



# UN SCHÉMA DE COHÉRENCE POUR PENSER SUR LE LONG TERME L'AMÉNAGEMENT LOGISTIQUE DE LA NORMANDIE

## L'État et la Région Normandie s'engagent pour accompagner le développement de l'activité logistique en région

Les activités de transport de marchandises et de logistique sont des leviers de performance des systèmes productifs ainsi que d'importants générateurs d'emplois. Elles sont indispensables à l'activité économique et au fonctionnement des territoires. Néanmoins, le transport de fret et la logistique souffrent encore aujourd'hui d'une insuffisante prise en compte au sein des politiques publiques de leur caractère stratégique et soulèvent de nombreuses interrogations légitimes, notamment s'agissant de leur localisation et, par conséquent, de leurs besoins en foncier.

La compréhension et l'anticipation de ces besoins permettraient de favoriser une réponse publique plus adaptée favorisant un développement maîtrisé de cette activité.

Appréhender la question du foncier logistique à l'échelle régionale doit permettre de donner aux collectivités locales les moyens de coordonner plus efficacement leurs efforts de planification, permettant ainsi de réduire les déplacements, d'optimiser les espaces occupés, la reconversion de friches, de développer la multimodalité, etc.



- **Le Schéma de Cohérence Logistique, une démarche partenariale à co-construire à partir des besoins et des contraintes de l'ensemble des acteurs**

Pour ces raisons, l'État et la Région Normandie ont souhaité partager, avec les acteurs de la logistique, des filières économiques et des territoires, leur vision de l'aménagement et du développement du foncier logistique afin de co-construire un schéma opérationnel, et non prescriptif, conciliant développement économique et préservation de l'environnement. L'élaboration de ce schéma a été confiée à Logistique Seine Normandie.

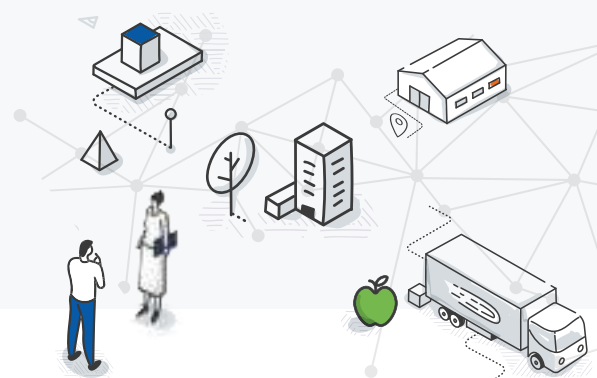
- **Un cadre de référence pour anticiper et mettre en cohérence les politiques publiques entres elles**

Instrument de prospective, cet outil s'inscrit pleinement dans les objectifs identifiés au sein du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) et entre également en résonance avec les orientations du schéma stratégique de la Vallée de la Seine publié en 2015, et la démarche Territoires d'Industries. Il pourra contribuer à l'éclosion de projets dans les territoires ou fournir un cadre à l'examen de projets déjà programmés.

L'impact de ce schéma de cohérence logistique dépendra pleinement de l'implication de l'ensemble des acteurs économique et des Établissements publics de coopération intercommunale.



©Ferrero



# » CO-CONSTRUIRE UN CADRE DE RÉFÉRENCE à l'implantation logistique en Normandie, AGIR POUR SON ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET TERRITORIALE

## 5 GRANDES ÉTAPES D'ÉLABORATION

ANNÉE 1

ANNÉE 2

### PHASE

1

#### Définition et partage de l'ambition du Schéma

- Partage de la démarche avec les acteurs territoriaux et économiques ;
- Recueil des attentes et problématiques territoriales.

### PHASE

2

#### Diagnostic territorial et sectoriel

- État des lieux de la logistique en région : typologie, organisation, spécificités ;
- État des lieux des implantations logistiques existantes et projetées ;
- Analyse des dynamiques interterritoriales.

### PHASE

3

#### Compréhension, analyse et qualification des besoins fonciers

- Échanges avec les acteurs de la logistique et les acteurs industriels ;
- Analyse de l'évolution du secteur logistique sous un angle prospectif : nouvelles pratiques, nouvelles organisations, etc.

### PHASE

4

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

- Spatialisation et catégorisation du foncier à vocation logistique ;
- Scenarii de planification et arbitrages.

### PHASE

5

#### Diffusion du schéma et animation

- Partage et appropriation du document.



## OBJECTIFS et ENJEUX du Schéma de Cohérence Logistique régional

### ► 3 OBJECTIFS

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

### ► 3 ENJEUX

- L'**attractivité** du premier ensemble portuaire et logistique français ;
- La **compétitivité** du tissu industriel normand ;
- Le **maillage territorial** et l'**accessibilité** aux « services » logistiques pour l'ensemble des normands.

## Une démarche pour et avec les collectivités de façon à ÉCLAIRER LES CHOIX D'AMÉNAGEMENT

- Un cadre de référence non prescriptif pour donner aux collectivités des clés de compréhension des enjeux logistiques et permettre une meilleure prise en compte de ces derniers dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLUI) et les politiques publiques ;
- Un instrument de prospective qui pourra contribuer à ensemercer des projets dans les territoires ou, a contrario, fournir un cadre à l'examen de projets déjà programmés ;
- Un espace de dialogue pour confronter les visions d'aménagement et d'usage du foncier et concilier ainsi les enjeux de développement économique et ceux liés à la préservation de l'environnement.

Une démarche portée par :



Financée dans le cadre du Contrat de Plan inter-régional État-Régions Vallée de la Seine :

Qui s'inscrit dans le cadre de :

STRATEGIE LOGISTIQUE DE LA NORMANDIE



#territoire

**Schéma de Cohérence Logistique Régional**

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie

Pour en savoir plus



Le Schéma de Cohérence Logistique a pour ambition de contribuer à une meilleure prise en compte des enjeux logistiques dans les politiques publiques d'aménagement en Normandie. Sans portée réglementaire ni prescriptive, il doit permettre de mieux encadrer le développement de ces activités, dans un contexte de mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, tout en tenant compte de l'évolution des besoins du secteur. La mise en œuvre du Schéma de Cohérence Logistique a été confiée à Logistique Seine Normandie dans le cadre de ses actions en faveur de l'attractivité logistique de la Région.



# Schéma de Cohérence Logistique Régional

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie

#territoire



**OUTIL N°1**

## Intégrer les questions logistiques dans les réflexions de développement territorial

### » LA LOGISTIQUE de quoi on parle ?

Les activités logistiques contribuent à la bonne gestion et organisation des flux de marchandises au sein d'écosystèmes économiques et territoriaux qu'ils soient locaux, régionaux et/ou internationaux. Fonction vitale de l'économie, la logistique est à la fois un levier de performance et d'attractivité des systèmes productifs au sein desquels l'entrepôt constitue un équipement de premier plan.

#### L'entrepôt 4 FONCTIONS PRINCIPALES

- **Le stockage des produits en attente de distribution :** s'inscrit dans une temporalité plus ou moins longue selon la demande du client (professionnel ou particulier) ;
- **La préparation des commandes :** peut inclure, en sus, la gestion des emballages et la réalisation d'opérations de conditionnement et/ou de personnalisation de produits ;
- **La gestion des flux :** entrants et sortants, en veillant notamment à la traçabilité des produits et en organisant leur transfert vers les lieux de distribution ;
- **La gestion des retours de produits :** réception, tri, réintégration dans la chaîne d'approvisionnement, etc.

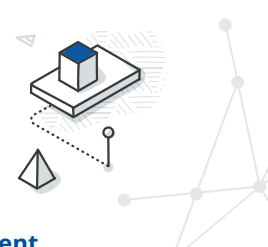
### » UN ÉQUIPEMENT CLÉ qui permet de répondre à 4 TYPOLOGIES DE BESOINS logistiques

#### De quoi s'agit-il ?

#### La localisation préférentielle des entrepôts ?

#### Les facteurs de développement

	De quoi s'agit-il ?	La localisation préférentielle des entrepôts ?	Les facteurs de développement
<b>LOGISTIQUE PORTUAIRE</b>	Principalement activités d'import/export et de distribution continentale et/ou intercontinentale des marchandises	En zone portuaire ou à proximité immédiate	Évolution du trafic portuaire, de la desserte massifiée de l'arrière-pays, et des stratégies de distribution des grands importateurs
<b>LOGISTIQUE INDUSTRIELLE</b>	Stockage, manutention et expédition de matières premières et/ou de produits finis	A proximité des sites de production et/ou des infrastructures de transport	Dynamisme industriel et recherche de compétitivité à travers l'optimisation des process logistiques
<b>LOGISTIQUE DE DISTRIBUTION</b>	Stockage, préparation, gestion et distribution de produits finis (approvisionnement magasins, gestion des expéditions clients y compris particuliers pour les entrepôts e-commerce)	A proximité des zones de chalandises et/ou des fournisseurs	Évolution des modes de consommation (essor du e-commerce), évolution des zones de chalandises (ex : augmentation/diminution de la population)
<b>LOGISTIQUE DU DERNIER KM</b>	Stockage et/ou cross docking associés aux services de livraison du dernier/premier km (dus à l'essor de la vente en ligne)	En milieu urbain	Mise en place des Zones à Faible Emission, évolution des modes de consommation, développement de l'économie circulaire





## OUTIL N°1

Intégrer les questions logistiques dans les réflexions de développement territorial

### » Penser le DÉVELOPPEMENT LOGISTIQUE DES TERRITOIRES dans une approche interterritoriale et multi-échelle

L'organisation et la gestion des flux de marchandises se traduit par la mise en place de réseaux complexes et hiérarchisés qui relient villes, régions, pays et continents, afin de **permettre la distribution des biens au bon endroit, au bon moment**. Cette hiérarchisation des flux suppose de penser les développements et les besoins logistiques d'un territoire dans une approche multi-échelles et différenciée selon leur situation géographique et leur positionnement au sein des réseaux de distribution.

En définissant un ensemble de périmètres de référence, la carte ci-après, propose un **cadre de réflexion à destination des acteurs du développement territorial afin de les guider dans la définition de stratégies logistiques territorialisées** qui tiennent compte des dynamiques de flux et des particularités locales.

### » 2 TERRITOIRES logistiques STRUCTURANTS

#### 1 Normandie :

La compréhension de l'organisation des flux à l'échelle de la Normandie constitue le premier périmètre de réflexion, plus particulièrement s'agissant des flux de distribution indispensables au fonctionnement des territoires : d'où viennent les flux qui approvisionnent mon territoire ? quelles sont les relations d'interdépendance ? A cette échelle, **les 3 grandes agglomérations normandes : Rouen, Caen et dans une moindre mesure Le Havre, jouent un rôle de premier plan afin d'assurer la distribution régionale des biens** de consommation ou à vocation économique/industrielle. Il est à noter que ces relations d'interdépendance peuvent concerner des territoires situés en dehors du périmètre régional.

#### 2 Axe Seine :

Territoire de convergence des flux, l'Axe Seine, ses ports, ses infrastructures de transport et ses entrepôts **structurent un espace logistique stratégique à l'échelle nationale et européenne, du Havre jusqu'à Paris, du premier au dernier kilomètre**. Les interdépendances entre ces territoires sont donc fortes et supposent de penser les développements et les fonctions logistiques de chacun d'entre eux dans une approche coordonnée.

### » 9 TERRITOIRES logistiques INFRA-RÉGIONAUX

Ces 9 territoires logistiques ont été définis selon les périmètres de SCoT et d'EPCI de façon à former des **ensembles cohérents en termes de typologie, de flux et d'organisation logistique**. La logistique n'ayant pas de frontière, les limites de ces territoires sont volontairement floues afin de **laisser une marge d'interprétation aux acteurs territoriaux**. Il est à noter que les territoires dotés d'une situation géographique stratégique à proximité de ports, de bassins de consommation ou d'activités industrielles sont pour ces raisons, naturellement attractifs pour le développement des activités logistiques.

#### 3 Cotentin

#### 4 Région caennaise et ses environs

#### 5 Sud-Ouest de la Normandie

#### 6 Pays d'Auge et Vallée de la Risle

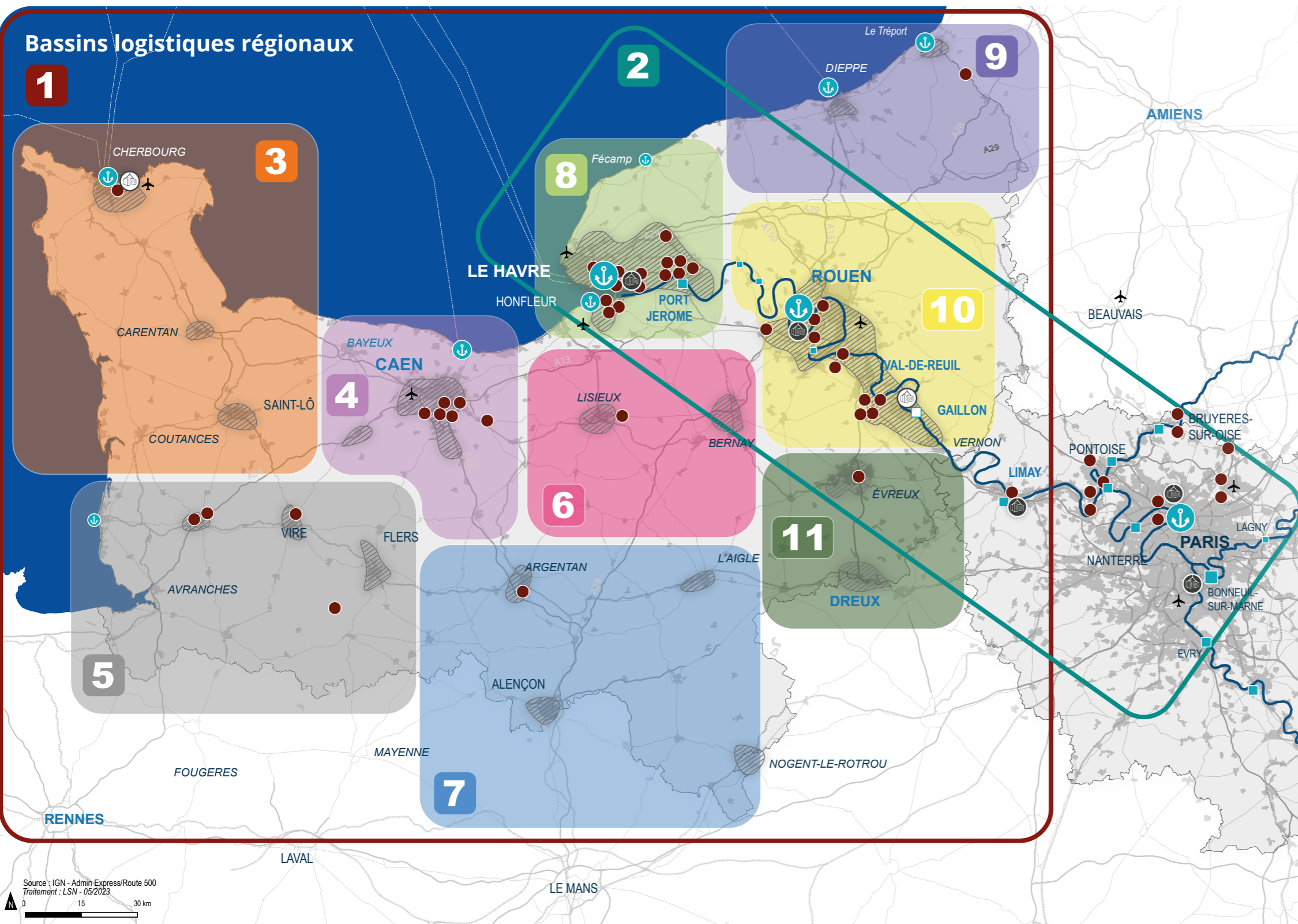
#### 7 Sud de la Normandie

#### 8 Estuaire de la Seine

#### 9 Nord de la Normandie

#### 10 De Rouen à Vernon

#### 11 Sud de l'Eure







## » Éléments de méthode pour **CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE LOGISTIQUE TERRITORIALE**

La Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (ou FNAU) a établi, dans son dossier n°54 « Pour une logistique décarbonée et mieux acceptée » paru en mai 2023, des éléments de méthode permettant de construire une stratégie logistique territoriale.

### ► Sensibiliser aux **ENJEUX DE LA LOGISTIQUE**

- En réalisant un diagnostic territorial porté sur : les flux logistiques qui traversent le territoire, l'identification des acteurs privés de la logistique, la connaissance de l'offre logistique du territoire, des besoins futurs des entreprises et du développement des surfaces logistiques ;
- En sensibilisant les acteurs territoriaux publics et privés aux enjeux logistiques locaux identifiés.

### ► Mettre en place un **OBSERVATOIRE LOCAL DE LA LOGISTIQUE**

- En s'appuyant sur les données et indicateurs nationaux existants (INSEE, Afilog, etc.) ;
- En s'appuyant sur des données locales (Entreprises locales, CCI, etc.).

### ► Animer une **DÉMARCHE PARTENARIALE ET DE CO-CONSTRUCTION** autour de l'identification des enjeux locaux

- En établissant un dialogue avec les acteurs publics et privés liés à la logistique ;
- En co-construisant une stratégie commune issue d'un diagnostic et d'une compréhension des dynamiques en œuvre partagée.

### ► Établir des **MODÈLES DE GOUVERNANCE** interterritoriale

- En tenant compte des différentes échelles territoriales : régionale, intercommunale, communale ;
- En établissant des coopérations entre les territoires afin de dépasser les frontières administratives et atteindre une échelle plus pertinente en matière logistique (corridors, grands projets, etc.).

### ► S'inscrire dans une **DÉMARCHE PROSPECTIVE** sur les évolutions du maillage logistique et leurs impacts sur les flux de marchandises

- En tenant compte des évolutions des modes de consommation (e-commerce, circuits courts, etc.) et de production (relocalisation, besoins de stockage croissant, etc.), des évolutions technologiques et des évolutions réglementaires ;
- En anticipant l'implantation des projets à venir et leurs impacts sur les flux de marchandises.

### ► Intégrer les enjeux logistiques dans la **PLANIFICATION TERRITORIALE**

- En établissant un dialogue avec les acteurs publics en charge des documents d'urbanisme (SRADDET, SCoT, PLUi, PDM, PCAET, etc.) ;
- En développant et apportant une expertise en matière de planification des activités logistiques.

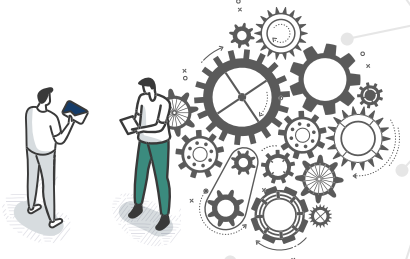
### ► Expérimenter pour **CO-CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE LOGISTIQUE**

- En partageant une vision commune concertée avec l'ensemble des acteurs du territoire ;
- En développant des projets, des expérimentations et des initiatives avec les acteurs du territoire.



## OUTIL N°1

Intégrer les questions logistiques dans les réflexions de développement territorial



# » Appréhender le **FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE** d'un territoire

## ÉTAPE 1

### ➤ Identifier et qualifier l'infrastructure logistique existante en distinguant :

- **Les infrastructures de transport et les équipements multimodaux** le cas échéants (ports, embranchements ferroviaires, appontements, etc.) ;
- **Les entrepôts présents sur le territoire** en les distinguant selon leur taille, leur typologie (sec ou à température dirigée), leur fonctionnalité ;
- **Les entreprises du secteur transport et logistique** présentes sur le territoire.

*Privilégier une approche cartographique en mobilisant les bases de données en Open Data : Sirene, IGN ou en réalisant une analyse par photo-interprétation et/ou une enquête terrain.*

## ÉTAPE 2

### ➤ Identifier et qualifier la dynamique immobilière/foncière à vocation logistique :

- **La dynamique de construction d'entrepôt** : surface, typologie, localisation, etc ;
- **L'offre foncière et immobilière** à vocation logistique existante.

*S'appuyer sur les travaux de l'Observatoire Logistique Paris-Seine-Normandie mis en place par Logistique Seine Normandie, et sur les observatoires de l'immobilier d'entreprise.*

## ÉTAPE 3

### ➤ Comprendre la nature et la provenance/destination de flux qui irriguent le territoire

*S'appuyer sur les travaux de l'Observatoire Logistique Paris-Seine-Normandie mis en place par Logistique Seine Normandie, privilégier une approche qualitative reposant sur la réalisation d'entretiens d'acteurs.*

## ÉTAPE 4

### ➤ Qualifier les fonctions logistiques du territoire selon 5 typologies :

- **Pôle de transit** - rayonnement national et/ou international ;
- **Pôle de distribution** - rayonnement régional et/ou interrégional ;
- **Pôle local** - rayonnement régional et/ou infra-régional ;
- **Pôle secondaire** - rayonnement local ;
- **Sans fonction logistique** - micro-logistique.

Une démarche portée par :



Financée dans le cadre du Contrat de Plan inter-régional État-Régions Vallée de la Seine :



Qui s'inscrit dans le cadre de :

STRATEGIE LOGISTIQUE DE LA NORMANDIE

Plan de cohésion territoriale et de développement économique et social de la Normandie

Pour en savoir plus



Le Schéma de Cohérence Logistique a pour ambition de contribuer à une meilleure prise en compte des enjeux logistiques dans les politiques publiques d'aménagement en Normandie. Sans portée réglementaire ni prescriptive, il doit permettre de mieux encadrer le développement de ces activités, dans un contexte de mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, tout en tenant compte de l'évolution des besoins du secteur. La mise en œuvre du Schéma de Cohérence Logistique a été confiée à Logistique Seine Normandie dans le cadre de ses actions en faveur de l'attractivité logistique de la Région.

#territoire



**Schéma de Cohérence Logistique Régional**

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie



# Schéma de Cohérence Logistique Régional

Enjeux de développement du foncier  
et de l'immobilier logistique en Normandie

#territoire



**LSN**  
LOGISTIQUE  
SEINE-NORMANDIE

**OUTIL N°2**

## Les besoins fonciers associés à la logistique

» **5 FACTEURS POUR COMPRENDRE** l'évolution de la demande en foncier et en bâti logistique en Normandie / Vallée de la Seine.



### 1 L'ÉVOLUTION DU TRAFIC PORTUAIRE

Le développement portuaire est fortement corrélé à celui de l'hinterland. HAROPA PORT vise un doublement du nombre d'EVP manutentionné au Havre à horizon 2030 qui pourra s'accompagner d'un redéploiement des chaînes logistiques en faveur de la Normandie et de l'Axe Seine, contribuant, de fait, à augmenter la demande en surface d'entreposage.

### 2 L'AMBITION DE RÉINDUSTRIALISATION

Les politiques menées en faveur de la réindustrialisation du pays contribuent à l'augmentation de la demande en entrepôt logistique, amplifiée par les stratégies d'externalisation de ces activités mises en place par les industriels.

### 3 L'ÉVOLUTION DES MODES DE CONSOMMATION ET L'AUGMENTATION DE LA DEMANDE

Le développement du e-commerce a contribué à l'augmentation et à la complexification des flux de marchandises. La promesse de livraison en 24h / 48h par des modes de transport décarbonés tire la demande en surface d'entreposage au plus près des bassins de consommation. Et la croissance du nombre d'habitants vient encore accentuer la demande.

### 4 L'OPTIMISATION DES PROCESS LOGISTIQUES

Outil stratégique au service de la performance et de la compétitivité des entreprises, l'entrepôt contribue à l'optimisation des flux et des coûts de transport. Le renouvellement du parc vieillissant dans un contexte de transition écologique est un enjeu de premier plan.

### 5 L'ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION

L'évolution de la réglementation ICPE consécutive à l'incendie de Lubrizol contribue à l'amplification du mouvement d'externalisation des activités logistiques par les industriels. Par ailleurs, les impératifs de performance environnementale contribuent à l'accélération des besoins en renouvellement du parc existant.







### » 3 TYPOLOGIES DE BESOINS fonciers à vocation logistique

- 1 Nécessaires à la construction d'entrepôts
- 2 Liés aux infrastructures de transport (ex : plateformes de transbordement, emprises nécessaires à la construction des infrastructures, etc.)
- 3 « Annexes » nécessaires au bon fonctionnement des organisations logistiques (ex : accueil des transporteurs routiers, stockage de conteneurs vides, etc.).



© HAROPA PORT

## Focus sur les typologies de BESOINS FONCIERS LIÉS AUX ACTIVITÉS LOGISTIQUES D'ENTREPOSAGE

### Les besoins liés à la LOGISTIQUE PORTUAIRE



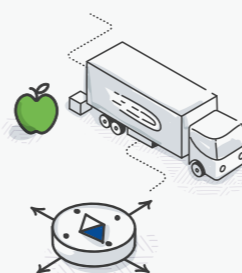
<b>QUOI ?</b>	Principalement activités d'import/export et de distribution continentale et/ou intercontinentale, activités de stockage et de cross-docking.
<b>OÙ ?</b>	En zone portuaire ou à proximité immédiate, à proximité d'infrastructures de transport massifiées.
<b>TYPLOGIES DE BÂTI</b>	De tous types, de 5 000 à 100 000 m <sup>2</sup> ou plus, avec un fort développement de bâtiments de type XXL (plus de 50 000 m <sup>2</sup> ).
<b>EXEMPLES DE RÉALISATION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>HAVLOG : ZIP du Havre, 92 000 m<sup>2</sup> sur un terrain de 18,5 ha ;</li> <li>Dufour entrepôts : ZI de Port-Jérôme 2, 6 000 m<sup>2</sup> de surface d'entreposage sur un terrain de 2,5 ha.</li> </ul>
<b>FACTEURS DE DÉVELOPPEMENT</b>	Évolution du trafic portuaire, de la desserte massifiée de l'hinterland, et des stratégies de distribution des grands importateurs.

### Les besoins liés à la LOGISTIQUE INDUSTRIELLE



<b>QUOI ?</b>	Stockage, manutention et expédition de matières premières ou de produits finis, avec parfois, réalisation d'opérations à valeur-ajoutée (ex : personnalisation de produits). Pouvant concerner le stockage de produits dangereux de type Seveso 2 et devant répondre à des règles strictes d'implantation. Permettant d'assurer l'approvisionnement des industries en matières premières, composants le cas échéant, et permettre le stockage et l'expédition des produits finis. Pouvant être internalisée ou tout ou partie externalisée.
<b>OÙ ?</b>	Proximité des sites de production et des infrastructures de transport.
<b>TYPLOGIES DE BÂTI</b>	Surfaces variables en fonction de la nature de l'activité et du volume de produits stockés, selon les observations de 5 000 à 30 000 m <sup>2</sup> . Mutualisation possible pour un entrepôt de type « logistique industrielle » si les termes du contrat avec le prestataire le permettent (en cas de logistique externalisée).
<b>EXEMPLES DE RÉALISATION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Biscuiterie de l'Abbaye à Lonlay-l'abbaye (Orne), 5 000 m<sup>2</sup> de surface d'entreposage sur un terrain de 2,5 ha à proximité immédiate du site de production - activités de stockage et de distribution de produits finis ;</li> <li>Entrepôt Ferrero sur le site de production à Villers-Ecalles, 5 000 m<sup>2</sup> de surface d'entreposage, 30 m de hauteur sous plafond sur un terrain contraint de 2 ha - activité de gestion des produits finis et des emballages.</li> </ul>
<b>FACTEURS DE DÉVELOPPEMENT</b>	Dynamisme industriel et recherche de compétitivité (cf. modernisation des entrepôts existants), projets d'implantation industrielle.

### Les besoins liés à la LOGISTIQUE DE DISTRIBUTION



<b>QUOI ?</b>	Distribution de produits finis, logistique e-commerce, messagerie (hors logistique de distribution du dernier km). Stockage de références magasins, préparation de commandes, gestion des approvisionnements magasins, gestion des expéditions clients y compris particuliers dans le cas d'un entrepôt e-commerce (entrepôt de distribution urbaine en entrée d'agglomération de type bâtiments de messagerie inclus).
<b>OÙ ?</b>	A proximité des échangeurs autoroutiers et des zones de chalandises et/ou des fournisseurs. Intérêt croissant pour des implantations en bord à voie d'eau en particulier pour la desserte de la région parisienne.
<b>TYPLOGIES DE BÂTI</b>	Bâtiment compris entre 30 000 et 100 000 m <sup>2</sup> (existant en Normandie), pouvant aller jusque 200 000 m <sup>2</sup> et évoluant vers des formes de plus en plus compactes (ex : projet avorté d'Amazon à Rouen d'un entrepôt de 160 000 m <sup>2</sup> sur 3 niveaux sur une emprise foncière de 16 ha).
<b>EXEMPLES DE RÉALISATION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plateforme Distriservices de 35 000 m<sup>2</sup> sur 15 ha de foncier localisée à Argentan à proximité de l'échangeur autoroutier de l'A88 - distribution et entreposage de produits agricoles, bricolage et jardinerie.</li> </ul>
<b>FACTEURS DE DÉVELOPPEMENT</b>	Évolution des modes de consommation (essor du e-commerce) et des zones de chalandises (ex : augmentation / diminution de la population).

### Les besoins liés à la LOGISTIQUE DU DERNIER KILOMÈTRE



<b>QUOI ?</b>	Stockage et cross docking associés à des services de livraison dernier km / collecte premier km (ex : retour colis), fortement lié à l'essor du e-commerce. Assurer la livraison dernier km des marchandises et la collecte des premiers km, y compris via des moyens de transport faiblement émetteur en CO <sub>2</sub> (vélo, fleuve, motorisation alternative au diesel).
<b>OÙ ?</b>	En milieu urbain.
<b>TYPLOGIES DE BÂTI</b>	De quelques dizaines de m <sup>2</sup> à plusieurs centaines.
<b>EXEMPLES DE RÉALISATION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plateforme Toutenvélo de 500 m<sup>2</sup> à Caen - espace logistique de proximité en zone urbaine ;</li> <li>URBY à Grand-Quevilly - centre de distribution urbain de 2 000 m<sup>2</sup> à proximité immédiate de la zone dense.</li> </ul>
<b>FACTEURS DE DÉVELOPPEMENT</b>	Mise en place des Zones à Faible Emission, évolution des modes de consommation, développement de l'économie circulaire (ex : gestion des déchets).

## OUTIL N°2

Les besoins fonciers associés à la logistique



### » Identifier un foncier présentant un potentiel logistique : PROPOSITION MÉTHODOLOGIQUE

Le potentiel logistique d'un foncier spécifique dépend de la capacité des parcelles à répondre aux différents besoins induits par la diversité des activités logistiques, et va donc varier selon la typologie du projet logistique considéré. Pour autant, identifier de manière globale le potentiel logistique de son foncier est essentiel pour planifier le développement des activités logistiques et construire une stratégie foncière adaptée.

La méthodologie proposée s'appuie sur la **technique du scoring à travers la mise en place d'un indice d'attractivité pour chaque parcelle potentiellement attribuable à une activité logistique**. Celui-ci permet de réaliser une première sélection du foncier en fonction de son potentiel logistique théorique mais devra être complété par une analyse au cas par cas des parcelles selon des critères de localisation, surface, forme, possibilités d'urbanisation, etc., afin de déterminer plus précisément le niveau et la nature de leur potentiel en matière de développement logistique.



### » A propos de l'INDICE D'ATTRACTIVITÉ GLOBAL



#### ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE

► Bien qu'il ne s'agisse pas du mode de transport à favoriser, l'accessibilité routière est très importante en matière logistique.

- Si « Bon » = 1
- Si « Difficile » = 0



#### ACCESSIBILITÉ FLUVIALE

► L'accès aux voies d'eau est essentiel pour développer la multimodalité et l'usage du transport fluvial.

- Si « Accès direct » = 2
- Si « Proche » = 1
- Si « Aucun accès fluvial » = 0



#### ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE

► L'accès aux voies de chemin de fer est essentiel pour développer la multimodalité et l'usage du fret ferroviaire.

- Si ITE\* ou terminal ferroviaire de transport combiné sur site = 2
- Si ITE ou terminal ferroviaire de transport combiné à proximité (moins de 2 km) = 1
- Si pas d'ITE ou de terminal ferroviaire = 0



#### PROXIMITÉ AVEC UNE AIRE LOGISTIQUE DENSE\*\*

- La proximité avec d'autres acteurs logistiques peut être essentielle dans une optique d'efficacité de la chaîne logistique (plateformisation).
- Si le site est à l'intérieur d'une aire logistique dense = 2
- Si le site se situe dans un rayon de 2 km autour d'une aire logistique dense = 1
- Si le site est à l'extérieur du rayon de 2 km = 0

\* Installation Terminal Embranchée.

\*\*A propos des aires logistiques denses :

[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015)

### » Évaluer le BESOIN EN FONCIER À VOCATION LOGISTIQUE

Il n'existe pas d'outils ou de méthode pour évaluer précisément les besoins futurs en foncier à vocation logistique. Cette évaluation est rendue particulièrement complexe par la nature même du secteur immobilier dont les besoins sont fluctuants et dépendent de la conjoncture économique.

Il est cependant possible d'établir **une projection globale du besoin foncier à vocation logistique grâce à un pilotage agile au jour le jour basé sur la connaissance des développements logistiques**

**passés et une compréhension des dynamiques en œuvre et à venir.**

Il est à noter que l'analyse du besoin foncier à vocation logistique doit au préalable passer par une analyse du besoin immobilier dont il découle. Ce besoin immobilier peut être comblé de différentes manières : réhabilitation de l'existant, intensification des sites existants, construction sur friche et, en dernier lieu, consommation foncière.

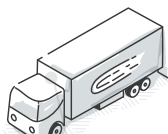
Une démarche portée par :



Financée dans le cadre du Contrat de Plan inter-régional État-Régions Vallée de la Seine :



Qui s'inscrit dans le cadre de :



Pour en savoir plus



Le Schéma de Cohérence Logistique a pour ambition de contribuer à une meilleure prise en compte des enjeux logistiques dans les politiques publiques d'aménagement en Normandie. Sans portée réglementaire ni prescriptive, il doit permettre de mieux encadrer le développement de ces activités, dans un contexte de mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, tout en tenant compte de l'évolution des besoins du secteur. La mise en œuvre du Schéma de Cohérence Logistique a été confiée à Logistique Seine Normandie dans le cadre de ses actions en faveur de l'attractivité logistique de la Région.

#territoire



**Schéma de Cohérence Logistique Régional**

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie





# Schéma de Cohérence Logistique Régional

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie

#territoire



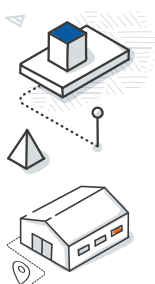
## L'entrepôt logistique, un bâti façonné par les normes

La standardisation des process logistiques et la réglementation s'appliquant aux entrepôts contribuent à façonner leur forme urbaine. La raréfaction de l'offre foncière disponible et l'impératif de densification font par ailleurs émerger de nouveaux modèles qui doivent composer avec les contraintes d'exploitation du bâti logistique et la réglementation en vigueur.

### » Bâti Logistique et CONSOMMATION FONCIÈRE

L'implantation d'un entrepôt logistique est régie par un ensemble de règles et de besoins spécifiques en termes d'exploitation qui, dans certains cas, limitent fortement les possibilités de densification : besoins en stationnement, zone de manœuvre pour les véhicules, règlement d'urbanisme, prise en compte de la réglementation sur les Installations Classées Protection de l'Environnement, etc. L'analyse, à l'échelle de la Normandie, des densités bâties des projets de construction

d'entrepôts met néanmoins en avant une évolution du ratio surface d'entreposage développée / surface foncière de plus en plus élevée (de l'ordre de 1 sur 2 pour les opérations les plus récentes, contre 1 sur 3 pour les plus anciennes). Ce ratio augmente fortement dans le cadre de construction en hauteur et diminue dans les cas où une partie des besoins en stockage peut être assurée en extérieur, pour du conteneur notamment.



#### Densité bâtie des projets de construction d'entrepôt en Normandie depuis 2015

(Source : Logistique Seine Normandie)

État d'avancement	Surface d'entreposage	Foncier « utilisé » estimé	Ratio m <sup>2</sup> /ha
Réalisé	690 000 m <sup>2</sup>	215 ha	3 200 m <sup>2</sup> /ha
En cours	440 000 m <sup>2</sup>	128 ha	3 437 m <sup>2</sup> /ha
À l'étude	340 000 m <sup>2</sup>	84 ha	4 047 m <sup>2</sup> /ha
<b>TOTAL</b>	<b>1 470 000 m<sup>2</sup></b>	<b>427 ha</b>	<b>10 684 m<sup>2</sup>/ha</b>

#### Analyse des densités bâties des opérations de construction d'entrepôts les plus représentatives en Normandie / Vallée de la Seine

(Source : Logistique Seine Normandie)



##### ► Plateforme Katoen Natie - Saint-Jean de Folleville

- Surface foncier ..... 30 ha
- Surface entreposage ..... 144 000 m<sup>2</sup>
- Ratio m<sup>2</sup> bâti / surface foncier... **4 800 m<sup>2</sup> pour 1 ha**
- Année construction ..... ind



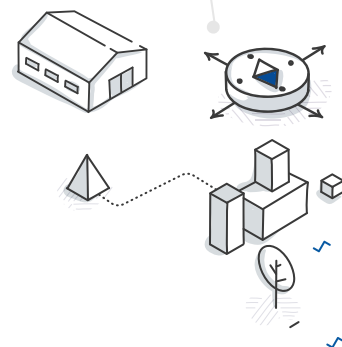
##### ► Entrepôt Hav'log - PLPN3

- Surface foncier ..... 20 ha
- Surface entreposage ..... 92 000 m<sup>2</sup>
- Ratio m<sup>2</sup> bâti / surface foncier... **4 600 m<sup>2</sup> pour 1 ha**
- Année construction ..... 2021



##### ► Entrepôt Paris Air2 Logistique - Gennevilliers

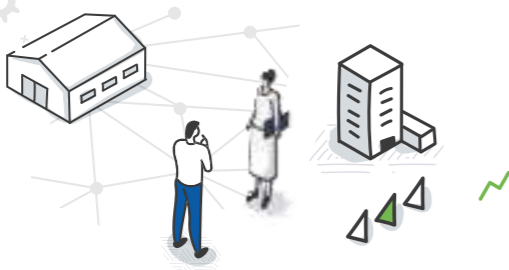
- Surface foncier ..... 8 ha
- Surface entreposage ..... 63 000 m<sup>2</sup>
- Ratio m<sup>2</sup> bâti / surface foncier... **7 875 m<sup>2</sup> pour 1 ha**
- Année construction ..... 2019





## OUTIL N°3

L'entrepôt logistique, un bâti façonné par les normes



## » Les principales TYPOLOGIES D'ENTREPÔTS



» **L'entrepôt dit « conventionnel »** correspond à la forme de bâti la plus répandue en Normandie et d'une façon générale en France. Ces entrepôts se composent habituellement d'un ensemble de cellules de 6 000 m<sup>2</sup> chacune, sans étage, pouvant être équipées de racks. La hauteur d'exploitation est comprise entre 7 et 12 m, ce qui correspond à la hauteur maximale accessible par les engins de manutention. Ces entrepôts sont adaptés à une manutention via des engins pilotés par des humains.

» **L'entrepôt en hauteur** se caractérise par une hauteur sous plafond supérieure à 12 m et pouvant aller jusque 45 m. L'augmentation de la hauteur des espaces de stockage est possible grâce à une automatisation et une robotisation des équipements permettant de faciliter l'accès aux marchandises disposées sur les étagères les plus hautes. Il s'agit d'entrepôts le plus souvent exploités par des acteurs du e-commerce et de la grande distribution.

» **L'entrepôt à étage** est un entrepôt constitué de plusieurs espaces de stockage de hauteur faible ou standard sur plusieurs étages. Les différents étages sont accessibles par des rampes et/ou des monte-charges et permettent de stocker une plus grande quantité de marchandises sur une même emprise au sol. Ce type d'entrepôt est appelé à se développer dans les espaces fortement contraints en termes de foncier.

» **Le bâtiment de messagerie** se distingue des autres typologies d'entrepôts par sa forme urbaine plus allongée et sa configuration en double face, optimisée pour la gestion rapide des colis : tri, stockage temporaire et expédition rapide des envois. Contrairement aux entrepôts classiques, le bâtiment de messagerie nécessite généralement une plus grande surface de parking pour le stationnement des véhicules de livraison.



## » Logistique urbaine et NOUVELLES FORMES D'ENTREPOSAGE

L'essor de la logistique urbaine contribue à l'émergence de nouvelles formes d'entrepôts logistiques intégrés aux espaces urbains.

Situé au sein des agglomérations, le plus souvent en entrée de ville, le Centre de Distribution Urbain est un équipement contribuant à l'optimisation des flux à destination ou en provenance du centre urbain, permettant, entre autres, de proposer de nouveaux modes actifs dans la livraison du dernier kilomètre (cyclologistique, livraison à pieds).

Complémentaires aux Centres de Distribution Urbains, car optimisant la logistique urbaine de distribution sur un périmètre moins large, les Espaces Logistique de Proximité prennent place au sein du tissu urbain. Il s'agit d'espaces de stockage et d'accueil de véhicules logistiques peu standardisés.



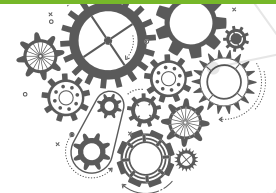
*La messagerie consiste à transporter des envois de tailles réduites (du colis à quelques palettes), dans un délai réduit. Elle implique donc, comme l'activité postale, de décomposer et recomposer rapidement les envois selon les origines et destinations, dans un même bâtiment, souvent en cross docking (la marchandise n'est pas stockée, mais quasiment directement transférée entre poids lourds).*





## OUTIL N°3

L'entrepôt logistique,  
un bâti façonné par les normes



## » Les limites de la DENSIFICATION

**Bien que souhaitable, la densification des espaces logistiques, en particulier par la construction en hauteur, présente un ensemble de limites :**

- Les marchandises dangereuses ou à risques sont, à ce jour, difficilement stockables dans les entrepôts en hauteur, les normes ICPE limitant la densité de stockage de ces marchandises ;
- Plus coûteux à la construction, les entrepôts à étage peuvent aussi être plus contraignants et in fine plus coûteux en termes d'exploitation les rendant moins pertinents pour le stockage de marchandises à faible valeur ajoutée, et de façon générale quand le foncier est peu onéreux ;
- Les entrepôts en hauteur automatisés ou semi-automatisés supposent également un investissement plus important en termes d'équipement que les acteurs du transport et de la logistique ne sont pas toujours en capacité d'absorber ;
- L'optimisation de l'emprise foncière des entrepôts logistiques dits « conventionnels » semble avoir atteint son maximum avec un ratio emprise bâti / surface foncière de l'ordre de 1 sur 2. Augmenter ce ratio reviendrait à contraindre trop fortement l'exploitation des sites et en particulier la circulation des véhicules lourds. Pour le dépasser, il faut donc recourir à des bâtiments plus hauts, à étage ou non, qui ont leur propres limites.



## » Intensifier et OPTIMISER L'EXISTANT

**L'intensification et l'optimisation du bâti logistique existant font partie des leviers à activer afin de limiter les consommations foncières.**

Plusieurs options sont possibles :

- La réorganisation des espaces de stockage au sein de l'entrepôt en tirant parti autant que possible des espaces verticaux ;
- La rationalisation des flux de marchandises au sein de l'entrepôt et dans l'organisation du transport ;
- La réhabilitation du parc d'entrepôts existants.



**Les collectivités peuvent ACCOMPAGNER CES DÉMARCHES de plusieurs manières**

- En mettant en place une stratégie foncière d'accompagnement du besoin ;
- En réglementant le foncier grâce aux documents d'urbanisme ;
- En mettant en place des dispositifs d'aide (ex : exonération de taxe foncière dans le cas d'une utilisation plus intensive du foncier).

Une démarche  
portée par :



Financée dans le cadre du Contrat de Plan  
inter-régional État-Régions Vallée de la Seine :



Qui s'inscrit  
dans le cadre de :

STRATEGIE  
LOGISTIQUE DE  
LA NORMANDIE

Plan de cohérence logistique et d'aménagement des zones d'activités logistiques

Pour en savoir plus



Le Schéma de Cohérence Logistique a pour ambition de contribuer à une meilleure prise en compte des enjeux logistiques dans les politiques publiques d'aménagement en Normandie. Sans portée réglementaire ni prescriptive, il doit permettre de mieux encadrer le développement de ces activités, dans un contexte de mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, tout en tenant compte de l'évolution des besoins du secteur. La mise en œuvre du Schéma de Cohérence Logistique a été confiée à Logistique Seine Normandie dans le cadre de ses actions en faveur de l'attractivité logistique de la Région.

#territoire



**Schéma  
de Cohérence  
Logistique Régional**

Enjeux de développement du foncier  
et de l'immobilier logistique en Normandie



# Schéma de Cohérence Logistique Régional

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie

#territoire



**LS7**  
LOGISTIQUE  
SEINE-NORMANDIE

**OUTIL N°4**

## S'appuyer sur les documents de planification pour traduire les enjeux logistiques dans les politiques publiques d'aménagement

En adoptant un ensemble de mesures visant à réduire l'impact environnemental du transport de marchandises, la loi « Climat et résilience » a renforcé le rôle des documents de planification régionaux et infra-régionaux concernant le développement des activités logistiques. Par ailleurs, la mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, couplée aux ambitions de ré-industrialisation ainsi qu'à la multiplication et la complexification des flux, invitent les territoires à inscrire la logistique comme un sujet à part entière des politiques publiques d'aménagement.

### » Du régional au local : 5 DOCUMENTS STRATÉGIQUES À MOBILISER ET À ARTICULER

- 1** Le **SRADDET**, réalisé par les Régions, fixe les grandes orientations des **politiques publiques régionales**, notamment sur la question du développement économique, dont le secteur du transport et de la logistique. Ces sujets ont été inscrits dès 2019 au SRADDET normand.
- 2** Le **SCoT**, réalisé par une ou plusieurs EPCI à l'**échelle infra-régionale**, est constitué :
  - d'un Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) qui définit, à la suite d'un diagnostic, les objectifs de développement du territoire à horizon de 15 à 20 ans,
  - d'un Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) qui détermine les conditions d'application des objectifs du PAS et,
  - de plusieurs annexes.La loi « Climat et résilience » a renforcé le rôle des SCoT en termes de planification logistique en complétant le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial (DAAC), intégré au DOO, avec un volet portant sur la logistique commerciale, le transformant en DAACL. Celui-ci détermine les conditions d'implantation des constructions logistiques commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et sur les équilibres territoriaux et, au regard du développement de commerces de proximité, de la fréquence d'achat ou de flux générés par les personnes ou les marchandises.
- 3** Le **PLU(i)** est un document réalisé par une **commune ou un groupement de communes** (on parle alors de PLUi) constitué :
  - d'un rapport de présentation,
  - d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui définit de grandes orientations,
  - d'OAP pouvant être sectorielles ou thématiques,
  - d'un règlement écrit et graphique déclinant de manière opérationnelle les orientations du PADD et,
  - de plusieurs annexes.Le PLU(i) définit un projet de territoire à horizons 10 ans par l'encadrement de l'aménagement du sol, via un zonage exhaustif du territoire associé à des règles de (non-)urbanisation.
- 4** Le **Plan de Mobilités (PDM, ex-Plan de Déplacements Urbains - PDU)** est un document stratégique traitant de la **question du transport de personnes et de marchandises**. Il organise, notamment, la mobilité des marchandises au sein des agglomérations pour répondre aux besoins des activités commerciales, artisanales et des particuliers. Il peut intégrer un schéma de desserte fluviale et/ou ferroviaire si la commune est traversée par une voie navigable et/ou le réseau ferré. La réalisation d'un PDM est obligatoire pour les agglomérations situées dans une aire urbaine de plus de 100 000 habitants. Les autres peuvent choisir d'en réaliser un volontairement ou d'adopter un Plan de Mobilités Simplifiés, moins contraignant et plus adapté aux besoins des territoires moins denses (PDMS).
- 5** Le **Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET)** est un **outil de planification stratégique et opérationnel élaboré par les EPCI** à fiscalité propre. Il est obligatoire pour les EPCI de plus de 20 000 habitants. Il permet de définir une stratégie d'atténuation, de lutte et d'adaptation au changement climatique en lien avec les objectifs nationaux (neutralité carbone) et régionaux déclinés dans le SRADDET. Le PCAET est le document de référence Climat-Air-Énergie pour l'ensemble des parties prenantes du territoire.

Les documents d'urbanisme doivent respecter des règles qui leur sont imposées notamment par les orientations d'autres documents dits de rang supérieur (ou documents supra).

Ces derniers sont :

- soit l'expression de politiques sectorielles (schéma régional des carrières, schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, plan de gestion des risques d'inondation, etc.) ;
- soit des stratégies issues d'un document d'aménagement d'un échelon supérieur, tels que le SRADDET ou le SDRIF.





## OUTIL N°4

S'appuyer sur les documents de planification pour traduire les enjeux logistiques dans les politiques publiques d'aménagement



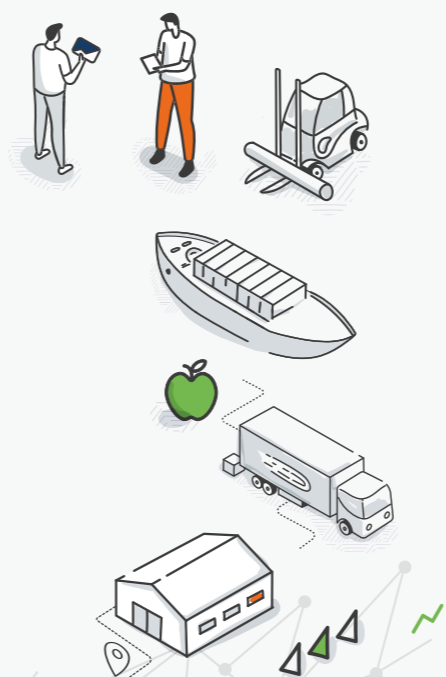
## » TRADUIRE LES AMBITIONS ET ENJEUX LOGISTIQUES dans les documents de planification : exemples d'applications

La hiérarchie des normes entre les documents d'urbanisme peut être de 3 natures différentes :

- **RAPPORT DE CONFORMITÉ** : interdit toute différence entre la norme et la mesure d'exécution ;
- **RAPPORT DE COMPATIBILITÉ** : implique seulement qu'il n'y ait pas de contrariété majeure entre deux normes ou deux documents ;
- **RAPPORT DE PRISE EN COMPTE** : assure que deux normes d'origines différentes ne s'ignorent pas sans pour autant imposer une coordination trop stricte. Il s'agit du degré de rapport le plus faible.

Entre le SRADDET, le SCoT et le PLU(i), les rapports sont dits respectivement de prise en compte et de compatibilité. Le PLU(i) ne doit donc pas aller à l'encontre des règles du SCoT, tout comme le SCoT vis-à-vis du SRADDET.

En cas d'absence de SCoT, le SRADDET s'applique directement au PLU(i).



### SRADDET

- Définition d'orientations relatives au développement des activités logistiques en favorisant les modes multimodaux, la réduction des consommations foncières et la densification du bâti logistique. Ces orientations peuvent autant porter sur des questions de gouvernance, de méthodes que sur le développement d'infrastructures ou la territorialisation de certains objectifs.
- Permet de donner des objectifs qui seront repris dans les documents d'urbanisme inférieurs. C'est une planification globale à l'échelle régionale. (Ex : SRADDET normand)

### SCoT

- Intégration d'orientations relatives au développement des activités logistiques dans le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS)
- Ces orientations reprennent les objectifs du SRADDET et développent des objectifs locaux en lien avec le diagnostic réalisé sur le territoire (logistique urbaine, présence de plateforme de distribution, etc.)
- Réalisation d'un plan de développement logistique dans le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) qui pourra :
  - Localiser les centralités urbaines et les zones d'activités
  - Caractériser les ZA (échelle d'importance, activités, etc.)
  - Édicter des règles spécifiques à chaque ZA et centralités sur l'implantation des activités logistiques.

### PCAET

- Définition d'une stratégie d'atténuation, de lutte et d'adaptation au changement climatique grâce à l'établissement d'actions et d'objectifs sur :
  - L'amélioration de l'efficacité énergétique
  - L'augmentation de la production d'énergie renouvelable
  - La valorisation du potentiel d'énergie de récupération
  - L'anticipation des conséquences et l'adaptation du territoire au changement climatique
  - La limitation des émissions de gaz à effet de serre

### PLU(i)

- Définition d'objectifs relatifs au développement des activités logistiques au sein du PADD qu'il s'agisse des activités liées à la logistique urbaine, la logistique de distribution, la logistique industrielle ou la logistique portuaire le cas échéant
- Mise en place d'une OAP thématique « logistique urbaine » qui permettra de mieux organiser les conditions de desserte des centralités urbaines grâce à l'intégration et la mise en coordination de différents éléments de manière schématique :
  - Localisation des centralités
  - Définition des aménagements à prévoir dans ces centralités (ex : aires de livraison)
  - Localisation des plateformes de livraison urbaine
- Mise en place de dispositions réglementaires encourageant la densification des activités logistiques d'entreposage (Ex : hauteur des entrepôts, zonage spécifique, règles d'occupation des sols, etc.). Définition le cas échéant de règles d'insertion paysagère et architecturale
- Autorisation du développement des activités logistiques au sein du tissu urbain pour répondre aux impératifs de la livraison/collecte du premier km
- Intégration de la question logistique dans les OAP sectorielles d'aménagement qui peuvent prévoir l'emplacement d'aires de livraison ou la création d'une plateforme ou d'un entrepôt logistique sur son secteur
- Création d'emplacements réservés pour des projets logistiques. La municipalité peut créer des emplacements réservés qui lui permettront d'acquérir plus facilement la propriété d'un terrain en vue de construire une plateforme, un entrepôt logistique ou un projet de service additionnel (centre routier, etc.) (Ex : plateforme logistique à Toulouse, centre routier à Saint-Charles à Perpignan)
- Adoption de règles générales à l'aménagement d'aires de livraison. Le Code de l'urbanisme précise qu'il est possible d'établir des règles, des quotas ou des objectifs chiffrés pour l'aménagement d'aires de livraison dans l'espace public. L'aménagement de ces aires de livraison pourra être défini et standardisé selon des règles édictées dans le règlement ou une OAP thématique
- En l'absence de SCoT, les OAP du PLU(i) comportent les orientations relatives à l'équipement artisanal, commercial et logistique. Ces OAP déterminent les conditions d'implantation des équipements commerciaux, artisanaux et logistiques qui sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement des territoires et leur développement durable

### PDM

- Mise en place d'un Plan d'Orientations et d'Actions (POA) définissant un certain nombre de mesures en faveur du développement des activités logistiques nécessaires aux activités commerciales, artisanales et des particuliers permettant de définir :
  - Les horaires de livraison
  - Les poids et dimensions des véhicules de livraison
  - Les dispositions permettant d'améliorer et de développer l'usage des aménagements logistiques existants
  - En cas de PLU(i)-D (intégration au sein du PLU(i)), réalisation d'un schéma de desserte fluviale et ferroviaire qui définit :
    - Les quais utilisables pour le transport de marchandises et de passagers
    - Les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement en favorisant la multimodalité
    - Les zones et équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités
  - L'articulation entre les équipements logistiques existants et futurs
  - L'autorité organisatrice de la mobilité peut aussi permettre l'organisation de services logistiques dans le cas d'une inadéquation de l'offre privée (centre de distribution urbain, etc.). Les Zones à Faibles Émissions (ZFE) viennent s'ajouter à ces dispositions en restreignant l'accès à la voirie sur certaines zones des centres urbains à des véhicules jugés trop émetteurs de polluants locaux nocifs pour la santé (Nox, CO<sub>2</sub>, particules fines, etc.)

Compatibilité / Prise en compte

Compatibilité

Prise en compte

Prise en compte

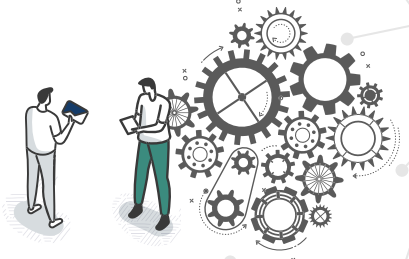
Compatibilité

Compatibilité

Compatibilité

## OUTIL N°4

S'appuyer sur les documents de planification pour traduire les enjeux logistiques dans les politiques publiques d'aménagement



# Focus sur le VOLET LOGISTIQUE DU SRADDET NORMAND

La Région Normandie a inscrit le développement portuaire et logistique comme un axe stratégique de sa politique régionale. Le SRADDET traduit cette ambition à travers la formalisation de 2 grands objectifs eux-mêmes déclinés en sous-objectifs :

### OBJECTIF 19

#### Penser un écosystème économique et logistique au profit des normands

##### Mettre en place de nouvelles coopérations intra et interrégionales :

- Développer les connexions avec la stratégie fret et logistique adoptée par la Région Île-de-France en septembre 2022 (acte II) ;
- Accroître les coopérations entre HAROPA PORT et Ports de Normandie ;
- Développer les coopérations entre la Région Normandie et les Régions Grand Est, Hauts-de-France et Centre-Val de Loire.

##### Développer une logistique connectée et durable :

- Soutenir la connexion aux réseaux et aux corridors européens de transport ;
- Améliorer la transmission de l'information entre les différents partenaires de la chaîne intermodale ;
- Favoriser les liens entre les clusters logistique et numérique pour accompagner la transition numérique de la logistique ;
- Développer une offre de formation spécifique et travailler sur l'attractivité des métiers ;
- Promouvoir une logistique durable et décarbonée.

##### Travailler à différentes échelles (internationale, nationale, régionale et locale)

##### Inscrire les enjeux logistiques dans l'amélioration des interfaces ville-port :

- Assurer la disponibilité de foncier dédié aux activités logistiques ;
- Faciliter l'acceptabilité sociale des activités logistiques situées à proximité des centres urbains ;
- Limiter les impacts liés aux activités logistiques (bruit, pollution...);
- Travailler à l'intégration architecturale et paysagère des bâtiments logistiques.

### OBJECTIF 20

#### Développer une stratégie logistique normande

##### ▼ Sous-Objectifs ▼

##### Définir une stratégie logistique normande autour de 3 axes :

- Faire reconnaître l'importance de la logistique dans le développement économique de la région ;
- Promouvoir un accueil structuré des activités logistiques dans des zones dédiées ;
- Améliorer la performance des infrastructures et des équipements d'intermodalité fleuve-rail-route.

##### Élaborer un Schéma de Cohérence Logistique :

- Penser et sécuriser sur le long terme une offre foncière à vocation logistique coordonnée, complémentaire et adaptée aux besoins des acteurs économiques et territoriaux ;
- Inscrire le développement logistique dans une démarche de sobriété foncière et d'excellence environnementale ;
- Disposer d'une offre foncière qualitative.

##### Favoriser le report modal de marchandises :

- Améliorer la performance des infrastructures et des équipements d'intermodalité rail-route-fleuve ; Inciter les chargeurs à utiliser les modes alternatifs à la route ;
- Inciter les transporteurs routiers, ferroviaires et fluviaux à acquérir du matériel innovant ;
- Maintenir et améliorer les infrastructures ferroviaires et fluviales existantes et développer le réseau ;
- Créer un dispositif d'aide à la mise en place de nouveaux services ferroviaires et fluviaux ; Pérenniser et développer les activités de collecte/distribution ferroviaire.

Une démarche portée par :



Financée dans le cadre du Contrat de Plan inter-régional État-Régions Vallée de la Seine :



Qui s'inscrit dans le cadre de :



Pour en savoir plus



Le Schéma de Cohérence Logistique a pour ambition de contribuer à une meilleure prise en compte des enjeux logistiques dans les politiques publiques d'aménagement en Normandie. Sans portée réglementaire ni prescriptive, il doit permettre de mieux encadrer le développement de ces activités, dans un contexte de mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, tout en tenant compte de l'évolution des besoins du secteur. La mise en œuvre du Schéma de Cohérence Logistique a été confiée à Logistique Seine Normandie dans le cadre de ses actions en faveur de l'attractivité logistique de la Région.

#territoire



**Schéma de Cohérence Logistique Régional**

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie





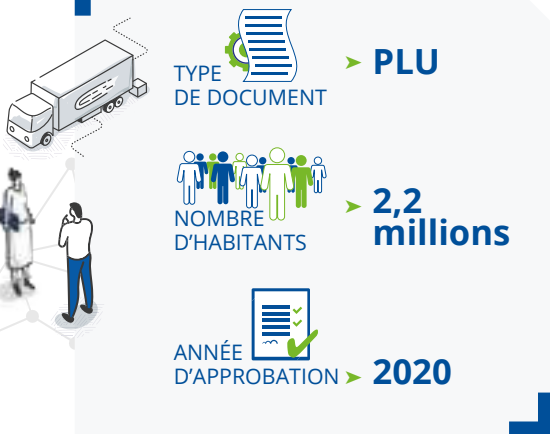
# Schéma de Cohérence Logistique Régional

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie  
#territoire



**OUTIL N°4.1**

## CAS PRATIQUE N°1 : l'exemple du PLU de Paris



Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Paris constitue un modèle en matière d'intégration des enjeux logistiques dans les documents d'urbanisme, en particulier en ce qui concerne la logistique du dernier kilomètre. Le règlement différencie notamment deux typologies d'occupation des sols à vocation logistique avec pour objectif d'y appliquer des règles de construction différentes et ainsi ne favoriser que la réalisation de projets logistiques adaptés aux contraintes et besoins du tissu urbain parisien :

### 1 LES ESPACES DE LOGISTIQUE URBAINE

Ces espaces sont définis par le PLU de Paris comme « dédiés à l'accueil des activités liées à la livraison et à l'enlèvement des marchandises, pouvant inclure du stockage de courte durée et le retrait par le destinataire ; sont autorisés les activités d'entreposage et de reconditionnement pratiquées **uniquement temporairement ou de façon marginale** ». Au même titre que les constructions ou installations dédiées à la collecte, au tri et/ou au recyclage, les espaces de logistique urbaine sont classés parmi les CINASPIC (Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif).

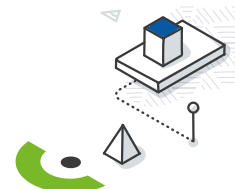
*A NOTER : cette classification permet d'être absous des règles limitant le développement dans certaines zones de surfaces de plancher dédiées à des activités économiques, notamment pour les entrepôts.*

### 2 LES PARCELLES RELEVANT DE LA DESTINATION « ENTREPÔT »

Le règlement définit la destination « Entrepôt » comme « un lieu comprenant des locaux d'entreposage et de reconditionnement de produits ou matériaux ». Tous les sites liés à des activités industrielles, commerciales ou artisanales dont la taille des locaux d'entreposage excède 1/3 de la surface de plancher totale sont aussi considérés comme appartenant à cette destination.



© Chronopost







## » Focus sur les zones **URBAINES DE GRANDS SERVICES URBAINS (UGSU)**

Le PLU de Paris identifie des zones Urbaines de Grands Services Urbains (UGSU) qui regroupent les secteurs accueillant les services jugés essentiels au fonctionnement de l'agglomération. L'objectif est de pérenniser ces services (dont les services logistiques) et de favoriser leur développement. Ces zones ont notamment pour objectif « **d'améliorer le transport de marchandises en réduisant ses impacts environnementaux, en favorisant l'usage du fer, de la voie d'eau et des modes alternatifs à la route** ».

Elles comprennent :

- Les terrains affectés aux transports (réseaux ferrés, etc.) et aux activités de logistique urbaine ;
- L'emprise des ports installés sur les berges de la Seine ou des canaux ;
- D'autres emprises (ex : centres de tri de déchets ou dépôts et annexes des grands équipements).

Les secteurs de Grands Services Urbains permettent de **réserver des terrains pour l'accueil des activités essentielles au fonctionnement de l'agglomération parisienne, dont la logistique fait partie**. Les règles de cette zone donnent à la ville un « droit de véto » sur les projets qui doivent justifier d'un apport suffisamment intéressant au fonctionnement des services offerts au sein de la Métropole. Elles permettent aussi d'assouplir les règles de construction pour les bâtiments classés CINASPIC en augmentant la hauteur maximale de ces constructions à 20 mètres plutôt que 12 habituellement.

## » Focus sur les **PÉRIMÈTRES DE LOCALISATION DÉDIÉS À DES ESPACES DE LOGISTIQUE URBAINE**

Le PLU de Paris crée des Périmètres de Localisation (PLOC) dédiés à des Espaces de Logistique Urbaine (ELU) qui permettent d'imposer la construction d'un ELU à tous les projets localisés sur les secteurs définis quel que soit le porteur de projet.

Les projets doivent **mettre en place un ELU ou être compatible avec sa création future** (en laissant libre suffisamment d'espace pour accueillir l'équipement). Les PLOC imposent des ELU de taille variable en fonction de leur localisation : 350 m<sup>2</sup>, 500 m<sup>2</sup> ou 1 000 m<sup>2</sup> minimum. Les périmètres de localisation peuvent aussi être utilisés sur des secteurs bénéficiant déjà d'un équipement de logistique urbaine mais qu'il s'agit de renforcer, par une extension ou simplement une préservation/rénovation. C'est un outil plus souple que les emplacements réservés qui permettent de laisser une marge de manœuvre bien plus grande aux porteurs de projet.

*Depuis 2016, date d'instauration des PLOC dans le PLU de Paris, sur les 62 PLOC dédiés à la logistique urbaine, 15 permis de construire ont été concernés par le dispositif et 7 ont intégré un espace de logistique urbaine.*

*Les 8 autres relevaient de projets ne concernant que les étages d'un bâtiment ou qu'une partie d'un immeuble, ils ne remettaient ainsi pas en cause une possible création future d'un ELU (source : « Des espaces de logistique urbaine intégrés dans les projets immobiliers : Le dispositif des périmètres de localisation dans le PLU », APUR, novembre 2020).*

Une démarche portée par :



Financée dans le cadre du Contrat de Plan inter-régional État-Régions Vallée de la Seine :



Qui s'inscrit dans le cadre de :



Pour en savoir plus



Le Schéma de Cohérence Logistique a pour ambition de contribuer à une meilleure prise en compte des enjeux logistiques dans les politiques publiques d'aménagement en Normandie. Sans portée réglementaire ni prescriptive, il doit permettre de mieux encadrer le développement de ces activités, dans un contexte de mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, tout en tenant compte de l'évolution des besoins du secteur. La mise en œuvre du Schéma de Cohérence Logistique a été confiée à Logistique Seine Normandie dans le cadre de ses actions en faveur de l'attractivité logistique de la Région.



#territoire



**Schéma de Cohérence Logistique Régionale**

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie



# Schéma de Cohérence Logistique Régional

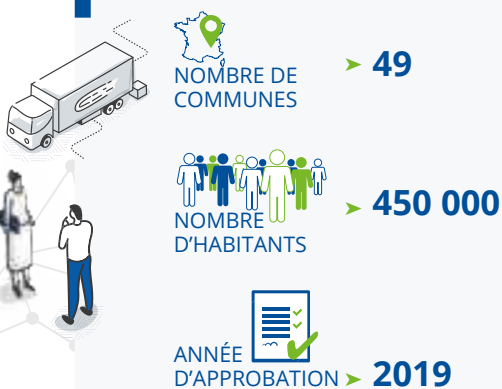
Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie

#territoire



**OUTIL N°4.2**

## CAS PRATIQUE N°2 : l'exemple du PLUi de Grenoble



Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la Métropole de Grenoble intègre des éléments de planification des activités logistiques et est un exemple des possibles en la matière dans une métropole de moindre envergure que Paris et avec un profil qui reste encore industriel.

### » A propos des PRINCIPALES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

De manière générale, le règlement **autorise la construction d'entrepôts et de dépôts en plein air de matériaux ou de déchets sur les périmètres éloignés sous réserve qu'ils ne génèrent pas de difficultés supplémentaires sur l'infiltration et la captation des eaux.** Cette autorisation de construction d'entrepôts ou de dépôts en plein air permet des développements logistiques sur le territoire. Elle n'est toutefois possible, sous condition, que dans certaines zones identifiées dans le PLUi :

- La zone UA1, correspondant au centre-ville, autorise la construction d'entrepôts à condition que leur surface de plancher n'excède pas les 500 m<sup>2</sup> (article 2.1 du règlement écrit de la zone AU1), permettant ainsi le développement d'installation dédié à la logistique urbaine ;
- Les autres zones urbaines interdisent pour la plupart la construction de nouveaux entrepôts mais autorisent cependant la réalisation de dépôts en plein air de matériaux ou de déchets sous certaines conditions variables en fonction de chaque zone : être rendu invisible depuis l'espace public et les parcelles avoisinantes ; être nécessaire à l'exploitation de carrière et être situé au sein d'un secteur protégé en raison de la richesse du sol ou du sous-sol ; être nécessaire à la réalisation d'ouvrages publics ;
- Dans les zones dédiées à l'accueil des activités économiques, la construction d'entrepôts est autorisée sous réserve que ceux-ci ne génèrent pas de nuisances supplémentaires (accès et bruit) ou qu'ils soient confinés. Les dépôts en plein air ne sont autorisés que s'ils sont absolument nécessaires et rattachés à un autre bâtiment (entrepôt, industrie, etc.).

L'ensemble de ces mesures visent à **favoriser l'émergence d'une logistique urbaine au centre-ville**, sur une zone bien délimitée, tout en laissant des possibilités de développement en périphérie sur les zones spécialisées.



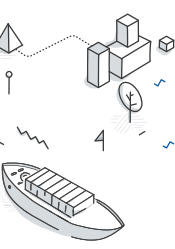




## » À propos des POLITIQUES EN FAVEUR DES AIRES DE LIVRAISON

Pour tout projet de construction à vocation économique, le PLUi impose la création d'aires de livraison selon les caractéristiques des projets (cf. tableau ci-dessous).

Les aires de livraison alors créées doivent avoir une surface minimum de 7 x 3 m. La standardisation des normes d'aménagement des aires de livraison à l'échelle métropolitaine permet de faciliter leur déploiement et d'en assurer la qualité.



### DESTINATION

**Artisanat et commerce de détail**

< 1 000 m<sup>2</sup> de surface plancher

**Restauration, commerce de gros, industrie, entrepôts, centres de congrès et d'exposition, bureaux**

>= 1 000 m<sup>2</sup> de surface plancher

**Locaux et bureaux accueillant du public, administrations publiques et assimilés**

>= 4 000 m<sup>2</sup> de surface plancher

**Autres destinations**

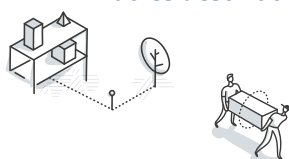
### OBLIGATIONS

Pas d'obligation

Prise en compte du besoin de livraison généré par l'opération et mise en œuvre des mesures nécessaires pour limiter leur impact sur le bon fonctionnement de l'espace public

Réalisation d'au moins 1 aire de livraison. Les aires de livraison et les espaces nécessaires aux manœuvres et circulations des véhicules de livraison doivent être réalisés dans l'assiette foncière de l'opération.

Pas d'obligation



Une démarche portée par :



Financée dans le cadre du Contrat de Plan inter-régional État-Régions Vallée de la Seine :

Qui s'inscrit dans le cadre de :

STRATEGIE LOGISTIQUE DE LA NORMANDIE



Pour en savoir plus



Le Schéma de Cohérence Logistique a pour ambition de contribuer à une meilleure prise en compte des enjeux logistiques dans les politiques publiques d'aménagement en Normandie. Sans portée réglementaire ni prescriptive, il doit permettre de mieux encadrer le développement de ces activités, dans un contexte de mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, tout en tenant compte de l'évolution des besoins du secteur. La mise en œuvre du Schéma de Cohérence Logistique a été confiée à Logistique Seine Normandie dans le cadre de ses actions en faveur de l'attractivité logistique de la Région.

#territoire



**Schéma de Cohérence Logistique Régional**

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie



# Schéma de Cohérence Logistique Régional

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie

#territoire



## CAS PRATIQUE N°3 : l'exemple du DAACL

Les premiers retours des DAACL en cours de conception font état d'une différenciation entre les équipements commerciaux et logistiques par une notion « d'interface-client » :

- Les équipements dont l'activité génère des flux de particuliers sont classés comme étant des **équipements commerciaux**, il s'agit concrètement des commerces, des supermarchés, des centres commerciaux, des points relais, des casiers de livraison, des distributeurs automatiques de marchandises, etc.
- Les équipements dont l'activité ne génère pas de flux de particuliers sont classés comme étant des **équipements logistiques**.

### » Focus sur le DAACL du SCoT de l'AGGLOMÉRATION BISONTINE

Ce SCoT est un des premiers à intégrer la question logistique en France via la construction en cours de Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL). Il peut, à ce titre, servir d'exemple.

Le DAACL du SCoT de l'agglomération Bisontine se donne pour objectif de **favoriser un développement commercial basé sur les centralités** : centre-ville / centres bourgs / pôles de quartier, et de **travailler sur les enjeux de mobilité et d'accessibilité**. Avec les modifications qu'a engendré la promulgation de la loi « Climat et résilience », cette stratégie de développement commercial doit désormais prendre en compte la logistique qui lui est associée.

Le travail mené par le syndicat mixte vise à être prospectif et multiscaire en prenant en considération autant la grande que la petite logistique. Dans ce cadre, plusieurs grandes tendances ont été identifiées et prises en compte :

- L'évolution des pratiques de consommation (e-commerce) ;
- Le projet de mobilité du territoire (notamment la ZFE-m) ;
- Les enjeux climatiques et fonciers (qualité de l'air / ZAN).

Le DAACL a choisi d'opérer une distinction entre les « équipements commerciaux » et les « équipements logistiques » selon qu'ils accueillent ou non des flux de particuliers :

- Tous les équipements commerciaux ou de petite logistique (distributeurs automatiques, casiers, etc.) sont considérés dans la partie « commerce » car ils engendrent des déplacements de particuliers. ;
- Tous les entrepôts e-commerce, les dark-stores, les dark-kitchen, etc, n'entrent pas dans le volet « commerce » mais dans le volet « logistique » car ils n'engendrent pas de déplacements de particuliers.





## OUTIL N°4.3

CAS PRATIQUE N°3 :  
l'exemple du DAACL



## » Focus sur le projet de DAACL du SCoT du HAVRE SEINE MÉTROPOLE

À l'instar du DAACL du SCoT de l'agglomération Bisontine, le projet de DAACL du SCoT du Havre Seine Métropole opère une distinction entre les « équipements commerciaux » et les « équipements logistiques » selon qu'ils accueillent ou non des flux de particuliers.

Il introduit une distinction entre les différentes typologies de bâti logistique :

- **Les entrepôts logistiques** de plus de 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher ayant une vocation régionale et/ou nationale ;
- **Les agences de livraison / centres de tri** compris entre 500 et 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher ;
- **Les grossistes** dont les surfaces de plancher sont supérieures à 300 m<sup>2</sup> ;
- **Les centres de distribution urbains (CDU)** : une plateforme de groupage-dégroupage située en général à quelques kilomètres du centre-ville et dont le but premier est la gestion des flux à destination des zones denses ;
- **Les espaces logistiques de proximité (ELP) ou hôtels logistiques** : une micro-plateforme logistique qui combine une partie de la voirie aménagée en zone de stationnement réservée au transport de marchandises et une structure d'accompagnement pour la sous-traitance.

Une démarche portée par :



Financée dans le cadre du Contrat de Plan inter-régional État-Régions Vallée de la Seine :



Qui s'inscrit dans le cadre de :

STRATEGIE LOGISTIQUE DE LA NORMANDIE

Plan de cohérence logistique de la Région Normandie

Pour en savoir plus



Le Schéma de Cohérence Logistique a pour ambition de contribuer à une meilleure prise en compte des enjeux logistiques dans les politiques publiques d'aménagement en Normandie. Sans portée réglementaire ni prescriptive, il doit permettre de mieux encadrer le développement de ces activités, dans un contexte de mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, tout en tenant compte de l'évolution des besoins du secteur. La mise en œuvre du Schéma de Cohérence Logistique a été confiée à Logistique Seine Normandie dans le cadre de ses actions en faveur de l'attractivité logistique de la Région.



## » Focus sur le DAACL du SCoT du GRAND VENDÔMOIS

L'exemple du SCoT du Grand Vendômois est cité par l'étude de la FNAU « Pour une logistique décarbonée et mieux acceptée », parue en mai 2023, de laquelle les informations suivantes sont tirées.

Les enjeux de ce territoire en matière logistique sont limités, étant donné son caractère rural et l'absence de voies de transports structurantes. Son exemple est néanmoins intéressant puisqu'il s'agit de **l'un des premiers SCoT de France à avoir approuvé son DAACL.**

Il suit plusieurs objectifs :

- **Renforcer les centralités existantes :**
  - En empêchant la construction de nouvelles zones commerciales excentrées ;
  - En limitant la création de grandes et moyennes surfaces (hors requalification de friches) ;
  - En incitant les commerces de moins de 300 m<sup>2</sup> à s'implanter en centre-ville.
- **Prévenir l'apparition de dark-store et de dark-kitchen :**
  - En interdisant leur implantation dans certaines zones ;
  - En interdisant les changements de destination des parcelles ;
  - En interdisant les ruptures de linéaires commerciaux.
- **Anticiper et organiser le développement des activités logistiques :**
  - En favorisant leur accueil sur des secteurs périphériques ;
  - En donnant la priorité à l'usage de friches ;
  - En autorisant l'implantation d'entrepôt de maximum 5 000 m<sup>2</sup> avec la condition de ne pas traverser d'espaces résidentiels, de prioriser des sites d'implantation embranchés fer et en ayant mené une réflexion en amont sur les capacités de réhabilitation de bâti logistique existant dans une logistique de qualité architecturale et de résilience du bâti.

#territoire



**Schéma de Cohérence Logistique Régional**

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie




# Schéma de Cohérence Logistique Régional

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie  
#territoire



**OUTIL N°4.4**




**NOMBRE DE COMMUNES**

➤ **5**  
(SIVOM des communes de Courcelles-lès-Lens, Dourges, Evin-Malmaison, Leforest et Noyelles-Godault) intercommunalités)



**NOMBRE D'HABITANTS**

➤ **32 036**



**ANNÉE D'APPROBATION**

➤ Dernière modification au **30 SEPT. 2021**

## CAS PRATIQUE N°4 : l'exemple du PLU de Dourges et du zonage spécifique de la plateforme multimodale DELTA 3

La plateforme multimodale Delta 3 de Dourges est une des zones logistiques les plus importantes du nord de la France, embranchée sur le réseau ferré, de voies d'eau et routier. Elle propose une connexion multimodale, plus de 300 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'entreposage et de nombreux services additionnels. Le PLU de Dourges représente un **bon exemple de la manière dont il est possible de traiter ce genre de zones d'activités de périphérie dédiées aux activités logistiques.**

Le périmètre de la plateforme multimodale Delta 3 est intégralement compris dans la zone UEpfm, une zone urbanisée dédiée aux activités économiques. Elle n'impose pas de règles quantitatives strictes aux constructions sur la zone du règlement englobant la plateforme multimodale, laissant ainsi une marge de manœuvre importante aux porteurs de projet. Ces dispositions permettent de **laisser la liberté aux porteurs de projet pour innover en matière de forme architecturale favorisant la densité** (entrepôt en hauteur, entrepôt à étage), tout en leur imposant une réflexion poussée en matière d'insertion paysagère qu'ils peuvent traiter par un travail sur les matériaux et les couleurs utilisés notamment.



© HAROPA PORT



## OUTIL N°4.4

CAS PRATIQUE N°4 :  
l'exemple du PLU de Dourges  
et du zonage spécifique  
de la plateforme multimodale DELTA 3



### » À RETENIR

- 1 L'IMPLANTATION DES BÂTIMENTS N'EST QUE TRÈS PEU CONTRAINTÉ**  
Un recul de 50 mètres est imposé vis-à-vis de la RD306.  
Sur l'ensemble du reste de la zone, il n'existe aucune règle de seuil.  
Il est donc possible pour les porteurs de projet de construire leurs bâtiments en limite de parcelle. En cas de nécessaire retrait, la règle impose un seuil d'un mètre minimum.
- 2 LA HAUTEUR DES BÂTIMENTS N'EST PAS LIMITÉE**
- 3 SEULE 20% DE LA SURFACE DU FONCIER SE DOIT D'ÊTRE RÉSERVÉE À DES ESPACES LIBRES**  
dédiés à la gestion hydraulique ou des objectifs de requalification paysagère.
- 4 LA COMMUNE S'ACCORDE UN DROIT DE VÉTO SUR LES PROJETS PROPOSÉS EN CAS « D'ATTEINTE AU CARACTÈRE DES LIEUX AVOISINANTS ».**  
Cette disposition permet de s'assurer de la bonne insertion paysagère des bâtiments construits.

Une démarche portée par :



Financée dans le cadre du Contrat de Plan inter-régional État-Régions Vallée de la Seine :



Qui s'inscrit dans le cadre de :

STRATEGIE LOGISTIQUE DE LA NORMANDIE

Plan de cohérence logistique de la région Normandie



#territoire



**Schéma de Cohérence Logistique Régionale**

Enjeux de développement du foncier et de l'immobilier logistique en Normandie

Pour en savoir plus



Le Schéma de Cohérence Logistique a pour ambition de contribuer à une meilleure prise en compte des enjeux logistiques dans les politiques publiques d'aménagement en Normandie. Sans portée réglementaire ni prescriptive, il doit permettre de mieux encadrer le développement de ces activités, dans un contexte de mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, tout en tenant compte de l'évolution des besoins du secteur. La mise en œuvre du Schéma de Cohérence Logistique a été confiée à Logistique Seine Normandie dans le cadre de ses actions en faveur de l'attractivité logistique de la Région.