribution inter-régionale comprenant la Haute-Normandie, la Bretagne, la Mayenne, la Sarthe et l'Eure et Loir. Dans cette optique, la zone de Caen n'est pas concernée tandis que la zone la plus centrale (c'est-à-dire la zone de Sées à Alençon) est en concurrence directe avec Le Mans.

Pour ce qui concerne le positionnement régional par rapport au transit, il convient de rester réaliste sur les conditions de valorisation et les retombées économiques associées. Dans tous les cas, le transit ne peut cristalliser à lui seul et dans des proportions incertaines, le développement d'une région dans les secteurs du transport et de la logistique.

Rappelons également que l'amélioration des accès de la région concerne surtout le mode routier car le mode ferroviaire reste organisé à partir de 2 axes principaux reliés à Paris (Cherbourg-Caen-Paris et Granville-Paris).

→ La capacité des acteurs régionaux.

Nous avons vu que l'essentiel des implantations logistiques de Basse-Normandie correspondait à des initiatives d'acteurs régionaux. Cette tendance devrait se poursuivre.

La région compte peu de prestataires logistiques spécifiques. Or, à l'image du développement du tissu industriel, le rayonnement logistique de la région sera en grande partie dépendant d'initiatives régionales. En effet, d'un point de vue strictement théorique et en dehors des projets portuaires, la région ne bénéficie pas de tous les atouts pour cristalliser massivement des implantations logistiques à vocation inter-régionale. Pour autant, la région peut raisonnablement se positionner à cette échelle, mais ce sera essentiellement par le biais d'initiatives d'opérateurs attachés à la région.

➤ LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES ACTIVITES LOGISTIQUES :

Il semble assez évident qu'en dehors des grands projets portuaires, le développement futur de la logistique en Basse-Normandie se développera essentiellement à partir du tissu économique régional et majoritairement par des acteurs régionaux

Cela signifie que la réflexion sur une plate-forme logistique doit intégrer les 2 facteurs suivants :

- Les principaux établissements de transport régionaux ont déjà réalisé des investissements durant la dernière décennie et les ont souvent associés à des réserves foncières pour assurer leur développement. Cette situation constitue donc un frein notoire au projet de création d'une plate-forme.
- L'avenir incertain et la restructuration de certains établissements industriels de la région (notamment Moulinex) et d'activités logistiques du secteur de la grande distribution suite à la fusion Promodès-Carrefour, sont quelques phénomènes à intégrer. S'ajoute également la crise de la vache folle qui aura vraisemblablement un impact négatif sur le tissu économique régional.

Cela signifie que non seulement, les potentialités de développement des capacités de stockage nécessaires peuvent être limitées, voire réduites, mais en plus, si de mauvaises nouvelles devaient se produire, le stockage régional caennais pourrait être déstabilisé, notamment parce que les surfaces de stockage concernées sont gigantesques.

En dehors d'événements majeurs liés à une fermeture d'un site industriel et dans l'hypothèse d'un maintien des sites régionaux de Logidis, nous pouvons estimer que la demande annuelle en surfaces de stockage externalisé liée à l'industrie et à la distribution régionale, s'échelonne entre 15 et 20 000m²²⁵. A cela s'ajoutent les surfaces de stockage liées aux projets portuaires (Port 2000, FastShip et port de Caen-Ouistreham).

²⁵ Il s'agit d'une estimation globale qui pourrait être précisée en fonction des projets et des attentes spécifiques exprimées par les différents opérateurs.

REFLEXIONS SUR UN PROJET DE PLATE(S)-FORME(S) POUR LA BASSE-NORMANDIE ?

→ Le réalisme de la démarche.

La volonté de doter la région d'une plate-forme logistique doit intégrer les résultats suivants :

- En dehors de tout événement spécifique, la demande annuelle régionale reste relativement faible (entre 15 et 20 000 m²)
- Si l'agglomération caennaise continuera de concentrer une majorité des nouvelles implantations, le reste sera diffus sur l'ensemble du territoire.
- Nombreux ont été les acteurs régionaux, notamment des transporteurs, à construire de nouvelles implantations depuis 10 ans. Ils sont donc pas enclins à court terme, à réaliser des transferts, d'autant plus qu'ils disposent souvent de réserves foncières jouxtant les réalisations les plus récentes.

De même, le développement de transferts modaux de la route vers le rail doit considérer les résultats suivants :

- Dans le cas de la Basse-Normandie, il ne suffit pas d'offrir des infrastructures ferroviaires modernes, mais de veiller aussi (et surtout) à ce que les conditions de fonctionnement du mode ferroviaire soient correctes (attribution de locomotives, politique tarifaire, existence et qualité des services proposés, etc.).
- Aucune entreprise de transport parmi les plus importantes de la région, ne dispose actuellement d'équipement de transport combiné (caisses mobiles ou conteneurs).

→ Pourtant, une mise à plat est nécessaire.

Le tableau et les perspectives de développement de la logistique en Basse-Normandie peut apparaître comme étant relativement sombre. Pour autant, les perspectives de développement existent et la région doit nécessairement débattre sur les enjeux qui leur sont associés. La réflexion que soulève un tel projet de plate-forme logistique multimodale est un des meilleurs moyens pour engager un débat pour au moins les 2 raisons suivantes :

- Aujourd'hui, les implantations logistiques sont relativement diffuses sur le territoire, y compris à l'échelle de Caen. Certes, il existe des zones de concentration, mais il s'agit de zones de fait où se mélangent de nombreuses fonctions pas toujours cohérentes et où des problèmes de cohabitation vont surgir. Il est donc nécessaire d'adopter une stratégie d'aménagement des implantations afin d'éviter le mitage du territoire et d'anticiper les évolutions futures en matière de transport.
- La région Basse-Normandie doit impérativement mener une réflexion sur la multimodalité et l'intermodalité.

D'une part, de nombreuses zones d'activités où des bases logistiques s'implantent ne sont pas embranchées fer. Cette situation ne correspond pas à une vision stratégique sur le moyen et le long terme.

D'autre part, une réflexion générale concernant le TC doit être engagée. En effet, il existe un risque de voir se concentrer le trafic de TC sur les relations entre les très grandes métropoles,

c'est-à-dire là où se concentre la congestion routière et là où il est moins difficile de développer cette technique (massification, équilibre flux, opérateurs, concurrence, etc.). Si les pouvoirs publics laissent cette logique prédominer et dans l'hypothèse d'un renchérissement du coût de la route, alors il existe un réel risque de délocalisation progressif de certaines activités économiques sur ces axes au détriment des zones écartées de ces grands flux. Or, actuellement, il semble que cette logique prédomine. La charte nationale signée entre la SNCF, la FNTR, le GNTC et Novatrans pour dynamiser le TC ne concerne que les 3 axes les plus importants. De même, la libéralisation du transport ferroviaire bénéficiera d'abord aux axes lourds plutôt qu'aux axes secondaires²⁶.

Selon un tel schéma, la Basse-Normandie se retrouverait alors totalement et durablement à l'écart des principaux enjeux.

Cette réflexion ne peut, et ne doit, pas se limiter aux investissements nécessaires à réaliser en infrastructures linéaires (électrification de lignes par exemple). Elle doit également concerner le fonctionnement de ce mode. L'expérience de la liaison Cherbourg-Novara illustre très bien cette situation.

→ Un projet tardif.

Il est assez évident que le projet de plate-forme logistique est assez tardif pour des raisons évoquées précédemment. Rappelons qu'en 1989, il existait un projet similaire à Mondeville. De nombreux interlocuteurs rencontrés l'ont d'ailleurs évoqué et ont soulevé la question sur les raisons de l'échec de ce projet.

Il est vrai que le site de Mondeville-Cormelles-Grentheville s'est considérablement transformé depuis 10 ans, en ce sens que de nombreux entrepôts y ont été construits²⁷. Le site aurait également pu accueillir d'autres implantations logistiques réalisées à proximité : Noyon, Eurologistics, Gringore, etc.

Aujourd'hui, la période est plutôt à la consolidation des investissements réalisés (un entrepôt se rentabilise en 8 à 10 années). De plus, des réserves foncières ayant été réalisées, les investissements en cours et les prochains seront prioritairement réalisés en continuité avec les précédents. Cela signifie qu'il existe des situations de non retour.

Par ailleurs, il serait quand même intéressant de connaître les véritables raisons du non aboutissement de ce projet. A ce titre, les avis sont multiples, mais certains ont souvent été évoqués ouvertement à savoir, l'absence d'un soutien suffisamment fort pour le projet, la faible motivation de Garonor et l'opposition de certains grands transporteurs locaux qui craignaient l'implantation de sociétés extérieures.

²⁶ D'ailleurs, l'opérateur TAB (devenue filiale de la CGEA du groupe Vivendi) a ouvert une liaison entre Paris (Bonneuil) et Milan.

²⁷ Les principales réalisations logistiques depuis 1990 sur la zone sont : doublement des surfaces d'entreposage de Hamelin-Modling, construction des entrepôts Logidis et Moulinex, extensions de Normatrans. Par ailleurs, EDF-GDF s'y est également implanté tandis qu'a récemment été construit un nouveau centre de tri postal.

→ L'implication des pouvoirs publics.

L'implication des pouvoirs publics en matière de transport et de logistique est toujours particulièrement délicate ; elle doit être mesurée et ne pas franchir certaines limites au-delà desquelles, elle dépasserait son rôle.

Toute la difficulté de l'implication des pouvoirs publics consiste à adopter une politique à moyen et long terme qui soit compatible avec les attentes actuelles des opérateurs privés. De même, l'action régionale et locale ne peut se limiter à l'infrastructure, mais doit aussi parfois concerner le fonctionnement, la gestion, l'animation, la commercialisation, la formation, etc.

Le développement d'une plate-forme est d'autant délicat qu'un tel équipement est destiné à des sociétés privées appartenant à un milieu très hétérogène, individualiste et souvent très réticent à toute intervention publique. Par ailleurs, un tel projet, est coûteux et souvent (voire toujours) très controversé, y compris par ceux auxquels il est sensé s'adresser. Par exemple, de tels projets sont souvent critiqués par les opérateurs locaux qui craignent qu'elle ne favorise l'implantation de sociétés extérieures (ce fut le cas du projet Mondeville). Enfin, les retombées d'une plate-forme ne sont jamais immédiates et directes, ce qui ne constitue pas un projet très porteur électoralement.

Pour autant, les plates-formes sont importantes à plus d'un titre et font totalement partie des compétences des pouvoirs publics à 2 égards :

① **L'aménagement et la maîtrise du développement économique :**

Une plate-forme permet de cristalliser les implantations logistiques sur des sites dédiés. Cette fixation a plusieurs objectifs :

- **Proposer des sites adaptés** au fonctionnement et au développement d'activités spécifiques.

La logistique a besoin d'espaces importants, de zones bien localisées au niveau de ses accès, d'équipements spécifiques (voirie, sécurisation de zone, etc.), d'espaces où elle n'est pas gênée, ni par des circulations inutiles, ni par la proximité d'habitats, d'espaces viabilisés et rapidement disponibles²⁸ etc.

Les contraintes en termes de construction et de protection de l'environnement devenant de plus en plus strictes, doivent nécessairement conduire à dédier certains sites en fonction des activités à développer (lois Barnier, assainissement spécifique, réseaux câblés, etc.).

- **Limitier le mitage et la pléthore des projets** de zones dites « logistiques ». Nombreux sont les élus à penser qu'être situé à un échangeur autoroutier ou à un carrefour, est une condition suffisante pour accueillir de telles entreprises. Nous avons montré que cela était bien plus complexe. Or, l'amélioration des accès routiers en Basse-Normandie va probablement entraîner l'apparition de nombreux projets de zones logistiques. Un arbitrage sera donc nécessaire.

- **Réduire la concurrence entre collectivités** en ciblant des zones dédiées et en mettant en œuvre des politiques fiscales et d'aides financières communes. Cet aspect n'est d'ailleurs pas

²⁸ Une zone logistique dédiée permet de réduire les temps de procédures administratives (ex : les DUP ou les demandes de conformité aux dispositifs de sécurité). Rappelons qu'en dehors des procédures administratives, un entrepôt techniquement peut être construit en moins de 6 mois.

spécifique au transport et à la logistique, même si ce secteur est particulièrement réceptif aux différentiels de TP.

- **Intervenir en amont des décisions afin de mettre en place les conditions favorables pour développer la multimodalité et l'intermodalité.** Il est totalement indispensable qu'une plate-forme logistique soit embranchée fer et que son aménagement soit géré dans une optique de développement du transport ferroviaire. En effet, il convient de bien gérer les espaces embranchés fer afin de ne pas les attribuer trop rapidement à des logistiques ou des opérateurs mono-modaux.
- **Offrir des conditions plus favorables pour accueillir et créer des services mutualisés.** Cet aspect reste particulièrement difficile pour des raisons évoquées dans ce rapport (notamment l'individualisme de ce secteur) mais l'embranchement ferroviaire de la zone ou la sécurisation globale de la zone sont des services mutualisés. De même, certains services annexes sont attirés par la concentration d'entreprises : stations services, garages, concessionnaires, services administratifs, restaurants, etc.

② Créer des conditions pour favoriser le développement économique :

- **Disposer d'un véritable outil**, une vitrine, une référence, une image dans un secteur porteur.
- **Mettre en place une stratégie de promotion et de prospection ciblée** pour attirer des sociétés extérieures.
- **Mettre en place une politique d'accueil des entreprises** : accompagnement des projets pour réaliser les montages financiers, soutien financier direct ou indirect, viabilisation des zones, etc.
- **Soutenir le développement de certaines entreprises.** Certains chargeurs rencontrent des difficultés ponctuelles à trouver des surfaces de stockage disponibles. De même, certaines PME de transport désireuses de se lancer dans la logistique ont des attentes en matière de surfaces de stockage en locatif. Cette situation rencontrée au cours de cette mission, pourrait trouver des solutions dans l'offre de surfaces en locatif. Une collectivité pourrait disposer de telles surfaces hors zone portuaire, tout en évitant le dérapage qui consisterait à devenir un locataire longue durée et d'entrer ainsi en concurrence avec les prestataires régionaux.

La plate-forme qui cristallisera toutes les implantations n'existe pas car il faut aussi laisser la liberté à des opérateurs qui désirent s'implanter à proximité de leur client ou de leur fournisseur. Par ailleurs, d'autres disposent de réserves foncières et n'ont pas l'intérêt, ni la volonté de multiplier leurs implantations.

Ensuite, il convient de rester prudent sur la politique des prix du foncier ou/et du locatif proposé sur une plate-forme en ce sens qu'à court terme, elle ne peut se situer au-dessus du niveau proposé dans des zones d'activités classiques.

QUEL(S) SITE(S) POUR QUEL(S) PROJET(S) DE PLATE-FORME ?

↳ « La fonction crée l'organe ».

Chaque activité logistique a sa logique de fonctionnement.

Ce rapport a d'abord voulu sélectionner les zones « logisticiables », déterminées en fonction des tendances actuelles des implantations logistiques. Ensuite, en fonction des potentialités de développement, l'accent a été porté sur les zones qui présentaient les perspectives les plus importantes pour pouvoir éventuellement réfléchir sur la crédibilité d'accueillir les entreprises dans le cadre d'une plate-forme dédiée.

Parallèlement, mais selon la même méthodologie, a été menée l'analyse de la localisation de sites destinés à traiter le transport combiné.

↳ Les sites potentiels.

A l'issue de cette mission, émergent 3 zones stratégiques pour accueillir des activités logistiques :

- La zone de Caen
- La zone de Cherbourg
- La zone de débouché du Pont de Normandie

A l'intérieur de chacune de ces zones, différents sites potentiels ont été analysés. Pour chacune d'elles, un site privilégié apparaît assez clairement:

- Le site de Mondeville-Cormelles-Grentheville
- Le site portuaire de la zone industrielle des Mielles de Cherbourg
- La ZIPEC

Notons que ces 3 sites ont leur propre positionnement stratégique, ce qui signifie qu'ils ne s'opposent pas et qu'aucun choix n'est à effectuer entre l'un ou l'autre.

En fait, chacun répond à une logique spécifique :

- **Le site de Cherbourg** couvre en fait 2 réalités : la partie logistique entièrement liée à l'évolution du projet FastShip, et la partie transport combiné comprenant le site intégré au fonctionnement de FastShip et celui existant du Quai des Mielles et actuellement inexploité depuis 1999. Ainsi, le projet de plate-forme logistique et d'un nouveau chantier de transport combiné est totalement dépendant de l'évolution du dossier FastShip. Parallèlement, et quelle que soit l'évolution de FastShip, reste maintenue la possibilité de remettre en place une liaison de transport combiné associée au trafic transmanche. Toutefois, il ne s'agit pas d'un problème d'infrastructure puisque l'équipement existe, mais de l'existence d'un potentiel de trafic associé à un service de qualité.

- **Le site de la ZIPEC** se limite à court terme à la possibilité d'y développer une plate-forme logistique. Celle-ci étant embranchée fer, elle peut devenir multimodale, mais elle n'est pas associée à un chantier de transport combiné, tandis que le développement du transport

ferroviaire n'est pas la priorité de la logistique ciblée sur ce site. Le développement de la ZIPEC serait totalement associé à la dynamique portuaire du Havre. Le potentiel existe, la zone semble soulever un certain intérêt pour assurer un développement complémentaire au tissu économique havrais, mais la zone souffre de certaines lacunes : elle n'est pas viabilisée correctement, la logistique ne semble pas être l'orientation stratégique qui lui soit attribuée, et surtout, il est indispensable de réduire la complexité institutionnelle.

- L'agglomération caennaise.

La réalisation d'une éventuelle plate-forme dans la région de Caen n'est, ni dépendante d'un grand projet (comme Cherbourg), ni le résultat d'une modification des accès (comme la ZIPEC), mais sera le résultat d'un choix politique déterminé. Un tel choix aurait d'ailleurs pu (dû) être pris au début des années 90.

Comme au début des années 90, le site de Mondeville-Cormelles-Grentheville²⁹, est celui qui constituerait le meilleur site pour devenir une plate-forme multimodale³⁰. Ce projet permet de partir d'une situation existante afin de la conforter, l'améliorer et la développer. La détermination de Mondeville-Cormelles-Grentheville comme plate-forme logistique multimodale doit répondre aux nécessités exprimées précédemment (*Cf. chapitre précédent relatif aux implications des pouvoirs publics*). Cela ne se limite certainement pas à attribuer un nom, réaliser une plaquette et améliorer la voirie. Cela nécessite l'adoption d'un plan stratégique à l'échelle de l'agglomération et de la région afin de mettre en place des moyens spécifiques pour assurer la gestion de l'existant et du futur, l'investissement en surfaces locatives, l'animation, la commercialisation et la promotion, etc. La situation foncière actuelle de la zone n'est pas suffisante pour lui attribuer cette fonction. Pourtant, si une telle plate-forme doit être réalisée dans l'agglomération de Caen, elle est celle qui présente le plus d'atouts pour assurer son succès et ses fonctions. Cela oblige donc à procéder très rapidement à une réflexion globale au niveau de l'agglomération caennaise et au-delà, afin de permettre de l'étendre sur la commune de Grentheville. Cette réflexion et les décisions doivent être d'autant plus rapides que se profile la réalisation de la rocade Sud-Ouest qui devrait traverser l'extrémité occidentale de la zone actuelle.

La réalisation d'un chantier de transport combiné attenant ou intégré à la zone ne semble pas constituer la priorité à court terme. Pour autant, une réserve foncière doit être maintenue dans une hypothèse d'une réalisation à l'échéance 2010-2015.

A plus court terme, doit être engagée une réflexion sur les potentialités à mettre en place un service de transport combiné à partir de Caen (en liaison avec Cherbourg ou non). Dans l'hypothèse où un tel projet serait faisable, il semble alors plus réaliste de débiter à partir de moyens légers en équipements (attention, cela n'empêche pas le professionnalisme indispensable pour assurer le succès d'une telle opération). Il est en effet évident que le

²⁹ Notons qu'il est difficile de le dénommer puisqu'il ne porte aucun nom (ce qui ne contribue pas à faciliter sa commercialisation en tant que zone dédiée aux activités transports-logistiques). De même, la zone se situe sur plusieurs communes dont Mondeville. Enfin, elle ne se limite pas au centre routier puisqu'elle est embranchée fer. Ce mode est même utilisé par rapport à d'autres zones dites multimodales. Il faudrait donc commencer par lui attribuer un nom.

³⁰ Sous réserve de conserver des disponibilités foncières et de procéder à l'extension de la zone.

transport combiné n'est pas une opération simple à engager, surtout dans une région où il n'y a aucune expérience en la matière. Il n'est donc pas nécessaire de s'engager, à court terme, dans des investissements coûteux qui seront inutiles en l'absence d'un service fiable. Il est donc préférable de mettre l'accent sur l'offre de services. 2 sites pourraient accueillir une éventuelle expérience sous condition de faisabilité technique bien sûr, à déterminer avec les acteurs concernés (RFF, SNCF et CCI).

BILAN

Ce rapport a répondu au moins aux 3 objectifs suivants :

- D'abord, de faire prendre connaissance de la réalité des transports et de la logistique, de leur complexité et de leur diversité. Ainsi, pour créer une plate-forme logistique multimodale, il convient de bien analyser les lieux stratégiques où peuvent éventuellement s'opérer des opérations logistiques.
- Ensuite, d'éclairer d'éventuels arbitrages et de dresser des orientations qui ne peuvent être au départ, que le résultat de choix politiques. En effet, un dossier, même le plus réaliste, doit être soutenu. Ici, ce soutien doit être encore plus fort, car c'est un secteur dont les enjeux restent encore peu connus du grand public (donc électoralement peu porteurs), qui ne fera pas l'unanimité, qui sera relativement coûteux et qui n'aura pas le soutien immédiat de tous les acteurs régionaux.
- Enfin, de déterminer l'opportunité à doter la région d'équipements destinés à traiter des activités logistiques associées au développement du transport ferroviaire, et de les situer.

A l'issue de ce rapport, certes, la situation actuelle de la logistique dans la région est faible tandis que les potentialités de développement le sont également. Certes, les interlocuteurs rencontrés n'ont pas émis d'attentes particulières en matière de services mutualisés en Basse-Normandie, si ce ne sont quelques besoins ponctuels de surfaces de stockage en locatif ...

Toutefois, cette réaction n'est pas surprenante et la situation transport-logistique de la région n'est pas sans perspectives. En tout cas, elles ne doivent certainement pas conduire à l'abandon de la réflexion sur la faisabilité d'une plate-forme.

En effet, la réflexion sur l'opportunité de doter la région de véritables outils pour accueillir et développer la logistique, la multimodalité et l'intermodalité, constitue un enjeu économique et d'aménagement particulièrement important.

Les décisions en la matière doivent à la fois être ambitieuses et réalistes.

Ambitieuse, parce que de tels projets doivent être portés avec beaucoup de courage et de conviction, notamment dans un contexte politique tourmenté tandis que certains acteurs

économiques régionaux s'y opposeront. Parallèlement, l'Etat restera vigilant quant au contenu du projet et limitera vraisemblablement son soutien financier³¹.

Réaliste, parce que le projet de l'agglomération de Caen s'apparente plutôt à un parc logistique multimodal à conforter qu'à la création d'une véritable plate-forme multimodale tel que le définit Daubresse (mais encore faut-il savoir si de tels projets existent vraiment ?). Subsistent également les 2 projets de la ZIPEC et Cherbourg qui correspondent également à des zones logistiques dédiées, directement dépendantes de projets portuaires.

³¹ Rappelons que la région n'a pas été retenue dans le cadre des réflexions menées par Daubresse.

ANNEXES

ANNEXE 1 :
Liste des sociétés et établissements rencontrés
au cours de cette mission

- AGRIAL (Caen)
 - BROCELIANDE (Villers Bocage)
 - CARREFOUR (Paris)
 - EURO-LOGISTIC / LARBRE INDUSTRIE (Mondeville)
 - FAURECIA (Flers)
 - GRINGORE (Moult)
 - HAMELIN (Hérouville)
 - HONEYWELL (Condé/Noireau)
 - LETNA (Fleury/Orne)
 - LOGIDIS (Carpiquet)
 - MESSAGERIES LAITIÈRES (Vire)
 - MOULINEX (Cormelles)
 - MOULINEX (Mondeville)
 - NORMATRANS (Grentheville)
 - NOVATRANS (Paris)
 - OTOR NORMANDIE (Torigni/Vire)
 - PHILIPS (Caen)
 - RVI (Blainville)
 - SNCF (Le Havre)
 - SNCF (Rouen)
 - SOGENA-SOFRINO (Caen)
 - SOLECO (Lessay)
 - SOVIBA (Villers Bocage)
 - SOVICO (Coutances)
 - TFE (Vire)
-
- CCI de Cherbourg-Cotentin et de Caen
 - CCI du Havre et de Rouen
 - CESR Basse-Normandie
 - COMITE D'EXPANSION ECONOMIQUE DE LA SARTHE
 - CONSEIL REGIONAL Basse-Normandie
 - DDE de la Manche et de l'Orne
 - DRE de Basse-Normandie et Haute-Normandie
 - MISSION BASSIN PARISIEN
 - NORMANDIE DEVELOPPEMENT
 - SEM GRAND CAEN

Auxquels s'ajoutent divers contacts téléphoniques.