



Pourquoi ?



En application des lois du 22 août 2021, du 20 juillet 2023 et du 23 octobre 2023, l'objectif 6 du volet "Logistique" du SRADDET fait l'objet d'une modification au cours de l'année 2024. A l'issue de cette modification, cette fiche sera mise à jour.

La région dispose d'**atouts en termes d'infrastructures** : réseau ferroviaire le plus dense après celui d'Ile de France, un littoral de 215 Km, une plateforme industrielo portuaire (le port de Dunkerque), le port de Boulogne-Calais, 1381 km de voies navigables, 27 ports fluviaux, deux aéroports internationaux.

La **future liaison Seine Nord Europe** qui sera un axe majeur de circulation des marchandises en Europe du Nord-Ouest et qui permettra d'offrir de nouveaux débouchés aux productions des Hauts-de-France.

Des **flux de transit et des flux infrarégionaux majoritairement routiers** qui ont un impact environnemental important sur un territoire où pollution de l'air et congestion sont élevées.



Un phénomène à maîtriser : le **desserement logistique**. Les entrepôts logistiques sont le 2ème poste de demande permis de construire en termes de superficie dans la région (le 1er dans l'Oise). La région propose la surface d'entreposage la plus élevée de France métropolitaine (12,5 millions de m²).

La **logistique urbaine** : les premiers et derniers Km des livraisons peuvent représenter jusqu'à 20 % des coûts logistiques avec des impacts importants en termes d'émission de gaz à effet de serre (GES).

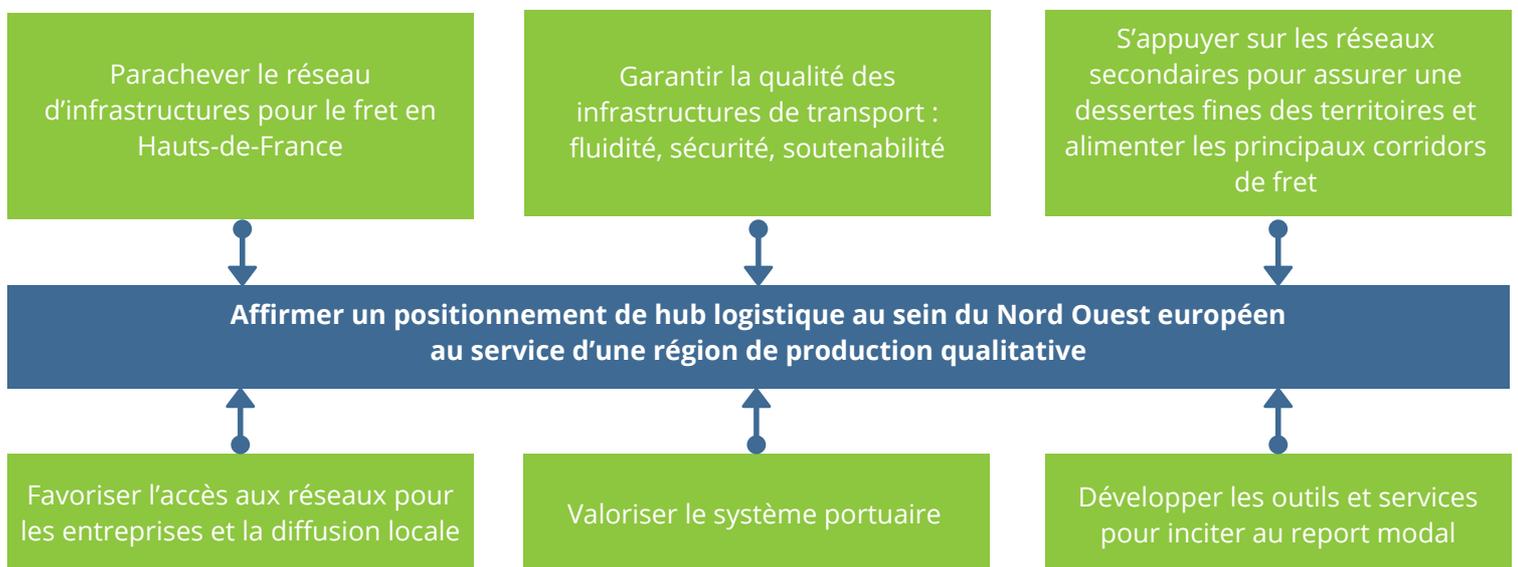
Affirmer un positionnement de hub logistique :

Le SRADDET pose le choix régional d'une plus grande ouverture valorisant le positionnement géographique des Hauts-de-France qui va contribuer à soutenir le système productif et agricole régional en s'appuyant notamment sur les atouts que sont le futur Canal Seine Nord Europe, les ports, les plateformes logistiques, les infrastructures de transports (rail, fluvial, routes).

Toutefois, **cette ouverture nécessite d'être organisée**. Il s'agit de favoriser une mise en système des différents atouts au service d'une efficacité économique et d'une performance environnementale accrue.

Comment ?

Le SRADDET retient **6 axes stratégiques** pour réussir le hub logistique (développés dans l'annexe 4).



Deux approches complémentaires pour contribuer au positionnement de hub logistique

Développer l'activité dans une logique de report modal du tout routier vers les modes alternatifs

Maîtriser / réguler les impacts environnementaux du développement logistique



Cette vision se traduit par 3 objectifs + 4 règles générales + la planification régionale de l'intermodalité (PRI) et la Planification régionale des infrastructures de Transports (PRIT) en annexe 4 du SRADDET

3 objectifs...

Objectif 5 Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (CAE- TIM)

Consolider la part modale du fluvial et du ferroviaire de 25% dans le transport de marchandises à horizon 2030 puis la faire progresser à 30% à 2050.

	2012	2030	2050
Part modale (fluviale, ferroviaire)	15%	25%	30%

Objectif 6 Optimiser l'implantation des activités logistiques (TIM-GEE)

L'objectif propose de tendre vers :

- une concentration des plateformes logistiques et des implantations privilégiées aux abords des accès multimodaux (ferré, fluvial, routier). Il s'agit ainsi de faciliter le report modal et de favoriser la massification des flux ;
- une gestion économe du foncier ;
- des aménagements qualitatifs des zones d'activités logistiques (réutilisation des friches, densification, conditions de taux d'occupation, accessibilité...);
- une identification des secteurs à enjeux en fonction des bassins d'emplois, des secteurs d'activités et des chargeurs les plus importants... ;
- un travail partenarial visant à hiérarchiser les plateformes et sites multimodaux à enjeux.

Objectif 7 Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces (CAE)

Il s'agit d'atteindre des objectifs chiffrés sur les points suivants :

		2012	2030	2050
Taux de charge	Taux de remplissage pour les + de 3,5 tonnes	15%	40%	70%
Trajets à vide	Km parcourus	20%	10%	5%
Eco conduite	Nombre de chauffeurs formés	30%	100%	100%
Part modale (fluvial, ferroviaire)	Part modale en tonne/km	15%	25%	30%

... 4 règles générales

RÈGLE GÉNÉRALE 1 (TIM)

Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT :

- **veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante,**
- **privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux.**

Ce que dit le SRADET : Deux aspects sont traités dans cette règle générale :

D'une part, **les choix de localisation des activités logistiques** en fonction des opportunités de desserte existantes.

La volonté est que ces choix soient opérés par les collectivités en recherchant une correspondance entre les flux qui seront générés par les implantations, et la capacité des réseaux à les absorber sans conduire à des situations de saturation.

Ainsi, les SCoT conditionnent l'implantation des activités logistiques à l'existence d'une desserte adaptée c'est-à-dire capable de supporter les flux actuels et futurs générés par l'activité que ce soit en termes de transport de marchandises ou d'accessibilité des salariés, en envisageant les périodes de pics générés par ce type d'activité.

D'autre part, il s'agit également d'**anticiper le report modal des flux de transport en installant les entreprises de façon privilégiée à proximité des infrastructures de transport alternatives**. A cette fin, les territoires devront prévoir un diagnostic questionnant leurs atouts en termes d'infrastructures logistiques (ferroviaire, fluvial, routier/autoroutier).

RÈGLE GÉNÉRALE 2 (TIM-GEE)

Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du Canal Seine Nord-Europe (CSNE), doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible.

Ce que dit le SRADET : Il s'agit, au travers des documents d'urbanisme, de **réserver en priorité l'usage des terrains situés en bordure d'une infrastructure fluviale à grand gabarit à des activités économiques recourant, pour une part de leurs acheminements ou expéditions, au transport fluvial.**

Il pourra également s'agir d'activités, si elles n'ont pas un usage direct du mode fluvial, nécessitant une proximité avec une entreprise recourant au mode fluvial.

L'usage de la voie d'eau devra être rendu possible via un aménagement spécifique à l'entreprise (quai ou appontement privé) ou par l'intermédiaire d'un quai fluvial facilement accessible.

Les autorisations d'urbanisme pourront être accordées sous réserve du respect de ces dispositions.

RÈGLE GÉNÉRALE 3 (CAE)

Les SCoT, les PLU(i), les PDU, plan de la mobilité et les PCAET intègrent dans leurs réflexions la gestion du dernier Km ; lorsqu'ils comprennent un pôle d'envergure régionale, et dès lors que le besoin est identifié, les documents de planification doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine.

Ce que dit le SRADET : Il est demandé aux territoires de :

- **traiter du sujet de la logistique urbaine dans leurs documents stratégiques et de planification.** La prise en compte de la question dans les documents de planification doit permettre de traiter des questions de livraisons de plus en plus nombreuses, de gestion de flux et de leurs impacts, du développement de e-commerce et de ses conséquences et d'envisager des expérimentations de livraisons par de nouveaux modes ;

- **sur les territoires comprenant un pôle d'envergure régionale, il s'agit d'aller plus loin sur le sujet en prévoyant des centres de distribution urbaine et en intégrant cette réflexion dans le cadre des stratégies foncières.** Il s'agit de remédier à l'éloignement des plateformes de distribution de marchandises en ville en raison des prix du foncier, et de se rapprocher des lieux de consommation.

Envisager des centres de distribution permet également de travailler sur la mutualisation, la massification afin d'augmenter les taux de charges de véhicules de livraisons.

Dans le cadre de leur stratégie foncière, les SCoT veillent à favoriser la mise en valeur d'infrastructures de transport ferroviaire et fluvial, notamment en préservant les capacités de développement et d'accès.

Ce que dit le SRADET : Pour augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises, la question du foncier à proximité immédiate des infrastructures de transports est essentielle et nécessite une réflexion anticipée dans les documents de planification. L'objectif est double : éviter que l'extension de zones d'habitation, entre autres, ne vienne compromettre les infrastructures de transport de marchandises alternatives au tout-routier, et d'autre part de concentrer l'activité logistique sur certains sites en évitant un mitage à l'échelle régionale.

Les territoires devront donc s'interroger sur leur stratégie foncière aux abords des infrastructures de transports (voies ferrées, échangeurs routiers, voies d'eau, installations terminales embranchées, plateformes multimodales, ports,...), en vue de :

- prévoir des possibilités d'extension sur du foncier voisin pour les activités déjà installées près de ces infrastructures et les utilisant ;
- prévoir des possibilités pour l'installation de nouvelles activités utilisant des modes et chaînes de transport alternatifs au « tout-routier » ;
- préserver la possibilité d'accéder à ces infrastructures de transport de marchandises, en particulier lors d'opération d'extensions urbaines susceptibles de les enclaver ;
- organiser une cohabitation harmonieuse avec d'autres usages, en particulier dans des secteurs où la pression foncière est importante.

Pour aller plus loin : cf. fiche 10 - SRADET et gestion économe de l'espace



Source : Région Hauts-de-France

A noter :

Un objectif et deux règles générales viennent conforter les objectifs et règles générales directement liées à la thématique Logistique et Transports de marchandises :

Objectif 8

Faire du CSNE un maillon structurant du hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures (TIM)

Pour en savoir plus : cf. fiche 4 - SRADET et canal Seine Nord Europe

Objectif 36

Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz (CAE)

**RÈGLE GÉNÉRALE 25
(TIV - CAE)**

La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.

Pour en savoir plus : cf. fiche 6 - SRADET, transport voyageurs et intermodalité