

Logistique et enjeux fonciers dans les schémas régionaux

Thomas Leloup, octobre 2025

Résumé d'un mémoire de recherche du Master gestion de l'environnement de l'École Normale Supérieure de Lyon issu d'un stage de recherche mené au LVMT/Université Gustave Eiffel, Chaire Logistics City avec le soutien de France Logistique et Afilog. Encadrants Laetitia Dablanc, Diana Diziain, Maxime Forest.

Ce mémoire a eu pour objectif d'examiner et de comparer la place de la logistique dans les efforts de planification régionale, notamment dans les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET, auxquels ont été ajoutés le plan d'aménagement et de développement durable de Corse-PADDUC- et le schéma directeur de la région Ile-de-France- SDRIF-E) depuis l'adoption des législations relatives au zéro artificialisation nette (ZAN). Le travail mené combine analyse quantitative et qualitative suivies d'une série d'entretiens et d'échanges avec des responsables publics et des experts.

Face aux objectifs du ZAN, aux mutations de la filière logistique et à la contrainte climatique, quel est le traitement de la logistique dans les documents de planification régionale ?

Méthodologie

Le travail mené repose sur une approche mixte, combinant analyse quantitative et qualitative. Dans un premier temps, une analyse quantitative élémentaire a été réalisée afin de mesurer la place accordée aux enjeux fonciers et logistiques dans les schémas. Dans un second temps, une analyse qualitative a été conduite en deux étapes : la lecture approfondie des documents, puis la tenue d'entretiens avec les responsables logistiques de six régions. La lecture des schémas s'est appuyée sur sept critères d'analyse, couvrant à la fois les dimensions foncières et logistiques. Pour chaque critère, un score a été attribué :

- État d'esprit général vis-à-vis de l'immobilier logistique (de 0 à 3)
- Vision de la logistique plus ou moins subordonnée aux enjeux de réindustrialisation (de 0 à 1)
- Dynamisme de la démarche de concertation avec les acteurs de la logistique (de 0 à 3)
- Traitement de la logistique comme un enjeu explicite du ZAN (de 0 à 2).

La lecture des schémas a par ailleurs donné lieu à la rédaction d'une fiche détaillée d'analyse par plan, qui a été soumise à chaque Région et dont les retours obtenus ont été pris en compte. Enfin, les entretiens sont venus compléter et appuyer les observations.

Principaux résultats

L'analyse révèle de fortes disparités régionales dans la prise en compte de la logistique dans leurs SRADDET. Les régions portuaires mobilisent davantage le vocabulaire logistique. Remarquons aussi que les schémas modifiés après la loi Climat (2021) traitent plus largement de logistique (+146 %) et d'artificialisation (+366 %). Le Tableau 1 montre ainsi cette place « physique » de la logistique calculée par le nombre d'occurrences lexicales. Les SRADDET les plus denses en vocabulaire logistique sont ceux des Hauts-de-France, d'Ile-de-France, d'Auvergne Rhône-Alpes, d'Occitanie, de Normandie et de PACA (Tableau 1).

Les schémas directeurs ont également été analysés sur un plan qualitatif, à travers leur façon d'envisager l'immobilier logistique (Figure 1). Tous les schémas affirment l'importance de la logistique pour l'économie et la nécessité de transformer la filière face aux enjeux environnementaux, mais l'articulation de ces deux dimensions varie fortement. Certaines régions voient la transition écologique comme une opportunité, tandis que d'autres, comme l'Ile-de-France, mettent en avant les tensions liées à l'acceptabilité sociale de la logistique. La plupart relie l'importance de la logistique à leur positionnement géographique et à la coopération interrégionale, ce qui révèle une tension entre ancrage local et ouverture internationale, parfois au sein d'un même document.

Tableau 1. Occurrences de mots liés à la logistique dans les schémas directeurs régionaux

Région	"Logistique"	"Fret"	"Fret ferroviaire"	"Entrepôt"	Total	Occurrences pour 100p
Auvergne-Rhône-Alpes*	84	33	0	3	120	40
Bourgogne-Franche-Comté	91	13	1	6	111	22
Bretagne	32	8	0	0	40	20
Centre - Val de Loire*	23	27	4	0	54	21
Corse*	6	9	0	0	15	9
Grand Est	74	9	0	0	83	27
Hauts-de-France	171	32	6	5	214	43
Île-de-France	112	17	1	28	158	42
Normandie	178	8	2	6	194	36
Nouvelle Aquitaine	104	16	4	3	127	33
Occitanie	88	48	18	1	155	38
Pays de la Loire*	30	16	7	0	53	15
PACA	195	43	15	8	261	36
Moyenne	91,4	21,5	4,5	4,6	121,9	29,4

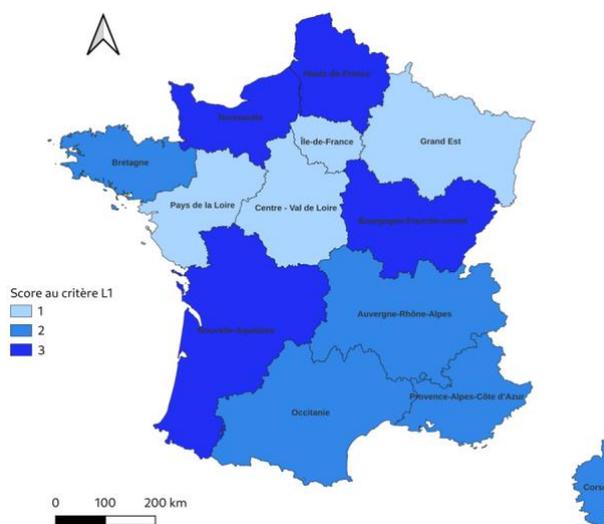
*SRADDET non modifiés

Source : T. Leloup, 2025, chaire Logistics City

La maturité des stratégies est variable mais progresse : les schémas post 2024 intègrent davantage d'objectifs et de règles, confirmant une prise en compte croissante de la logistique pour le respect du ZAN. Cette évolution s'accompagne d'un traitement systématique des enjeux fonciers : incitation à la sobriété (densification, requalification de friches) mais aussi reconnaissance des besoins en foncier logistique dans certaines régions (Hauts-de-France, Île-de-France, Normandie, Nouvelle-Aquitaine).

Enfin, le report modal constitue un axe central, parfois dominant, de transformation de la filière. La Bourgogne-Franche-Comté se distingue en liant explicitement la localisation des entrepôts à l'optimisation des flux de marchandises.

Figure 1. L'immobilier logistique dans les schémas directeurs régionaux, analyse qualitative



Source : T. Leloup, 2025, chaire

Logistics City

Les régions en bleu foncé identifient la logistique comme un secteur vital pour l'économie régionale et sont (relativement) favorables au développement de cet immobilier. Les régions en bleu clair n'élèvent pas la logistique au rang de filière charnière de l'économie. Elles l'abordent essentiellement sous l'angle du report modal. Dans le cas du Grand Est, la région se considère comme déjà dotée d'un nombre suffisant d'infrastructures logistiques. L'idée est de moderniser, entretenir, rendre bi- voire tri-modales les infrastructures qui existent déjà. En Île-de-France, la région soutient le développement de l'activité logistique participant au report modal ainsi que la décarbonation des flottes de camions. À l'inverse « la création de nouvelles zones logistiques exclusivement routières est à éviter ». Les régions intermédiaires considèrent dans leur SRADDET la logistique comme importante mais n'organisent pas d'intégration particulière de l'immobilier logistique.

Conclusion

Élaborer un SRADDET est un exercice long, complexe et coûteux, qui suppose de mobiliser de nombreux acteurs et de concilier des intérêts parfois divergents. L'analyse menée met en évidence une certaine hétérogénéité entre les régions, mais elle révèle aussi, dans l'ensemble, une dynamique de progression dans l'intégration des enjeux logistiques. On peut regretter que ce traitement se limite dans certains SRADDET à la seule question du report modal. On peut également noter que les SRADDET demeurent perfectibles sur le plan de l'opérationnalité, notamment en raison de concertations avec les collectivités à développer. S'ils offrent une vision d'ensemble pertinente en matière de logistique, les SRADDET manquent d'outils directement mobilisables pour la mise en œuvre foncière des projets logistiques.

Pour le futur, il serait pertinent de dépasser l'échelle strictement régionale pour la planification logistique et d'envisager une planification multi-régionale de niveau nationale, en coordination par ailleurs avec les régions transfrontalières. Par ailleurs, un travail important d'accompagnement de l'élaboration des documents infra-régionaux de planification (schémas de cohérence territoriale et plans locaux d'urbanisme) est également nécessaire, avec un effort à porter sur la création et la mobilisation de bases de données. Cela permettra de mieux mettre en lien les projets de territoires insérés dans le SRADDET et leur incarnation logistique.

A un niveau plus micro, même si elles n'ont pas été traitées dans ce travail, les questions d'accessibilité (des travailleurs comme des transporteurs) aux parcs et bâtiments logistiques apparaissent également cruciales.

La recherche de son côté doit avancer dans la modélisation des liens forts entre localisation des entrepôts et génération de flux de marchandises, en intégrant dorénavant dans ces exercices le niveau institutionnel de planification et celui des contraintes foncières.