



## PANHARD



Le groupe d'immobilier parie sur le potentiel logistique du port du Havre.



## INDUSTRIE & SERVICES

# Panhard parie sur le potentiel logistique du port du Havre

### IMMOBILIER

**Le groupe d'immobilier logistique entend développer 310.000 m<sup>2</sup> d'ici quatre à six ans sur la place portuaire normande.**

**Antoine Boudet**  
aboudet@lesechos.fr

Après l'escale du plus grand porte-conteneurs battant pavillon français, le « CMA CGM Bougainville », pour son inauguration en présence du président de la République le 6 octobre, le port du Havre a accueilli pour la première fois dimanche le « MSC Oscar », le plus gros porte-conteneurs du monde, avec une

capacité de 19.224 EVP (équivalents vingt pieds, l'unité de mesure d'usage dans ce secteur).

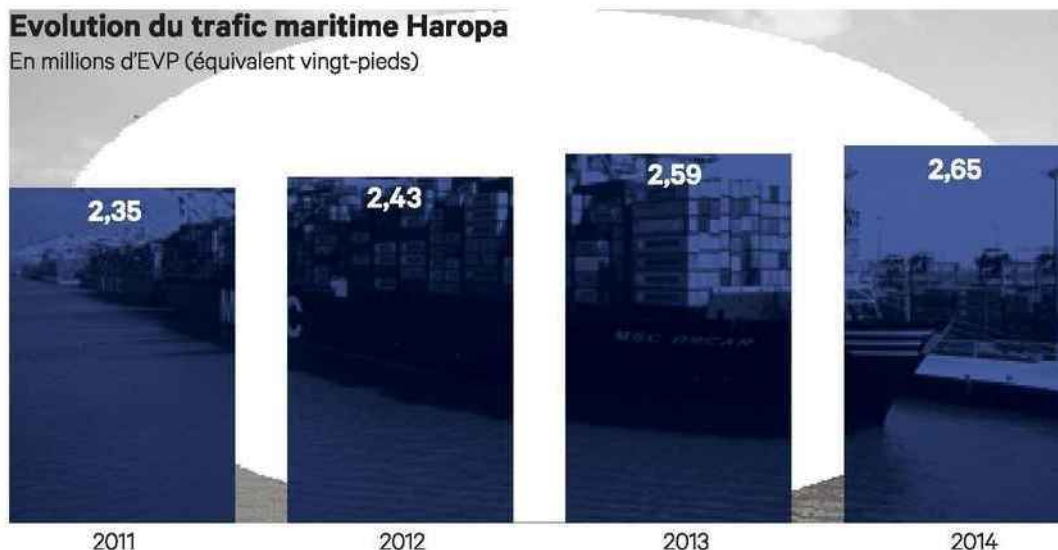
« Cette première escale confirme la confiance que les armateurs et les grandes alliances placent en Haropa [le GIE regroupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris, NDLR], un des rares ports du range nord Europe à pouvoir accueillir les plus grands navires porte-conteneurs à pleine charge », s'est félicité le groupe portuaire.

Ce potentiel du port du Havre – qui reste loin derrière Rotterdam et Anvers en termes de trafic de conteneurs – et de l'axe Seine, le groupe Panhard, spécialiste en immobilier logistique qui gère des entrepôts, en est convaincu. A tel point qu'il a décidé d'investir lourdement au Havre, afin de développer deux projets ambitieux : le premier, le parc

logistique de la plate-forme multimodale (PLPN2), implanté sur des terrains appartenant au port, proposera jusqu'à 135.000 m<sup>2</sup> pour une capacité de traitement de 20.000 à 25.000 EVP par an ; le second, le parc logistique de Port Jérôme, disposera jusqu'à 175.000 m<sup>2</sup> sur des terrains propriété de la communauté de communes Caux Vallée de Seine, pour une capacité de traitement de 30.000 à 35.000 EVP.

### Des atouts spécifiques

Ces projets, ont une valeur économique totale de 200 millions d'euros s'ils vont à leur terme d'ici quatre à six ans, précise aux « Echos » Christophe Bouthors, le directeur général du groupe Panhard. Ils se justifient, selon ce dernier, par la conjonction de deux phénomènes au plan logistique : le premier tient à la crois-



« LES ÉCHOS » / SOURCE : HAROPA / PHOTO : MSC

## 50 %

### DU TRAFIC CONTENEURS

Destiné à la France passe, selon les estimations, par les ports belges et néerlandais, contre 20 % dans les années 1990. Il y a des parts de marché à regagner.

sance économique qui reste faible et incite les acteurs de la chaîne d'approvisionnement à chercher des gisements d'amélioration de la performance ; la seconde, aux changements radicaux de dimension des bâtiments logistiques, cinq fois plus grands aujourd'hui qu'il y a dix ans.

S'ajoutent à cela les atouts spécifiques du Havre, port en eaux profondes avec un temps d'accès au quai en moins d'une heure et demie, imbattable par les ports du nord de l'Europe, la proximité du premier

bassin de consommation, ou encore une capacité à absorber des hausses de volumes. « Arriver au Havre et faire moins de 200 kilomètres pour être à Paris, c'est forcément plus rapide, plus écologique et moins cher que de débarquer à Anvers », souligne Christophe Bouthors, pour qui il n'y a plus « aucune raison objective pour que des volumes significatifs de marchandises traités à Anvers et Rotterdam ne puissent pas être transférés au Havre. » Reste à changer les habitudes. ■