

Bilan de la directive territoriale d'aménagement de l'Estuaire de la Seine

Compte-rendu entretien avec Logistique Seine Normandie

Entretien conduit par : DREAL Normandie (Arnaud Diarra, Théophile Legoupil)

Personnes rencontrées :

- Florence ROBINET-GUENTCHEFF – Directrice Générale ;
- Pierrick MARAND – Chef de projet observation et territoires.

Présentation de la structure :

Logistique Seine Normandie est une association loi 1901 créée en 2003 avec pour mission la valorisation de la filière logistique normande. Elle regroupe de l'ordre de 250 adhérents : industriels, logisticiens, transporteurs, structures d'enseignements ou de recherche, collectivités dont la Région, SNCF, HAROPA.

Elle construit son programme d'action sur trois ans avec ses partenaires et adhérents, complété par un plan d'action renégocié annuellement dans le cadre du CPIER, notamment pour le volet axe Seine.

Ces services sont orientés autour de : l'aménagement et l'observation du foncier (essentiellement vallée de Seine), les transitions, l'innovation, la valorisation des métiers de la filière (emplois et compétences).

L'action sur le volet observation et territoire porte principalement sur différents indicateurs socio-économique avec l'INSEE sur le périmètre vallée de Seine, et foncier avec le suivi de l'implantation des activités logistiques depuis 2015. Des analyses de l'évolution des dynamiques sur le foncier sont réalisées.

Entretien :

*Schéma de cohérence logistique*¹ : L'objectif est de produire un document qui constitue un cadre de référence aux implantations et au développement des activités logistiques en Normandie qui puisse trouver une déclinaison opérationnelle dans les politiques publiques d'aménagement, en particulier à travers les SCoT et PLUi. Initiée en 2020, une 1ère phase de travail largement concertée a permis de dresser un état des lieux de l'offre et des besoins logistiques, ainsi que des outils pour une intégration aux documents d'urbanisme. Les efforts se portent désormais sur la diffusion de ces résultats. Ces travaux s'inscrivent dans un contexte de transition environnementale et de mise en œuvre du Zéro Artificialisation Net qui impose de revoir les logiques de localisation de ces activités et les mécanismes de production foncières vers plus de sobriété. Ils s'inscrivent également dans une période où les demandes d'implantations logistiques n'ont jamais été aussi forts.

1 [TERRITORIALISATION-BESOINS-FONCIERS-2024.pdf \(logistique-seine-normandie.com\)](#)

Les défis sont donc nombreux, c'est d'ailleurs pour cette raison que l'Etat et la Région Normandie ont décidé de porter conjointement la mise en œuvre du Schéma de Cohérence Logistique Régional².

Les prochains travaux porteront sur :

- la mise en place d'une méthode d'identification du potentiel logistique, à partir des données de l'EPFN ;
- la caractérisation du potentiel de mutabilité du bâti pour des activités logistiques ;
- la définition d'indicateurs de performance pour faciliter la promotion territoriale.

La DTA a été mobilisée lors de la phase de diagnostic du schéma de cohérence logistique mais n'a pas fait l'objet d'une mise en œuvre particulière.

Besoins logistiques :

L'identification des besoins logistiques (dans le schéma de cohérence logistique) a été réalisée avec les territoires (collectivités et acteurs économiques). Lors de ces échanges les collectivités ont peu évoqué la DTA, et le cas échéant plutôt pour souligner l'inadéquation des zones identifiées par ce document avec les besoins du terrain.

L'approche descendante via des zones identifiées dans la DTA n'est plus pertinente. Le schéma de cohérence logistique identifie des zones d'intérêts à l'échelle régionale (Le Havre, Rouen notamment) qu'il convient ensuite d'appréhender plus finement à une échelle inter-scot. Cette approche est cohérente avec l'évolution de la planification depuis l'approbation : création du SRADDET, renforcement de l'échelle du SCOT et du PLUi.

Focus multimodalité :

- Fort enjeu aujourd'hui pour développer des zones logistiques sur des sites avec plusieurs modes disponibles et notamment le fluvial ;
- Le schéma de cohérence logistique s'appuie sur les itinéraires existants, et essaye de prendre en compte les grands projets (type LNPN, chatière) ;
- la tri-modalité est favorisée aujourd'hui, et dans les cas où elle n'est pas envisageable, l'accent est mis sur le fluvial plus que sur le ferroviaire ;
- LSN accompagne HAROPA pour développer sa cotation du mode fluvial auprès de ses clients.

Focus HAROPA :

- les échanges bilatéraux avec LSN lors de la construction du schéma ont fait ressortir des besoins logistiques et fonciers sur Le Havre (avec des projets déjà sortis), et entre Rouen et Paris avec l'enjeu de desserte de l'Île-de-France ;
- HAROPA a une stratégie importante d'acquisition de foncier et de développement immobilier (source de revenus), avec une orientation marquée pour l'accueil d'industries orientées sur l'enjeu de décarbonation ;
- le développement du port sur Le Havre est très contraint, avec un potentiel jugé insuffisant.

2 cf. [Schéma de Cohérence Logistique Régional... 3 questions à Lucile Audièvre, Cheffe de projets - Logistique Seine Normandie \(logistique-seine-normandie.com\)](#)

LSN est intervenue sur CauxSeineAgglo pour caractériser l'offre logistique disponible sur le territoire (transport et stockage) en prévision de l'accueil de futures activités avec des besoins importants (Eastman, Futerro).

Prise en compte des enjeux environnementaux :

Les préconisations du schéma intègrent les enjeux environnementaux avec la promotion de la sobriété foncière, la densification des activités logistiques, la végétalisation des sites. LSN porte également la démarche ERC.

La préservation de la faune et la flore ainsi que l'impact du changement climatique sont des thématiques qui prennent de l'importance, LSN tâche de développer de la connaissance et des outils pour accompagner les entreprises à intégrer ces sujets lors du développement d'activités logistiques.

Conclusion :

- La DTA n'est pas mobilisée par LSN et n'a pas fait l'objet d'une mise en œuvre spécifique. Pour cette raison, LSN n'est pas en capacité d'apporter un éclairage fin sur les objectifs DTA et leur niveau de mise en œuvre ;
- Les enjeux de planification du développement logistique sont portés via le CPIER et le partenariat État/Région dans le cadre du schéma de cohérence logistique (qui est également repris dans le SRADDET) ;
- La DTA n'est pas alignée avec la stratégie de développement logistique portée par le schéma. LSN a indiqué qu'il serait intéressant qu'elle soit mise à jour sur ce point. Cet intérêt est moindre du fait de la suppression de l'obligation de reprise dans la DTA dans les SCOT (ordonnance 2020) ;
- la mise en cohérence des documents de planification et l'accompagnement de l'État ou ses opérateurs (CEREMA) est considéré comme nécessaire pour LSN.