



Douges vue générale



ZONES LOGISTIQUES 40 ans de structuration

Depuis les années 60, la France voit se structurer sa logistique. D'abord sous l'impulsion de collectivités visionnaires, puis à l'initiative de grands promoteurs, des zones logistiques sont nées à côté des grandes agglomérations et le long des principaux axes de communication. Eparses, ces zones répondent à la fois aux besoins des chargeurs, des prestataires et des communautés qui voient en elles, du moins parfois, un vecteur d'aménagement, de développement et/ou de redynamisation du territoire. Si les zones situées sur la dorsale nord-sud poursuivent leur croissance, d'autres plus petites ou en gestation, rêvent de se faire un nom dans ce paysage un peu formaté de l'immobilier logistique. Portait de la France logistique en 2016.

En parallèle du recul de l'industrie et en réponse au besoin de maîtriser les flux import-export, la logistique en France croît en continu depuis les années 70. Plus de 44 M de m² de surfaces d'entreposage sont ainsi sorties de terre ces 40 dernières années, dont 8,5 M rien que sur la période 2007-2011. Ce développement s'articule principalement autour des grandes métropoles et des grands ports, le long des grands axes, routiers notamment, et de grands corridors tels que l'euro-corridor qui s'étend du Benelux jusqu'à Barcelone, via la Moselle, la vallée de la Saône, du Rhône et le Languedoc Roussillon et l'axe Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Ile-de-France, Orléans, Bordeaux, Espagne. « *Le développement de la logistique en France a suivi une logique purement d'opportunité économique. C'était une démarche individuelle et non-concertée au niveau des collectivités, guidée essentiellement par le prix du foncier et qui a contribué au mitage territorial et à l'étalement urbain* », observe Philippe Duong, Directeur du bureau d'études Samarcande. Se sont ainsi constituées un grand nombre de « zones logistiques de fait », c'est-à-dire d'activités banales qui n'étaient à l'origine pas conçues



comme des zones logistiques mais le sont devenues par la force des choses. « *Il s'agit là du modèle dominant en France et que l'on retrouve autour des grandes métropoles, notamment sur la moitié est du pays* », précise Philippe Duong.

Un début de structuration

Les choses ont enfin commencé à s'organiser dans les années 90. Ayant identifié la logistique comme un secteur d'activité au rendement intéressant, les professionnels de l'immobilier se sont alors intéressés à la logistique et ont développé des « parcs logistiques », des zones dédiées, sécurisées et offrant des bâtiments locatifs adaptés à la logistique du 21^e siècle. En parallèle, et en partie sous la pression des investisseurs privés, certaines collectivités ont dédié des zones publiques à la logistique. « *Les collectivités ont pourtant été pionnières en la matière dans les années 60, lors de l'arrivée des villes nouvelles. C'est à cette époque que sont nés Sogaris à Rungis et Garonor, par exemple. C'était le début d'une vision de logistique urbaine et d'aménagement du territoire pour optimiser les opérations logistiques et réduire l'impact de cette activité sur la population. Ensuite, il ne s'est rien passé pendant plus de 20 ans* », déplore Philippe

Duong. Certaines collectivités ont donc décidé de reprendre les choses en main et de proposer des zones, à l'instar de la plate-forme de Dourges (59) qui constitue le premier, et sans doute le meilleur, exemple de cette prise de conscience. « *Les premières réflexions datent des années 1992-93, mais ce genre de projet prend du temps, rappelle Emmanuel Favreuil, Directeur Général de la plate-forme trimodale Delta 3 de Dourges. En 1999, il s'est constitué via un syndicat mixte porté par les collectivités locales que sont la Région Nord Pas-de-Calais, les départements du Nord (59) et du Pas-de-Calais (62) et la Communauté Urbaine de Lille, puis la mise en service a eu lieu en 2003. La force de Delta 3 est de combiner des solutions de transport combiné avec une zone logistique. C'est une des seules à associer aussi étroitement les offres multimodales (fluvial, route et rail route) et la logistique.* »

Les zones établies du Nord...

La France compte ainsi en 2016 de nombreuses zones à vocation logistique, de taille souvent très significative le long de la fameuse dorsale Lille-Paris-Lyon-Marseille et généralement plus réduite ailleurs. Terre logistique traditionnelle, le Nord-



Philippe Duong,
Directeur
du bureau
d'études
Samarcande

© J.P. GUILAUME



Emmanuel Favreuil,
Directeur Général
de la plate-forme
trimodale Delta 3
de Douges

Pas-de-Calais compte plus de 4 M de m² d'entrepôts de plus de 10.000 m² (chiffres EOL). Ils se situent principalement autour de Lille, Douai où se trouve l'entrepôt de 90.000 m² d'Amazon (voir p.28), Tourcoing, Arras et Douges où sont installés une quinzaine d'acteurs logistiques, chacun exploitant des sites de 24.000 m² à 70.000 m². Premier pôle économique français, l'Ile-de-France recense autant de m² d'entrepôts de plus de 10.000 m² que d'habitants, soit plus de 12 M (chiffres EOL) pour un total d'environ 17 M de m² d'entrepôts, dont 40% rien qu'en Seine-et-Marne (77), selon Seine-et-Marne Développement. Les principaux pôles logistiques de la région sont : Sénart - Parisud (1,7 M de m²), St Witz - Marly la Ville - Vémars (910.000 m²), Cergy - Saint-Ouen-l'Aumône (900.000 m²), Marne la Vallée - Pariest (500.000 m²) et Mitry-Mory (500.000 m²). On serait tenté d'y ajouter les quelque 2 M de m² de l'orléanais, cette zone étant située non loin des limites géographiques de la région IDF et ayant une vocation plus nationale, voire régionale, qu'internationale.

... au Sud

En descendant la « dorsale » vers le sud, on retrouve le pôle Nord-Isère et ses 4 M de m² d'entrepôts de plus de 10.000 m² (source EOL) et la zone de Chesnes, St Quentin Fallavier, Satolas-et-

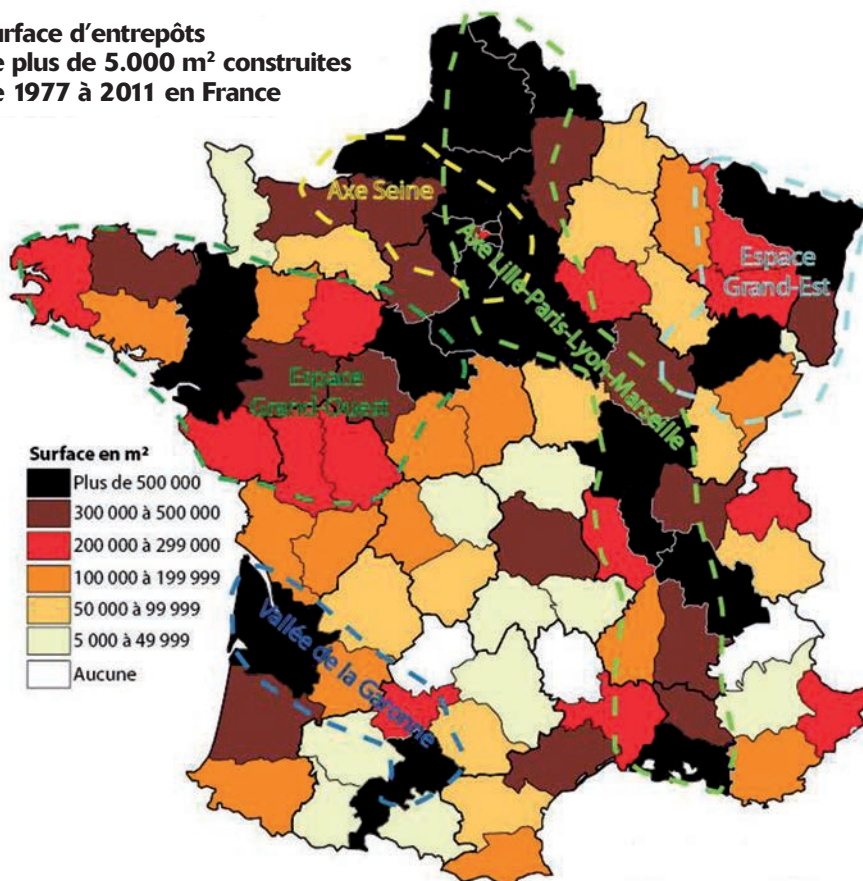
Bonice, plus communément appelée zone de l'Isle d'Abeau, du nom de cette ville voisine qui s'est fortement développée ces 40 dernières années. Premier pôle logistique de France avec 2,3 M de m² selon le Pil'es (Pole Intelligence Logistique Rhône-Alpes et Europe du Sud), la zone de Chesnes est aussi l'une des plus grandes d'Europe. A l'autre extrémité de la « dorsale » se trouve la région Paca où l'on dénombre 148 bâtiments de plus de 10.000 m² soit 3,5 M de m². Ils se concentrent sur les zones de Marseille (Distriport), Marignane, Berre l'Etang (400.000 m²), Aubagne, Toulon, Aix-en-Provence, Draguignan (450.000 m²), Miramas (Clésud), Saint-Martin-de-Crau, Salon-de-Provence (1,4 M de m²) et Cavaillon-Avignon (150.000 m²). En dehors de la dorsale, et dans ce que les professionnels de l'immobilier logistique ont l'habitude d'appeler « le diffus », il existe un panel de zones logistiques de tailles diverses et aux aspirations variées. En Normandie par exemple, l'activité logistique se concentre autour des zones portuaires de Rouen et du Havre, ville qui compte 2 parcs : PLPN (Parc Logistique du Pont de Normandie) et le Parc du Hode. Idem en Alsace avec le Port Autonome de Strasbourg. Dans le Sud-Ouest, la plate-forme multimodale Eurocentre accueille au nord de Toulouse des activités industrielle, transport et logistique pour partie axées autour du secteur aéronautique. Quant au Grand Ouest, composé majoritairement de PME, il ne

compte pour ainsi dire aucune zone logistique dédiée hormis la zone portuaire de Nantes-Saint-Nazaire. « On ne répond pas réellement aux besoins de cette région, les investisseurs et les prestataires ne l'ont pas encore repérée alors que la dynamique économique et démographique est forte et les besoins logistiques importants et croissants, considère Philippe Duong. Ce territoire demande une logique de développement de l'immobilier logistique différente des grandes régions métropolitaines. »

L'avenir sur la dorsale

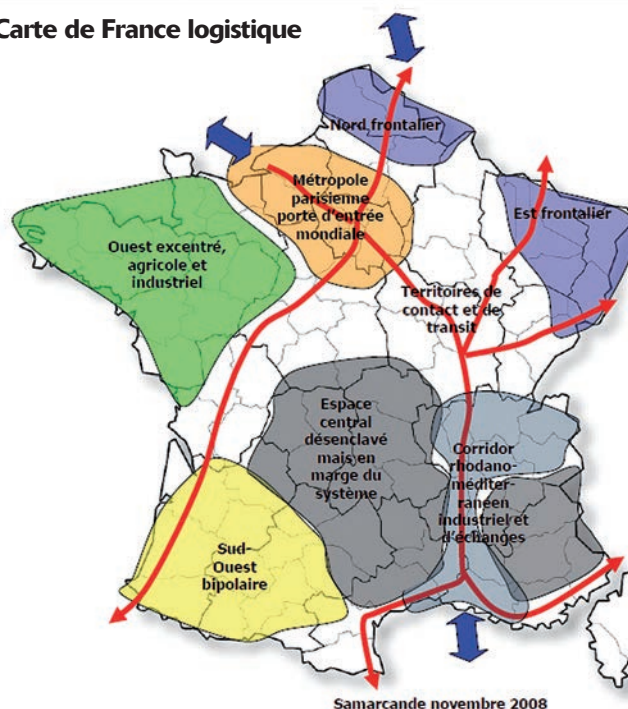
Si la logistique souffre encore souvent d'une image négative et n'est pas toujours favorisée en France, son développement ne montre aucun signe de ralentissement. De plus en plus de collectivités lui ouvrent les bras et mettent des fonciers à disposition des professionnels du secteur. En Ile-de-France, la Seine-et-Marne fait état de 132 ha disponibles à Réau, 55 ha à Saint-Pathus

Surface d'entrepôts de plus de 5.000 m² construites de 1977 à 2011 en France



et 17 ha sur la zone de Tourman. Le groupe de conseil en immobilier CBRE entrevoit la disponibilité prochaine de 564.000 m² de bâtiments en gris à venir en IDF sur les 12 mois et de 74.400 m² supplémentaires en blanc. Une dizaine de bâtiments XXL seraient d'ailleurs prêts à sortir de terre selon Didier Malherbe, DGA chez CBRE France. A Saint-Martin de Crau en région Paca, le succès de la zone développée par APRC et la société Paca Immo, filiale du groupe Carnivor, ne se dément pas. Cette zone bénéficie d'ailleurs du soutien de la mairie de la ville. « Selon le Plan Local d'Urbanisme (PLU), 5 % du territoire peut accueillir des activités logistiques. Nous avons déjà bâti près de 300.000 m² d'entrepôts sur les 600.000 existants et projetons d'en développer autant à horizon 2020, dont 145.000 m² sortiront en 2017. Il y a clairement le potentiel et la demande pour y développer 2 à 3 zones supplémentaires », promet Eric Pierotti, Directeur Immobilier du groupe Carnivor. A Lyon, la zone de Chesnes, actuellement saturée, n'a pas dit son dernier mot. « Aujourd'hui, la zone de Chesne est quasiment complète, les 2 dernières disponibilités de 23.000 m² et 30.000 m², des reliquats de fonciers de petites tailles, font l'objet d'opéra-

Carte de France logistique



tions en blanc. Mais dans le cadre de la réflexion des services de l'état sur la plaine de St Exupéry, la Capi [NDLR : Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, qui a remplacé la structure de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau] envisage environ

200 ha d'extension possible de la zone de Chesnes pour anticiper son développement sur les 20 ans à venir. La ZAC n'a pas encore été créée et l'aménageur [NDLR : Sara] doit encore acheter quelques terrains. Nous devrions pouvoir déposer des permis de construire dans 4 à 5 ans », nous confie Laurent Lamatière, Consultant Rhône-Alpes chez Arthur Loyd et Président du tout nouveau Réseau Logistique Auvergne Rhône Alpes.

Des zones en devenir...

Hors dorsale, des zones méconnues rêvent de se faire une place au soleil. Dans le Sud-Ouest, près de Montauban, le Conseil Départemental de Tarn-et-Garonne, en partenariat avec les communes de Campsas, Labastide-Saint-Pierre et Montbartier, a investi 80 M€ pour aménager une plate-forme multimodale de 450 ha à destination des entreprises logistiques et industrielles. Dans le centre, à proximité de Châteauroux (36), si la réhabilitation de l'ancien site militaire du 517^e régiment du train est quasiment complète, il ne reste plus que 3,4 ha disponibles, d'autres zones sont en cours de développement. « Le parc d'activités d'Ozans offre 508 ha de terrain dont 68 cessibles immédiatement, raconte Romain Salmon, Chargé de Mission Industrie pour l'Agence de Développement Economique de l'Indre, La Z.I. de la Malterie dispose de 221 ha dont 65 ha immédiatement disponibles et la ZAC de Grandeols compte 96 ha dont 13 ha de surface disponible. » Dans l'Allier, Moulins Communauté tend la main aux logisticiens et notamment à ceux spécialisés dans le stockage de produits dangereux. A la jonction des autoroutes A7 et A77 et embranché fer, le Logiparc 03, certifié Seveso III, fait état de 183 ha dont 73 dédiés à la logistique. Certifié Iso 14001, ce parc propose des terrains à 15 €/m². Dans la moitié Ouest, à Angers,

près du Pole 49 existant, se développent : le Parc d'Activités de l'Atlantique, disposant de 50 ha à 10 min à l'ouest du centre-ville ; le Parc d'Activités Océane 2, d'une surface de 70 ha à 10 min à l'est de la ville ; et le Parc d'Activités Angers-Marcé, avec 40 ha cessibles à 20 min du de la capitale angevine. A cela s'ajoute un projet de reconfiguration du Min qui offrira de nouveaux espaces de stockage situés directement en milieu urbain. « Nous avons un rôle à jouer en terme de logistique », estime Jean-Baptiste Mantiene, Directeur d'Angers Loire Développement. Nous sommes au cœur d'une région dont les contours n'ont pas changé, au croisement d'un nœud autoroutier important, et bénéficions déjà de la présence des plus grands logisticiens. Le prix du terrain démarre à 40 € le m² ».

... ne manquent pas

A 1h de route, au nord de la région parisienne, à la croisée des autoroutes A1 et A29, Amiens entend également développer l'activité logistique. « Amiens et ses alentours offrent 3 zones pouvant accueillir la logistique. Le parc d'Activités Haute Picardie à Ablaincourt-Presnoir dispose de 50 ha dont 30 ont une profondeur suffisante pour y établir des entrepôts. La plate-forme bimodale de 70 ha à Nesle intéresse les promoteurs qui y ont anticipé des emprises foncières. Enfin, à Villers Bretonneux, la ZAC du Val de Somme offre des surfaces d'environ 50 ha dont une parcelle de 30 ha dédiée à la logistique. L'ensemble de ces projets est lié à l'impact anticipé du Canal Seine-Nord », témoigne Daniel Gay, Directeur du Développement à la CCI Amiens. A moins de 2h de route de là, le département des Ardennes fonde également de grands espoirs sur l'activité logistique et prévoit de développer 3 nouvelles zones

Suite page 104

Parc d'Activités
Ozans
à Chateauroux



Suite de la page 102

dont une de 300 ha directement adjacente à l'autoroute A34 (voir p106). Enfin en Alsace, le Port Autonome de Strasbourg a fait l'acquisition d'un terrain de 50 ha au niveau du Port de Lauterbourg à environ 60 km au nord de Strasbourg afin de développer les activités logistiques et industrielles. « Au-delà des nombreux projets locaux mais trop souvent non coordonnés, se pose la question d'une vision plus stratégique et plus cohérente du développement spatial de la logistique en France, partagée entre les différentes collectivités territoriales, les politiques nationales de transport et le

Terminal TC Delta 3



© Delta 3

monde économique. La nouvelle stratégie « France logistique 2025 » pourrait permettre d'aller dans ce sens et de mieux organiser spatialement cette activité au cœur de la compétitivité nationale, notamment au niveau des nouvelles régions », estime Philippe Duong.

L'enjeu de l'emploi

Si le sentiment n'est pas partagé par l'ensemble des régions, certaines ont fait le constat suivant : la logistique est l'un des rares secteurs économiques à fournir régulièrement de l'emploi. Sur le territoire Nord-Isère, la Capi estime à 10.000 le nombre d'emplois directs et encore bien davantage le nombre d'emplois indirects générés par la logistique. Dans la Plaine de l'Ain, la logistique est le deuxième secteur pourvoyeur d'emplois, juste derrière l'industrie. En Normandie, la filière logistique fournit plus de 50.000 emplois selon Alain Verna, Président de LSN, et plus de 100.000 si l'on inclut les emplois logistiques dans l'industrie. A Saint-Martin de Crau, le développement du parc logistique a généré 2.500 emplois directs sur 500.000 m². C'est malheureusement sur un ratio emploi/m² que raisonnent trop souvent encore les collectivités, l'une des raisons pour laquelle elles favorisent généralement l'implantation de sites industriels. « La Plaine de l'Ain, qui accueille pourtant une activité logistique importante, ne souhaite plus accueillir de logistique actuellement. Mais sa position varie en fonction des ventes de

fonciers. Quand l'industrie n'est plus moteur, la logistique est la bienvenue. L'industrie prime sur la logistique car elle offre un meilleur ratio emploi/m². Il faut tout de même reconnaître que le bassin d'emploi est quelque peu tendu localement sur l'activité logistique et que les industriels sont aussi plus prompts à organiser un ramassage sur les communes environnantes », remarque Laurent Lamatière. « Il est vrai que ce ratio a longtemps été un argument contre la logistique. Mais l'image du secteur évolue et avec la montée du e-commerce, il est davantage pourvoyeur d'emploi », avance Daniel Gay. Quant à la position du département des Ardennes, elle est on ne peut plus claire : « Le département a été lourdement touché par la désindustrialisation. Mais il a réagi, notamment en jouant l'innovation technologique. Nous voyons la logistique comme un vecteur de redynamisation de la région », affirme sans complexe Philippe Mathot, Président d'Ardennes Développement.

Un véritable accompagnement

Les collectivités désireuses d'accueillir les investisseurs, logisticiens compris, se montrent généralement très à l'écoute, prêtes à accompagner et conseiller les sociétés voulant s'implanter sur leur territoire, ainsi que leurs employés et leurs familles. Elles disposent pour cela de structures d'accueil telles que LSN (Logistique Seine Normandie), Pasca (Pole Supply Chain Atlantique), Bretagne Développement Innovation, le Pil'es (Pole d'Intelligence Logistique) ou encore Ardennes Développement. Elles peuvent intervenir sur un vaste panel de sujets tels que : Sur quelle zone s'implanter ? Comment organiser un système de ramasse pour les collaborateurs ? Quelles aides fiscales sont proposées localement ? Des mesures d'abattement fiscal sont en effet disponibles en zone rurale, particulièrement dans celles souffrant d'un taux de chômage important. Moulins Communauté, les 3 nouvelles zones entourant Châteauroux et une partie du département des Ardennes sont en effet classés en zone AFR « Aide à Finalité Régionale » qui consiste en une exonération d'impôt sur les bénéfices (100 % pendant les 2 premières années, puis abattement de 75 %, 50 % et 25 % pour les 3 périodes de 12 mois suivantes). Le nord des Ardennes est une zone un peu à part puisqu'elle est l'une des seules de France à bénéficier du double statut AFR et BER, « Bassin d'Emploi à Redynamiser » (exonération de plein droit de cotisation foncière des entreprises et de cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises). A égale distance de Paris et Bruxelles et très ouvert à la logistique, ce département pourrait bien accueillir le Saint-Martin de Crau du futur, une zone sortie de nulle-part mais poussée par une volonté politique locale forte. ■ **PIERRE MONCEAUX**

Les Ardennes jouent la carte de l'innovation

Jadis enclavé au nord-est de la France, le département des Ardennes reste méconnu. Bien qu'ayant perdu un grand nombre d'emplois industriels, avec encore récemment la fermeture d'une usine Electrolux, il se donne les moyens de rebondir en jouant la carte de l'innovation avec notamment le nouveau pôle de compétence sur fabrication 3D Charleville-Mézières. Sans oublier

la construction en cours du tronçon d'autoroute A304, qui reliera Rotterdam à Marseille, sans passer par Paris, et dont la mise en circulation est prévue pour fin 2017, et l'ouverture prochaine du canal Seine-Nord auquel le département sera relié via un petit détour par la Belgique. L'espoir renaît. Et le territoire entend bien faire valoir ses atouts naturels : un positionnement géographique à équidis-

Future zone d'activité de 300 ha à Rethel (08)



©FMONCEAUX

Inscrivez-vous

Pour être sûr de recevoir GRACIEUSEMENT
les 20 prochains numéros de Supply Chain Magazine

Supply Chain
MAGAZINE

| | |
|-------------------|---|
| Nom _____ | Secteur d'activité _____ |
| Prénom _____ | _____ |
| Fonction _____ | Taille de l'entreprise |
| E-mail _____ | <input type="checkbox"/> Moins de 50 salariés |
| Téléphone _____ | <input type="checkbox"/> De 51 à 500 salariés |
| Société _____ | <input type="checkbox"/> De 501 à 2.000 salariés |
| Adresse _____ | <input type="checkbox"/> + de 2.000 salariés |
| Code Postal _____ | <input type="checkbox"/> Je souhaite recevoir 20 numéros du Magazine |
| Ville _____ | <input type="checkbox"/> Je souhaite recevoir par e-mail la Newsletter |
| Pays _____ | (Pour les inscriptions à l'étranger au magazine papier : contribution aux frais d'envoi de 60 euros par an) |
| | Conformément à la Loi informatique et libertés, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des informations vous concernant. |



◆ Renvoyez ce coupon à
Agnès Colombani - Tél. 01 80 91 56 32
Responsable de la diffusion
Supply Chain Magazine
19 rue Saint Georges
94700 Maisons-Alfort - France

OU ◆ Rendez-vous sur notre site
www.SupplyChainMagazine.fr
et cliquez sur « Recevez gratuitement »
pour compléter le formulaire en ligne.
Par ce biais, vous pouvez également
demander à recevoir gratuitement la Newsletter quotidienne.

RECEVEZ
GRATUITEMENT

- ◆ La Newsletter
- ◆ Le Magazine



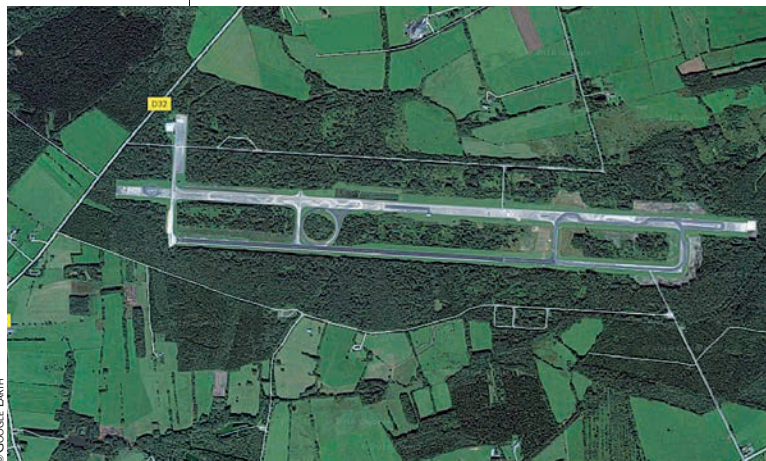
Philippe Mathot,
Président
d'Ardennes
Développement

tance de Paris et Bruxelles, un réseau de transport complet (rail, route, fluvial et aérien), une main d'œuvre qualifiée et un foncier bon marché et immédiatement disponible. Présentation.

Ardennes Développement cherche l'harmonie

Fondé en 2014, Ardennes Développement a pour mission de promouvoir le territoire sur le plan économique, d'attirer les investisseurs, d'accompagner le développement de diverses filières, dont la logistique. « Ce territoire se compose de plusieurs zones et nous cherchons à harmoniser les volontés de développement de chacune, explique Philippe Mathot, Président d'Ardennes Développement. Ce développement doit se faire intelligemment, chaque zone ayant ses avantages spécifiques. Le rôle d'Ardennes Développement est donc aussi de conseiller les entreprises qui voudraient s'implanter ici en fonction de leurs besoins », reprend-il. L'Agence coordonne en effet

Aérodrome de
Regniowez



les efforts de 5 zones principales pouvant accueillir des activités logistiques : Rethel, disposant de 300 ha à développer le long de l'A34, l'agglomération de Charleville-Mézières Sedan avec les 2 zones de Tournes et Donchery, le Port de Givet le long de la Meuse et à 1 km de la Belgique, ainsi que l'ancien aérodrome de Regniowez, avec 250 ha disponibles adjacents à la future autoroute A304. « Je suis persuadé que l'avènement de l'A304 et du Canal Seine-Nord vont attirer les logisticiens. Nous devons anticiper leur venue, estime Philippe Mathot. Ardennes Développement est une vitrine pour le département et un guichet unique de promotion et d'accompagnement. »

Rethel, au milieu de 108 M de consommateurs

Au cœur d'une communauté de 65 communes et située à seulement 40 km de Reims, Rethel (08) compte 5 ZAC et une grande variété d'entreprises, notamment dans l'industrie (Smurfit Kappa) et la messagerie (LaPoste). Bordant l'autoroute A34,

une nouvelle zone de 300 ha, propriété du Conseil Départemental, est prête à sortir de terre : « Les travaux d'assainissement et de voirie sont faits et les élus sont prêts à se battre contre tout recours et pour faire avancer les dossiers. La zone est à l'écart du centre-ville, elle peut très rapidement être raccordée à l'autoroute et pourrait aisément devenir Seveso si besoin. Nous sommes en contact avec plusieurs grands logisticiens et promoteurs et les retours sont positifs », promet Jean-Pierre Jacqueson, 1^{er} Vice-Président de la CCI Ardennes. 108 M de consommateurs se trouvent dans un rayon de 5h de route de Rethel.

Givet, site trimodal, reprend du service

Fierté du département des Ardennes, le port de Givet, distant d'1 km seulement de la Belgique, est un véritable site trimodal. En effet, en plus de disposer de 2 plates-formes le long de la Meuse (l'une sur le port même et l'autre à proximité, sur le quai des Trois Fontaines), ce petit port du Nord-Est est connecté au réseau ferré et bientôt à l'A304, qui fera la jonction entre Charleville-Mézières et Charleroi en Belgique. Situé de 2 j à 4 j de navigation des ports de Dunkerque, Anvers et Rotterdam, il peut accueillir en aval des péniches grand gabarit de 1.300 t et en amont des péniches Freycinet. Après avoir cessé son activité en 1994, il a finalement repris du service en 2011 après un investissement de 10 M€ réalisé au cours des 10 dernières années. Propriété de la CCI des Ardennes, il est opéré par Eau et Force, filiale de GDF Suez. Il bénéficie d'une zone de stockage couverte de 1.500 m² dont l'extension à 2.500 m² est d'ores-et-déjà envisagée, ainsi que d'une plate-forme conteneurs dont l'inauguration officielle ne saurait tarder. Une zone voisine de 50 ha est également disponible et ne demande qu'à être aménagée.

L'aérodrome de Regniowez en cours de requalification

Situé au nord-ouest du département, il s'agit d'un ancien aéroport de l'Otan en cours de requalification. La mairie souhaite en faire une grande zone d'activités, dont le tracé est déjà officiellement inclus dans la carte communale, qui offre un potentiel de 250 ha dont au minimum 10 ha réservés à la logistique. « Elle sera viabilisée et directement reliée à l'autoroute si besoin, précise Jean-Yves Lagneaux, Vice-Président en charge du développement économique d'Ardennes Thiérache. L'endroit est relativement isolé des habitations. Il n'y aura pas de problème de cohabitation pour ceux qui viendront s'y installer, ni de souci pour obtenir le permis de construire. Les travaux d'alimentation en électricité et en eau ont déjà été réalisés et les accès routiers sont en très bon état. » ■ **PM**