

MÉMOIRE DE MASTER

MASTER GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

ANNÉE SCOLAIRE 2024-2025



ACTIVITÉS LOGISTIQUES ET PROBLÉMATIQUES
FONCIÈRES, QUEL TRAITEMENT DANS LES
SCHÉMAS REGIONAUX D'AMÉNAGEMENT, DE
DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES
TERRITOIRES ?

THOMAS LELOUP
LVMT – FRANCE LOGISTIQUE – AFILOG

Remerciements

Je tiens tout d'abord à exprimer ma profonde gratitude à mes encadrants professionnels, Diana Diziain (Afilog) et Maxime Forest (France Logistique). Leur disponibilité, leurs conseils avisés et leurs relectures attentives ont largement contribué à enrichir ce travail. Nos échanges réguliers, qu'il s'agisse des discussions approfondies en début de stage ou des retours constructifs tout au long de ces six mois, ont été déterminants dans l'élaboration de ce mémoire. Je les remercie également pour leur confiance, pour m'avoir ouvert des perspectives nouvelles, notamment en m'invitant à des événements tels que le Salon international du transport et de la logistique, et pour avoir valorisé mes travaux auprès des acteurs institutionnels, en particulier au sein de l'association Régions de France.

Ma reconnaissance va également à Laetitia Dablanc, mon encadrante à la Chaire Logistics City, dont l'accompagnement constant, les conseils méthodologiques et les échanges hebdomadaires ont été essentiels au bon déroulement de ce projet.

Je souhaite également remercier Afilog et France Logistique pour le financement de ce stage, sans lequel ce travail n'aurait pu voir le jour.

Enfin, je tiens à remercier chaleureusement mes camarades stagiaires, avec qui j'ai partagé le quotidien du bureau pendant six mois. Je remercie également les doctorants de la chaire Logistics City, toujours bienveillants, qui n'hésitaient pas à venir échanger avec nous et à partager leurs conseils.

Sommaire

Remerciements.....	1
Sommaire	3
1. Introduction	5
2. La logistique, état des lieux et revue de la littérature scientifique et technique.....	7
2.1. La logistique sur le territoire métropolitain	7
2.2. L’immobilier logistique	10
2.3. Dialogue public-privé.....	15
2.4. Enjeux environnementaux.....	18
2.5. La consommation foncière et le ZAN.....	23
2.6. SRADDET	29
2.7. Conflit entre réduction des émissions et réduction de la consommation foncière.....	31
2.8. Question de recherche	32
3. Méthode de recherche	33
3.1. Sélection des documents	33
3.3. Analyse quantitative.....	37
3.4. Critères d’analyse.....	38
3.5. Fiche de lecture des schémas régionaux	41
3.6. Entretiens.....	43
3.7. Autres échanges	45
4. Résultats	47
4.1. Analyse quantitative.....	47
4.2. Analyse qualitative.....	53
5. Conclusion.....	65
6. Références	68
Table des figures	73
Table des tableaux	74
Table des annexes	74
Table des matières	75
7. Annexes.....	77

1. Introduction

La logistique occupe aujourd’hui une place centrale dans l’économie mondialisée (Carroué 2020), en reliant les territoires, les entreprises et les consommateurs du monde entier à travers un maillage d’infrastructures et de flux complexes. Elle touche aux grands enjeux de ce siècle : elle est à la fois un élément clé des rapports géostratégiques dans un monde en tension (Général Trinquand 2024), et une activité marquée par une interdépendance inédite, elle est aussi, pleinement traversée par la question environnementale.

En France, le secteur représente 16 % des émissions nationales de gaz à effet de serre (ADEME 2025). De plus, l’implantation d’entrepôts de plus en plus grands (pouvant s’étendre sur plusieurs dizaines de milliers de mètres carrés voir plus de 200 000 m² pour un bâtiment unique), contribue à la pression croissante de l’urbanisation sur les milieux naturels. Il s’agit d’un enjeu majeur : l’urbanisation constitue l’un des principaux facteurs de l’érosion de la biodiversité (Díaz et al. 2019) et, en France, les surfaces artificialisées ont progressé de 67 % en 40 ans (Insee 2025). Aujourd’hui, l’immobilier logistique constitue moins d’1% des surfaces artificialisées en France, mais sa croissance augmente rapidement.

Un cap significatif relatif à la gestion de l’artificialisation des sols a été franchi en 2021 avec l’adoption de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite loi « Climat et résilience » (Loi n° 2021-1104). Son objectif est ambitieux : parvenir d’ici 2050 à un équilibre entre artificialisation et renaturation, le « zéro artificialisation nette » (ZAN). Cet engagement fort, pris par la France, fait presque une exception en Europe (Idt, Le Bivic, et Melot 2025; Sénat 2023).

Dans ce contexte, les besoins croissants de logistique semblent heurter les ambitions nationales en matière de protection de l’environnement. Pourtant, plusieurs solutions existent pour concilier ces enjeux, à commencer par le report des flux vers des modes massifiés (transport combiné, transport ferroviaire et fluvial,) et par l’électrification des véhicules. Le choix de l’implantation des entrepôts constitue également un levier, encore trop souvent méconnu. En effet, l’emplacement d’un entrepôt influe directement sur son bilan environnemental : bien situé, un entrepôt permet d’optimiser les flux, de réduire les distances parcourues et de favoriser le report modal, contribuant ainsi à alléger l’empreinte carbone du transport (Morin et al., 2016 ; ADEME, 2025). Néanmoins, cette capacité théorique d’optimisation se heurte à la raréfaction de l’offre foncière, accentuée par les objectifs du ZAN.

Dès lors, la planification territoriale apparaît comme un outil essentiel pour concilier enjeux logistiques et environnementaux. La multiplicité des acteurs et des intérêts en présence soulève par ailleurs la question de la gouvernance. Depuis plusieurs années, la filière souligne la nécessité d’une gouvernance intégrée et d’un dialogue renforcé entre acteurs publics et privés (Daher et Hémar 2019). Dans ce cadre, les schémas régionaux (SRADDET, SDRIF-E et PADDUC) occupent une place stratégique : ils constituent le socle à partir duquel se déploient les orientations régionales en matière de logistique, d’aménagement et de gestion du foncier.

À la fin de l’année 2024, l’ensemble des Régions étaient tenues de mettre à jour leur schéma directeur afin d’y intégrer les objectifs du ZAN. Toutefois, cette loi, jugée contraignante par certaines Régions, n’a pas encore trouvé sa forme définitive : à la mi 2025 à l’heure de finaliser

ma recherche, les débats se poursuivent au Parlement. De plus, des propositions législatives en cours vont peut-être réorganiser les échéances prévues par la loi Climat. Plusieurs Régions se montrent ainsi réticentes à adopter un nouveau schéma dans ces conditions d'incertitude.

Dans ce contexte, dresser un panorama de l'articulation entre enjeux logistiques et fonciers dans les schémas régionaux constitue une contribution particulièrement actuelle et nécessaire.

2. La logistique, état des lieux et revue de la littérature scientifique et technique

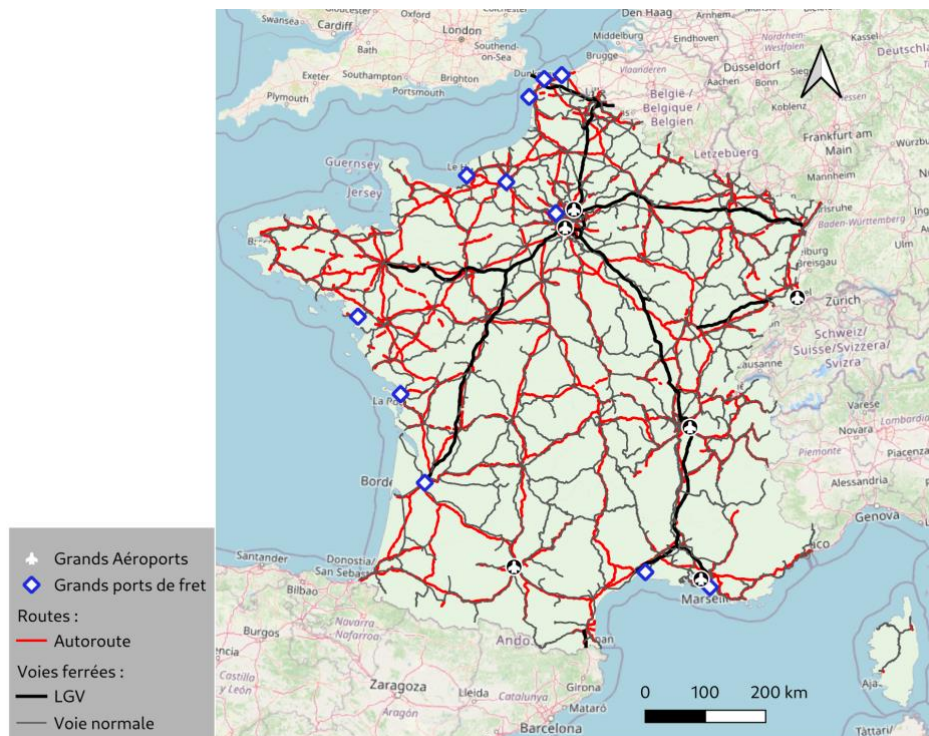
2.1. La logistique sur le territoire métropolitain

La logistique peut être comprise comme la combinaison de deux types d'activités complémentaires; la logistique cinétique d'une part et la logistique statique d'autre part (Savy 2025). La première correspond au transport des marchandises et est associée aux infrastructures linéaires (routes, voies ferrées, voies navigables). La seconde correspond à l'entreposage des marchandises et est plutôt associée à l'immobilier logistique (entrepôts).

En 2023, le transport de marchandises représentait près de 331 milliards de tonnes-kilomètres par voies terrestres. Quant au tonnage cumulé des ports français, il s'élevait à 326 millions de tonnes. La logistique s'appuie sur un réseau d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, maritimes et aéroportuaires. Le territoire français compte 1,1 millions de km de routes (dont 21 000 km d'autoroutes et de routes nationales), près de 30 000 km de voies ferrées et 5000 km de voies navigables (Ministère de l'aménagement du territoire et de la transition écologique 2025).

La Figure 1 présente le maillage du territoire par les grandes infrastructures de transport de marchandises.

Figure 1. Maillage du territoire par les grandes infrastructures de transport de marchandises (source données IGN 2021; UAF & FA 2023 et Open Street Map 2025)



Les ports sont des éléments structurant du territoire français. La Figure 1 ne présente que les plus importants sur le plan du transport de marchandises. Au nord on trouve le port de Dunkerque et le port Boulogne-Calais. Le long de l'axe Seine, le port fluvio-maritime Haropa port (Le Havre, Rouen et Paris) est le premier port français avec 102 Mt de marchandises par an (Site Haropa Port 2025). Il joue notamment un rôle de 1er plan dans l'exportation des céréales françaises avec près de 10 Mt de céréales exportées en 2019-2020 (Site d'*Intercéréales*. Rubrique « La logistique », 2025). Sur la façade atlantique on relève la présence du port Nantes - Saint-Nazaire, du port de La Rochelle et du Grand port maritime de Bordeaux. Enfin, sur la côte méditerranéenne, le port de Marseille Fos et le Port de Sète.

Les infrastructures ferroviaires et autoroutières desservent largement le territoire mais les lignes à grande vitesse, doublées d'autoroutes, matérialisent des axes majeurs. L'axe Nord-Sud est particulièrement structurant. Il lie les principales agglomérations françaises de Lille à Marseille, en passant par Paris est Lyon, et s'ouvre au Sud vers la Mer Méditerranée et au Nord d'une part sur la mer du Nord vers les ports des Hauts-de-France et d'autre part sur le Nord de l'Europe qui abrite les plus grands ports du continent : Rotterdam (Pays-Bas) et Anvers (Belgique). La Figure 1 révèle également un axe Est-Ouest, liant les façades atlantiques et Manche - Mer du Nord à l'intérieur du continent en passant par la métropole parisienne.

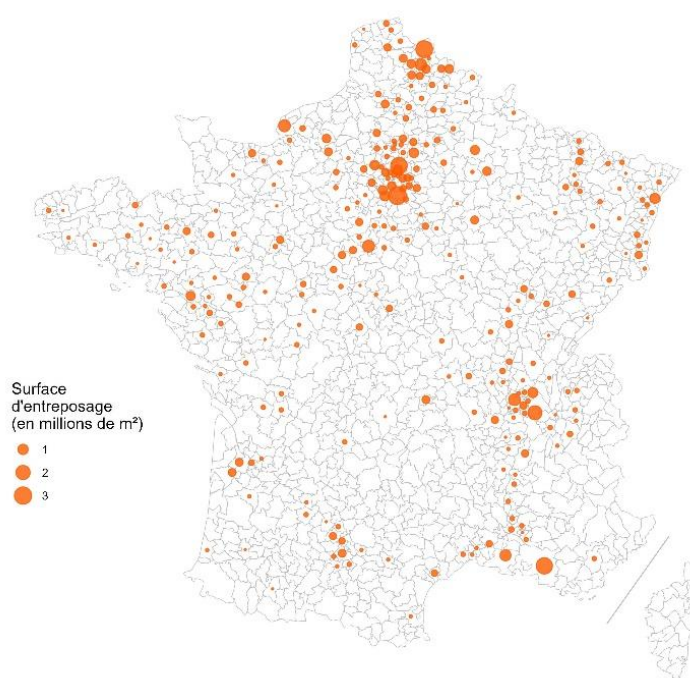
Cette carte est à mettre en parallèle de celle de la distribution spatiale des entrepôts logistiques. La répartition des entrepôts sur le territoire est loin d'être homogène, elle répond à une logique caractéristique.

La Figure 2, issue de l'atlas de la logistique¹ (2024), nous montre comment sont localisés les entrepôts de grande taille (plus 10 000m²) dans l'hexagone.

La répartition des entrepôts est très hétérogène. On retrouve schématiquement l'axe Nord-Sud, parfois qualifié de "dorsale" logistique et l'axe Est-Ouest décrit plus tôt. Les surfaces s'organisent d'une part autour des pôles urbains (et de leurs ports) et d'autres part le long des principaux corridors de circulations de marchandises (Savy 2025). On distingue clairement un pôle très important en Île-de-France, ramifié vers les Hauts-de-France et la Normandie. Ressortent également la métropole de Lyon,

les ports méditerranéens et le corridor qui lie ces deux pôles. La place qu'occupe la logistique dans les différentes régions est en fait très disparate. Le centre de la France est presque dépourvu de surfaces logistiques de grande taille. Les territoires les moins pourvus sont dépendant des zones spécialisées (Savy 2025). Cette géographie est néanmoins dynamique. En particulier, la

Figure 2 : Surface totale de stockage des entrepôts de 10 000 m² ou plus, par EPCI de localisation en 2023 - Atlas de la logistique, 2024



¹ Publié par le MTE avec une concaténation de données publiques et privées issues de membres

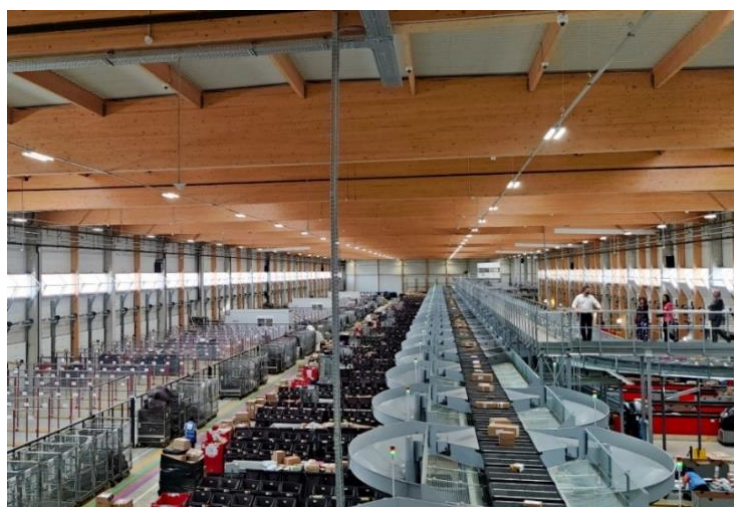
construction de nouveaux entrepôts le long de la "dorsale" Nord-Sud historique est confrontée à la difficulté de l'accès au foncier. Ainsi, les investissements se multiplient en dehors de cet axe privilégié et notamment le long de la façade atlantique (Savy 2025).

2.2. L'immobilier logistique

La logistique se trouve à la croisée des enjeux économiques et environnementaux. D'une part, la demande de transport de marchandises est croissante dans une économie de plus en plus mondialisée (Adda 2020). D'autre part, la filière cherche à se transformer face aux enjeux environnementaux. Ceux-ci concernent le transport et ses émissions de CO₂ mais aussi l'immobilier, les entrepôts étant souvent pointés du doigt pour leur consommation importante de foncier. En particulier, depuis la Loi Climat et résilience (2021) et la Loi dite ZAN (LOI n° 2023-630 du 20 juillet 2023) visant à réduire puis à horizon 2050 à stopper l'artificialisation², la question foncière est une question de grande importance pour la filière (Afilog 2025; France Logistique 2022).

En plus de ces enjeux, on peut mentionner celui du recrutement et des conditions de travail. En effet, les entrepôts ne sont pas uniquement des espaces de stockage. Ils accueillent également des activités de préparation de commandes (colis, palettes, etc.) ainsi que le chargement des véhicules (Savy, 2025). La figure 3 montre l'intérieur d'un entrepôt de messagerie³. L'entrepôt constitue en lui-même un espace de flux et de transformation des marchandises. La main-d'œuvre qui y est employée est généralement peu qualifiée et les conditions de travail peuvent y être difficiles. La filière, confrontée à des difficultés de recrutement, cherche à rendre ces emplois plus attractifs. Dans cette perspective, l'automatisation prend une place croissante et pourrait, à terme, nécessiter une main-d'œuvre plus qualifiée. C'est du moins l'une des ambitions affichées par la filière⁴.

Figure 3 : Concours photo Afilog 2022 – Océane Sarlin – Hub de Messagerie BARJANE pour Mondial Relay – Parc de l'A5-Sénart, Réau



Les besoins en surfaces d'entrepôts sont à mettre en relation avec la taille des flux de marchandises. Or, le volume de marchandises transportées est étroitement lié à l'état général de l'économie. Les phases de croissance et de récession se traduisent en croissance et contraction des flux de marchandises. En France, la crise financière de 2008, la crise Covid et plus récemment les mobilisations sociales de 2023 marquent des ralentissements dans l'activité

² Détaillé dans la partie 2.5.3.

³ Préparation de commandes légères et livraisons rapides sous 48h.

⁴ Afilog et France Logistique.

logistique (Stratégies Logistique N°211 Février/Mars 2025, page 10; Savy 2025). Néanmoins, à l'échelle mondiale, au vu de la tendance actuelle, l'activité totale du secteur des transports pourrait doubler d'ici 2050 par rapport à 2015 (OCDE, 2021). L'OCDE prévoit que le transport de marchandises sera multiplié par 2,6. Cette augmentation tendancielle devrait conduire à une augmentation des émissions de CO₂ du secteur de 16% (OCDE 2021). En France, une augmentation tendancielle⁵ de l'activité est attendue pour les prochaines années (DGITM 2023). Dans une étude de 2023 (annexe 5 du dossier de presse du CILOG 2023, page 40), la DGITM estime que sur la période 2019-2050 la demande de transport de marchandises (en tonnes-km) augmentera de 12 % sur le territoire français.

Le volume total des surfaces d'entrepôts est difficile à connaître mais les différentes sources aboutissent à un volume total de l'ordre de 1% des surfaces artificialisées en France métropolitaine (Savy 2025, Afilog 2024⁶, Ademe 2025, Atlas de la logistique 2024).

2.2.1. Un marché de l'immobilier logistique en croissance et à la recherche d'espaces pour se développer

Le marché de l'immobilier logistique est un des secteurs immobiliers les plus dynamiques. Cela s'explique d'une part par une demande soutenue des secteurs dits « traditionnels » (grande distribution alimentaire, industrie) et d'autre part par la croissance importante du e-commerce depuis 2020 (Schorung, Dablanc et Buldeo Rai 2023).

Le e-commerce, est en croissance soutenue dans le monde. L'augmentation des flux conduit à un accroissement des besoins d'espaces logistiques. En Amérique du Nord, pour 1 milliard de dollars de ventes supplémentaire en e-commerce, 125 000 m² d'entrepôts additionnels sont nécessaires (CBRE Research 2022). En France le secteur connaît une croissance annuelle supérieure à 10% en moyenne depuis 2019. La filière atteint un record en 2024 avec un volume d'affaires de 66,9 Md€ pour les produits et 108,4 Md€ pour les services (Fevad 2025).

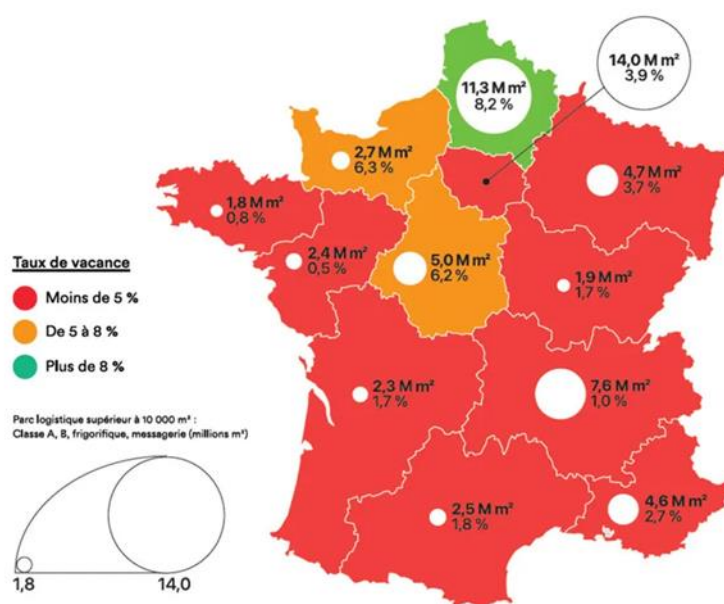
De manière générale, le secteur de l'immobilier est en croissance soutenue, un peu ralentie depuis 2023. Le e-commerce est un des éléments clés de cette croissance mais le secteur est loin de s'y résumer (Schorung et al. 2023).

Parallèlement, les possibilités d'accès à des bâtiments se réduisent, ce qui tend à faire grimper les prix. La Figure 4 montre le taux de vacance par région en 2022. Dans un contexte d'incertitude où les prises à bail par les utilisateurs sont plus prudentes, les taux sont remontés depuis pour dépasser les 6% (Immostat 2025).

⁵ Cela comprend des baisses dans certains secteurs, avec notamment des hypothèses d'efforts environnementaux, et des augmentations importantes dans d'autres secteurs.

⁶ Calcul réalisé à partir de données Data Lab - CGEDD - Mars 2019, INSEE 2017, Enquête Lucas, Eurostat, 2015.

Figure 4 : Taux de vacance du parc immobilier logistique - Source Afilog, 2023



En 2022, ces taux étaient extrêmement bas. À ce sujet, le rapport d'Afilog précisait :

« La profession estime qu'en dessous de 5% de vacance, la situation est critique. Entre 5 % et 8 %, elle est moins tendue mais encore insatisfaisante » (Afilog, 2023, page 7).

En 2025, selon Diana Diziain, directrice générale d'Afilog, la demande d'entrepôts a légèrement baissé, le taux de vacance à mi-2025 dépasse légèrement 6% en moyenne nationale avec des disparités selon les régions. Le ralentissement général de l'activité économique se traduit par des taux de vacance plus élevés que d'habitude. Par exemple, dans la région de Lyon, où la tension était forte, le taux de vacance est passé de moins de 1% en 2023 à environ 5% en 2025. Cependant, les besoins de la filière restent importants et l'accès au foncier demeure une préoccupation majeure.

Si l'on s'en tient aux plans locaux d'urbanisme (PLU), qui déterminent l'affectation des sols, les terrains urbanisables se raréfient, mais ils existent encore pour répondre aux besoins de la filière logistique. Avec le nouvel enjeu du zéro artificialisation nette (ZAN, voir plus loin), les maires ont eu tendance à être plus sélectifs sur les projets qu'ils autorisent dans leur commune. Étant donné la limitation croissante du droit à l'artificialisation, ceux-ci préfèrent attendre un projet, dans l'idéal industriel, qui offrira le plus d'emplois et d'activité possible sur le moins de terrains possible⁷.

Les aspirations des élus locaux ne sont pas toujours en adéquation avec le marché. Par exemple, au début des années 2010, Vitry-les-Ardoines envisageait son développement comme la future extension de La Défense, « la Défense bis », sur son territoire. Mais cela ne correspondait pas aux besoins des entreprises. La municipalité a fini par changer de posture et s'est mise à autoriser de façon croissante l'arrivée d'activités productives et logistiques sur son territoire.

⁷ « Ils attendent Apple ou des usines de batteries, mais ce n'est pas faisable partout », Diana Diziain, 18 mars 2025.

2.2.2. Les recours auprès de la DREAL contre les projets de nouveaux entrepôts accentuent la difficulté d'accès au foncier

Ces dernières années, les procédures de recours contre les projets de construction d'entrepôts se sont multipliées. Les recours sont dirigés contre les autorisations d'exploiter délivrées par les préfets car les recours contre les permis de construire sont plus difficiles à motiver, notamment depuis la loi Alur. Motivées surtout par des considérations environnementales (qui peuvent être micro-locales), elles allongent considérablement les délais d'autorisation. Il devient alors plus difficile pour les promoteurs de sécuriser des locataires avant même la construction. Par conséquent, ils peinent à convaincre les municipalités de la viabilité économique des projets, ce qui accentue la difficulté d'accès au foncier.

La procédure pour la construction d'un entrepôt peut être résumée comme suit⁸ :

1) Promesse de vente :

La première étape est de consulter la commune, voire l'intercommunalité, sur laquelle se trouve le terrain identifié. L'objectif de ces discussions est de s'assurer de leur accord pour le projet et d'obtenir leur acceptation d'une « promesse de vente », que le terrain appartienne à la collectivité ou à un privé.

À ce stade, il faut que le terrain soit identifié dans le PLU (le zonage ou le règlement de zone) de la commune comme pouvant accueillir des activités d'entreposage. À la marge, il est possible de modifier le PLU pour accueillir un projet qui intéresse la commune.

2) Étude de marché :

La construction d'un entrepôt est un pari sur l'avenir pour le promoteur. Soit un exploitant (maître d'ouvrage) est déjà trouvé avant sa construction, c'est-à-dire que la location ou l'achat⁹ du bâtiment est garanti. On parle parfois de bâtiment « en gris » (Savy 2025). Soit on construit un bâtiment dit « en blanc » sur un site stratégique, en attendant qu'un exploitant souhaite l'acheter ou le louer¹⁰.

Les communes et les promoteurs préfèrent avoir une promesse d'exploitation avant de commencer les travaux, mais ce type de contrat est devenu plus difficile à finaliser ces dernières années.

Les procédures de recours déposées par des associations de riverains, voire par des mairies voisines, ont tendance à se multiplier et les durées de jugement ne sont pas encadrées, elles peuvent durer plusieurs années. Dans la majorité des cas, les parties qui introduisent les recours sont déboutées mais le projet est bloqué pendant cette durée et les prospects identifiés démotivés. La durée totale entre la présentation du projet à la mairie et la finalisation de la construction est ainsi passée, en quelques années, de 2 ans à 5 ans.

Pour les exploitants d'entrepôts, il est beaucoup plus difficile de se projeter à 5 ans qu'à 2 ans. Ce sont donc des entrepôts « en blanc » qui doivent être proposés. Les collectivités ont du mal à valider les projets en blanc car elles souhaitent connaître l'utilisateur, ce qui 5 ans avant est impossible. Cela constitue un frein à l'accès au foncier pour les entrepôts logistiques.

⁸ Restitution d'un entretien avec Diana Dizaiin, directrice générale d'Afilog (18 mars 2025, Paris). Voir aussi Savy 2025, pages 76-78.

⁹ Les opérations clé-en-main sont très majoritairement locatives, il est rare que l'exploitant achète au promoteur.

¹⁰ L'immobilier logistique est un marché principalement locatif, avec des baux de 3-6-9 ans.

3) Autorisations :

Deux autorisations doivent ensuite être obtenues : le permis de construire et l'autorisation d'exploiter. Cette dernière est délivrée après dépôt et examen du dossier ICPE auprès de la DREAL. En parallèle, une phase de consultation du public est organisée par la municipalité.

4) Recours :

À ce stade, les recours sont fréquents. Ils portent généralement sur l'autorisation d'exploiter. Pour traiter le recours, il faut repasser par la phase de dépôt du dossier auprès de la DREAL qui consulte divers services de l'Etat pendant l'instruction.

5) Mise sur le marché :

Avant le début des travaux, le projet d'entrepôt est mis sur le marché. Il s'agit de trouver un locataire pour son exploitation.

S'il faut apporter des modifications pour répondre aux besoins du locataire, un « porté à connaissance » doit être déposé auprès de la DREAL, ce qui entraîne un nouveau délai de traitement. Deux cas de figure se présentent : soit la modification n'a pas de conséquence sur l'autorisation d'exploiter, soit il faut repasser par les étapes 3) et 4), ce qui rallonge la procédure.

6) Construction :

Une fois le dossier traité et l'avis favorable rendu, les travaux peuvent commencer. Ceux-ci durent généralement entre 6 mois et 1 an et demi. Légalement, il est interdit de commencer les travaux avant le traitement du « porté à connaissance ». Cependant, le délai de réexamen du dossier ICPE peut faire renoncer certains exploitants. Il arrive donc que le promoteur commence les travaux avant la fin du traitement du dossier afin de ne pas perdre le futur locataire.

7) Exploitation :

Une fois terminé, le bâtiment est directement exploité ou bien mis sur le marché.

2.3. Dialogue public-privé

La logistique se situe à la croisée de plusieurs compétences : économie, transport, aménagement du territoire, transition écologique. Officiellement la logistique est rattachée au ministre chargé des transports. Celui-ci « *coordonne les politiques de transport de marchandises et de logistique et assure le suivi des plans d'action interministériels qui y sont définis* » (Décret n° 2025-27 du 8 janvier 2025). Mais bien souvent les politiques publiques logistiques sont interministérielles. De même, au niveau local, la logistique implique les compétences diverses d'une collectivité donnée (urbanisme, environnement, transport...). De plus les compétences se répartissent entre le secteur privé (chargeurs et transporteurs) et le secteur public (gestion d'infrastructures, grands ports, réseau ferroviaire, etc..). Il y a donc un fort enjeu dans la coordination des différents acteurs. Dès 2019, le rapport Daher et Hémar soulignait l'importance de la gouvernance et du dialogue public-privé. Les auteurs recommandaient notamment :

- de rassembler les acteurs privés (représentés par leurs associations professionnelles) au sein d'une « Plateforme France Logistique », capable de jouer le rôle d'interlocuteur unique des pouvoirs publics ;
- de créer un « comité exécutif de la logistique » réunissant la DGE, la DGITM¹¹ et la Plateforme France Logistique ;
- de décliner ce comité exécutif au niveau régional.

C'est dans ce contexte que France Logistique a été créée en 2020. Cette association défend les intérêts de ses adhérents auprès de l'État. Elle se positionne comme l'interlocuteur unique du gouvernement pour ses membres, qui sont des associations et des entreprises du secteur logistique¹². Les membres fondateurs de France Logistique sont des associations et organisations professionnelles comme *Afilog* (immobilier logistique) ou l'*Union TLF* (Transport et logistique) qui mènent aussi des actions spécifiques¹³.

Selon Maxime Forest, le directeur général de France Logistique, l'association œuvre à défendre les intérêts de la filière dans son ensemble. Néanmoins, tous les acteurs du secteur n'en sont pas membres. Certains sont représentés par d'autres structures, comme la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) ou France Supply Chain.

France Logistique anime ce dialogue entre les entreprises et le gouvernement à travers les comités interministériels de la logistique (CILOG), organisés chaque année depuis 2020, et dans un format de comité exécutif (COMEX) en 2024.

Le dialogue autour de la Charte Afilog, lui, se matérialise notamment par les réunions du groupe contact Interministériel « implantations logistiques et entrepôts » intégrant les directions de l'Etat concernées selon les sujets par la logistique (DGE, DITM, DGALN, DGSCGC, DGEC...). L'Union TLF a, depuis 2025, été associée à ce groupe qui se réunit tous les deux mois et est piloté par la DGE.

Les rencontres rassemblent les administrations concernées (DGE, DGITM), ainsi que plusieurs ministres impliqués dans les enjeux logistiques (transport, transition écologique). En matière

¹¹ Direction générale des entreprises (DGE), Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM).

¹² Voir sur le site de France Logistique : <https://www.francelogistique.fr/notre-organisation/>

¹³ Afilog entretient un dialogue actif avec les représentants de l'Etat par exemple sur la base de la Charte des Engagements Réciproques signée avec l'Etat représenté par trois ministres en juillet 2021.

de résultat visible, on peut mentionner, en plus de la Charte, la stratégie nationale logistique (2022) et son actualisation en 2024 sous forme de la Feuille de route logistique et transport de marchandises 2025-2026. Ce sont des documents publiés conjointement par le gouvernement et France Logistique.

« Au-delà des solutions mises en œuvre quotidiennement par les acteurs privés pour desservir les territoires, leurs populations et le tissu économique, les politiques publiques locales ont un rôle majeur à jouer. Les infrastructures de transport et les usages du foncier en sont les principaux enjeux :

- en matière de foncier, l'organisation des espaces logistiques dans les documents de planification doit permettre de définir les équilibres et de privilégier les zones à faible impact écologique et fort intérêt économique ;
- en matière d'infrastructures, les règles de circulation et de stationnement routier déterminent l'efficacité des livraisons, et leur numérisation constitue un axe important de gain d'efficacité pour les acteurs privés. » (Feuille de route 2025-2026, axe 3, page 5).

Il y a une progressive montée en puissance des pouvoirs publics sur ces sujets. La stratégie logistique de 2022 ne mettait pas autant l'accent sur ces sujets, même s'ils étaient présents. L'élaboration de la feuille de route, bien qu'elle ne soit pas juridiquement contraignante, sert de base de travail pour les années suivantes.

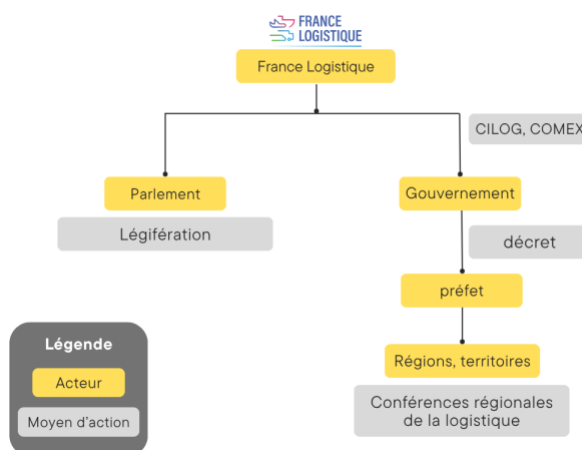
En 2021, le CILOG a également conduit à la mise en place des conférences régionales de la logistique. Celles-ci matérialisent un dialogue public-privé à l'échelle régionale. D'après Diana Diziain (Afilog), leur vocation est avant tout informative et d'animation, sans aller jusqu'à la planification ni à l'opérationnalité sur des sujets d'allocation foncière. Elles permettent également de produire de la connaissance et de mieux documenter l'activité logistique dans les territoires. Fin 2023, dans le dossier de presse du 4^e Comité interministériel de la logistique (CILOG, voir page 12), le gouvernement dressait un bilan de la première série de conférences. Entre 2021 et 2023, toutes les régions de France métropolitaine ont tenu une première conférence régionale de la logistique (CRLog). Le choix du format et des modalités de la conférence (présidence, acteurs à réunir, enjeux logistiques régionaux) incombait au Préfet de région et au Président du conseil régional. Le gouvernement affirme qu'elles ont permis « de partager une vision entre acteurs institutionnels et économiques ». Idéalement la prochaine série de conférences pourrait aboutir à la rédaction de feuilles de routes précisant les actions collectives prioritaires à mener sur les différents territoires. Le gouvernement souhaite modifier l'instruction aux préfets du 21 octobre 2021 portant sur l'organisation des CRLog en ce sens.

En plus des CILOG, France Logistique échange avec les ministres dans des cadres plus informels, par exemple lors du Salon international du transport et de la logistique (SITL).

Enfin, France Logistique et ses membres associations et fédérations dialoguent aussi avec des parlementaires qui détiennent le pouvoir législatif.

La Figure 5 illustre de façon schématique le rôle de France Logistique dans le dialogue public-privé autour du transport de marchandises en France.

Figure 5 : Schématisation du rôle de France Logistique dans le dialogue public-privé



Au-delà des conférences régionales, il conviendrait d’analyser la manière dont les entreprises sont impliquées dans l’élaboration des stratégies régionales en matière de logistique. En particulier, il serait intéressant d’étudier la façon dont les Régions ont associé les acteurs du secteur à la préparation de la composante logistique de leur SRADDET (schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires).

2.4. Enjeux environnementaux

Le transport de marchandises est associé à plusieurs enjeux environnementaux. D'abord, celui-ci repose largement sur l'utilisation de camions fonctionnant aux énergies fossiles, ce qui en fait un poste important d'émissions de gaz à effet de serre. Ensuite, la construction d'entrepôts pouvant atteindre plusieurs dizaines d'hectares soulève des questions quant à la consommation d'espace. En particulier, dans le cadre du ZAN, il s'agit d'un enjeu central pour la filière.

La consommation énergétique des bâtiments est aussi une question importante. L'entrepôt STEF présenté en figure 6 est recouvert de panneaux photovoltaïques. Ce qui permet d'alléger le bilan carbone de l'entrepôt en produisant une partie de son électricité de façon décarbonée. Ce type d'installations sur les toitures se multiplient, signe d'une prise en compte croissante des enjeux environnementaux par la filière.

Figure 6: Concours photo Afilog 2022 - Marc BENHAMOU - Solstice 2022, Centrale Photovoltaïque de toiture, entrepôt STEF - Blue EnerFreeze, Névian (11).



L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) estime que « la logistique représente aujourd'hui, sur le territoire national, a minima 63 MtCO₂eq, soit 16 % des émissions GES de la France. Cette estimation inclut le transport de marchandises et le déplacement des consommateurs, le stockage et les emballages. Par ailleurs, la logistique a engendré 4 % de l'artificialisation des sols en moyenne sur la période 2010-2019 (6 % en 2019) et constitue une source significative de pollution de l'air et de nuisances sonores. » (Agence de la transition écologique 2025)

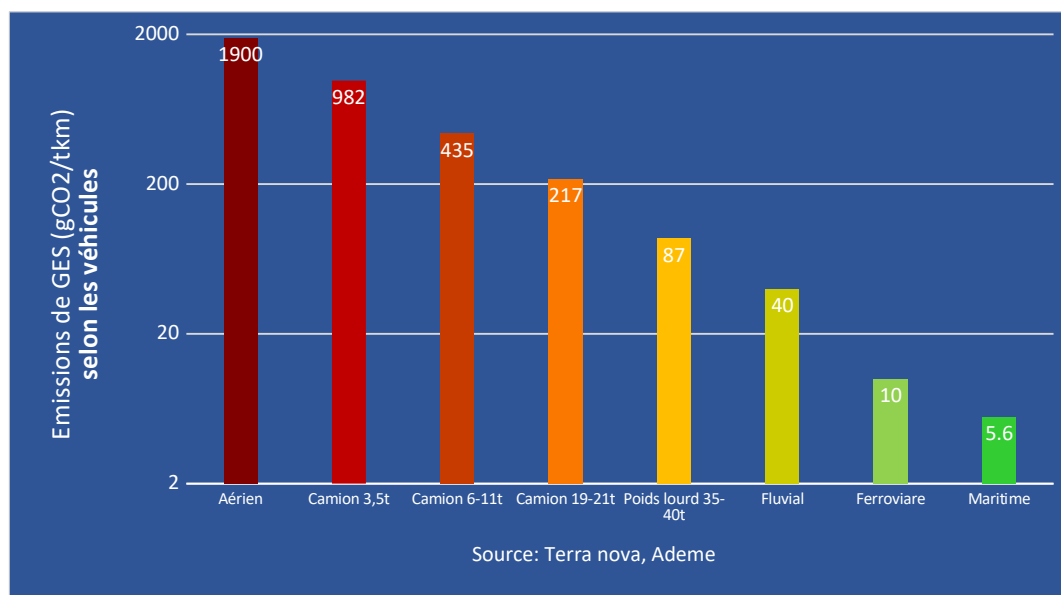
Cependant, en stock, c'est-à-dire sur l'ensemble du bâti existant, la logistique représente environ 1 % des surfaces totales artificialisées (voir page 10). C'est donc plutôt sa dynamique d'artificialisation qui est en question.

Deux enjeux majeurs ressortent sur le plan environnemental, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation foncière.

2.4.1. Report modal et électrification

Le point de départ de la réflexion sur le report modal réside dans les différences d'émissions entre les modes de transport. La Figure 7 met en évidence les écarts d'émissions importants qui existent entre les modes. Les émissions sont exprimées en grammes de CO₂ émis par tonne transportée et par kilomètre parcouru. L'échelle verticale est logarithmique.

Figure 7: Emissions de GES en gCO₂/t.km selon le mode de transport

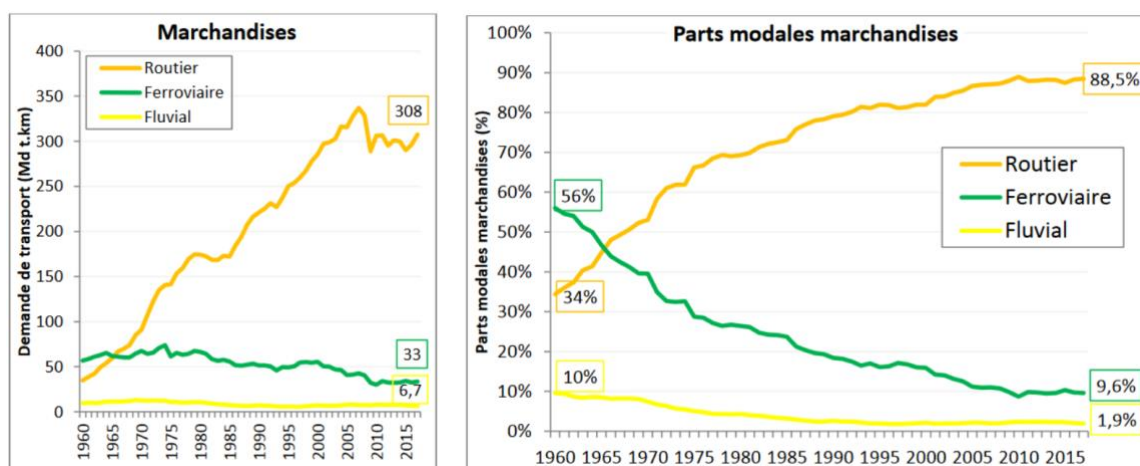


On constate que, à l'exception du transport aérien, plus la capacité de chargement est importante, plus les émissions (par tonne transportée) sont faibles. Ainsi, les poids lourds (ou tracteurs routiers) sont plus économes que les petits camions, avec un facteur allant jusqu'à 10 si on compare aux véhicules utilitaires légers et aux petits camions de 3,5 tonnes de poids total en charge. Les barges, capables de transporter l'équivalent de plusieurs poids lourds, émettent deux fois moins que ces derniers. Le transport ferroviaire reste le mode terrestre le plus performant du point de vue des émissions.

Le report modal consiste donc à transférer les flux de transport des modes les plus émetteurs vers ceux qui le sont moins. Cela se concrétise par le transport combiné, c'est-à-dire qu'une marchandise est acheminée via un mix rail-route ou fleuve-route. À l'échelle européenne, le transport combiné rail-route a quadruplé entre 1991 et 2021 (Observatoire du transport combiné 2025).

En France, la quantité de marchandises transportées par voie fluviale et ferroviaire ne cesse de diminuer depuis le milieu du XX^e siècle. La Figure 8 illustre l'évolution des modes routier, ferroviaire et fluvial, en quantité de marchandises et en part modale, depuis 1960.

Figure 8: Evolution des flux de transport par mode en t.km (à gauche) et évolution des parts modales relatives en t.km (à droite), depuis 1960 - Source : Avis d'expert de l'ADEME sur la transition écologique de la logistique, 2025, Page 7



Au-delà du report modal, il est également possible d'électrifier les flottes de camions et de poids lourds. Une des solutions les plus prometteuses consiste à utiliser des poids lourds électriques sur de courtes distances, pour amener les marchandises jusqu'à une gare intermodale rail-route. Le transport longue distance est alors effectué par le train, la dernière partie du trajet pouvant être effectuée par un poids lourd électrique. Eventuellement, la desserte fine peut être effectuée par des véhicules électriques légers. C'est ce que l'on appelle l'intermodalité rail-route (pour le transport de conteneurs ou de caisses mobiles).

Le report modal ne se résume pas à un simple choix des chargeurs. La chaîne logistique est complexe et implique de nombreux intermédiaires. Un chargeur ne connaît pas toujours précisément les modalités de transport de ses marchandises. En outre, le développement du transport combiné suppose la construction d'infrastructures multimodales. Mais relier un entrepôt au réseau ferroviaire ne suffit pas : le train doit être plus compétitif que la route pour qu'un véritable report modal ait lieu.

Des conflits d'usage peuvent également freiner ce développement, notamment en ce qui concerne les sillons ferroviaires¹⁴. Ces conflits peuvent opposer les besoins du transport de fret à ceux des voyageurs, mais aussi les différents transporteurs de fret entre eux.

Se pose alors la question de la mutualisation : transporter dans un même train ou dans un même poids lourd les marchandises de plusieurs chargeurs ou transporteurs. L'idée est aussi de passer d'un modèle avec plusieurs véhicules utilitaires légers (VUL) à un modèle avec un nombre réduit de poids lourds, plus chargés, et qui émettent moins de CO₂ à la tonne-kilomètre.

Cette coopération entre acteurs ne va pas de soi. Certains secteurs, comme celui des céréales et du transport en vrac, travaillent néanmoins en ce sens. Dans les pages de la revue Administration (N°275, 2022) Jean-François Loiseau¹⁵ cite l'exemple de MultiRégio : un projet d'investissement interentreprises visant à mieux intégrer le transport fluvial dans la chaîne logistique et dans les territoires. L'un des objectifs est d'améliorer les taux de remplissage des

¹⁴ Créneau horaire attribué à un train sur une voie donnée.

¹⁵ Président d'Intercéréales de 2016 à 2025.

barges en mutualisant leur usage entre entreprises du même secteur mais aussi entre entreprises de d'autres secteurs.

Cette synergie entre acteurs (chargeurs et transporteurs) suppose de dépasser la logique de concurrence habituellement en vigueur. Elle nécessite des échanges approfondis sur les pratiques, les besoins des parties prenantes, et une optimisation du fléchage des investissements, via des cellules logistiques dédiées et coordonnées, en concertation avec les services de l'État et des regroupements professionnels (DGITM, VNF, SNCF Réseau, Entreprises Fluviales de France, etc.).

Cependant, ce type de coopération reste l'exception et est facilité par la nature spécifique des flux dans le secteur concerné. L'auteur souligne d'ailleurs l'importance d'un soutien de l'État. Cela passerait notamment par « un cadre réglementaire constructif et des perspectives d'investissement nouvelles ».

L'ADEME, dans un rapport publié en avril 2025, pointe aussi cette difficulté et insiste sur le rôle central de l'État :

« L'intervention de l'Etat et des collectivités, y compris sur le volet réglementaire, permet d'encourager les économies d'échelle, les effets de réseau et la mutualisation, en particulier pour le dernier kilomètre » (ADEME 2025).

La mutualisation permettrait ainsi de réduire les émissions de 10 à 20 %, mais sa mise en œuvre requiert une volonté publique et un appui réglementaire.

2.4.2. Les bâtiments de la logistique

Le bâti, que ce soit dans son fonctionnement, dans sa conception ou dans son placement, est un élément incontournable des enjeux environnementaux associés à la logistique. On peut distinguer deux aspects impactant la performance environnementale des bâtiments : D'une part la performance de la localisation par rapport à la géographie des flux et d'autre part, la performance énergétique intrinsèque du bâtiment.

Le bon positionnement des entrepôts permet de réduire les distances et de faciliter la massification des chaînes logistiques ainsi que la mutualisation (ADEME 2025, page 19). Le phénomène de desserrement logistique entraîne d'ailleurs une augmentation des émissions, en particulier pour les achats en ligne (Wyman, Häberle, et Stölzle 2021). A l'inverse, positionner judicieusement un entrepôt en ville, à proximité des lieux de livraison permet de réduire la distance et du même coup permet de réduire les externalités négatives (Morin et al. 2016). L'importance du placement des entrepôts est d'ailleurs actée dans la feuille de route 2025-2026 cosignée par le gouvernement et France Logistique.

"L'impact environnemental des équipements logistiques tels que les entrepôts sera maîtrisé en actionnant deux leviers : en renforçant la qualité environnementale des équipements et en agissant sur leur localisation (maillage territorial optimisé pour réduire les besoins de transport et faciliter l'intermodalité, densification et recyclage foncier pour limiter l'artificialisation)" (Feuille de route logistique et transport de marchandises 2025-2026, page 4, 2024).

Sur le plan énergétique, on peut identifier six principaux domaines d'actions : la structure physique du bâtiment, les équipements, l'éclairage, la manutention et l'automatisation, les matériaux ainsi que les pratiques opérationnelles. Pour chacune de ces stratégies, des mesures

spécifiques d'efficacité énergétique existent et présentent souvent un intérêt économique (Perotti et Colicchia 2023).

Sur le plan de la protection du vivant, il faut rappeler le contexte dramatique. L'érosion de la biodiversité connaît aujourd'hui un rythme sans précédent. Elle dépasse même l'intensité des cinq grandes crises d'extinction qu'a connues la Terre. Parmi les causes identifiées, la destruction des habitats se révèle être l'une des principales (Díaz et al. 2019).

En particulier, l'urbanisation contribue non seulement à la perte de biodiversité mondiale, mais aussi à l'homogénéisation des communautés biologiques. À ce titre, l'organisation de la ville, et plus spécifiquement la place accordée à la végétalisation, constitue un levier essentiel pour enrayer ce phénomène (Aronson et al. 2014). De plus, les formes urbaines denses et compactes seraient les plus à même d'assurer le maintien de la continuité écologique (Bourgeois 2015).

2.5. La consommation foncière et le ZAN

Ainsi, la question de la consommation foncière est un enjeu environnemental de premier plan. Face à son intensification, certains États mettent en place des stratégies de limitation de la consommation foncière.

Les extensions urbaines se font souvent au détriment des terrains agricoles. La Figure 9 présente un entrepôt AEW en périphérie de Cergy-Pontoise (95). Sur le plan écologique, le développement du bâti a tendance à fragmenter les habitats. Cet enjeu se décline en 3 types de continuité : trame verte (continuité végétale), trame bleue (continuité des milieux aquatiques) et trame noire (continuité de l'obscurité pour les animaux nocturnes). L'entrepôt AEW présenté en figure 9 illustre ces enjeux. En particulier, on voit comment l'activité nocturne du bâtiment est aussi source de perturbations lumineuses.

Figure 9: Concours photo Afilog 2022 - Thomas Garcia - AEW Cergy - Cergy-Pontoise

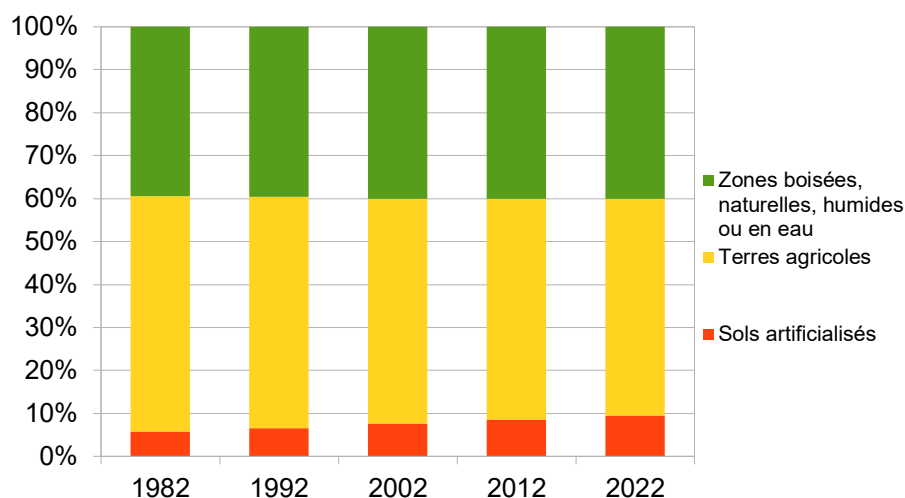


Dans cette partie, nous nous intéresserons essentiellement à l'enjeu des surfaces consommées, mais il faut garder en tête que cet angle n'épuise pas le sujet.

2.5.1. Augmentation des surfaces artificialisées en France

L'artificialisation des sols est identifiée comme l'une des limites planétaires (Rockström et al. 2009). En France, on observe une augmentation des surfaces artificialisées. La Figure 10 montre cette évolution sur les 40 dernières années (Insee 2025).

Figure 10 : Evolution de l'artificialisation des sols en France métropolitaine – Données Insee 2025



Les sols artificialisés sont passés de 5,7 % à 9,5 % de la surface de la France métropolitaine entre 1982 et 2022, soit une augmentation de 67 % en 40 ans. L'habitat constitue le principal poste d'artificialisation. Néanmoins, l'augmentation des surfaces artificialisées est bien supérieure à celle de la population. En effet, sur la même période, la population du territoire métropolitain est passée de 55,6 millions en 1982 à 68 millions au 1^{er} janvier 2023, soit une hausse de 22 % (Insee 2022, 2023).

2.5.2. Le "No Net Land Take" en Europe

La réduction de l'artificialisation est à l'agenda de l'Union européenne depuis le début des années 2000. Le concept de « No Net Land Take » (NNLT), c'est-à-dire l'atteinte d'un stade de stagnation des surfaces artificialisées, prend alors de l'ampleur. Si les dispositions prises par l'Union Européenne jusqu'à présent sont non contraignantes, certains États se sont engagés sur cette voie.

Idt et al. (2025) ont mené un travail sur la mise en œuvre du NNLT en Europe. D'après eux, les membres de l'Union européenne qui se sont fixé des objectifs chiffrés de réduction n'ont pas infléchi la dynamique d'artificialisation. Les auteurs expliquent que les objectifs initiaux fixés au niveau national sont régulièrement revus à la baisse. La mise en œuvre du NNLT ne se passe jamais comme prévu initialement. Cela serait dû aux réticences politiques locales ainsi qu'aux difficultés techniques. Ainsi, la planification territoriale ne suit pas forcément le plan national. Les priorités des acteurs locaux pèsent lourd. La fragmentation institutionnelle et réglementaire est également identifiée comme un frein à la mise en place du NNLT.

Les auteurs soulignent également que l'application du NNLT a des effets secondaires. D'une part, l'état recherché est celui d'un équilibre entre deux quantités : les surfaces totales artificialisées et non artificialisées. Cette approche quantitative relègue la qualité des terres au second plan, ce qui est largement discutable du point de vue de la protection de la biodiversité. D'autre part, dans des contextes de tension foncière, contraindre les possibilités d'artificialisation ajoute une pression supplémentaire qui peut faire monter les prix d'achat des terrains. Cela pèse donc sur le prix du logement et sur le développement économique.

En 2023, la Division de la législation comparée de la Direction de l'initiative parlementaire et des délégations a publié une note consacrée aux politiques de réduction de l'artificialisation menées en Allemagne, en Espagne, en Italie et aux Pays-Bas (Sénat 2023). Cette analyse comparative met en évidence le caractère relativement atypique de la situation française. En Allemagne, des objectifs de limitation de l'artificialisation existent, mais ils demeurent dépourvus de caractère contraignant. Aux Pays-Bas, aucun objectif n'a été fixé, et l'objectif européen de « No Net Land Take » est d'ailleurs considéré comme hors d'atteinte. L'Italie, de son côté, s'est dotée d'un objectif de neutralité nette à horizon 2030, mais celui-ci n'a pas été transcrit dans la législation nationale. Si des réglementations existent à l'échelle locale, elles se révèlent très hétérogènes et, dans les faits, peu efficaces. Enfin, l'Espagne ne s'est pas dotée d'un objectif en la matière, ni au niveau national ni dans les territoires autonomes, même si certaines initiatives locales émergent ponctuellement.

Dans ce paysage, la France se distingue nettement : l'objectif de « zéro artificialisation nette » (équivalent Français du NNLTL) a été inscrit dans la loi nationale et doit être décliné au niveau régional et territorial. Elle apparaît ainsi comme une exception en Europe, par le degré de formalisation et de contrainte qu'elle a choisi d'associer à cet objectif.

2.5.3. La Loi Climat et résilience et le ZAN

La France a en effet pris des dispositions contraignantes depuis plusieurs années. L'objectif de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) apparaît de manière chiffrée pour la première fois dans la loi Climat et résilience de 2021 (LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021). L'objectif affiché est d'atteindre un bilan neutre entre la renaturation et l'artificialisation à terme, sans précision de date. Est alors considérée comme artificialisée « une surface dont les sols sont soit imperméabilisés en raison du bâti ou d'un revêtement, soit stabilisés et compactés, soit constitués de matériaux composites » et comme non artificialisée « une surface soit naturelle, nue ou couverte d'eau, soit végétalisée, constituant un habitat naturel ou utilisée à usage de cultures ».

En avril 2022, le décret d'application (Décret n° 2022-762 du 29 avril 2022) spécifie la marche à suivre. L'objectif s'applique à chaque Région individuellement et un objectif intermédiaire est fixé pour 2031 (Idt, Pollard, et Le Bivic 2025). Ainsi, les Régions doivent réduire de 50 % leur consommation de terres agricoles et de terres dites naturelles sur la période 2021-2030 par rapport à la période 2011-2020. Après 2050, les Régions doivent atteindre un état d'équilibre entre les terres artificialisées et la renaturation, un état de « zéro artificialisation nette » (ZAN). Il s'agit d'un bilan surfacique, les aspects qualitatifs sont ici passés au second plan.

Concrètement, les Régions, sur la base des données de consommation d'espaces régionales entre 2010 et 2020 (inclus), se donnent pour objectif de consommer la moitié de ce montant sur la période 2021-2031 (article 191). Cela signifie qu'il faut aussi prendre en compte l'artificialisation de la période allant de 2021 à la mise à jour des SRADDET. Ensuite, cet objectif doit être territorialisé, c'est-à-dire décliné à un niveau infrarégional.

« En matière de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols, des règles territorialisées permettent d'assurer la déclinaison des objectifs entre les différentes parties du territoire régional identifiées par la Région, le cas échéant à l'échelle du périmètre d'un ou de plusieurs schémas de cohérence territoriale. Est déterminée pour chacune d'elles une cible d'artificialisation nette des sols au moins par tranches de dix années » (article R. 4251-8-1.)

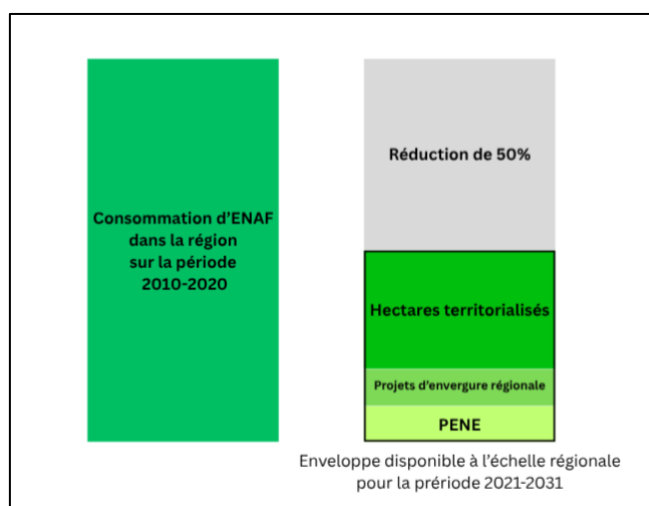
Cependant, en parallèle de cette territorialisation, une partie des hectares artificialisables peut faire partie d'une enveloppe prévue pour la réalisation de projets dits « d'envergure Régionale ». Cette enveloppe est exclue de la territorialisation.

« Le fascicule peut comporter une liste des projets d'aménagements, d'infrastructures et d'équipements publics ou d'activités économiques qui sont d'intérêt général majeur et d'envergure nationale ou régionale, pour lesquels la consommation ou l'artificialisation des sols induite est prise en compte dans le plafond déterminé au niveau Régional sans être déclinée entre les différentes parties du territoire régional. » (article R. 4251-8-1.)

La loi distingue les projets d'envergure régionale, dont les critères relèvent de la compétence de la Région, des projets d'envergure nationale et européenne (PENE), dont les critères sont fixés dans la loi dite « ZAN » du 20 juillet 2023, qui amende l'article 3 de la loi Climat et résilience de 2021. La caractérisation en PENE concerne des projets industriels majeurs, les lignes TGV, l'aménagement des grands ports maritimes ou fluvio-maritimes, certaines grandes infrastructures énergétiques ou encore la défense nationale (LOI n° 2023-630 du 20 juillet 2023). L'instauration des PENE par la loi ZAN permet de répondre aux inquiétudes exprimées par les territoires quant à leur possibilité de développement. Un forfait national de 12 500 hectares a été établi pour la période 2021-2031. Il est précisé qu'au-delà de ce seuil, la consommation supplémentaire ne sera pas déduite de l'enveloppe attribuée aux collectivités territoriales ou à leurs groupements (Phan 2024).

La Figure 11 schématise la répartition des ENAF artificialisables pour la période 2021-2031 dans les Régions concernées par le SRADDET.

Figure 11 : Composition des enveloppes foncières dont disposent les régions sur la période 2021-2030 au regard de la Loi



Ainsi, les cibles de réduction de la consommation d'ENAF attribuées aux territoires sont inférieures à 50 % de leur consommation sur la décennie précédente, avec toutefois la possibilité de réaliser des projets d'intérêt Régional, national ou européen sur leur territoire. Le cas échéant, les hectares ainsi consommés sont décomptés à l'échelle de la Région et non du territoire.

2.5.4. Mise en œuvre effective au niveau des Régions et des territoires (SRADDET, SCoT, PLUi)

À la suite de ces modifications législatives, les Régions étaient enjointes à modifier leur SRADDET. Ainsi, en 2024, les versions modifiées des SRADDET devaient être adoptées afin d'inclure l'objectif régional du ZAN. Le Tableau 1 résume les échéances de modification pour les SRADDET, les SCoT et les PLU et PLUi (vie-publique.fr 2025).

Tableau 1: Echéances de des modifications schémas et documents d'urbanisme – Source vie-publique.fr

	Loi Climat et résilience de 2021	Loi 3DS de 2022	Loi ZAN de 2023
Schémas régionaux	22 août 2023	22 février 2024	22 novembre 2024
SCoT	22 août 2026	22 août 2026	22 février 2027
PLU(i) et cartes communales	22 août 2027	22 août 2027	22 février 2028

On voit que si les SRADDET sont a priori à jour de la loi Climat et de la loi ZAN, les documents infrarégionaux eux le seront dans les 2 prochaines années. Cependant, il existe aussi des nouveautés dans la place de la logistique à l'intérieur des documents infrarégionaux.

Par exemple, la loi climat et résilience est venue enrichir le rôle du DAAC (document d'aménagement artisanal et commercial). Celui-ci devient le DAAC-L (document d'aménagement artisanal, commercial et logistique). Cela témoigne d'une prise en compte réelle de la logistique dans les SCoT (Tilak 2022). La loi climat et résilience vient ainsi modifier le Code de l'urbanisme et stipule que le DAAC-L « détermine les conditions d'implantation des constructions commerciales et des constructions logistiques commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et de leur impact sur les équilibres territoriaux, notamment au regard du développement du commerce de proximité, de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises. Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, la protection des sols naturels, agricoles et forestiers, l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes et l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement. » (Article 219 - LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021)

Ainsi, à travers la réactualisation du DAAC, la loi climat et Résilience réaffirme le rôle des intercommunalités en matière de planification logistique. Le DAACL sera donc obligatoire pour toute révision de SCoT. L'objectif est clairement de concilier gestion de la consommation foncière et bon développement de la logistique par la détermination des conditions d'implantation.

Les SCoT, à travers les DAACL, encadrent l'activité logistique à l'échelle des bassins de vie en traduisant localement les orientations d'aménagement permettant un développement vertueux de la filière. Toutefois, l'empreinte des infrastructures et des zones logistiques dépasse souvent leurs périmètres. Cela souligne la nécessité d'un dialogue renforcé entre les différents niveaux d'action publique et entre SCoT voisins (Interscot grand bassin toulousain 2023). Notons que la mise à jour des SCoT est à peine entamée (voir Tableau 1).

À ce stade, il est important de noter que la loi n'est pas stabilisée et que les débats continuent au Parlement en 2025. Le 29 mai 2025, l'exécutif a fait adopter un amendement (Projet de loi de simplification de la vie économique (no 1191) Amendement n°2795) assouplissant les dispositions du régime ZAN pour les projets industriels. Cet amendement crée, pour une durée

de cinq ans, une réserve foncière nationale de 10 000 hectares, sur laquelle ces projets sont prioritaires. Les espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) ainsi "consommés" sont décomptés au niveau du forfait national, sans impacter les objectifs de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050, ni l'objectif intermédiaire de 2031.

Par ailleurs, à l'initiative du groupe de droite et du Rassemblement National, deux amendements ont été adoptés, contre l'avis du gouvernement. Ils excluent du décompte ZAN tous les projets jugés d'intérêt majeur, qu'ils soient nationaux, Régionaux, intercommunaux ou communaux (Projet de loi de simplification de la vie économique (no 1191) Amendement n°293; Amendement n°347).

Cette instabilité de la loi a poussé plusieurs Régions à attendre ouvertement avant de modifier leur SRADDET. C'est notamment le cas des Régions Pays de la Loire et Centre-Val de Loire. De plus, en 2023, le président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes déclarait ne pas vouloir appliquer le ZAN dans sa Région. Au-delà de l'application formelle ou non du ZAN dans les SRADDET, il serait intéressant d'examiner comment, et avec quelles spécificités, se fait la mise en œuvre de la loi. Pour l'instant, aucun travail académique n'a été réalisé sur l'ensemble des nouveaux SRADDET.

2.6. SRADDET

Les SRADDET comprennent deux documents principaux : un fascicule de règles et un rapport d'objectifs. Les thèmes couverts par les objectifs sont définis dans la loi par l'article L4251-1 (Code général des collectivités territoriales).

« Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la Région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt Régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, de lutte contre l'artificialisation des sols, d'intermodalité et de développement des transports de personnes et de marchandises, de développement logistique et industriel, notamment en matière de localisation préférentielle, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de développement de l'exploitation des énergies renouvelables et de récupération, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets. »

(Article L4251-1)

Le SRADDET doit donc entre autres fixer les objectifs « de moyen et long termes » de lutte contre l'artificialisation et de développement logistique. La mise en œuvre de ces objectifs passe par l'établissement de règles. Celles-ci sont regroupées dans un fascicule et ont pour but d'aider à la réalisation des objectifs.

« Des règles générales sont énoncées par la Région pour contribuer à atteindre les objectifs mentionnés au présent article, sans méconnaître les compétences de l'Etat et des autres collectivités territoriales. »

(Article L4251-1)

« Elles sont regroupées dans un fascicule du schéma régional qui comprend des chapitres thématiques. Le fascicule indique les modalités de suivi de l'application des règles générales et de l'évaluation de leurs incidences »

(Article L4251-1)

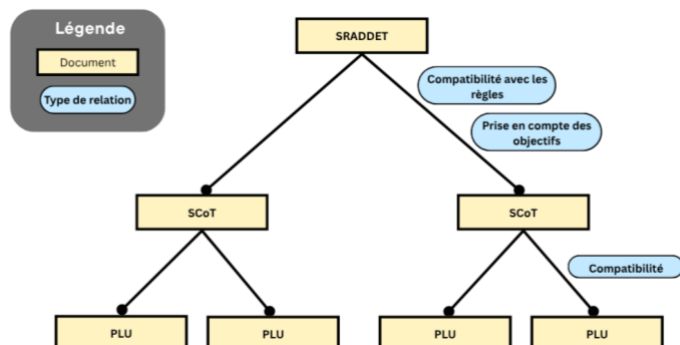
Les orientations énoncées dans ces documents sont ensuite traduites dans les documents infrarégionaux. Le SRADDET sert de cadre pour les documents locaux. Ainsi, les SCoT doivent être "compatibles" avec les règles énoncées dans le fascicule. Quant aux objectifs, ils doivent être "pris en compte" par les SCoT et, à défaut, par le PLU ou la carte communale (Doré 2023).

« La compatibilité induit une opposabilité plus marquée que la prise en compte : la compatibilité (avec les règles générales du fascicule) implique une obligation de non contrariété aux orientations fondamentales de la norme supérieure, cependant que la prise en compte (avec le rapport d'objectifs) implique une obligation de compatibilité avec dérogation possible pour des motifs justifiés » (Doré, 2023, page 3)

Ensuite, les objectifs des PLU(i) doivent être "compatibles" avec le SCoT. La Figure 12 résume l'articulation du SRADDET avec les SCoT et les PLU.

Certains territoires ne disposent pas de SCoT. C'est alors le PLU, la carte communale (ou le

Figure 12 : Articulation du SRADDET et des documents infrarégionaux



plan de gestion dans le cas des parcs) sont soumis à la compatibilité et à la prise en compte du SRADDET (Doré 2023).

2.7. Conflit entre réduction des émissions et réduction de la consommation foncière

Nous l'avons vu en partie 0, pour réduire les émissions de CO₂ de la filière logistique, le bon positionnement des entrepôts est un levier important. Cependant, cette optimisation théorique doit composer avec la réalité de la disponibilité du foncier pour la construction d'entrepôts et d'infrastructures. Le ZAN peut alors constituer une difficulté supplémentaire. L'avis de l'ADEME explique, au sujet de la mise en œuvre du ZAN dans la filière logistique, que :

« L'articulation entre l'entreposage et le transport dans la chaîne logistique est complexe, et peut générer des reports d'impact (par exemple entre artificialisation et émissions de GES, cf. 3.6) » (partie 2.3 sur l'artificialisation des sols de l'avis d'expert de l'ADEME, 2025, page 12).

Il y a une tension entre l'optimisation du réseau d'entrepôts et la restriction de l'artificialisation. La raréfaction de l'offre foncière réduit les possibilités pour les entrepôts de jouer un rôle d'optimisation des parcours et de facilitation du report modal. Il serait intéressant de voir si cet enjeu est intégré dans les SRADDET et si les régions arrivent à surmonter cette contradiction.

2.8. Question de recherche

La logistique s'impose aujourd'hui comme un pilier stratégique de l'économie mondialisée tout en étant au cœur des préoccupations environnementales. En France, le secteur représente 16 % des émissions de gaz à effet de serre et contribue, sans en être le principal responsable, à l'artificialisation des sols à travers l'implantation d'entrepôts et d'infrastructures. Or, l'artificialisation est identifiée comme un moteur majeur de l'érosion de la biodiversité, ce qui justifie l'engagement pris par la France dans le cadre de la loi « Climat et résilience » de 2021 visant le « zéro artificialisation nette » (ZAN) à l'horizon 2050.

Cette double dynamique – besoins logistiques croissants d'un côté et impératifs environnementaux et fonciers de l'autre – place la logistique au croisement de plusieurs politiques publiques : développement économique, aménagement du territoire, transition écologique et gouvernance foncière. Dans ce contexte, les documents de planification régionale (SRADDET, SDRIF-E, PADDUC) apparaissent comme des outils centraux, puisqu'ils fixent les orientations régionales en matière d'aménagement, de foncier et de logistique.

Dès lors, une question s'impose : 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 ?

Afin de répondre à cette problématique, plusieurs hypothèses guideront l'analyse. La première (H1) est que l'examen des SRADDET peut révéler un véritable « état d'esprit » régional vis-à-vis de la logistique et de l'immobilier logistique. Dans le prolongement, on posera comme hypothèse (H2) que cet « état d'esprit »¹⁶ varie nettement d'une Région à l'autre, traduisant des trajectoires différenciées et des arbitrages propres à chaque territoire.

Enfin, une dernière hypothèse (H3) est que la logistique occupe une place importante dans les stratégies de mise en œuvre du Zéro artificialisation nette (ZAN), en raison de la consommation foncière élevée liée aux entrepôts et infrastructures logistiques, souvent implantés sur d'anciens sols agricoles en périphérie urbaine.

¹⁶ Formule que j'explicite dans la section de méthode

3. Méthode de recherche

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 logistique 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, et a donné lieu à la rédaction d'une fiche de lecture pour chacun des schémas régionaux. Enfin, les entretiens sont venus compléter et appuyer les observations.

3.1. Sélection des documents

Les SRADDET, le SDRIF-E (Île-de-France) et le PADDUC (Corse) sont disponibles en ligne sur les sites des Régions. Pour chaque Région, la version choisie est la plus récente disponible sur le site internet de la région. Les liens vers les documents utilisés sont listés dans le Tableau 2.

Tableau 2 : Adresses des sites où ont été téléchargé les schémas régionaux utilisés

DOCUMENT et DATE	ADRESSE URL
SRADDET Normandie 2024	https://www.normandie.fr/le-sraddet
SRADDET Hauts-de-France 2024	https://www.hautsdefrance.fr/la-region-adopte-son-sraddet-modifie/
Schéma directeur de la Région Ile-de-France 2024 (SDRIF-E)	https://www.iledefrance.fr/participer-la-vie-citoyenne/je-participe-la-vie-de-la-region/le-sdrif-e-ile-de-france-objectif-2040
SRADDET Grand Est 2024	https://www.grandest.fr/le-schema-regional-damenagement-et-de-developpement-durable-et-degalite-des-territoires/
SRADDET Bretagne 2024	https://www.bretagne.bzh/actions/grands-projets/breizhcop/sraddet/
SRADDET Pays de la Loire 2022	https://www.paysdelaloire.fr/mon-conseil-regional/les-missions/equilibre-des-territoires-et-ruralite/dessiner-lavenir
SRADDET Centre - Val de Loire 2023	https://www.centre-valdeloire.fr/comprendre/territoire/centre-val-de-loire-la-region-360deg
SRADDET Bourgogne-Franche-Comté 2024	https://www.bourgognefranche-comte.fr/notre-region-en-2050
SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes 2020	https://www.auvergnerhonealpes.fr/contenus/les-schemas-regionaux

SRADDET Nouvelle - Aquitaine 2024	https://participez.nouvelle-aquitaine.fr/processes/SRADDET/f/182/
SRADDET Occitanie 2025	https://www.laregion.fr/-occitanie-2040
SARDDDET Provence - Alpes - Côte d'Azur 2025	https://connaissance-territoire.maregionsud.fr/sraddet-avenir-de-nos-territoires/le-schema-regional-en-vigueur/le-schema-integralite-des-documents
Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse 2015 (PADDUC)	https://www.isula.corsica/Le-PADDUC-dans-son-integralite_a1879.html

Tous les schémas se présentent sous la forme d'un ensemble de documents. Toutes les régions ne présentent pas exactement les mêmes documents et en particulier l'Ile-de-France et la Corse disposent d'un schéma légèrement différent. Mais dans l'ensemble les schémas sont formellement assez proches.

Figure 13 : Les différents documents du SRADDET de la Région Normandie sont téléchargeables directement sur le site de la Région.

SRADDET modifié - Documents approuvés	
Annexes compilées	
Arrêté préfectoral	
Avis délibéré de l'Autorité environnementale	
Bilan de la concertation	
Délibération exécutoire	
Fascicule des règles générales	
Mémoire en réponse	
Rapport d'objectifs	
Recueil des avis des PPA	

Pris dans leur ensemble, ces documents atteignent 1000 pages, voire plus. Dans le cadre de ce travail, il a été fait le choix de se restreindre au *Rapport d'objectifs* et au *Fascicule des règles générales*. Ces deux documents sont opposables, concentrent l'essence du projet régional (objectifs) et des moyens de sa mise en œuvre (règles) effective par les acteurs du territoire (Tilak 2022). Ils se retrouvent sous des noms similaires (« Rapport », « Fascicule », « Fascicule des règles ») dans tous les SRADDET, comme prévu par la Loi (Article L4251-1 - Code général des collectivités territoriales). De plus, les objectifs et les règles comportent des éléments de justification et de contexte, ce qui permet d'apprécier le diagnostic qui est posé par la Région. Parfois, un « document synthétique » est également disponible. Ce type de document résume bien les orientations générales mais est trop vague pour le travail attendu ici.

Dans le cas de la Région Grand Est, plusieurs documents portent le titre de « rapport ». Ce sont les documents « Rapport 2/3 stratégie » et « Rapport 3/3 Fascicule des règles » du projet modifié qui ont été utilisés.

Le PADDUC et le SDRIF-E sont légèrement différents. Le PADDUC est composé de 5 livrets principaux. Ce sont les livrets 2 (projet d'aménagement et de développement durable) et 4 (orientations réglementaires) qui ont été utilisés. Pour le SDRIF-E, les documents utilisés sont « Le Projet d'aménagement régional » et « Les Orientations réglementaires ».

Les SRADDET des Régions PACA et Occitanie ont été modifiés en 2025. Les nouveaux schémas ont été mis en ligne fin juin et début juillet, c'est-à-dire sur la fin du stage. Pour ces deux régions, les versions précédentes (2019 et 2022) ont donc été lues dans un premier temps. Ainsi l'analyse permettra entre autres d'observer les évolutions apportées par les nouvelles versions (2025).

3.2. Lecture et recherche par mots clés

Les SRADDET, SDRIF-E, PADDUC sont composés de plusieurs documents qui font généralement plusieurs centaines de pages. L'objectif est d'accéder aux informations liées à la logistique et au ZAN. La recherche par mots clés a été utilisée pour naviguer dans les documents.

Cela permet d'identifier les passages/chapitres qui traitent de la logistique et de l'artificialisation (ce que ne permet pas toujours le Sommaire). Pour ne pas passer à côté d'une information importante, cela permet également de voir en dehors de ces passages sans perdre de temps avec des redites, ou des renvois aux parties principales traitant de ces sujets. Mais à la marge cela permet aussi de prendre des informations/citations qui ne sont pas dans les parties principales.

Les mots-clés utilisés sont les suivants :

- « logistique »
- « entrepôt »
- « fret »
- « artificialisation »
- « ZAN »

Ces mots ont l'avantage d'être spécifiques. Ils ont été préférés à des termes comme « transport » ou « flux », moins spécifiques. Par exemple, le mot « transport » peut faire référence au transport de fret ou au transport de personnes. Ces mots-clés servent aussi de base à l'analyse quantitative (voir partie 3.3).

Dans un premier temps, je me suis familiarisé avec les documents en procédant à une lecture exhaustive des passages contenant un mot-clé, d'abord dans le SRADDET de Normandie, puis dans le SDRIF-E et enfin dans le SRADDET des Hauts-de-France. Toutefois, il est rapidement apparu que de nombreux extraits, situés en dehors des objectifs et règles spécifiquement liés aux enjeux logistiques et fonciers, renvoyaient aux chapitres principaux. Cette approche s'est révélée particulièrement chronophage et parfois redondante. Par conséquent, il a été décidé de restreindre l'analyse aux seuls objectifs et règles portant explicitement sur les questions logistiques ou foncières.

3.3. Analyse quantitative

L'analyse quantitative a été pensée comme un appui à l'analyse qualitative des schémas régionaux. Elle consiste simplement à compter les occurrences des différents mots-clés suivants :

- « logistique »
- « artificialisation »
- « entrepôt »
- « fret »
- « fret ferroviaire »
- « ZAN »

La casse n'est pas prise en compte sauf pour ZAN. Les mots sont recherchés sans espace avant ou après. Cela signifie que les termes tels que « frets » ou « entrepôts » contiennent respectivement les mots-clés « fret » et « entrepôt ».

Dans le cadre de l'analyse quantitative, le mot-clé « fret ferroviaire » a été ajouté. Le mode ferroviaire constitue le principal mode de transport alternatif à la route. Ce mot-clé donnera une idée du poids que ce mode occupe dans le projet des régions.

Une remarque s'impose concernant le SRADDET de la Région Grand Est : dans sa nouvelle version (2024), les parties supprimées de l'ancienne version apparaissent sous forme de texte rayé. Par conséquent, la recherche automatique comptabilise également des mots-clés qui ne figurent plus dans la version en vigueur du document.

3.4. Critères d'analyse

Pour chacun des schémas étudiés une série de critères ont été utilisés comme base pour l'analyse. Pour chaque critère, un score a été attribué sur la base du barème suivant :

D'abord sur le plan de la logistique, trois aspects ont été analysés (L1, L2 et L3).

L1 : état d'esprit vis-à-vis de la logistique (entre 0 et 3)

Pour répondre à cette question, il s'agit de voir ce qui est mis en avant entre les aspects positifs et négatifs de l'activité logistique. On se demande aussi si la logistique est présentée comme un problème ou plutôt comme une opportunité, un atout.

Le but est aussi de voir si le développement de la logistique est encouragé et peu contraint ou s'il est restreint et orienté.

0 : mise en avant des aspects négatifs et développement restreint et orienté

1 : aspects négatifs, nuisances, perspectives de développement restreintes ou conditionnement au report modal

2 : insiste peu sur les aspects négatifs, développement peu contraint

3 : insiste peu sur les aspects négatifs, développement encouragé avec peu de contraintes

L2 : logistique et industrie : indépendance ou subordination (entre 0 et 1)

La logistique est-elle traitée dans une partie à part entière ? Règle, objectif portant spécifiquement sur des aspects logistiques ?

La logistique est-elle perçue comme un enjeu secondaire faisant partie de l'industrie ou bien est-elle traitée comme un enjeu à part entière ?

0 : la logistique est « subordonnée » à l'industrie

1 : la logistique est traitée comme un enjeu autonome

L3 : dynamisme de la démarche logistique : richesse du diagnostic, de la concertation et existence de règles (entre 0 et 3)

Ce point porte sur la mise en œuvre ainsi que sur le travail de conception de la stratégie logistique régionale.

0 : Ni objectifs, ni règles

1 : Seulement des objectifs sans règles

2 : objectifs accompagnés de règles

3 : objectifs, règles, concertation avec les acteurs du secteur (notamment les entreprises), éléments de diagnostic chiffrés, cartographie.

A noter : les *conférences régionales sur la logistique* ne sont pas considérées comme des concertations (ce sont des conférences).

Ensuite, sur les enjeux fonciers et ZAN, quatre critères servent de base à l'analyse (Z1, Z2, Z3 et Z4).

Z1 : la logistique est explicitement un enjeu du ZAN (entre 0 et 2)

- 0 : aucun lien n'est fait entre logistique et ZAN
- 1 : les enjeux fonciers sont abordés dans les parties logistiques
- 2 : la logistique est un enjeu particulier dans les parties ZAN

Z2 : territorialisation du ZAN (entre 0 et 2)

- 0 : pas faite, pas prévue
- 1 : prévue mais pas encore faite
- 2 : faite

La territorialisation fait partie du mandat des Régions dans le cadre du ZAN. La territorialisation consiste en une attribution d'objectifs de réduction de la consommation foncière au niveau territorial (SCoT, EPCI).

Z3 : répartition sectorielle des m² (entre 0 et 2)

- 0 : pas de répartition
- 1 : système de fléchage partiel du foncier (ex : enveloppe pour des « projets d'envergure Régionale »)
- 2 : répartition des m² pour chaque secteur

Ce point permet notamment de discuter des activités mises en avant dans le cadre d'un fléchage partiel du foncier (score égal à 1) et en particulier la place qui est faite à la logistique.

Z4 : dispositif contraignant ? (entre 0 et 2)

- 0 : objectif sans règles ou règles très peu développées
- 1 : objectifs avec règles
- 2 : règles, suivi et contrôle contraignant

Dans ce point, il s'agit de discuter des outils de mise en œuvre effective du projet régional en matière de gestion du foncier.

Ces critères ont été définis en concertation avec Maxime Forest, Diana Diziain et Laetitia Dablanc. Ils prennent en compte à la fois la dimension du projet régional dans son ensemble et les modalités de sa mise en œuvre, tant sur le plan foncier que sur le plan logistique.

Le barème final a été construit de manière progressive, à la suite de la lecture et de la notation de plusieurs SRADDET. Pour l'indicateur Z3, par exemple, le barème initial retenu était [0 : pas de répartition ; 1 : répartition sectorielle des m²]. Cependant, au fil des analyses, il est apparu nécessaire d'introduire une catégorie intermédiaire afin de mieux prendre en compte les

Régions ayant mis en place un système de « projets d'intérêt régional » ou de « projets d'envergure régionale ». En conséquence, le barème a été ajusté et est devenu [0 : pas de répartition ; 1 : système de fléchage partiel du foncier (ex. : « projet d'envergure régionale ») ; 2 : répartition sectorielle des m²].

Ces questions servent de base à l'analyse qualitative mais celle-ci ne s'y réduit pas. D'autres sujets ont émergé de la lecture (Ex : le Réseau routier d'intérêt régional, la relation entre le positionnement géographique de la Région et les besoins logistiques).

Enfin, remarquons que si l'analyse repose systématiquement sur deux documents, il est parfois nécessaire de compléter l'information en consultant d'autres sources, soit en ligne (notamment sur le site de la Région), soit dans des documents annexes du SRADDET. Par exemple, dans le cas de la Région Grand Est, le contenu des séminaires organisés dans le cadre de l'élaboration collaborative du SRADDET n'était pas précisé dans le rapport d'objectifs ni dans le fascicule de règles, mais figurait dans le document d'état des lieux.

3.5. Fiche de lecture des schémas régionaux

Pour chacune des Régions étudiées, une fiche de lecture synthétique a été produite (disponible en Annexe 4). Ces fiches restituent les informations essentielles contenues dans le schéma de la région concernant sa logistique et sa stratégie foncière. Leur contenu se décompose de la manière suivante :

- 1) Tableau qui récapitule les scores sur les sept critères établis en partie 0.
- 2) Pour chacun des critères, une justification du score appuyée par des extraits du schéma (1 à 2 pages)
- 3) Si nécessaire, un résumé complémentaire pour mieux saisir le projet régional (1 demi-page à 1 page)

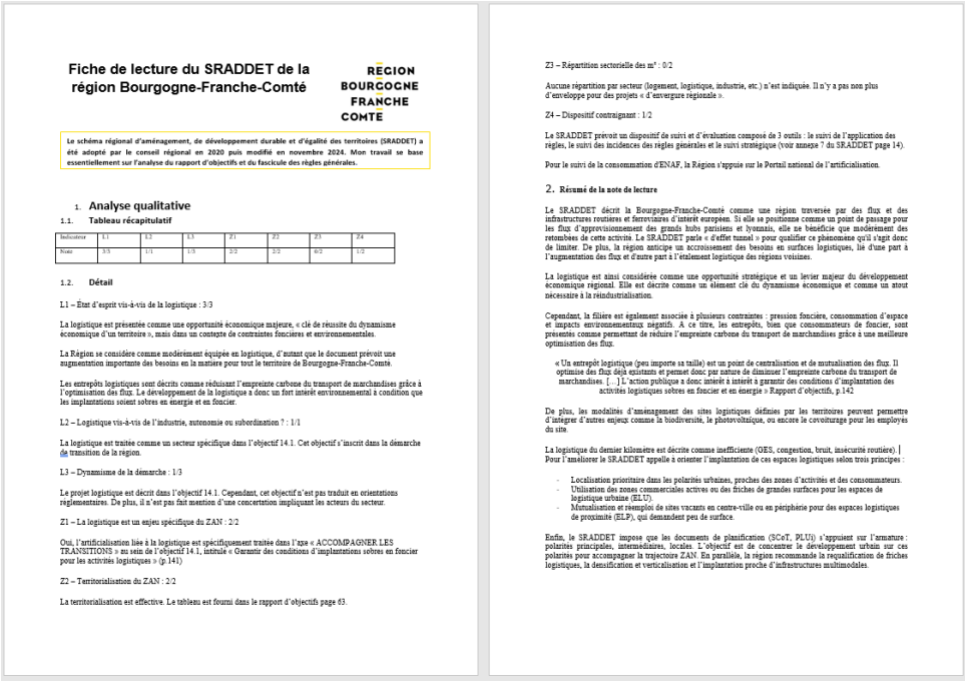


Figure 14: Fiche de lecture du SRADDET de la Région Bourgogne-Franche-Comté

Une fois rédigées, ces fiches ont été envoyées aux responsables logistiques des différentes régions par Julie RAFFAILLAC¹⁷. L'objectif était de recueillir les retours des régions et d'apporter d'éventuelles corrections si besoin. Le Tableau 3 fait état des régions ayant partagé un retour.

Tableau 3 : Retour des régions sur les fiches de lecture

Région	Retour de la Région	Personne ayant effectué le retour
--------	---------------------	-----------------------------------

¹⁷ En tant que coordinatrice du GT Fret & Logistique du 27 juin 2025

Nouvelle-Aquitaine	Oui	Nicolas Martin Responsable d'unité – Unité planification et stratégie d'aménagement durable Direction de l'intelligence territoriale, de l'évaluation et de la prospective DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale)
Bourgogne-Franche-Comté	Oui	Guillaume Langrand Direction des Mobilités et des Infrastructures Service grandes infrastructures et réseaux de transports
Hauts-de-France	Oui	Nathalie Gal Direction des infrastructures de mobilités et du Canal Seine Nord Europe Directrice adjointe

À la date de finalisation de ce mémoire de Master, seules trois Régions ont fait part d'un retour. La Région Hauts-de-France n'a souhaité apporter aucune modification à la fiche relative aux Hauts-de-France. Guillaume Langrand (Bourgogne-Franche-Comté) et Nicolas Martin (Nouvelle-Aquitaine) ont souligné des erreurs mineures et ont mis en avant certaines parties du SRADDET qu'ils estimaient pertinentes pour l'analyse avec des renvois aux pages correspondantes dans le SRADDET en vigueur. Ces propositions m'ont ensuite permis de retravailler les fiches et de les enrichir.

Les fiches des Régions Bourgogne-Franche-Comté et Nouvelle-Aquitaine, dans leur première version, étaient parmi les premières rédigées. Or, à ce stade, je souhaitais tenir les fiches à un format de moins de deux pages. Ces fiches, dans leurs premières versions, étaient moins « complètes » que les dernières réalisées, celles-ci faisant plutôt trois, voire quatre pages.

3.6. Entretiens

Le 27 juin 2025, le travail a été présenté devant les responsables logistiques d'une dizaine de régions dans le cadre d'un groupe de travail « Fret & Logistique » organisé par Régions de France¹⁸. Cette présentation a été l'occasion de recueillir des retours sur mon travail alors dans un stade d'avancement intermédiaire. De plus, cela m'a permis de solliciter des entretiens auprès des responsables logistiques présents. Cette demande a débouché sur six appels téléphoniques au cours du mois de juillet et du mois d'août 2025. Le Tableau 4 dresse la liste des interlocuteurs. Pour la Région Pays de la Loire, deux interlocutrices étaient présentes (Christelle Biron et Marie-Cécile Dion) mais il s'agit bien d'un seul et unique entretien.

Tableau 4 : Liste des interlocuteurs pour les entretiens

REGION	NOM	FONCTION	DATE
Région Sud	Julie RAFFAILLAC	Chargée de projets Logistique	16 juillet 2025
Pays de la Loire	Christelle Biron	Chargée de programme politique routière et infrastructures ferroviaires Service Offre et Infrastructures Ferroviaires Direction Marketing et Ferroviaire	2 juillet 2025
Pays de la Loire	Marie-Cécile Dion	Direction des politiques territoriales	2 juillet 2025
Normandie	Pierre-Denis Sens	Chargé de projets aéroportuaire et logistique Service Infrastructures et Etudes Direction Mobilités et Infrastructures Normandie	23 juillet 2025
Occitanie	Christine Bousquie	Assistante Gestionnaire Service Pilotage des Satellites Direction Mobilités, Infrastructures et Développement Site de Toulouse Compans Occitanie	13 août 2025
Île-de-France	Nathalie Woock	Cheffe du service « Fret et entreprises de transport » Direction des transports Pôle Logement-Aménagement-Transports	28 juillet 2025

¹⁸ Régions de France est une association (loi 1901) qui représente les Régions et les collectivités territoriales auprès des pouvoirs publics. Voir <https://regions-france.org/missions/>

		Île-de-France	
Hauts-de-France	Nathalie Gal	Direction des infrastructures de mobilités et du Canal Seine Nord Europe Directrice adjointe Hauts-de-France	13 août 2025

Ces entretiens semi-directifs ont permis d’aborder les sujets fonciers et logistiques. Néanmoins les personnes interrogées étaient davantage portées sur les questions logistiques de par leur fonction. L’objectif était d’aborder les grandes lignes du projet régional en matière de foncier mais surtout de logistique. Il s’agissait également de comprendre comment les Régions ont construit leur stratégie logistique. Une grille d’entretien indicative est disponible en Annexe 3.

Les échanges ont duré entre 45 min et 1 h 15 et ont été enregistrés avec le consentement des participants.

3.7. Autres échanges

D'autres échanges ont alimenté ma réflexion sans faire l'objet d'une analyse systématique. Ceux-ci sont listés dans le Tableau 5 .

Tableau 5: échanges complémentaires

NOM	FONCTION	DATE
Philippe FREREJEAN	Consultant associé en immobilier logistique chez Arthur Loyd Logistique (poste de consultant supply Associé Ile-de-France)	6 juin 2025
Sandra CHOPIN	Cheffe de service Planification Métropole du Grand Paris	20 juin 2025
Antoine ROBICHET	Ministère de la transition écologique	31 mars 2025
Diana DIZIAIN	Directrice générale d'Afilog	18 mars 2025
Maxime FOREST	Directeur général de France Logistique	20 mars 2025

4. Résultats

Cette partie est consacrée à la présentation et à l'analyse des résultats. Il s'agira de présenter dans un premier temps les résultats de l'analyse quantitative puis, dans un second temps, de présenter les résultats de lecture des schémas appuyés par l'analyse des entretiens.

4.1. Analyse quantitative

La présentation des résultats quantitatifs est faite sous deux formes : la présentation des résultats sur les mots clés relatifs à la logistique et la présentation des résultats sur les mots clés relatifs à l'artificialisation.

4.1.1. Mots clés relatifs à la logistique

Les nombres d'occurrences des mots clés relatifs à la logistique (« logistique », « fret », « fret ferroviaire », « entrepôt ») sont présentés dans le Tableau 6. Les Régions sont classées par ordre alphabétique.

Tableau 6 : Résultats du décompte des mots clés relatifs à la logistique dans les schémas régionaux

Région	Modification en 2024 ou 2025	"logistique"	"Fret"	"fret ferroviaire"	"Entrepôt"	Total	Occurrences	
							Pour 100 pages	
Auvergne-Rhône-Alpes	Non	84	33	0	3	120	40	
Bourgogne-Franche-Comté	Oui	91	13	1	6	111	22	
Bretagne	Oui	32	8	0	0	40	20	
Centre - Val de Loire	Non	23	27	4	0	54	21	
Corse	Non	6	9	0	0	15	9	
Grand Est	Oui	74	9	0	0	83	27	
Hauts-de-France	Oui	171	32	6	5	214	43	
Île-de-France	Oui	112	17	1	28	158	42	
Normandie	Oui	178	8	2	6	194	36	
Nouvelle Aquitaine	Oui	104	16	4	3	127	33	
Occitanie	Oui	88	48	18	1	155	38	
Pays de la Loire	Non	30	16	7	0	53	15	
Provence Alpes - côte d'Azur	Oui	195	43	15	8	261	36	
Moyenne :		91,4	21,5	4,5	4,6	121,9	29,4	91,4

La deuxième colonne indique si le schéma a été modifié en 2024 ou 2025 pour intégrer la loi climat et le ZAN. La colonne « Occurrences pour 100 pages » correspond au nombre total d'occurrences divisé par le nombre de pages étudiées¹⁹.

Le mot « logistique » constitue la majorité des occurrences, 71 % en moyenne. Le mot « entrepôt » est peu employé comparé à « logistique » et « fret ». Seules cinq Régions l'utilisent plus de 5 fois. C'est dans le schéma de la Région Île-de-France qu'il est employé le plus abondamment avec 28 occurrences sur un total de 60 pour l'ensemble des schémas. De même, le mot « fret ferroviaire » est employé 58 fois au total, dont 18 fois dans le schéma de la Région Occitanie et 15 fois dans celui de la Région Sud.

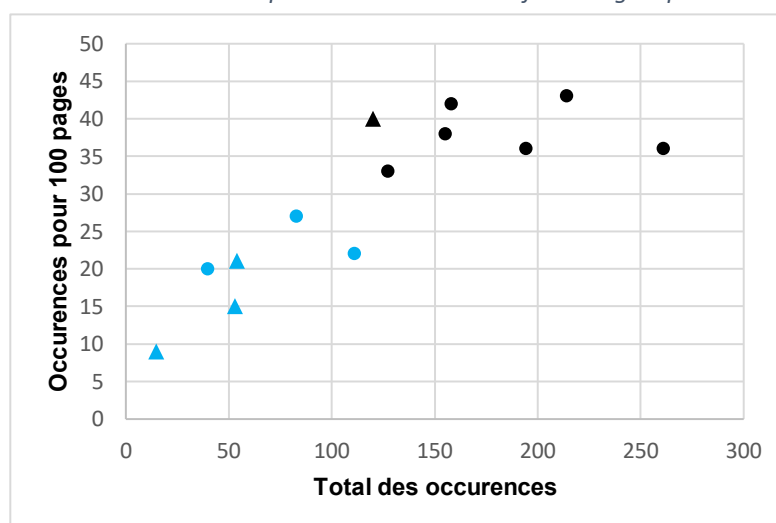
Il semble que le traitement de la logistique soit plus important dans les SRADDET mis à jour en 2024 et 2025. Pour les schémas non mis à jour, la moyenne des occurrences totales est de 60,5 (et 81,8 en incluant les anciennes versions des schémas de l'Occitanie et de la Région PACA²⁰). Pour les schémas mis à jour, la moyenne des occurrences totales est de 149,2, soit 147 % de plus (ou 82 % de plus par rapport au cas où on inclut les anciennes versions des schémas de l'Occitanie et de la Région PACA). L'intégration des enjeux logistiques au SRADDET était l'un des aspects de la loi Climat.

L'analyse quantitative reflète donc l'application de la loi dans les versions modifiées des SRADDET.

Le total nous renseigne sur l'importance relative de la logistique dans chacune des Régions. Le nombre d'occurrences pour 100 pages nous renseigne sur le poids du thème logistique au sein de chaque SRADDET. Ces deux indicateurs ne sont pas indépendants, ils sont liés par une relation grossièrement croissante. Autrement dit, plus une Région parle de logistique par rapport aux autres, plus la logistique occupe une place importante dans son schéma régional. Il s'agit d'une tendance, la relation est loin d'être parfaite.

La Figure 15 illustre ce propos. Les schémas non modifiés sont représentés par un triangle, les autres par des ronds.

Figure 15: Occurrences pour 100 pages en fonction du nombre total d'occurrences pour les mots clés relatifs à la logistique



¹⁹ C'est-à-dire le nombre de pages cumulées du rapport d'objectifs et du fascicule de règles.

²⁰ Sur le plan logistique, l'Occitanie est passée d'un total de 131 à un total de 155 et la Région PACA est passée d'un total de 118 à un total de 261. Sur le plan de l'artificialisation, l'Occitanie est passée d'un total de 62 à un total de 150 et la Région PACA est passée d'un total de 6 à un total de 94.

On voit de manière graphique que les schémas non modifiés (triangles) emploient, en moyenne, moins les mots clés relatifs à la logistique.

De plus, il est possible de séparer les régions en deux groupes : d'une part celles qui traitent abondamment de la logistique (en noir) à la fois par rapport aux autres régions et par rapport au poids du sujet au sein du schéma. Ce groupe est caractérisé par un nombre d'occurrences pour 100 pages aux alentours de 40 et un total supérieur à 120. D'autres, le groupe des régions qui l'abordent moins (en bleu) avec moins de 30 occurrences pour 100 pages et moins de 111 occurrences au total.

L'identification de ces deux groupes est plus évidente avec une représentation cartographique. La Figure 16 représente les occurrences de mots clés relatifs à la logistique pour 100 pages selon les Régions.

Le poids relatif de la logistique dans les schémas régionaux, ici approché par le nombre d'occurrences pour 100 pages, fait ressortir en rouge plus foncé les Régions du Nord de la France (Hauts-de-France, Normandie et Île-de-France) d'une part et d'autre part les Régions de la moitié Sud de la France, avec la Nouvelle-Aquitaine, l'Occitanie, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Auvergne-Rhône-Alpes. Ces Régions correspondent au groupe de points représenté en noir sur la Figure 15. Les Régions en rouge plus clair, Bretagne, Pays de la Loire, Centre-Val de Loire et Bourgogne-Franche-Comté correspondent au groupe de points représenté en rouge.

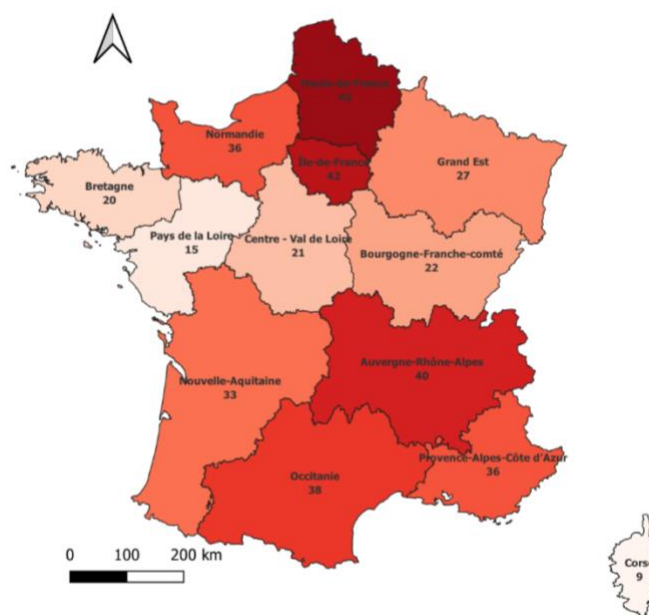


Figure 16: Occurrences pour 100 pages des mots clés relatif à la logistique

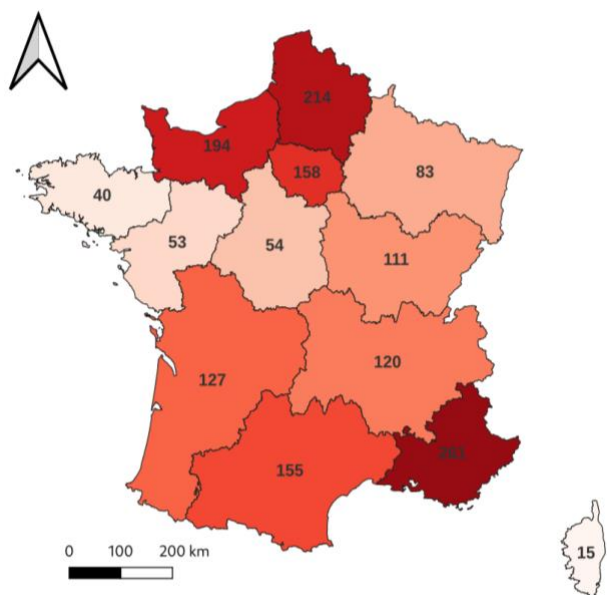


Figure 17: Occurrences totales des mots clés relatif à la logistique

De même, en représentant le total des occurrences pour chaque Région (voir Figure 17), bien que le classement ne soit pas exactement le même, on voit les mêmes groupes se démarquer. Cela était attendu au vu de la Figure 15.

Ainsi, l'analyse quantitative reflète l'importance de la logistique dans certains espaces du territoire français.

D'abord le pourtour méditerranéen, avec le port de Sète, Port-la-Nouvelle (Occitanie) et le Grand port maritime de Marseille (Région Sud).

Ensuite la frontière avec l'Espagne (Occitanie, Nouvelle-Aquitaine) qui est traversée par des flux importants en direction de la France et du Nord de l'Europe. Mais aussi la présence du

port de Bordeaux sur la façade atlantique (Nouvelle-Aquitaine).

Enfin, la façade maritime de la Manche avec le port fluvio-maritime Havre-Rouen-Paris (Normandie, Île-de-France) et les ports de Calais et Dunkerque (Hauts-de-France). Ces Régions sont traversées par des flux en direction de Paris et des flux en direction du nord de l'Europe.

Étant donné son insularité, on peut s'étonner de ne pas voir un nombre d'occurrences plus élevé en Corse. On verra néanmoins dans la partie analyse qualitative (partie 4.2, p.42) que le traitement de la logistique dans le PADDUC porte essentiellement sur le développement des ports de Bastia et d'Ajaccio.

4.1.2. Mots clés relatifs à l'artificialisation

Les nombres d'occurrences des mots clés relatifs à l'artificialisation (« ZAN » et « Artificialisation ») sont présentés dans le Tableau 7. Les Régions sont classées par ordre alphabétique.

Tableau 7 : Résultats du décompte des mots clés relatifs à l'artificialisation dans les schémas régionaux

Région	Modification en 2024 ou 2025	"ZAN"	"Artificialisation"	Total	Occurrences Pour 100 pages
Auvergne-Rhône-Alpes	Non	0	31	31	10
Bourgogne-Franche-Comté	Oui	41	120	161	32
Bretagne	Oui	14	43	57	29
Centre - Val de Loire	Non	0	14	14	6
Corse	Non	0	6	6	4
Grand Est	Oui	11	65	76	25
Hauts-de-France	Oui	4	100	104	21
Île-de-France	Oui	25	92	117	31
Normandie	Oui	19	101	120	22
Nouvelle Aquitaine	Oui	1	199	200	52
Occitanie	Oui	32	118	150	36
Pays de la Loire	Non	1	51	52	14
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Oui	0	94	94	13
Moyenne :		11,4	79,5	90,9	22,7

Ici aussi on observe une différence nette entre les schémas modifiés en 2024 et 2025 et les schémas non modifiés.

Pour les schémas non mis à jour, la moyenne du total des occurrences est de 25,75 (et 28,5 en incluant les anciennes versions des schémas de l'Occitanie et de la Région PACA). Pour les

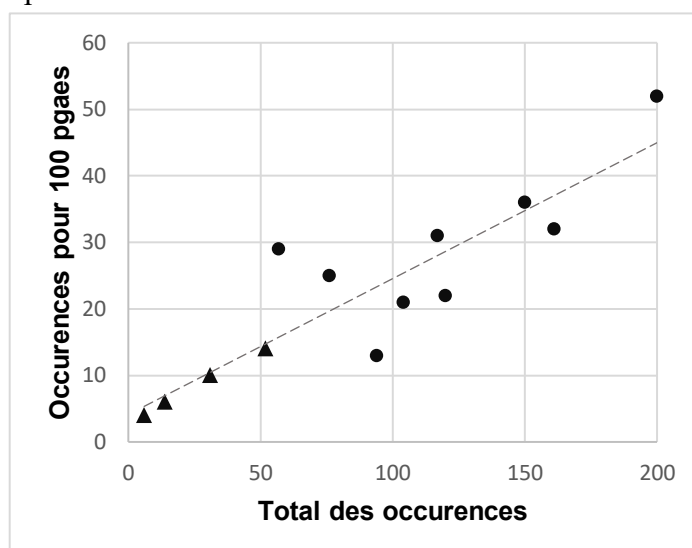
schémas mis à jour, la moyenne du total des occurrences est de 119,9, soit 366 % de plus (ou 321 % de plus par rapport au cas où on inclut les anciennes versions des schémas de l'Occitanie et de la Région PACA). De façon plus marquée que pour les enjeux logistiques, on voit l'effet de l'application de la loi Climat et résilience et notamment de l'objectif du ZAN.

Le mot ZAN représente en moyenne 10 % du total, cette augmentation est essentiellement due à l'augmentation de l'utilisation du mot « artificialisation ». Ce mot est consacré par la loi climat et résilience, il est naturel de le voir surreprésenté dans les schémas modifiés. Cependant l'enjeu de réduction de l'artificialisation était aussi présent dans les anciennes versions (Doré 2023). Notons d'ailleurs que le mot « foncier » (non mesuré dans cette étude), qui peut apparaître dans des formulations comme « gestion du foncier », « consommation foncière » ou « ressource foncière », est moins spécifique mais est employé parfois abondamment dans les schémas non modifiés.

Comme pour l'analyse quantitative logistique, les Régions dont le nombre total d'occurrences est le plus élevé sont aussi celles dont le nombre d'occurrences rapporté au nombre de pages est le plus important (voir Figure 18). Encore une fois, les schémas non modifiés sont représentés par des triangles et les autres par des ronds.

Cette fois les points s'alignent mieux (courbe de tendance en pointillés), autrement dit le classement diffère moins d'un indicateur à l'autre. De plus, la distinction se fait clairement entre les schémas à jour sur le ZAN (rond) et les autres (triangles).

Figure 18 : Occurrences pour 100 pages en fonction du nombre total d'occurrences pour les mots clés relatifs à l'artificialisation



On peut aussi noter que l'amplitude relative au sein du groupe des schémas modifiés est moins grande que dans le cas de la logistique. Entre la Bretagne (57 occurrences au total) et la Nouvelle-Aquitaine (200 occurrences au total), il y a un facteur 3,5. Dans le cas de la logistique, entre la Bretagne (40 occurrences au total) et la Région PACA (261 occurrences au total), il y a un facteur 6,5. Autrement dit, les différences entre Régions dans l'importance du traitement des questions logistiques sont plus importantes que les différences dans l'importance du traitement de la lutte contre l'artificialisation.

Comme prévu (voir Figure 18), les Figure 20 et Figure 19 se superposent relativement bien. Elles représentent respectivement : le total des occurrences et les occurrences pour 100 pages.

Figure 20 : Occurrences pour 100 pages des mots clés relatifs à l'artificialisation

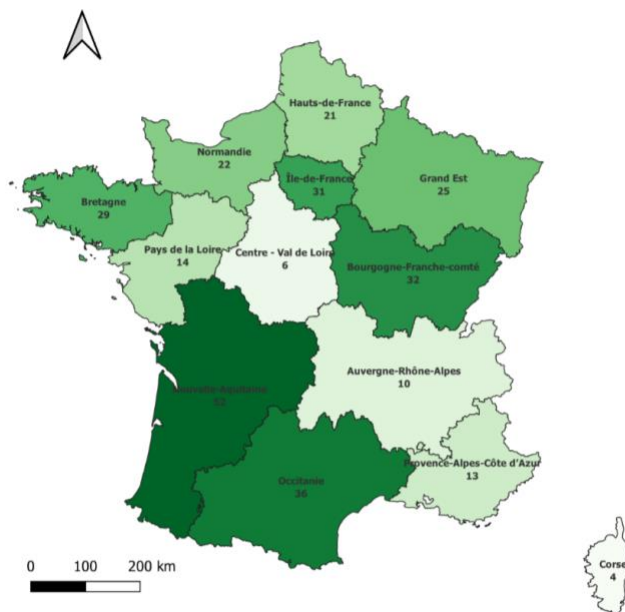
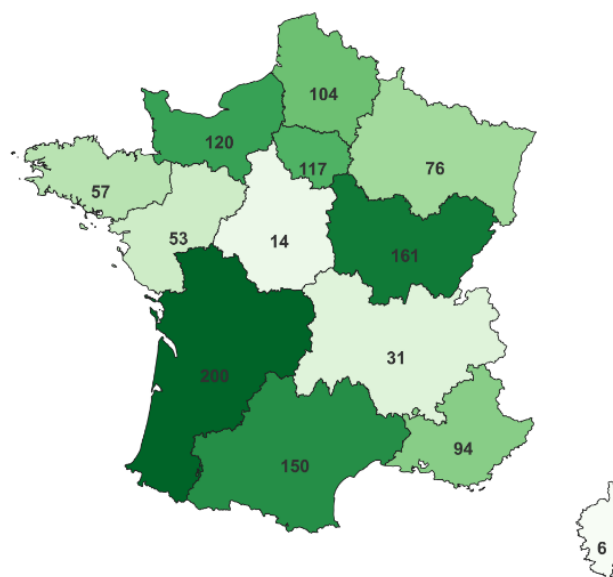


Figure 19: Total des occurrences des mots clés relatifs à l'artificialisation



Les Régions Centre-Val de Loire, AURA et Corse dont les schémas n'ont pas encore été modifiés apparaissent (en vert plus clair) sur les deux cartes, comme les trois dernières. La Région Pays de la Loire, qui complète le groupe des schémas non modifiés, est au niveau de la Région Sud en termes d'occurrences rapportées au nombre de pages. En revanche son total d'occurrence est inférieur à celui de chacune des Régions ayant modifié leur schéma régional.

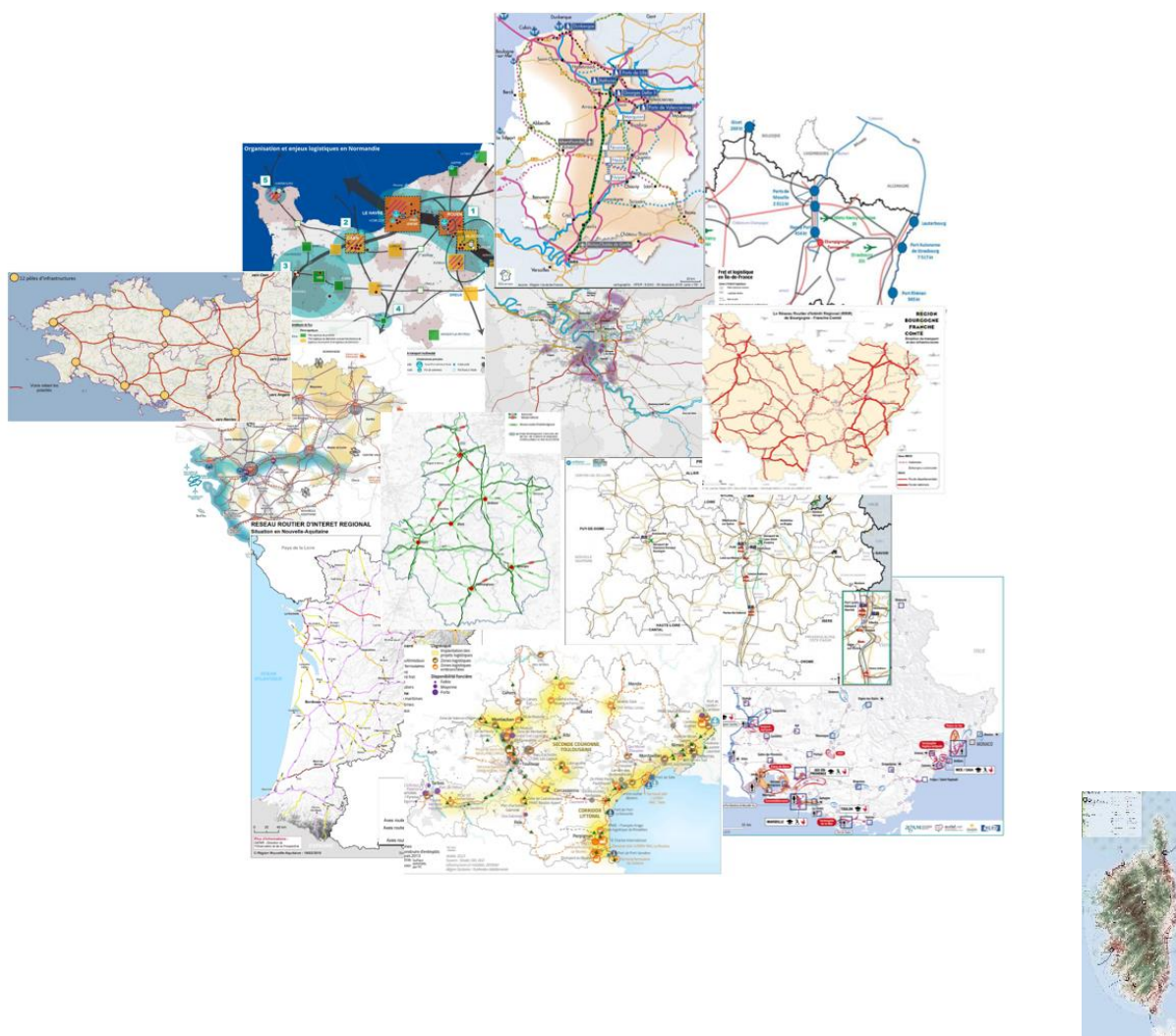
4.1.3. Conclusion de la partie quantitative

L'analyse quantitative menée sur les SRADDET, le SDRIF-E et le PADDUC nous montre que le traitement à la fois des enjeux logistiques et de ceux de réduction de l'artificialisation sont plus importants (d'un point de vue quantitatif) dans les documents modifiés en 2024 et 2025. Sur le plan logistique, l'analyse révèle de grandes disparités entre les Régions, y compris entre les Régions ayant mis à jour leur schéma régional, reflétant l'importance réelle de la logistique dans les différentes Régions.

4.2. Analyse qualitative

La Figure 21, faite par un assemblage (bien sûr uniquement illustratif) des cartes logistiques emblématiques²¹ de chacun des SRADDET, montre la diversité des approches régionales.

Figure 21 : Assemblage des cartes logistiques des schémas régionaux



Sans tirer de conclusions hâtives, on distingue deux types d'approches : des approches par le biais des infrastructures routières, ferroviaires, etc. et qui ajoute une dimension de flux et de nœuds (Normandie, Hauts-de-France, Pays de la Loire, Occitanie, Île-de-France, Région Sud). On peut aussi noter que pour les Régions Normandie, Hauts-de-France, Île-de-France et Grand Est, les figurés ne s'arrêtent pas strictement aux frontières administratives de la région. Les cartes logistiques sont intégrées dans un réseau plus large.

Dans cette partie, il sera question de présenter et de discuter les résultats de l'analyse qualitative des schémas régionaux. Plusieurs éléments de cette analyse se retrouvent dans les différentes

²¹ Certaines Régions se sont contentées de fournir des cartes des infrastructures comme le réseau routier d'intérêt régional, le réseau ferroviaire ou encore les infrastructures multimodales. Mais d'autres Régions ont en plus de cela fourni une carte synthétique de la démarche régionale en matière de logistique. Dans ce cas, la carte synthétique a été préférée.

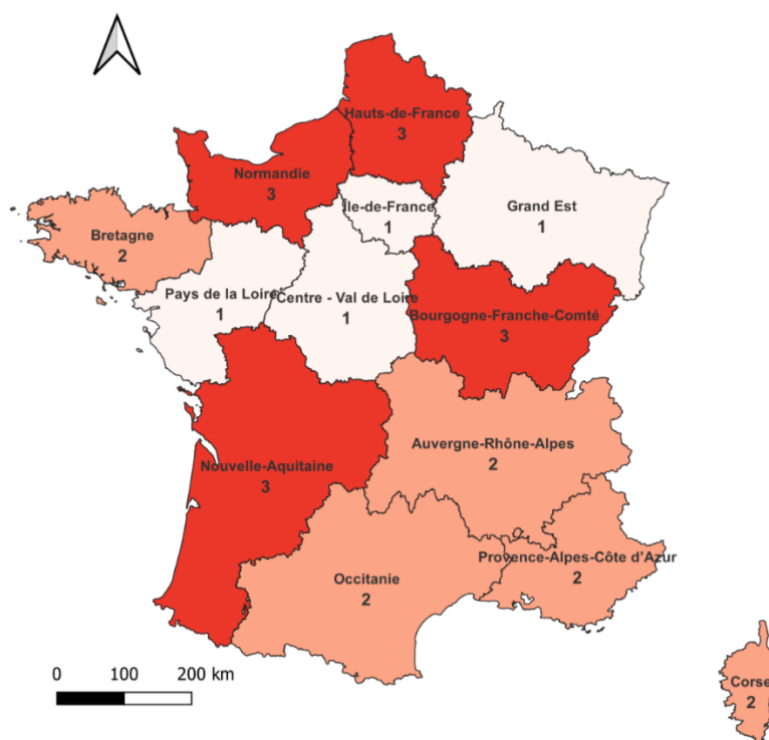
fiches de lecture disponibles en annexe. Il n'est cependant pas lieu ici d'entrer dans le détail de chaque Région. Il s'agit plutôt de dégager les différentes tendances qui émergent de l'ensemble du corpus. Les fiches permettent donc d'entrer dans le détail de chaque schéma mais sont relativement indépendantes les unes des autres et n'offrent pas de regard croisé.

Les résultats sont soit présentés sous forme de carte, soit sous forme de tableau. Les tableaux de résultats sont classés dans l'ordre alphabétique pour le nom des Régions. L'ensemble des scores est disponible sous forme de tableau en Annexe 2.

4.2.1. État d'esprit vis-à-vis de la logistique (Critère L1)

Toutes les Régions affirment que la logistique est un élément important de leur économie. Ainsi pour cette rubrique, toutes les Régions ont un score supérieur ou égal à 1/3. De même, toutes les Régions soulèvent la question des enjeux environnementaux associés à la logistique. Il y a cependant de grandes disparités dans le poids du discours sur l'environnement d'une Région à l'autre. Les résultats pour le score L1 sont présentés sur la Figure 22.

Figure 22: Score L1 selon les Régions



Les Régions qui ont obtenu le score de 3/3 identifient la logistique comme un secteur vital pour l'économie régionale. D'un point de vue environnemental, soit les enjeux sont à peine abordés (Corse), soit ils sont présentés davantage comme une opportunité que comme une contrainte.

Plusieurs schémas lient l'importance de la logistique dans leur Région à la position géographique de la Région. Cela est particulièrement marqué pour les Régions maritimes. Par exemple, la Normandie dispose d'une façade maritime importante et se décrit comme étant une porte d'entrée de l'Europe.

"De par sa position géographique et sa capacité de développement économique et logistique, la Normandie est un carrefour mondial, et cette situation se traduit par une forte connexion

aux principaux réseaux. Ces réseaux de transport de personnes, de marchandises ou d'énergies sont primordiaux pour le développement du territoire normand et son attractivité tant vis-à-vis des personnes que des entreprises."

(SRADDET de la Région Normandie, Rapport d'objectifs, p.154)

La Région cherche à renforcer sa place dans les échanges internationaux, une attention particulière est donc portée aux ports. La Région souligne "le rôle majeur des grands ports maritimes régionaux" et insiste sur la nécessité de les connecter efficacement au reste du territoire, via les infrastructures routières et ferroviaires (voir objectif 16 p.138 du rapport d'objectifs du SRADDET de la Région Normandie).

Dans cette même lignée, la Bretagne se présente comme étant une région maritime dans un contexte de mondialisation et d'augmentation des flux de marchandises. L'activité logistique, et notamment portuaire, y tient une place importante. Avoir une logistique performante est un enjeu de compétitivité économique de premier plan pour cette région.

En entretien, Christine Bousquie (Direction Mobilités, Infrastructures et Développement, Région Occitanie) lie le poids de la logistique dans la région d'une part à la présence de la frontière espagnole, d'autre part à l'activité portuaire sur la côte méditerranéenne : « Je dirais que c'est une région de logistique, pour plusieurs raisons. C'est une région de logistique de par sa situation géographique avec sa frontière avec l'Espagne et sur le pourtour méditerranéen la présence de plusieurs ports : le port de Sète (Port-la-Nouvelle), le port de Port-Vendres, c'est au sud de Perpignan, et vous avez aussi cette jonction transfrontalière qui fait qu'on compte quand même 15 000 camions par jour sur la région. » (Christine BOUSQUIE, 13 août 2025). Mais au-delà de ça, Christine BOUSQUIE pointe aussi la présence d'importantes industries, comme le groupe Airbus, avec de grands besoins pour leur supply chain.

Enfin, pour la Corse, le traitement de la logistique dans le PADDUC²² se concentre principalement sur le développement des deux grands ports de l'île que sont les ports d'Ajaccio et de Bastia. Ces infrastructures sont décrites comme étant sous-dimensionnées et les auteurs prévoient une augmentation des flux. Le discours porté dans le PADDUC à l'égard de la logistique est essentiellement positif. Le besoin de réduire les émissions carbonées associées au fret de marchandises est évoqué sans être un enjeu central. Un recours plus important au rail « doit être envisagé » mais les auteurs admettent qu'il est difficile au stade actuel « d'imaginer sur le plan interne des développements significatifs du transport de fret par chemin de fer » (p.45 Annexe 4). Mais le critère L1 ne suffit pas à caractériser le projet régional en matière de logistique. Par exemple, il ne tient pas compte du fait que la logistique occupe une place réduite dans le PADDUC avec seulement 15 occurrences au total pour les mots clés relatifs à la logistique.

Les Régions qui ont obtenu un score de 1/3 n'élèvent pas la logistique au rang de filière charnière de l'économie (Pays de la Loire, Centre Val de Loire) et l'abordent essentiellement sous l'angle du report modal. Elles contraignent l'implantation des entrepôts. Dans le cas du Grand Est, la Région se considère comme déjà dotée d'un nombre suffisant d'infrastructures logistiques. Le SRADDET est clair, il ne faut pas en construire davantage.

« Il s'agit de s'appuyer principalement sur les réseaux et équipements existants, bien développés dans le Grand Est mais manquant de structuration,

²² Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (Schéma régional de la Corse). La rédaction de ce document a été achevée en 2015.

de mise en réseau et nécessitant une modernisation. Ces infrastructures sont donc à conforter. »

(SRADDET du Grand Est, p.181 du Fascicule de règles)

L'idée est de moderniser, entretenir, rendre bi- voire tri-modales les infrastructures qui existent déjà. Le SRADDET prône donc un développement de l'activité multimodale sur les sites logistiques existants, mais il ne souhaite pas voir davantage d'infrastructures logistiques sur le territoire de la Région Grand Est.

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, le développement de l'activité logistique routière est à limiter.

« La création de nouvelles zones logistiques exclusivement routières est à éviter »
SDRIF-E, Orientations réglementaires (OR n°117), p.65

En entretien, Nathalie Woock (Ile-de-France) explique qu'au sein de la Région il y a une conflictualité entre la protection de la biodiversité et le développement de la logistique qui nécessite de trouver des compromis.

« Le SDRIF-E a permis [...] de faire en sorte que la logistique ne soit pas mise de côté. [Notre objectif], c'est agir sur comment donner un cadre pour des implantations qui soient acceptées plus facilement par un ensemble d'acteurs et de niveaux de collectivités qui peuvent avoir des intérêts différents et sur un foncier qui est extrêmement concurrentiel » (28 juillet 2025).

D'après elle, l'acceptabilité face aux élus locaux et aux citoyens est un élément central de la démarche régionale en matière de logistique : « On reste encore sur une image extrêmement figée de ce qu'est ou pas la logistique et qui reste encore assez négative dans la tête de beaucoup de personnes. Donc on a tout un travail nous aussi de pédagogie en interne déjà, visant à promouvoir la logistique. Donc le sujet pour moi de l'acceptabilité, c'est un véritable sujet, c'est LE sujet premier pour pouvoir expliciter au mieux qu'à un moment, si on ne dédie pas du foncier à la logistique, on va être en difficulté » (28 juillet 2025).

Aussi bien le Grand Est que l'Île-de-France donnent l'impression de conditionner le développement de la logistique au renforcement du report modal. Ces deux Régions reflètent une tendance générale dans les schémas : le transport de marchandises par mode routier occupe une place assez réduite dans le document, quand il est abordé.

Sur le plan environnemental, les réductions des émissions de gaz à effet de serre de la filière sont relevées comme une nécessité dans l'ensemble des documents. Par suite, c'est le report modal vers le ferroviaire et le fluvial qui est préconisé avec éventuellement une dominante ferroviaire, en Occitanie par exemple, ou fluviale comme en Île-de-France.

Pour la région Occitanie, l'entretien est venu confirmer ce constat²³. Cela fait d'ailleurs écho à l'analyse quantitative (voir Tableau 6), l'Occitanie étant la région qui concentre le plus d'occurrences du mot « fret ferroviaire ». À l'inverse, Nathalie Woock (Ile-de-France), affirme

²³ Thomas LELOUP : « Si je vous dis qu'il y a une dominante ferroviaire... » ; Christine BOUSQUIE : « Oui, c'est juste »

en entretien que le potentiel de report modal vers le rail pour la Région Île-de-France est faible. La Région se concentre plutôt sur le fluvial.

Mais quoi qu'il en soit, aucune région n'encourage le transport routier plus que les autres modes. En dehors du report modal, le routier est abordé essentiellement dans deux cadres²⁴ : indirectement pour la gestion du "dernier kilomètre"²⁵, et dans l'identification du réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Il s'agit de l'un des mandats des SRADDET, la cartographie de ce réseau permet aux territoires de protéger cette fonction reconnue comme essentielle. Dans les SRADDET, on retrouve d'une part la carte du RRIR et d'autre part les critères sur lesquels la Région s'est basée pour établir cette cartographie. Certaines Régions incluent, parmi les critères utilisés, un quota de fréquentation par les poids lourds. Typiquement exprimé en nombre de poids lourds par jour, il s'agit d'un minimum de fréquentation pour qu'un tronçon soit intégré au RRIR.

La Région Bourgogne-Franche-Comté encourage la construction d'entrepôts en mettant en avant leur fonction d'optimisation des flux. Dans le SRADDET de la Région, les entrepôts sont décrits comme réduisant l'empreinte carbone du transport de marchandises. La Région appelle ainsi à favoriser l'implantation des entrepôts. Cependant, elle attire aussi l'attention sur l'importance de construire des entrepôts économes à la fois sur le plan énergétique et sur le plan foncier.

« Un entrepôt logistique (peu importe sa taille) est un point de centralisation et de mutualisation des flux. Il optimise des flux déjà existants et permet donc par nature de diminuer l'empreinte carbone du transport de marchandises. [...] L'action publique a donc intérêt à garantir des conditions d'implantation des activités logistiques sobres en foncier et en énergie » SRADDET de la Région Bourgogne-Franche-Comté, Rapport d'objectifs, p.142.

On retrouve ici l'idée avancée dans la partie 2.4.2 selon laquelle le nombre et le positionnement des entrepôts peuvent avoir un intérêt sur le plan des émissions carbonées (ADEME 2025).

De manière générale, on trouve donc un discours qui d'une part reconnaît l'importance économique de la logistique et d'autre part le besoin de relever les défis environnementaux associés, au premier lieu desquels la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

4.2.2. Logistique et industrie : indépendance ou subordination (Critère L2)

Bien que la logistique soit pensée comme un des éléments de l'économie régionale, dans la majorité des documents étudiés, elle fait l'objet d'objectifs et de règles à part entière. Seules deux Régions ont un score de 0 : Centre-Val de Loire et Île-de-France.

La Région Centre-Val de Loire est la seule à ne pas consacrer d'objectif spécifique à la logistique. L'objectif 13, intitulé "Une économie à la pointe qui relève les défis climatiques et environnementaux" (p. 86), est le seul à vraiment aborder la logistique. Cependant cet objectif ne porte pas spécifiquement sur la logistique. Il porte sur la transition écologique de l'économie Régionale. La logistique est donc traitée comme un sous-enjeu de transition écologique de l'économie.

²⁴ Notons qu'ici il est question du transport de fret par le mode routier. Le transport de personnes par la route tient une place plus importante dans les schémas régionaux.

²⁵ Dernière étape dans le transport d'une marchandise. Il s'agit typiquement de la livraison finale aux magasins ou aux consommateurs en ville.

Le cas de la Région Île-de-France est un peu différent. La logistique est abordée dans les objectifs de la partie 4.4, intitulée « Adapter la logistique aux enjeux économiques, de sobriété foncière et de décarbonation », qui s'inscrit dans le chapitre 4 : « Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions ». Le glossaire apporte un éclairage précieux sur les liens entre la logistique et l'ensemble de l'activité économique. On peut lire, dans la définition du terme « activité productive », que celle-ci inclut la logistique aux côtés de l'industrie et des « services connexes à l'industrie (R&D, ingénierie, essais et analyses techniques) ». Les « secteurs de développement industriel d'intérêt Régional » sont définis comme des sites non urbanisés destinés à accueillir en priorité des activités industrielles ainsi que leurs fonctions de support, dont la logistique fait explicitement partie. De plus, les « sites d'activité économique » sont définis comme « les zones et parcs d'activités dont l'activité dominante est industrielle, artisanale, commerciale, tertiaire ou logistique, ou sans activité dominante (activité mixte) » (p. 283). Enfin, les « sites d'activité d'intérêt Régional » sont considérés comme structurants, notamment en raison de leur rôle logistique. La logistique est davantage envisagée comme une composante, voire un service support de l'activité économique Régionale que comme un secteur autonome.

Ces deux Régions ont également obtenu un score de 1/3 pour l'état d'esprit général vis-à-vis de la logistique (score L1).

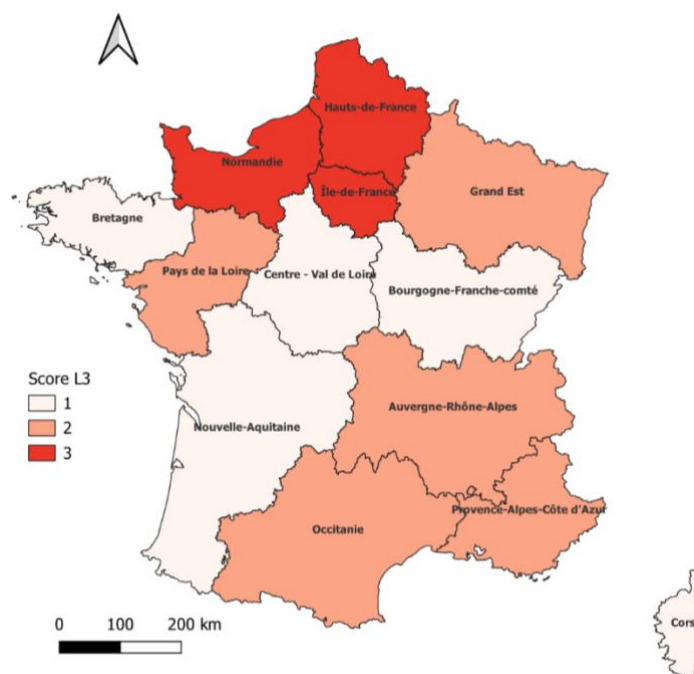
4.2.3. Dynamisme de la démarche logistique (Critère L3)

À l'exception de celui de la Région Centre-Val de Loire, l'ensemble des schémas consacrent au moins un de leurs objectifs à la logistique. La traduction des objectifs en règles reste parfois partielle, tous les objectifs liés à la logistique ne font pas l'objet d'une règle de mise en œuvre.

Dans le SRADDET de la Région Centre-Val de Loire, les enjeux logistiques sont peu développés. La règle 18 porte sur le fret ferroviaire capillaire et l'objectif 13 aborde la logistique parmi plusieurs autres sujets. Il n'y a donc pas d'objectif propre à la logistique, mais celle-ci est tout de même abordée.

Il n'y a pas de corrélation entre les indicateurs L1 et L3²⁶. C'est-à-dire que l'état d'esprit général vis-à-vis de la logistique ne dit a priori rien des moyens de mise en œuvre et du travail de diagnostic effectué par une Région. Par exemple, la Région Île-de-France a produit un travail important de diagnostic et se dote de moyens importants de réalisation de ses objectifs alors même que son score L1 est de 1/3.

Figure 23: Score du critère L3 pour chaque Région



²⁶ Une régression linéaire donne un coefficient de détermination R^2 égal à 0,013.

En revanche on peut noter que les documents modifiés en 2024 et 2025 traitent la logistique de manière plus approfondie. Ils obtiennent un score moyen de 2,1/3 contre 1,75/3 pour les documents non modifiés. Il semble donc que la modification des schémas permette un traitement plus approfondi de la thématique logistique. Les régions ont profité de la modification de leur schéma régional dans le cadre de la Loi Climat et résilience et de la Loi ZAN, pour approfondir les parties logistiques. À ce titre, il est clair que les Régions Occitanie et PACA ont étendu et renforcé les objectifs et règles portant sur ce sujet dans les versions modifiées en 2025 de leur SRADDET.

Cela est d'ailleurs visible à travers l'analyse quantitative. Sur le plan logistique, le SRADDET de l'Occitanie comptait 131 mots clés dans son ancienne version et en compte 155 dans sa version de juillet 2025, soit une augmentation de 18 %. Cela est encore plus marqué dans le cas de la Région Sud. Le nombre d'occurrences est passé de 118 à 261, soit une augmentation de 121%. Dans le cas de la Région Sud, cette interprétation a été confirmée par Julie Raffailac (Région Sud) en entretien.

« L'objectif 3 qui est vraiment celui qui plus particulièrement concerne la logistique [...] on l'a un peu boosté, un peu renforcé et puis on avait une seule règle d'aménagement qui concernait la logistique en lien avec cet objectif et on en a rajouté deux nouvelles [...] notre règle n°1, elle existait mais on l'a détaillée bien plus précisément » (Julie Raffailac, 16 juillet 2025).

Dans le cas de la Région Occitanie, l'augmentation est moins marquée. En entretien, Christine Bousquie explique que le projet régional en matière de logistique est en cours de maturation et devrait être largement approfondi pour la prochaine modification du SRADDET en s'appuyant notamment sur une nouvelle conférence régionale.

« J'ai participé à la modification du SRADDET, qui intègre des éléments très généraux de la logistique. Et je pense qu'il y aura, à la prochaine modification du SRADDET, des éléments plus détaillés. Là on est aujourd'hui sur quelque chose que je qualifierais de grandes lignes » (Christine Bousquie, 13 août 2025).

Même dans les SRADDET non modifiés, il semble qu'il y ait une progression par rapport aux anciens schémas régionaux. En entretien, Marie-Cécile Dion (Pays de la Loire) affirme que « la logistique par exemple, ce n'était pas forcément un sujet identifié en région et porté en région [...] même chose pour la sobriété foncière [...]. Ce sont de nouveaux sujets que le SRADDET a apportés et qu'il a fallu traiter » (Marie-Cécile Dion, 2 juillet 2025). En fait il y a une montée en puissance progressive de la place de la logistique dans les schémas régionaux.

4.2.4. La logistique est-elle un enjeu dans le cadre du ZAN ? (Critère Z1)

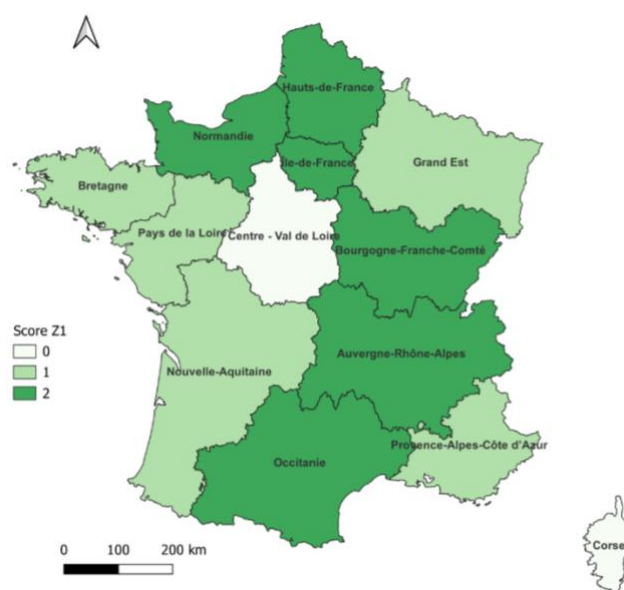
La Corse et la Région Centre-Val de Loire ne font pas de lien explicite entre logistique et consommation foncière. À l'inverse, sept schémas identifient la logistique comme un enjeu dans le cadre de leur mise en œuvre du ZAN. Quatre schémas discutent de la consommation foncière de la filière uniquement dans les parties consacrées à la logistique.

Ainsi, la majorité des Régions portent un discours sur la consommation foncière des entrepôts. Les méthodes proposées peuvent être résumées ainsi : densifier l'activité et prioriser le renouvellement urbain et la mobilisation des friches. Parfois il est également demandé d'intégrer les enjeux d'intégration paysagère et de continuité écologique.

La modification des SRADDET en 2024 et 2025 visait à intégrer à la fois le ZAN et les enjeux logistiques. De fait, on observe que dans les SRADDET mis à jour, le lien entre logistique et consommation foncière est davantage affirmé. Pour les Régions n'ayant pas mis à jour et pas modifié leur schéma régional, le score moyen pour le critère Z1²⁷ est de 0,75/2 alors que pour les autres il est de 1,67/2

Le fait que la logistique soit identifiée comme l'un des enjeux de la mise en œuvre du ZAN ne traduit pas une hostilité de la Région vis-à-vis de la logistique. Il n'y a pas de corrélation entre le score L1 (état d'esprit général vis-à-vis de la logistique) et le score Z1²⁸.

Figure 24: Score du critère Z1 pour chaque Région



4.2.5. Territorialisation des objectifs du ZAN (critère Z2)

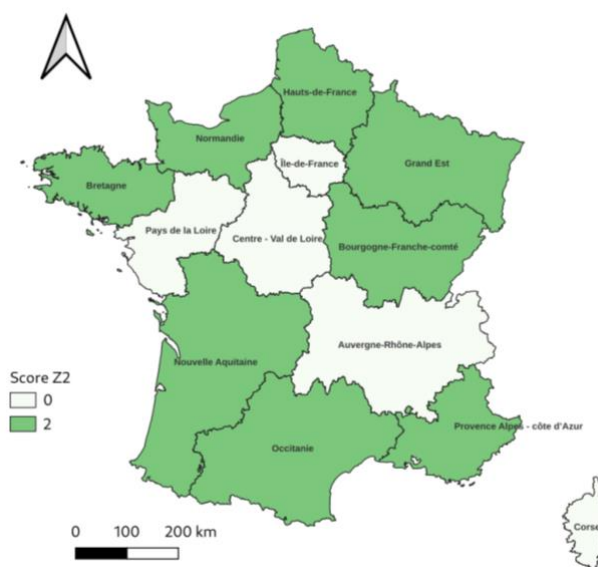
À l'exception de la Région Île-de-France, la territorialisation des objectifs du ZAN a été faite dans toutes les Régions qui ont mis à jour leurs SRADDET en 2024 et 2025.

Dans la loi, l'échelle de territorialisation n'est pas définie précisément. L'échelle retenue est souvent celle des SCoT et des EPCI. Par exemple, la Région Occitanie a territorialisé les objectifs du ZAN sur 86 territoires. En revanche, la Région Sud, elle, n'a divisé son territoire qu'en quatre zones.

Le mode de calcul des objectifs attribués à chaque territoire varie. Ainsi, pour la Région Bourgogne-Franche-Comté, les taux d'efforts vont de -15 % à 68,8 % de la consommation foncière de la période 2011-2020. C'est-à-dire que certains territoires se voient attribuer un objectif de réduction négatif (possibilité de consommer plus) quand d'autres doivent viser une réduction de près de 70 %. À l'inverse, la Région Sud a fixé un taux d'effort de 54,5 % en moyenne, attribué à ses quatre zones un taux d'effort qui reste très proche de la moyenne.

En ce qui concerne la Région Île-de-France, la territorialisation des objectifs ZAN est pourtant une obligation pour le SDRIF-E. Il est même rappelé dans le document que « le

Figure 25: Score du critère Z2 pour chaque Région



²⁷ Critère : « La logistique est explicitement un enjeu du ZAN »

²⁸ Une régression linéaire donne un coefficient de détermination R^2 égal à 0,15.

SDRIF-E définit les capacités d'urbanisation mobilisables dans les documents d'urbanisme locaux ». Cependant, le document ne précise pas si cette territorialisation est déjà en cours ou simplement prévue. En tous cas, elle n'est pas fournie.

Les quatre autres Régions qui n'ont pas territorialisé le ZAN n'ont en fait pas mis à jour leur schéma régional. Cependant, la question foncière n'en est pas absente. Par exemple, le SRADDET des Pays de la Loire a été adopté en 2022 et n'a pas été modifié depuis.

La Région avait demandé une révision à la baisse de la trajectoire ZAN laissée sans réponse de la part du gouvernement.

« La Région, concernant le ZAN, a fait une proposition, enfin une demande plutôt, au ministre, d'une adaptation de la loi aux spécificités de la région, qui est une région quand même assez dynamique à la fois démographiquement et puis du point de vue de l'activité industrielle, et en demandant à ce que l'objectif soit ramené à - 34 % plutôt qu'à -50 % à l'échelle régionale. » (Marie-Cécile Dion, 2 juillet 2025)

Depuis fin 2022, la Région a démarré un processus de mise en conformité du SRADDET avec la loi Climat de 2021 et en particulier avec le ZAN. Une nouvelle version du SRADDET serait donc applicable depuis début 2025. Cependant, en raison de l'instabilité parlementaire actuelle et en particulier de l'incertitude sur la forme exacte et définitive du ZAN, la Région ne souhaite pas adopter tout de suite les modifications du SRADDET.

« On n'était pas dans les temps pour l'approbation de la modification avant novembre 2024 qui était la deadline. Mais pour autant on n'a pas eu de rappel spécialement de la part du préfet sur ce point-là, le point des délais. [...] on pensait faire passer ça au conseil de mars 2025. Et puis en fait, un peu avant ce fameux conseil régional, il a été décidé de suspendre en fait la modification du SRADDET en raison de l'incertitude et de l'instabilité législative sur le sujet » (Marie-Cécile Dion, 2 juillet 2025).

Mais sur le plan foncier, le SRADDET de 2022 affiche l'objectif de « tendre vers zéro artificialisation », sans toutefois fixer de trajectoire précise. La Région anticipait les objectifs du ZAN et prend au sérieux l'enjeu foncier : « L'est de la Région subit une artificialisation préoccupante ». Des incitations concrètes sont énoncées : « construire en priorité dans l'enveloppe urbaine », « mobiliser les friches », « renforcer les règles incitant à la densification », et « renforcer la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers ».

« il convient de changer radicalement nos modes d'aménagement relatifs à l'habitat, aux activités et aux infrastructures tout en ne renonçant pas au développement de notre territoire. A chaque acteur de prendre résolument part à cet effort et à cette ambition collective. » (Rapport d'objectifs)

De même, la Région Centre-Val de Loire s'est exprimée publiquement à ce sujet dans un courrier (Annexe 1) adressé à France Logistique. La Région Centre-Val de Loire dans le cadre d'un large travail de concertation avec ses territoires, s'inquiète d'une loi mettant en avant un cadre « arithmétique et rigide » menaçant le développement des territoires et notamment des territoires ruraux. Elle annonce ainsi suspendre la procédure de modification de son SRADDET en attendant la modification de la loi prenant en compte les inquiétudes des territoires ruraux. Toutefois l'objectif annoncé dans le SRADDET en vigueur est en avance sur le ZAN. La Région se propose de diviser par deux l'artificialisation à horizon 2025 (SRADDET adopté en 2023) et de "tendre vers un solde zéro mesuré à l'échelle régionale en 2040".

4.2.6. Répartition sectorielle des hectares (Critère Z3)

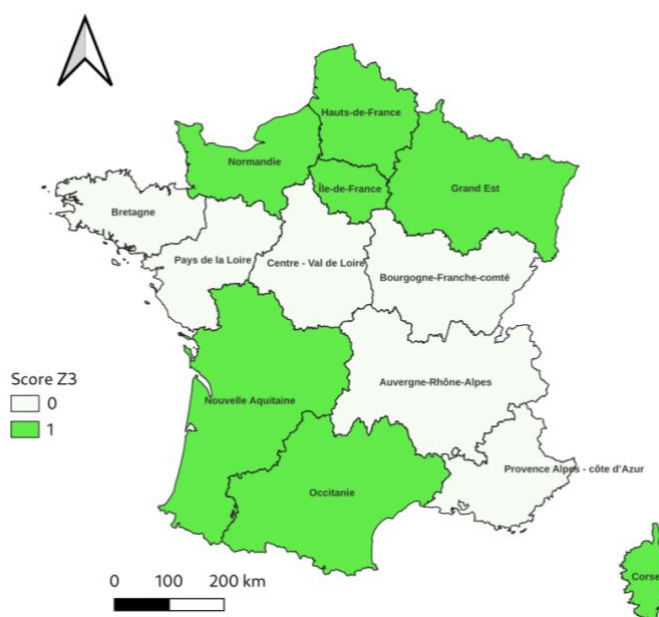
Aucun SRADDET ne met en place une répartition sectorielle des hectares entre les différents secteurs de l'économie. Néanmoins, cette question s'est posée dans la Région Sud au sujet de la logistique. Avec notamment l'idée de répartir les besoins logistiques entre les territoires avec l'idée non pas de limiter la création d'espaces logistiques mais plutôt de l'encourager. Le SRADDET indique des besoins régionaux d'environ 600ha en matière de logistique afin que les communes prennent conscience des besoins de la filière et acceptent d'accueillir des projets sur leur territoire.

« Sur la territorialisation des objectifs, à un moment donné s'est posée la question de dire : la logistique c'est 500 à 600 hectares de besoins, est-ce qu'il faut justement les territorialiser et dire : il faut tant d'hectares sur tel espace, tant d'hectares sur tel autre. [...] J'étais en capacité de le faire mais on a préféré ne pas descendre à ce niveau-là parce que on s'est dit que dans le dialogue avec les territoires, avec les SCoT et avec les différents sous-espaces du SRADDET, ça risquait de davantage compliquer la chose et de ne pas placer les territoires en responsabilité d'arbitrer pour eux-mêmes » (Julie Raffailac, 16 juillet 2025)

En revanche, plusieurs Régions ont recours à un fléchage partiel sous la forme d'enveloppes régionales à destination de projets dits "d'envergure régionale" ou "d'intérêt régional". Les critères pour la qualification d'un projet constituent une forme de fléchage des surfaces. La Figure 26 met en évidence les Régions qui ont mis en place un fléchage partiel du foncier.

Les Régions établissent des critères pour la qualification des projets « d'envergure régionale » ou « d'intérêt régional ». Ces critères peuvent laisser une place explicitement à la logistique ou bien indirectement en décrivant des catégories larges. Par exemple, l'Occitanie parle de « projets structurants » et de « zones d'activités économiques » (ZAE). Ici il n'est pas fait explicitement mention de logistique mais dans la liste fournie on trouve une enveloppe de 40 hectares allouée à la ZAE Grand Sud Logistique (Tarn-et-Garonne) ainsi qu'une enveloppe de 20 hectares pour le projet « Saint Charles Logistique » (Pyrénées-Orientales).

Figure 26: Score du critère Z3 pour chaque Région



Toutes les régions ne présentent pas une liste déjà établie. Celles qui l'ont fait, précisent que la liste est susceptible d'évoluer et que de nouveaux projets peuvent encore y être inscrits.

Notons ici que le cas de la Corse est à part. Il y a un fléchage partiel de l'utilisation du territoire à travers la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire ». Trois types d'espaces sont définis par cette carte : les espaces à vocation principalement urbaine et économique, les espaces à vocation agricole, les espaces à vocation naturelle (et/ou agricole).

Le Tableau 8 résume l'état du fléchage du foncier dans les schémas des régions métropolitaines. Il montre quelles sont les régions qui mettent en place une répartition partielle (score Z3 de ½) et quand c'est le cas, lesquelles mettent en avant la logistique dans le cadre de ce fléchage.

Tableau 8 : Fléchage du foncier et logistique dans les schémas régionaux

Région	Le schéma directeur prévoit un fléchage partiel du foncier	Le fléchage favorise explicitement l'implantation des activités logistiques
Auvergne-Rhône-Alpes	NON	/
Bourgogne-Franche-Comté	NON	/
Bretagne	NON	/
Centre-Val de Loire	NON	/
Corse	OUI	NON
Grand Est	OUI	NON
Hauts-de-France	OUI	Oui, pour le report modal (notamment fluvial) et les dessertes nécessaires aux projets industriels d'envergure régionale.
Île-de-France	OUI	Oui, pour le report modal et en tant que fonction support de l'industrie.
Normandie	OUI	Oui, pour la réalisation des grandes infrastructures de transport et préserver des espaces dédiés aux activités logistiques d'ampleur.
Nouvelle-Aquitaine	OUI	Oui, pour du report modal et notamment le développement du fret ferroviaire et la désaturation de certaines autoroutes.
Occitanie	OUI	NON
Pays de la Loire	NON	/
Provence-Alpes-Côte d'Azur	NON	/

L'ensemble des critères et des types de projets favorisés par les enveloppes régionales sont présentés plus en détail dans les fiches de lecture des schémas régionaux en annexe.

4.2.7. Moyens de mise en œuvre des objectifs de réduction de l'artificialisation et/ou du ZAN (Critère Z4)

Tous les documents étudiés établissent des objectifs et des règles pour l'encadrement de la consommation foncière. Ainsi, formellement toutes les régions ont obtenu le même score, à savoir 1/2.

On peut tout de même distinguer les schémas modifiés des schémas non modifiés. Les anciennes versions des schémas régionaux affichaient déjà des objectifs de réduction de la consommation foncière (Doré 2023). Cependant, les versions modifiées vont plus loin et disposent d'une règle de mise en œuvre de la trajectoire de réduction, comme prévue dans la loi ZAN (Loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023). Ensuite la réduction de l'artificialisation est intégrée dans d'autres règles en tant qu'objectif secondaire (nature en ville, zones commerciales, protection de la biodiversité, protection de l'agriculture etc..). Pour l'essentiel, les Régions mettent en œuvre le cadre posé par la loi²⁹ (décret n° 2022-762 du 29 avril 2022).

De plus, les règles fixées par Régions sont accompagnées d'indicateurs d'application et de suivi. L'indicateur d'application correspond au nombre de documents locaux reprenant les dispositions prévues dans la règle du SRADDET. Les indicateurs de suivi définissent la ou les grandeurs permettant de mesurer le progrès réalisé. Selon les Régions, on trouve parfois simplement la mention de la grandeur à utiliser (ex : « Hectares artificialisés ») et parfois plusieurs grandeurs ainsi que l'organisme régional (ex : observatoire régional du foncier) ou national de référence, ou bien la base de données à utiliser pour le calcul de la grandeur.

²⁹ « Art. R. 4251-3.-Les objectifs en matière de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols sont définis et sont territorialement déclinés en considérant :
« 1° Les enjeux de préservation, de valorisation, de remise en bon état et de restauration des espaces naturels, agricoles et forestiers ainsi que des continuités écologiques ;
« 2° Le potentiel foncier mobilisable dans les espaces déjà artificialisés, en particulier par l'optimisation de la densité, le renouvellement urbain et la réhabilitation des friches ;
« 3° L'équilibre du territoire, en tenant compte des pôles urbains, du maillage des infrastructures et des enjeux de désenclavement rural ;
« 4° Les dynamiques démographiques et économiques prévisibles au vu notamment des données disponibles et des besoins identifiés sur les territoires. »

5. Conclusion

Ce travail a eu pour objectif d'examiner et de comparer la place de la logistique dans les efforts de planification régionale, notamment dans les SRADDET depuis l'adoption des législations relatives au zéro artificialisation nette (ZAN).

J'ai procédé par une analyse quantitative du vocabulaire « logistique » utilisé dans les documents régionaux, puis par une analyse qualitative du contenu et de la forme des documents, ainsi que par une série d'entretiens et d'échanges avec des responsables publics et des experts.

L'analyse quantitative a permis de faire quelques constats préliminaires. Elle met d'abord en évidence des disparités importantes entre les Régions. Sur le vocabulaire logistique, les documents régionaux qui présentent le plus d'occurrences relèvent majoritairement de régions maritimes disposant de ports majeurs. De plus, les parties logistiques des schémas modifiés (modifiés après l'adoption de la loi Climat) sont beaucoup plus volumineuses que celles des schémas non modifiés (+146 %). Ce progrès est encore plus net pour les mots-clés relatifs à l'artificialisation (+366 %), ce qui était attendu. Les disparités entre Régions apparaissent par ailleurs beaucoup plus marquées sur le plan logistique que sur le plan de l'artificialisation.

L'analyse qualitative montre que l'ensemble des schémas affirment à la fois l'importance de la logistique dans l'économie et la nécessité de transformer la filière face aux défis environnementaux. Cependant, il existe une forte disparité dans l'articulation de ces deux dimensions. Certaines Régions attribuent un rôle vital à la logistique et envisagent la transition écologique comme une opportunité, tandis que d'autres, comme l'Île-de-France, marquées par un besoin de conciliation et de recherche d'acceptabilité³⁰, dressent un tableau moins positif de la filière. De nombreuses Régions relient l'importance de la logistique à leur positionnement géographique dans un contexte économique plus large. Si toutes ne se perçoivent pas comme des nœuds névralgiques du commerce international (ce que font la Normandie et les Hauts-de-France), la question de la coopération interrégionale en matière de logistique revient fréquemment. Il y a différents positionnements mais, de manière générale, la vision de la logistique ne s'arrête pas aux frontières régionales. On retrouve aussi fréquemment une volonté de mettre la logistique au service du développement de l'économie locale, des circuits courts voire de l'autonomie alimentaire. Bien que cette volonté soit généralement secondaire dans les objectifs logistiques, on peut percevoir une tension entre ces deux positionnements qui peuvent coexister au sein d'un même schéma régional.

Se pose alors la question de la pertinence de l'échelle régionale pour la planification logistique. La diversité des projets régionaux peut être perçue comme une richesse, mais l'absence de planification interrégionale, voire nationale, constitue aussi un obstacle. On peut par exemple penser aux tensions entre la Normandie et les Hauts-de-France, qui naissent avec le développement du canal Seine-Nord, perçu par la Normandie comme une menace pour ses parts de marché logistiques.

Sur le plan qualitatif – comme annoncé par l'analyse quantitative – on observe une grande hétérogénéité dans la maturité des stratégies logistiques, avec néanmoins un mouvement global

³⁰ Acceptabilité sociale de la logistique (par les riverains, par les élus, par les organisations écologistes), un enjeu de plus en plus important dans le débat public local, régional et même national.

vers davantage de prise en compte sérieuse de la problématique logistique. Les objectifs et règles sont plus nombreux et plus détaillés dans les nouvelles versions des schémas régionaux que dans les versions précédentes. Dans certains cas, la logistique n'était pas un enjeu en région avant la rédaction du SRADDET, il s'agissait d'une thématique nouvelle à intégrer. Il serait donc intéressant de suivre cette progression dans le futur et de voir si elle se décline au niveau infrarégional, en particulier au moment de la mise à jour des schémas de cohérence territoriaux (SCoT). D'autant que la loi Climat et Résilience prévoit un renforcement du rôle de certains documents locaux en y intégrant une dimension logistique.

Cette prise en compte croissante de la logistique se manifeste aussi dans son interaction avec les enjeux fonciers. Tous les schémas modifiés abordent conjointement ces sujets dans au moins un de leurs « objectifs » ou une de leurs « règles ». L'emprise foncière des entrepôts et infrastructures logistiques est perçue de manière ambivalente : il s'agit, pour l'essentiel, d'affirmer le danger que représente la consommation foncière de la filière et d'inciter à des pratiques plus sobres en foncier (en agissant notamment par la densification des parcs logistiques, ou par la requalification de friches industrielles ou commerciales en constructions logistiques). Mais parfois, pour certaines Régions (Hauts-de-France, Ile-de-France, Normandie, Nouvelle-Aquitaine), il s'agit également de reconnaître les besoins d'accès au foncier et de soutenir cet accès pour promouvoir les activités logistiques. Cela se concrétise dans le cadre des projets dits « d'envergure régionale ». Les critères d'éligibilité pour les projets « d'envergure régionale » constituent à la fois un levier pour faciliter l'accès au foncier à des secteurs choisis et un outil de mise en œuvre des objectifs de report modal dans le cas de la logistique. Remarquons cependant que lorsqu'ils accordent une place à la logistique, ces critères tendent à se restreindre aux projets favorisant le report modal. Par ailleurs, en dehors du cadre des enveloppes régionales, plusieurs Régions recommandent l'implantation des nouveaux entrepôts soit dans des zones déjà dédiées à ce type d'activité, afin de les concentrer, soit à proximité des infrastructures multimodales, pour favoriser le report modal.

De manière générale, le report modal occupe une place centrale dans la stratégie de transformation de la filière logistique, et même, dans certains cas, dans la stratégie logistique tout entière. Seule la Bourgogne-Franche-Comté fait explicitement le lien entre le positionnement des entrepôts et l'optimisation des flux de marchandises.

L'analyse conduite au fil de ce travail permet de revenir sur les hypothèses formulées en introduction. La première hypothèse (H1) supposait que l'examen des SRADDET pouvait révéler un *état d'esprit* propre à chaque Région vis-à-vis de la logistique et de l'immobilier logistique. Cette hypothèse est confirmée. En effet, la lecture qualitative des documents met en évidence la présence récurrente de deux grands discours : l'un valorisant le rôle économique central de la logistique dans la compétitivité régionale, l'autre soulignant les enjeux environnementaux et fonciers associés à cette activité. Ces deux registres traduisent une vision globale de la filière, à la fois comme levier de développement et comme source de contraintes à maîtriser.

La deuxième hypothèse (H2) – selon laquelle cet *état d'esprit* varie d'une Région à l'autre – se trouve elle aussi vérifiée. Les différences entre territoires tiennent essentiellement à la pondération et à l'articulation de ces deux discours dominants. Certaines Régions – notamment maritimes – mettent davantage l'accent sur la vocation économique et stratégique de la logistique, tandis que d'autres, comme l'Île-de-France, adoptent une approche plus prudente,

marquée par la recherche d'un équilibre entre attractivité et acceptabilité environnementale. Néanmoins, aucune Région ne remet fondamentalement en cause l'importance de la filière.

Enfin, la troisième hypothèse (H3) postulait que la logistique occuperait une place importante dans les stratégies Zéro Artificialisation Nette (ZAN), en raison de son empreinte foncière. Cette hypothèse n'est que partiellement vérifiée. La prise en compte conjointe des enjeux fonciers et logistiques progresse, les schémas modifiés en 2024 et 2025 établissent systématiquement un lien entre consommation foncière et activités logistiques. Cependant, la logistique n'est explicitement intégrée à la stratégie ZAN que dans 6 schémas directeurs.

Elaborer 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 grande hétérogénéité entre les Régions, mais elle révèle aussi, dans l'ensemble, une dynamique de progression dans l'intégration des enjeux logistiques. Néanmoins, on peut regretter que ce traitement se limite parfois à la seule question du report modal. Pour les recherches futures, il serait pertinent de suivre cette évolution dans les documents locaux et, plus largement, de s'interroger sur la pertinence de l'échelle régionale pour la planification logistique.

6. Références

4e CIOLOG - Dossier de presse. 2023.

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/22.12.2023_DP_CIOLOG_1.pdf.

Adda, Jacques. 2020. *La mondialisation de l'économie*. La Découverte.

ADEME. 2025. « Avis d'expert sur la transition de la logistique ». <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/8126-avis-d-expert-sur-la-transition-de-la-logistique.html>.

Afilog. 2023. *État des lieux de la tension foncière et immobilière par région à l'intention des représentants de l'État et des collectivités territoriales*. Afilog.

Afilog. 2025. *Zéro Artificialisation Nette : les propositions d'Afilog pour faciliter la spatialisation des activités industrielles et logistiques*.

Agence de la transition écologique. 2025. « Logistique : l'ADEME présente les clés du succès de la transition écologique du secteur ». <https://www.ademe.fr/presse/communiqu-national/logistique-lademe-presente-les-cles-du-succes-de-la-transition-ecologique-du-secteur/>.

Aronson, Myla F. J., Frank A. La Sorte, Charles H. Nilon, Madhusudan Katti, Mark A. Goddard, Christopher A. Lepczyk, Paige S. Warren, Nicholas S. G. Williams, Sarel Cilliers, Bruce Clarkson, Cynnamon Dobbs, Rebecca Dolan, Marcus Hedblom, Stefan Klotz, Jip Louwe Kooijmans, Ingolf Kühn, Ian MacGregor-Fors, Mark McDonnell, Ulla Mörtberg, Petr Pyšek, Stefan Siebert, Jessica Sushinsky, Peter Werner, et Marten Winter. 2014. « A global analysis of the impacts of urbanization on bird and plant diversity reveals key anthropogenic drivers ». *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences* 281(1780):20133330. doi:10.1098/rspb.2013.3330.

Article 219 - LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (1) - Légifrance. s. d. Consulté 27 août 2025.
https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article_jo/JORFARTI000043957248.

Article L4251-1 - Code général des collectivités territoriales - Légifrance. s. d.

Atlas de la logistique. 2024.

Bourgeois, Marc. 2015. « Impacts écologiques des formes d'urbanisation : modélisations urbaines et paysagères ». phdthesis, Université de Franche-Comté.

Carroué, Laurent. 2020. *Atlas de la mondialisation*. Autrement.

CBRE Research. 2022. *Global E-commerce Outlook – Update*. CBRE Research.

<https://www.cbre.com/insights/reports/global-e-commerce-outlook-2022>.

Daher, Patrick, et Eric Hémar. 2019. *Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable*.

Décret n° 2022-762 du 29 avril 2022 relatif aux objectifs et aux règles générales en matière de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires - Légifrance. s. d.

Décret n° 2025-27 du 8 janvier 2025 relatif aux attributions du ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports. 2025.

Díaz, Sandra Myrna, Josef Settele, Eduardo Brondízio, Hien Ngo, Maximilien Guèze, John Agard, Almut Arneth, Patricia Balvanera, Kate Brauman, Stuart Butchart, Kai M. A. Chan, Lucas Alejandro Garibaldi, Kazuhito Ichii, Jianguo Liu, Suneetha Subramanian, Guy Midgley, Patricia Miloslavich, Zsolt Molnár, David Obura, Alexander Pfaff, Stephen Polasky, Andy Purvis, Jona Razzaque, Belinda Reyers, Rinku Roy Chowdhury, Yunne-Jai Shin, Ingrid Visseren-Hamakers, Katherine Willis, et Cynthia Zayas. 2019. *The Global Assessment Report on Biodiversity and Ecosystem Services: Summary for Policy Makers*. Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services.

Doré, Gwénaél. 2023. « Les SRADDET et l'objectif ZAN en 2023. »

Feuille de route logistique et transport de marchandises 2025 - 2026. 2024.

Fevad. 2025. *Chiffres Clés du e-commerce 2025*. <https://www.fevad.com/chiffres-cles-ecommerce-2025/>.

France Logistique. 2022. *Livre blanc 2022 : transports de marchandises et logistique au service d'une France performante*. <https://www.francelogistique.fr/wp-content/uploads/2022/02/France-Logistique-TetL-pour-France-performante-08fev22.pdf>.

Général Trinquand, Dominique. 2024. *D'un monde à l'autre*. Robert Laffont.

Grèves portuaires: ras le bol des chargeurs et logisticiens. 2025. *Stratégies Logistique*, février.

Idt, Joel, Camille Le Bivic, et Romain Melot. 2025. « Urban planning in the context of no net land take: towards a new planning paradigm in Europe? » *Town Planning Review* 96(4):337-46. doi:10.3828/tpr.2025.14.

Idt, Joel, Julie Pollard, et Camille Le Bivic. 2025. « Unravelling local implementation configurations: no net land take in the French peripheries of the Geneva city-region ». *Town Planning Review* 96(4):395-416. doi:10.3828/tpr.2024.67.

IGN. 2021. « Route 500® édition 2021 ».

Immostat T1 2025 - Immobilier logistique : Un début d'année honorable. s. d. Consulté 29 août 2025. <https://www.cbre.fr/press-releases/immostat-t1-2025-immobilier-logistique-un-debut-d-annee-honorable>.

Insee. 2022. *Bilan démographique 2021*. Insee. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6037741>.

Insee. 2023. *Bilan démographique 2022*. Insee. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6687000>.

Insee. 2025. *Artificialisation des sols*. Insee. www.insee.fr/fr/statistiques/3281689.

Intercéréales. 2025. <https://www.intercereales.com/la-logistique>.

interscot grand bassin toulousain. 2023. *LOGISTIQUE : UN ENJEU MÉCONNU POUR L'AMÉNAGEMENT DE NOS TERRITOIRES*. N°8. info'SCoT. https://www.aua-toulouse.org/wp-content/uploads/2024/01/infoscot_logistique_dec2023.pdf.

LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (1). 2021.

LOI n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux (1). 2023.

Loiseau, Jean-François. 2022. « La logistique, un levier stratégique pour la filière céréalière ». *Administration* 275(3):83-85. doi:10.3917/admi.275.0083.

Ministère de l'aménagement du territoire et de la transition écologique. 2025. *Chiffres clés des transports*. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports/fr/>.

Morin, L., J. B. Thébaud, L. Féton, et C. Panassac. 2016. *Étude de projet pour un centre de distribution urbaine (CDU) au centre de Paris*. ADEME. <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/2161-etude-de-projet-pour-un-centre-de-distribution-urbaine-cdu-au-centre-de-paris.html>.

Observatoire du transport combiné. 2025. *Rapport annuel 2025*. Observatoire du transport combiné.

OCDE. 2021. *Perspectives des transports FIT 2021*. https://www.oecd.org/fr/publications/perspectives-des-transports-fit-2021_3dd41b17-fr.html.

open street map. 2025.

Perotti, Sara, et Claudia Colicchia. 2023. « Greening warehouses through energy efficiency and environmental impact reduction: a conceptual framework based on a systematic literature review ». *The International Journal of Logistics Management* 34(7):199-234. doi:10.1108/IJLM-02-2022-0086.

Phan, Lise. 2024. *LOGISTIQUE URBAINE ET REGULATION PUBLIQUE. Mémoire de Master*. Université Gustave Eiffel. <https://www.lvmt.fr/wp-content/uploads/2025/01/Memoire-Phan-Cnam-LVMT-2024.pdf>.

Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse. 2015.

Press, Liverpool University. 2025. « Urban Planning in the Context of No Net Land Take: Towards a New Planning Paradigm in Europe? Town Planning Review 96.4 Featured Article ». <https://liverpooluniversitypress.blog/2025/07/17/urban-planning-in-the-context-of-no-net-land-take-towards-a-new-planning-paradigm-in-europe-town-planning-review-96-4-featured-article/>.

Projet de loi de simplification de la vie économique (no 1191) Amendement n°293. s. d. Consulté 28 août 2025. <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/amendements/1191/AN/293>.

Projet de loi de simplification de la vie économique (no 1191) Amendement n°347. s. d. Consulté 28 août 2025. <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/amendements/1191/AN/347>.

Projet de loi de simplification de la vie économique (no 1191) Amendement n°2795 (Rect). s. d. Consulté 28 août 2025. <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/amendements/1191/AN/2795>.

Rockström, Johan, Will Steffen, Kevin Noone, Åsa Persson, F. Stuart Chapin, Eric F. Lambin, Timothy M. Lenton, Marten Scheffer, Carl Folke, Hans Joachim Schellnhuber, Björn Nykvist, Cynthia A. de Wit, Terry Hughes, Sander van der Leeuw, Henning Rodhe, Sverker Sörlin, Peter K. Snyder, Robert Costanza, Uno Svedin, Malin Falkenmark, Louise Karlberg, Robert W. Corell, Victoria J. Fabry, James Hansen, Brian Walker, Diana Liverman, Katherine Richardson, Paul Crutzen, et Jonathan A. Foley. 2009. « A Safe Operating Space for Humanity ». *Nature* 461(7263):472-75. doi:10.1038/461472a.

SARDET Provence - Alpes - Côte d'Azur. 2025.

Savy, Michel. 2025. *Les Nouveaux Enjeux de la logistique*. Odile Jacob.

Schéma directeur de la Région Ile-de-France. 2024.

Schorung, Matthieu, Laetitia Dabanc, et Heleen Buldeo Rai. 2023. *L'immobilier logistique urbain et périurbain. Welcome to Logistics City n°3*.

SDRIF-E. 2024.

Sénat. 2023. *NOTE SUR LES POLITIQUES DE RÉDUCTION DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS*. DIRECTION DE L'INITIATIVE PARLEMENTAIRE ET DES DÉLÉGATIONS.

Site HAROPA PORT. 2025. <https://www.haropaport.com/fr>.

SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes. 2020.

SRADDET Bourgogne-Franche-Comté. 2024.

SRADDET Bretagne. 2024.

SRADDET Centre - Val de Loire. 2023.

SRADDET Grand Est. 2024.

SRADDET Hauts-de-France. 2024.

SRADDET Normandie. 2024.

SRADDET Nouvelle - Aquitaine. 2024.

SRADDET Occitanie. 2025.

SRADDET Pays de la Loire. 2022.

Stratégie nationale logistique. 2022.

Tilak, Emilie. 2022. *LA RÉGULATION PUBLIQUE DE LA LOGISTIQUE URBAINE AU NIVEAU RÉGIONAL*. *Mémoire de Master*.

UAF & FA. 2023. *Résultats d'activité des aéroports français 2022 - Dossier de presse*.

https://www.qualitairsea.com/site/yEyu8Abt6u7tVG7AjOD8ig/api-website-feature/files/download/22735/trafic_aeroports_francais_dossier_de_presse_stats_2022_v2.pdf?file_type=media_files.

vie-publique.fr. 2025. « Zéro artificialisation nette (ZAN) : comment mieux appliquer la loi ? | vie-publique.fr ».

<https://www.vie-publique.fr/en-bref/298192-zero-artificialisation-nette-zan-comment-mieux-appliquer-la-loi>.

Wyman, Oliver, Ludwig Häberle, et Wolfgang Stölzle. 2021. *Is E-Commerce Good for Europe? Economic and Environmental Impact Study*.

Table des figures

Figure 1. Maillage du territoire par les grandes infrastructures de transport de marchandises (source données IGN 2021; UAF & FA 2023 et Open Street Map 2025).....	7
Figure 2 : Surface totale de stockage des entrepôts de 10 000 m ² ou plus, par EPCI de localisation en 2023 - Atlas de la logistique, 2024.....	8
Figure 3 : Concours photo Afilog 2022 – Océane Sarlin – Hub de Messagerie BARJANE pour Mondial Relay – Parc de l’A5-Sénart, Réau.....	10
Figure 4 : Taux de vacance du parc immobilier logistique - Source Afilog, 2023	12
Figure 5 : Schématisation du rôle de France Logistique dans le dialogue public-privé	17
Figure 6: Concours photo Afilog 2022 - Marc BENHAMOU - Solstye 2022, Centrale Photovoltaïque de toiture, entrepôt STEF - Blue EnerFreeze, Névian (11).....	18
Figure 7: Emissions de GES en gCO ₂ /t.km selon le mode de transport.....	19
Figure 8: Evolution des flux de transport par mode en t.km (à gauche) et évolution des parts modales relatives en t.km (à droite), depuis 1960 - Source : Avis d'expert de l'ADEME sur la transition écologique de la logistique, 2025, Page 7	20
Figure 9: Concours photo Afilog 2022 - Thomas Garcia - AEW Cergy - Cergy-Pontoise	23
Figure 10 : Evolution de l’artificialisation des sols en France métropolitaine – Données Insee 2025..	24
Figure 11 : Composition des enveloppes foncières dont disposent les régions sur la période 2021-2030 au regard de la Loi.....	26
Figure 12 : Articulation du SRADDET et des documents infrarégionaux	30
Figure 13 : Les différents documents du SRADDET de la Région Normandie sont téléchargeables directement sur le site de la Région.	34
Figure 14: Fiche de lecture du SRADDET de la Région Bourgogne-Franche-Comté	41
Figure 15: Occurrences pour 100 pages en fonction du nombre total d'occurrences pour les mots clés relatifs à la logistique	48
Figure 16: Occurrences pour 100 pages des mots clés relatif à la logistique	49
Figure 17: Occurrences totales des mots clés relatif à la logistique	49
Figure 18 : Occurrences pour 100 pages en fonction du nombre total d'occurrences pour les mots clés relatifs à l'artificialisation.....	51
Figure 19: Total des occurrences des mots clés relatifs à l'artificialisation	52
Figure 20 : Occurrences pour 100 pages des mots clés relatifs à l'artificialisation	52
Figure 21 : Assemblage des cartes logistiques des schémas régionaux.....	53
Figure 22: Score L1 selon les Régions.....	54
Figure 23: Score du critère L3 pour chaque Région	58
Figure 24: Score du critère Z1 pour chaque Région	60
Figure 25: Score du critère Z2 pour chaque Région	60
Figure 26: Score du critère Z3 pour chaque Région	62

Table des tableaux

Tableau 1: Echéances de des modifications schémas et documents d'urbanisme – Source vie- publique.fr	27
Tableau 2 : Adresses des sites où ont été téléchargé les schémas régionaux utilisés	33
Tableau 3 : Retour des régions sur les fiches de lecture	41
Tableau 4 : Liste des interlocuteurs pour les entretiens	43
Tableau 5: échanges complémentaires	45
Tableau 6 : Résultats du décompte des mots clés relatifs à la logistique dans les schémas régionaux	47
Tableau 7 : Résultats du décompte des mots clés relatifs à l’artificialisation dans les schémas régionaux.....	50
Tableau 8 : Fléchage du foncier et logistique dans les schémas régionaux	63

Table des annexes

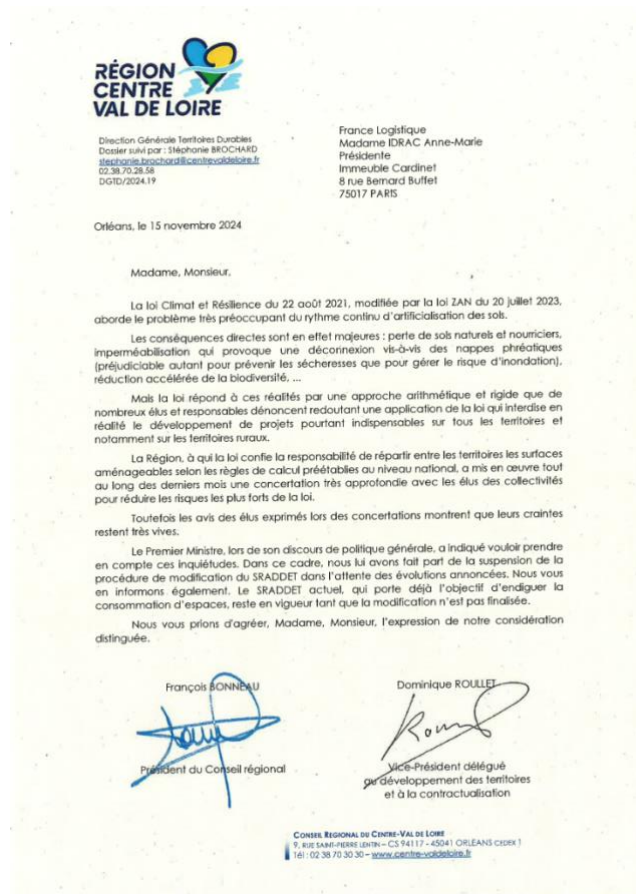
Annexe 1 : Courrier de la Région Centre-Val de Loire à France Logistique	77
Annexe 2 : Ensemble des scores pour les sept critères	78
Annexe 3: Guide d'entretien - Région Normandie	79
Annexe 4 : Fiches de lecture	80

Table des matières

Remerciements	1
Sommaire	3
1. Introduction	5
2. La logistique, état des lieux et revue de la littérature scientifique et technique	7
2.1. La logistique sur le territoire métropolitain	7
2.2. L’immobilier logistique	10
2.2.1. Un marché de l’immobilier logistique en croissance et à la recherche d’espaces pour se développer.....	11
2.2.2. Les recours auprès de la DREAL contre les projets de nouveaux entrepôts accentuent la difficulté d’accès au foncier.....	13
2.3. Dialogue public-privé	15
2.4. Enjeux environnementaux	18
2.4.1. Report modal et électrification.....	19
2.4.2. Les bâtiments de la logistique	21
2.5. La consommation foncière et le ZAN.....	23
2.5.1. Augmentation des surfaces artificialisées en France	23
2.5.2. Le "No Net Land Take" en Europe	24
2.5.3. La Loi Climat et résilience et le ZAN	25
2.5.4. Mise en œuvre effective au niveau des Régions et des territoires (SRADDET, SCoT, PLUi) ...	27
2.6. SRADDET	29
2.7. Conflit entre réduction des émissions et réduction de la consommation foncière.....	31
2.8. Question de recherche.....	32
3. Méthode de recherche.....	33
3.1. Sélection des documents	33
3.2. Lecture et recherche par mots clés	36
3.3. Analyse quantitative.....	37
3.4. Critères d’analyse.....	38
3.5. Fiche de lecture des schémas régionaux	41
3.6. Entretiens	43
3.7. Autres échanges	45
4. Résultats.....	47
4.1. Analyse quantitative.....	47
4.1.1. Mots clés relatifs à la logistique.....	47
4.1.2. Mots clés relatifs à l’artificialisation.....	50
4.1.3. Conclusion de la partie quantitative.....	52
4.2. Analyse qualitative.....	53
4.2.1. État d'esprit vis-à-vis de la logistique (Critère L1)	54

4.2.2.	Logistique et industrie : indépendance ou subordination (Critère L2)	57
4.2.3.	Dynamisme de la démarche logistique (Critère L3)	58
4.2.4.	La logistique est-elle un enjeu dans le cadre du ZAN ? (Critère Z1)	59
4.2.5.	Territorialisation des objectifs du ZAN (critère Z2)	60
4.2.6.	Répartition sectorielle des hectares (Critère Z3).....	62
4.2.7.	Moyens de mise en œuvre des objectifs de réduction de l’artificialisation et/ou du ZAN (Critère Z4)	64
5.	Conclusion	65
6.	Références.....	68
7.	Annexes	77

7. Annexes



Annexe 1 : Courrier de la Région Centre-Val de Loire à France Logistique

Annexe 2 : Ensemble des scores pour les sept critères

Région	L1 (0-3)	L2 (0-1)	L3 (0-3)	Z1 (0-2)	Z2 (0-2)	Z3 (0-2)	Z4 (0-2)
Auvergne-Rhône-Alpes	2	1	2	2	0	0	1
Bourgogne-Franche-Comté	3	1	1	2	2	0	1
Bretagne	2	1	1	1	2	0	1
Centre - Val de Loire	1	0	1	0	0	0	1
Corse	2	1	2	0	0	1	1
Grand Est	1	1	2	1	2	1	1
Hauts-de-France	3	1	3	2	2	1	1
Île-de-France	1	0	3	2	0	1	1
Normandie	3	1	3	2	2	1	1
Nouvelle-Aquitaine	3	1	2	1	2	1	1
Occitanie	3	1	2	2	2	1	1
Pays de la Loire	1	1	2	1	0	0	1
Provence-Alpes-Côte d'Azur	2	1	2	1	2	0	1

Guide d'entretien - Région Normandie

Présentations :

- Se présenter et dire ce qui m'intéresse : La logistique, les enjeux fonciers/ZAN, l'interaction et l'intégration dans les SRADDET.
- Décrire en quoi consiste votre métier

ZAN

- Quels enjeux en termes de foncier dans votre région ? Raréfaction ?
- Comment se traduisent les objectifs ZAN dans le SRADDET ?
 - Où en est la mise à jour des SCoT après la mise à jour du SRADDET ?
 - Quelle réception des territoires ?
- Comment s'est passé la rédaction du volet foncier ? Les étapes, les personnes impliquées etc.
 - Instabilité de la Loi, un problème ? Est-ce que la loi va aller au bout ?
 - Quel lien voyez-vous entre logistique et ZAN

Logistique

- Quelle place de la logistique sur ce territoire ? Logistique du dernier kilomètre ? Grands entrepôts ?
- Traitement de la logistique dans le SRADDET ?
- Comment s'est construite cette partie ? concertation ?
- Quelle place pour le mode routier ? report modal ?
- Comment se met en œuvre le SRADDET dans les SCoT ?
 - o Dispositif contraignant ?
 - o Mise à jour des SCoT depuis 2024 ? retour des territoires ?

Quelque chose à ajouter ?

Annexe 4 :

FICHES DE LECTURE DES SCHEMAS DIRECTEURS REGIONAUX

Fiche de lecture du SRADDET de la région AURA

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) a été adopté en 2020. Il n'a pas été modifié depuis. Mon travail se base essentiellement sur l'analyse du rapport d'objectifs et du fascicule des règles.

1. Tableau récapitulatif

Indicateur	L1	L2	L3	Z1	Z2	Z3	Z4
Note	2/3	1/1	2/3	2/2	0/1	0/2	1/2

2. Détail

L1 : État d'esprit vis-à-vis de la logistique : 2/3

La logistique est identifiée comme un levier de compétitivité et de valorisation de l'économie régionale. Les enjeux environnementaux associés concernent la décarbonation, la qualité de l'air et la réduction de la congestion.

Le SRADDET insiste sur la nécessité de mieux intégrer les besoins logistiques, à la fois dans les projets immobiliers et les projets d'infrastructures de transport. Les collectivités et les opérateurs publics et privés sont ainsi invités à identifier les mesures permettant cette intégration :

« Les collectivités territoriales – dans le respect de leurs compétences –, en lien avec les opérateurs publics et privés concernés, identifient les mesures nécessaires à l'intégration des fonctions logistiques lors de la conception des opérations d'aménagement et de projets immobiliers. » (p.45)

S'agissant des infrastructures de transport, le SRADDET souligne l'importance de prendre en compte les besoins logistiques dès la conception :

« Veiller à garantir une meilleure prise en compte des besoins fret et logistique aux côtés de ceux des voyageurs, dans la conception des projets d'infrastructures de transport » (objectif 5.4, p.148). Cela implique notamment :

- La recherche et l'expérimentation de solutions mixtes fret-voyageurs
- Le soutien aux innovations et expérimentations organisationnelles ;
- La prise en compte des besoins de sillons fret, y compris en heures de pointe ;
- Une démarche collaborative avec les opérateurs des chaînes logistiques

La région souhaite également favoriser le report modal à travers l'objectif 5.5. « Inciter à la complémentarité des grands équipements portuaires et d'intermodalité fret ».

« Un intérêt unanime se dégage sur la nécessité de favoriser pour le fret les modes alternatifs à la route et les solutions intermodales valorisant les atouts de la route pour la desserte fine et ceux du fer et de la voie d'eau pour les parcours principaux. » (p.150 du rapport)

L'objectif est de faire plus de rail-route, par exemple en développant les plateformes "d'autoroutes ferroviaires". La région soutient la création et de la modernisation des installations terminales embranchées pour les entreprises, la réalisation de plateformes multimodales. La région accompagne aussi les gestionnaires et

opérateurs dans le renouvellement de leur matériel de manutention. Ces actions s'inscrivent dans le cadre du "CPER et du CPIER Plan Rhône"³¹.

L2 : Distinction logistique – industrie : 1/1

La logistique est traitée dans les objectifs 5.4, 5.5 et 5.6, qui sont traduits dans les règles 18 et 19. Elle est abordée comme un enjeu à part entière. On peut noter que la porosité se fait plutôt entre le transport de personnes et le transport de marchandises, ces deux secteurs sont souvent traités ensemble.

L3 : Dynamise de la démarche logistique : 2/3

La logistique est traitée principalement à travers trois objectifs et deux règles. Les objectifs présentent de nombreux éléments de mise en contexte chiffrés.

Concernant la concertation, en 2017, la région a organisé douze "rencontres territoriales" (p.47). Ces rencontres portaient entre autres sur la mobilité et les infrastructures de transport. Il n'est cependant pas fait mention d'une concertation spécifique à la logistique avec les entreprises.

Néanmoins, le besoin de collaborer avec les différents acteurs, dont les entreprises du secteur, est affirmé plusieurs fois dans le SRADDET. Par exemple, l'objectif 5.4 affirme la nécessité d'« associer aux réflexions, dans une démarche collaborative, les opérateurs des chaînes logistiques » (p.149) afin que les besoins logistiques soient pris en compte « aux côtés de ceux des voyageurs, dans la conception des projets d'infrastructures de transport » (p.149). De même, dans l'objectif 5.4, « l'objectif que le SRADDET fixe aux acteurs du territoire est de soutenir les grands projets de liaisons suprarégionales (infrastructures, équipements, services) renforçant les échanges est-ouest et nord-sud » (p.158). Dans ce cadre, il recommande entre autres de « favoriser la concertation entre tous les acteurs concernés » (p.159). La règle 18, elle, stipule que les territoires, « en partenariat avec les gestionnaires d'infrastructures et d'équipements multimodaux », doivent mobiliser des outils fonciers pour préserver les infrastructures ferroviaires et fluviales ainsi que leur développement.

Z1 : La logistique est un enjeu spécifique du ZAN : 2/2

D'abord, l'objectif 18 (p. 44) reconnaît explicitement les besoins en foncier logistique, notamment en périphérie, pour accueillir des entrepôts de grande taille.

Ensuite, la logistique est pleinement intégrée au volet foncier du SRADDET et identifiée comme un levier de réduction de la consommation d'espace. Ainsi, dans l'objectif 3.1., intitulé "Privilégier le recyclage du foncier à la consommation de nouveaux" fait la recommandation suivante :

« optimiser le foncier économique disponible en centre et en périphérie en : [...] privilégiant les projets d'optimisation et de densification des zones d'activités logistiques (ou mixtes ayant une composante logistique) existantes, par construction ou restructuration du bâti (obsolescence et friches logistiques) et en intégrant les innovations (bâtiment du futur, efficacité énergétique, verticalisation, etc.) » (p. 109).

De manière plus générale, la règle n°4 affirme qu'il faut limiter la consommation foncière quel que soit l'usage. Cela inclut explicitement la logistique :

³¹ "Le CPER représente 4,4Md€ d'investissements, à parts égales (2,2Md€ État, 2,2Md€ Conseil régional)" dont "plus de 430 millions d'euros consacrés au développement du secteur ferroviaire dans la région". Le CPIER 2015-2020 disposait d'un "investissement global estimé à 850 millions d'euros de projets de développement durable sur l'axe Rhône-Saône". Voir sur [site de la préfecture](#) de la préfecture régionale.

« Pour participer à la réduction de la consommation foncière à l'échelle régionale, en conformité avec une trajectoire devant conduire au "zéro artificialisation nette" à l'horizon 2050 comme annoncé par la Commission européenne, les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent donner la priorité à la limitation de la consommation d'espace quel que soit l'usage (économique, logistique, habitat, services, commerces, etc.) » (p. 13 du fascicule de règles).

Z2 : Territorialisation du ZAN : 0/1

Le SRADDET, qui date de 2019-2020, anticipe le ZAN en imposant une gestion économe du foncier, sans toutefois fixer d'objectif chiffré ou d'échéance temporelle, comme le précise la règle 4 (fascicule de règles, p.14). Celle-ci précise la démarche de la région : « favorable au principe du zéro artificialisation nette, la Région a souhaité se montrer volontariste et prescriptive sur la gestion économe du foncier, sans pour autant annoncer un objectif chiffré ou temporel, dans l'attente des dispositions prises par l'État qui s'imposeront d'ailleurs au SRADDET et aux documents de rangs inférieurs. »

Depuis³², son adoption, le SRADDET n'a pas été mis à jour.

Z3 : Répartition sectorielle des m² : 0/2

Pas de répartition chiffrée ou sectorielle des m² par usage (logement, activité, logistique, etc.). Il n'y a pas non plus de fléchage partiel sous forme d'enveloppe régionale pour des projets d'intérêt régional.

La règle n°9 (p.23-24 du fascicule), intitulée « Développement des projets à enjeux structurants pour le développement régional », met en avant la nécessité de prévoir le foncier nécessaire à la réalisation de projets dits structurants pour le développement régional. Ainsi, « les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, devront faire évoluer ou adapter les règles de planification et d'urbanisme, notamment pour tenir compte des fonciers stratégiques ». Cette règle accorde une place à la logistique.

« Ces projets structurants sont de plusieurs natures. En premier lieu, cela concerne des projets majeurs à vocation économique ou touristique. »

« En deuxième lieu, il s'agit de projets d'infrastructures de transports majeures », ce qui inclut entre autres « les sites permettant le transbordement des marchandises de la route vers le fer et le fleuve par les différentes techniques d'intermodalité mobilisables (combiné, autoroute ferroviaire, etc.) ».

De plus, on peut noter que l'objectif 18 (p.44 du fascicule) affirme que, pour renforcer le multimodal et le report modal, il faut « préserver [les] fonciers connectés fer et/ou fleuve ». Il s'agit notamment d'identifier des sites à enjeux logistiques au niveau des SCoT ou des EPCI ; et de « s'appuyer sur des outils fonciers adaptés aux enjeux », comme la mise en place de réserves foncières ou la prévision d'emplacements réservés dans les PLU(i).

Z4 : Dispositif contraignant 1/2

Les règles 3 à 7 traduisent les objectifs de réduction de l'artificialisation, en particulier la règle 4, intitulée "Gestion économe et approche intégrée de la ressource foncière", et la règle 5, relative à la "Densification et optimisation du foncier économique existant". Cependant, les objectifs ne sont pas chiffrés dans le SRADDET.

Des mesures d'accompagnement sont prises pour la mise en œuvre des règles. Pour la règle 4 on a par exemple "La mobilisation et le développement des établissements publics fonciers, offices fonciers solidaires et foncière" et "La promotion des outils fonciers à disposition des collectivités (via le CERF notamment)". En revanche il n'y a d'indicateurs de suivi.

³² ce document est rédigé en août 2025

Fiche de lecture du SRADDET de la région Bourgogne-Franche-Comté



Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) a été adopté par le conseil régional en 2020 puis modifié en novembre 2024. Mon travail se base essentiellement sur l'analyse du rapport d'objectifs et du fascicule des règles générales.

1. Analyse qualitative

1.1. Tableau récapitulatif

Indicateur	L1	L2	L3	Z1	Z2	Z3	Z4
Note	3/3	1/1	1/3	2/2	2/2	0/2	1/2

1.2. Détail

L1 – État d'esprit vis-à-vis de la logistique : 3/3

La logistique est présentée comme une opportunité économique majeure, « clé de réussite du dynamisme économique d'un territoire », mais dans un contexte de contraintes foncières et environnementales.

La Région se considère comme modérément équipée en logistique, d'autant que le document prévoit une augmentation importante des besoins en la matière pour tout le territoire de Bourgogne-Franche-Comté.

Les entrepôts logistiques sont décrits comme réduisant l'empreinte carbone du transport de marchandises grâce à l'optimisation des flux. Le développement de la logistique a donc un fort intérêt environnemental à condition que les implantations soient sobres en énergie et en foncier.

L2 – Logistique vis-à-vis de l'industrie, autonomie ou subordination ? : 1/1

La logistique est traitée comme un secteur spécifique dans l'objectif 14.1. Cet objectif s'inscrit dans la démarche de transition de la région.

L3 – Dynamisme de la démarche : 1/3

Le projet logistique est décrit dans l'objectif 14.1. Cependant, cet objectif n'est pas traduit en orientations réglementaires. De plus, il n'est pas fait mention d'une concertation impliquant les acteurs du secteur.

Z1 – La logistique est un enjeu spécifique du ZAN : 2/2

Oui, l'artificialisation liée à la logistique est spécifiquement traitée dans l'axe « ACCOMPAGNER LES TRANSITIONS » au sein de l'objectif 14.1, intitulé « Garantir des conditions d'implantations sobres en foncier pour les activités logistiques » (p.141)

Z2 – Territorialisation du ZAN : 2/2

La territorialisation est effective. Le tableau est fourni dans le rapport d'objectifs page 63.

Z3 – Répartition sectorielle des m² : 0/2

Aucune répartition par secteur (logement, logistique, industrie, etc.) n'est indiquée. Il n'y a pas non plus d'enveloppe pour des projets « d'envergure régionale ».

Z4 – Dispositif contraignant : 1/2

Le SRADDET prévoit un dispositif de suivi et d'évaluation composé de 3 outils : le suivi de l'application des règles, le suivi des incidences des règles générales et le suivi stratégique (voir annexe 7 du SRADDET page 14).

Pour le suivi de la consommation d'ENAF, la Région s'appuie sur le Portail national de l'artificialisation.

2. Résumé de la note de lecture

Le SRADDET décrit la Bourgogne-Franche-Comté comme une région traversée par des flux et des infrastructures routières et ferroviaires d'intérêt européen. Si elle se positionne comme un point de passage pour les flux d'approvisionnement des grands hubs parisiens et lyonnais, elle ne bénéficie que modérément des retombées de cette activité. Le SRADDET parle « d'effet tunnel » pour qualifier ce phénomène qu'il s'agit donc de limiter. De plus, la région anticipe un accroissement des besoins en surfaces logistiques, lié d'une part à l'augmentation des flux et d'autre part à l'étalement logistique des régions voisines.

La logistique est ainsi considérée comme une opportunité stratégique et un levier majeur du développement économique régional. Elle est décrite comme un élément clé du dynamisme économique et comme un atout nécessaire à la réindustrialisation.

Cependant, la filière est également associée à plusieurs contraintes : pression foncière, consommation d'espace et impacts environnementaux négatifs. À ce titre, les entrepôts, bien que consommateurs de foncier, sont présentés comme permettant de réduire l'empreinte carbone du transport de marchandises grâce à une meilleure optimisation des flux.

« Un entrepôt logistique (peu importe sa taille) est un point de centralisation et de mutualisation des flux. Il optimise des flux déjà existants et permet donc par nature de diminuer l'empreinte carbone du transport de marchandises. [...] L'action publique a donc intérêt à garantir des conditions d'implantation des activités logistiques sobres en foncier et en énergie » Rapport d'objectifs, p.142

De plus, les modalités d'aménagement des sites logistiques définies par les territoires peuvent permettre d'intégrer d'autres enjeux comme la biodiversité, le photovoltaïque, ou encore le covoiturage pour les employés du site.

La logistique du dernier kilomètre est décrite comme inefficace (GES, congestion, bruit, insécurité routière). Pour l'améliorer le SRADDET appelle à orienter l'implantation de ces espaces logistiques selon trois principes :

- Localisation prioritaire dans les polarités urbaines, proches des zones d'activités et des consommateurs.
- Utilisation des zones commerciales actives ou des friches de grandes surfaces pour les espaces de logistique urbaine (ELU).
- Mutualisation et réemploi de sites vacants en centre-ville ou en périphérie pour des espaces logistiques de proximité (ELP), qui demandent peu de surface.

Enfin, le SRADDET impose que les documents de planification (SCoT, PLUi) s'appuient sur l'armature : polarités principales, intermédiaires, locales. L'objectif est de concentrer le développement urbain sur ces polarités pour accompagner la trajectoire ZAN. En parallèle, la région recommande la requalification de friches logistiques, la densification et verticalisation et l'implantation proche d'infrastructures multimodales.

Fiche de lecture du SRADET de la région Bretagne



La modification du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADET) a été adopté en février 2024. Mon travail se base essentiellement sur l'analyse des objectifs et des orientations.

Analyse qualitative

1. Tableau récapitulatif

Indicateur	L1	L2	L3	Z1	Z2	Z3	Z4
Note	2/3	1/1	1/3	1/2	2/2	0/2	1/2

2. Détail

L1 – État d'esprit vis-à-vis de la logistique : 2/3

La Bretagne se présente comme est une région maritime dans un contexte de mondialisation et d'augmentation des flux de marchandises. L'activité logistique, et notamment portuaire y tient une place importante. Avoir une logistique performante est un enjeu de compétitivité économique.

Les aspects environnementaux liés à la logistique tiennent aussi une place importante dans le SRADET. La performance environnementale serait même un enjeu d'attractivité pour la logistique bretonne.

L2 – Logistique vis-à-vis de l'industrie, autonomie ou subordination ? : 1/1

L'objectif 4, intitulé « Faire d'une logistique performante le vecteur d'un développement durable », porte spécialement sur la logistique. Il n'y a pas de confusion ou de subordination à l'industrie. La logistique est traitée comme un secteur à part entière avec ses enjeux propres.

L3 – Dynamisme de la démarche : richesse du diagnostic, de la concertation et existence de règles : 1/3

Discussion en cours avec « l'ensemble des partenaires » dans le cadre de la conférence régionale de la logistique. Elle s'organise autour de cinq groupes de réflexion :

- Logistique urbaine durable,
- Besoins et disponibilités de foncier dans un contexte de mise en œuvre du ZAN,
- Energie et décarbonation du transport de marchandises,
- Mutualisations et complémentarités modales routière/maritime/ferroviaire
- Métiers de la logistique (pénurie de main d'œuvre)

Cependant, il faut noter qu'aucune des 27 règles définies dans le SRADDET (fascicule des règles) ne porte sur la logistique. Le mot « logistique » apparaît 1 fois, « entrepôt » 0 fois et « fret » 0 fois. L'objectif 4 n'est pas traduit en orientation réglementaire.

Z1 – La logistique est un enjeu spécifique du ZAN : 1/2

La réduction de la consommation foncière est un sujet pour la logistique bretonne. L'un des groupes de réflexion de la conférence régionale de la logistique se concentrait sur cet enjeu. L'objectif 4, fait le lien entre le développement de la logistique et le ZAN. On peut y lire que « la Bretagne est confrontée à d'importants défis logistiques : mondialisation et concentration des flux, augmentation prévisible des coûts de transport (énergie et fiscalité), déficit d'attractivité de la filière, modification des comportements de consommation, obligations climatiques et environnementales, y compris le défi du ZAN. ».

Les orientations réglementaires de mise en œuvre du ZAN ne mentionnent pas la logistique.

Z2 – Territorialisation du ZAN : 2/2

Faite. Il s'agit de la règle I-9. La répartition est disponible p.18 du fascicule de règles.

Z3 – Répartition sectorielle des m² : 0/2

Il n'y a pas d'indication pour une répartition des m² par secteurs. Il n'y a pas m² réservé pour des projets d'intérêt régionaux non plus.

On peut tout de même mentionner la règle I-1, « Vitalité commerciale des centralités ». Elle a pour objectif de ramener les commerces en ville et d'éviter leur installation en périphérie. Les Scot et PLUi « déterminent les conditions d'implantation des constructions commerciales et de constructions logistiques commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur les équilibres territoriaux, et de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises. »

Z4 – Dispositif contraignant : 1/2

Pas d'orientation réglementaires pour la logistique

D'autre part, quatre règles intègrent le ZAN en objectif secondaire (I-1, I-3, I-5, I-7) et deux l'incluent en objectif principal (I-8 et I-9).

La règle I-8 précise que les SCoT doivent d'une part faire « du renouvellement urbain et de la densification la ressource foncière prioritaire pour assurer le développement de leur territoire ». Et d'autre part ils doivent « développer une stratégie de réduction globale de la consommation foncière et de l'artificialisation des sols, tant pour l'habitat que pour les activités économiques ».

Le dispositif de suivi ou d'évaluation n'est pas détaillé, seul les bases de données mobilisables sont indiquées « Mode d'Occupation des Sols (MOS Bretagne³³) / Occupation du Sol à Grande Echelle (OCS-GE³⁴) »

³³Service Géo Bretagne : cms.geobretagne.fr

³⁴ Service IGN : geoservices.ign.fr

Fiche de lecture du SRADET de la région Centre-Val de Loire



Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADET) a été adopté en octobre 2023. La région ne l'a pas modifié en 2024 ou 2025 et souhaite attendre une stabilisation législative sur le ZAN. Mon travail se base sur l'analyse du Rapport-Fascicule.

1. Tableau récapitulatif

Indicateur	L1	L2	L3	Z1	Z2	Z3	Z4
Note	1/3	0/1	1/3	0/2	0/2	0/2	1/2

2. Détail

L1 – État d'esprit vis-à-vis de la logistique : 1/3

La logistique n'occupe pas une place importante dans le SRADET. L'objectif 13 (p. 86-88), qui est le seul à traiter la logistique, l'aborde sous l'angle de la transition écologique :

La région incite à la décarbonation des flottes : "Encourager le recours aux véhicules propres". Mais aussi au report modal, essentiellement vers le ferroviaire : "Renforcer l'attractivité et inciter à un usage privilégié du mode ferroviaire", "Favoriser l'arrivée de nouveaux acteurs (par exemple les opérateurs ferroviaires de proximité)".

Mais on y trouve aussi l'idée d'accompagner une économie locale en encourageant "les circuits courts", ou encore l'amélioration de "la sécurité routière, tant par les infrastructures que les comportements".

L'enjeu foncier est abordé dans la règle 18. Toujours dans la perspective de favoriser le report modal, le besoin d'espace pour les infrastructures multimodales est souligné. Le SRADET recommande aux territoires "D'identifier et préserver les emprises foncières stratégiques connectées aux grands réseaux d'infrastructures" (p. 174).

Enfin, la règle 18 fait également une place à la logistique urbaine et appelle à ce qu'elle soit anticipée et intégrée au projet des territoires.

"L'intégration des besoins du transport de marchandises dans le partage de l'espace sur voirie, la mise en cohérence des réglementations de circulation et de stationnement, la prise en charge et la gestion du « dernier kilomètre »" p.174

L2 – Logistique et industrie : subordination ou indépendance ? 0/1

L'objectif 13, intitulé "Une économie à la pointe qui relève les défis climatique et environnementaux" (p.86) est le seul à vraiment aborder la logistique. Cependant cet objectif ne porte pas spécifiquement sur la logistique. Il

porte sur la transition écologique de l'économie régionale. La logistique est donc traitée comme un sous-enjeu de transition écologique de l'économie.

L3 – Dynamisme de la démarche : richesse du diagnostic, de la concertation et existence de règles : 1 /3

Les enjeux logistiques sont peu développés. La règle 18 porte sur le fret ferroviaire capillaire, et l'objectif 13 aborde la logistique parmi plusieurs autres sujets.

La région a conduit des concertations en amont du SRADDET (voir pages 6-7), cependant il n'est pas fait mention d'une concertation spécifique avec les acteurs de la logistique.

Néanmoins, il ressort tout de même une volonté d'impliquer les acteurs du fret ferroviaire. D'abord dans l'objectif 13 :

"Clarifier la gouvernance relative à la sauvegarde des lignes de fret capillaire, et favoriser l'arrivée de nouveaux acteurs (par exemple les opérateurs ferroviaires de proximité)." (p. 88)

Puis de façon plus concrète dans la règle 18 :

"La présente règle invite à créer une gouvernance commune en réunissant tous les acteurs concernés par le maintien des lignes capillaires de fret, à savoir en premier lieu l'État, SNCF Réseau, la Région ainsi que les collectivités territoriales, et les acteurs du fret (opérateurs et entreprises concernés par le réseau capillaire) afin d'élaborer un modèle pérenne de financement et de rechercher les conditions de maintenance et d'entretien adaptées aux besoins des circulations fret sur le réseau capillaire." (p. 173)

Ainsi, le SRADDET recommande l'établissement d'une "stratégie régionale de la logistique durable". Dans cette démarche, les différents acteurs, dont les entreprises, doivent être impliqués :

"Établir une stratégie régionale de la logistique durable. Cette stratégie, élaborée par la Région en concertation avec les collectivités territoriales, l'État, les acteurs des transports et de la logistique, devra permettre de promouvoir une réelle logique intermodale du fret, la création de plateformes multimodales efficaces, la mise en place d'une stratégie foncière pour les infrastructures de logistique." (p. 174)

Z1 – La logistique est-elle explicitement un enjeu spécifique du ZAN : 0/2

La consommation foncière de l'immobilier logistique n'est pas identifiée comme un enjeu dans les parties relatives à la logistique.

Le SRADDET prône la densification et la priorisation du renouvellement urbain. Mais il ne pointe pas la logistique comme un enjeu particulier de la stratégie de réduction de l'artificialisation.

Z2 – Territorialisation du ZAN : 0/2

Le SRADDET ne territorialise pas les objectifs du ZAN. Il n'a pas été mis à jour en 2024 ou 2025. La région Centre-Val de Loire souhaite attendre une stabilisation de la loi avant de modifier son SRADDET. (voir courrier)

Toutefois l'objectif annoncé est en avance sur le ZAN. La région se propose de diviser par deux l'artificialisation à horizon 2025 (SRADDET adopté en 2023) et "tendre vers un solde zéro mesuré à l'échelle régionale en 2040".

Z3 – Répartition sectorielle des m² : 0/2

Il n'y a pas de répartition sectorielle chiffrée, même partielle.

En ce qui concerne la logistique, on peut tout de même noter que la règle 18, appelle à "Intégrer l'enjeu de la logistique, du fret durable et du développement économique dans les projets de territoire" (p.174). Et dans ce cadre, elle recommande :

"La préservation du foncier à vocation logistique aux emplacements stratégiques pour la performance de la chaîne logistique et pour le report modal, en prenant en considération les infrastructures de transport et les potentiels d'optimisation de la desserte et de mutualisation." (p.174).

Z4 – Dispositif contraignant : 1/2

Le chapitre n°1 qui traite notamment de la gestion du foncier comporte 15 règles ce qui permet au SRADDET de couvrir un grand nombre de thématiques. Ces règles se décomposent en un énoncé est une grande partie « recommandations » qui détail les actions que peuvent prendre les territoires. Par exemple, la région recommande aux territoires de mettre en place un « observatoire de la mobilisation du foncier et des actions foncière » afin de « participer à une gestion raisonnée du foncier ». Enfin, on peut noter que les règles ne sont pas accompagnées d'indicateurs de suivit ou d'évaluation.

Fiche de lecture du PADDUC



Le Plan d'Aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC) a été adopté en 2015 puis modifié en 2020. Mon travail se base essentiellement sur le projet d'aménagement et les orientations réglementaires.

1. Tableau récapitulatif

Indicateur	L1	L2	L3	Z1	Z2	Z3	Z4
Note	3/3	1/1	2/3	0/2	0/2	1/2	1/2

2. Détail

L1 – État d'esprit vis-à-vis de la logistique : 3/3

La logistique est perçue comme un enjeu stratégique. La question logistique porte essentiellement sur le développement des deux grands ports de l'île que sont les ports d'Ajaccio et de Bastia. Ces infrastructures sont décrites comme étant sous-dimensionnées et les auteurs prévoient une augmentation des flux. Il y a donc un fort besoin d'augmenter la capacité logistique. Le besoin de réduire les émissions carbonées associées au fret de marchandises est évoqué sans être un enjeu central. Un recours plus important au rail « doit être envisagé » mais les auteurs admettent que « Il semble au stade actuel difficile d'imaginer sur le plan interne des développements significatifs du transport de fret par chemin de fer » (p.45 Annexe 4).

L2 – Logistique vis-à-vis de l'industrie, autonomie ou subordination ? : 1/1

La logistique est un enjeu spécifique avec notamment les ports. La logistique portuaire et intermodale fait l'objet d'orientations spécifiques, même si elle est souvent imbriquée dans une vision économique plus large avec les « activités productives ».

L3 – Dynamisme de la démarche : richesse du diagnostic, de la concertation et existence de règles : 2/3

Il n'y a pas de mention d'une concertation avec les entreprises du secteur logistique. Le diagnostic fournit des éléments concrets : études sur les flux, structuration de zones, spécialisation des ports, terminal fret à Ajaccio, etc.

Une étude sur les flux de marchandises (internes/externes) est prévue. Elle visera à analyser besoins et potentiels logistiques : foncier, infrastructures, articulation des politiques et services de transports intérieur (y compris rail et mer).

On peut souligner la présence d'un document important (125 pages), l'Annexe 4 – Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport³⁵, qui apporte des éléments de diagnostic chiffrés et détaille les objectifs en termes de logistique.

Z1 – La logistique est un enjeu spécifique du ZAN : 0/2

La problématique du foncier est associée principalement au conflit d'accès au foncier entre construction de logements et agriculture. Le besoin de foncier pour la logistique est évoqué mais sans être lié à une stratégie de réduction de l'artificialisation. L'Office Foncier de la Corse doit constituer des stocks fonciers destinés, entre autres, à « bâtir pour des logements sociaux (dans le cadre de PLH autant que possible) ou des activités. ».

Les pôles d'influence régionale : Ajaccio – Corte – Bastia, ont vocation à renforcer, entre autres, leur zone d'activités économiques et leur infrastructure de transport. « Le développement de l'offre foncière à vocation commerciale devra avoir comme priorité de conforter les activités productives, et de réserver des localisations stratégiques (ports, aéroports, proximité de la mer pour les activités aquacoles et l'industrie nautique...) » p.171 (projet d'aménagement)

Z2 – Territorialisation du ZAN : 0/2

Non effectuée. Le PADDUC est antérieur à la loi Climat de 2021 et ne territorialise pas l'objectif ZAN.

Z3 – Répartition sectorielle des m² : 1/2

Il y a un fléchage partiel de l'utilisation du territoire à travers la « CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DES DIFFÉRENTES PARTIES DU TERRITOIR ». Trois types d'espaces sont définis par cette carte : Les espaces à vocation principalement urbaine et économique, les espaces à vocation agricole, les espaces à vocation naturelle (et/ou agricole).

Z4 – Dispositif contraignant : 1/2

Le PADDUC prévoit la mise en place de « L'Observatoire du Foncier et du Logement » qui aura pour mission, d'évaluer le besoin en logements (quantitatif et qualitatif), de réaliser des études prospectives et formulera des propositions d'actions afin de respecter les engagements.

Le principal outil de mise en œuvre du PADDUC sur la question foncière est l'Office Foncier de la Corse. L'OFC intervient en amont des projets d'aménagement en acquérant du foncier dans les zones à forts enjeux définies par la Collectivité de Corse (CTC), sans réaliser lui-même d'opérations d'aménagement. Il agit après les études de l'AAUC³⁶ et avant les interventions de celle-ci comme aménageur. Son rôle principal est de constituer un stock foncier stratégique dans un contexte de rareté du foncier public, au service des collectivités. Les Secteurs à Enjeux Régionaux identifiés par le PADDUC guident les priorités du Programme Pluriannuel d'Intervention de l'OFC afin de contribuer à l'atteinte des objectifs du PADDUC et de la politique foncière régionale au sens large.

³⁵ Disponible à l'adresse suivante : <https://www.aue.corsica/attachment/619085/>

³⁶ Agence d'Aménagement durable, de planification et d'urbanisme de la Corse (AAUC)

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) a été adopté en 2019 puis modifié en décembre 2024. Mon travail se base essentiellement sur l'analyse de la partie 2/3 (Rapport – stratégie) et de la partie 3/3 (Fascicule - règles, mesures d'accompagnement et indicateurs).

1. Tableau récapitulatif

Indicateur	L1	L2	L3	Z1	Z2	Z3	Z4
Note	1/3	1/1	2/3	1/2	2/2	1/2	1/2

2. Détail

L1 : Etat d'esprit vis-à-vis de la logistique : 1/3

La logistique est un secteur important pour la région Grand Est qui est traversée par des flux inter-régionaux et européens. Cela génère de l'activité et de l'emploi. Pour garder l'activité et les emplois, la région doit être compétitive.

Cependant, la région se considère comme déjà suffisamment dotée en infrastructures logistiques. Le SRADDET est clair, Il ne faut pas en construire davantage.

« Il s'agit de s'appuyer principalement sur les réseaux et équipements existants, bien développés dans le Grand Est mais manquant de structuration, de mise en réseau et nécessitant une modernisation. Ces infrastructures sont donc à conforter. » p.181 du Fascicule de règles

L'idée est de moderniser, entretenir, rendre bi- voire tri-modales celles qui existent déjà. Le SRADDET prône donc un développement de l'activité multimodales sur les sites logistiques existants, mais il ne souhaite pas voir d'avantage d'infrastructures logistiques sur le territoire de la région Grand Est.

Distinction logistique – industrie : 1/1

L'objectif 20, intitulé « Valoriser les flux et devenir une référence en matière de logistique multimodale », s'inscrit dans l'axe 2, « Axe 2 : Dépasser les frontières et renforcer la cohésion pour un espace européen connecté » de la stratégie régionale. Il porte spécifiquement sur la logistique.

Dynamisme du plan logistique : 2/3

Dans le SRADDET, la démarche est traduite en un objectif (n°20) et une règle (n°28) associé.

On a plusieurs objectifs chiffrés : « un objectif de report modal de 30% de la route vers des modes de transports durables pour les longues distances (plus de 300 km) », « Moderniser 1 300 km de voies ferrées » dont 500 km de voies « pour le fret » d'ici 2025. Le SRADDET prévoyait également la création d'un site pour « répondre à ces

enjeux », « Un portail unique (site en ligne) pour la logistique », désormais accessible via logistique-grandest.fr. Elle soutient également le fret ferroviaire sur réseau secondaire à travers le dispositif « CAPFRET³⁷ ».

Sur le plan fluvial, la région met en place une nouvelle gouvernance des ports du Rhin et de la Moselle, basée sur des Syndicats mixtes ouverts (SMO) et des Sociétés d'économie mixte à opération unique. De plus, « L'Etat, l'établissement public Voies navigables de France (VNF), la Région, les EPCI, les délégations territoriales de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) et les acteurs privés sont parties prenantes pour regrouper leurs moyens et leurs efforts en faveur du développement portuaire en prenant mieux en compte les réalités économiques des territoires »

Pour ce qui est de la construction du SRADDET, la région a produit un effort d'élaboration collective. Cela comprend un séminaire sur « les transports et la mobilité » et des contributions écrites des « acteurs du domaine de l'énergie et du transport » en 2017 (voir p.10 de l'état des lieux). Mais *a priori*, pas de concertation spécifiquement avec les acteurs privés de la logistique.

Z1 : Logistique est explicitement enjeu du ZAN : 1/2

Dans le cadre du ZAN, la logistique n'est pas évoquée comme secteur d'attention. Dans le fascicule de règles (p.113), il est précisé qu'entre autres, les « pôles d'échanges et des infrastructures de transport en commun » ainsi que les « zones d'activités économiques et commerciales » doivent faire l'objet d'« Une attention particulière » en terme d'optimisation du foncier. Cela peut inclure des activités logistiques, mais ce point n'est pas détaillé.

En revanche, en ce qui concerne la règle n°28, qui porte sur la logistique, elle précise que :

« le développement éventuel de nouvelles plateformes logistiques doit être fait dans le respect des règles en matière de consommation foncière et de requalification des friches (Règles n°16 et 17) » p.181 du Fascicule de règles

Ainsi, une attention à la consommation foncière du secteur logistique est tout de même demandée dans les parties du SRADDET consacrées à la logistique.

Z2 : Territorialisation du ZAN (fait, en cours, pas prévu) : 2/2

La territorialisation des objectifs du ZAN est faite pour la période 2021-2030. Elle est disponible p.101 de la partie règles du SRADDET.

Z3 : Répartition sectorielle des m² : 1/2

Une enveloppe de 1000ha est réservée pour des projets d'intérêt régional. Les critères pour bénéficier de ces hectares sont détaillés p.99-100 du fascicule de règle :

- « Un critère répondant aux besoins de développement industriel ; »
- « Un critère répondant aux besoins en logements des territoires ; »
- « Un critère répondant aux besoins générés par le développement urbain en matière d'équipements et de services ; »

³⁷ Le détail du dispositif est disponible sur le [site de la région Grand Est](http://site.de.la.region.Grand.Est). Mais n'est pas détaillé dans le SRADDET. Concrètement, il s'agit d'une aide financière pour la modernisation d'infrastructures ferroviaires secondaire (études de potentiels et de développement, remplacement des rails, réfection, entretien, remplacement des Ouvrages d'Art, etc.). Peuvent en bénéficier : SNCF Réseau, Une collectivité territoriale, Un groupement de collectivités, une chambre consulaire, un établissement public, une association, un syndicat mixte ouvert, une société d'économie mixte, une société portuaire publique.

- « Un critère dit d'« efficacité foncière » pour répondre aux exigences de l'article R. 4251-3 du CGCT³⁸ de considérer « les efforts de réduction déjà réalisés, évalués compte tenu du nombre d'emplois et de ménages accueillis par hectare consommé ou artificialisé ». »

Il y a donc un fléchage partiel de la ressource foncière mais pas de répartition sectorielle chiffrée pour l'ensemble du territoire régional.

Z4 : Dispositif contraignant : 1/2

Le SRADDET prévoit 10 règles liées à l'objectif de réduction de l'artificialisation (2, 9, 16 à 19, 21 à 23 et 25). En particulier, la règle n°16 fixe la trajectoire ZAN et territorialise l'objectif. La règle n°17, « Optimiser le potentiel foncier mobilisable », insiste sur un contrôle important des consommations d'espaces dits naturels.

« Les objectifs chiffrés de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers font l'objet d'une justification des besoins d'extension sur la base des objectifs énoncés ci-dessus, selon un principe de stricte nécessité. » p.111 du fascicule de règles

Pour faciliter l'application de la règle n°17, de nombreux exemples de déclinaison de la règle sont présentés (voir p111-112 du fascicule de règles)

³⁸ Code général de collectivités territoriales

Fiche de lecture du SRADDET de la Région Hauts-de-France



Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) a été adopté en 2020 puis modifié en novembre 2024. Mon travail se base essentiellement sur l'analyse des objectifs du rapport et du fascicule des règles générales.

1. Tableau récapitulatif

Indicateur	L1	L2	L3	Z1	Z2	Z3	Z4
Note	3/3	1/1	3/3	2/2	2/2	1/2	1/2

2. Détail

L1 : État d'esprit vis-à-vis de la logistique : 3

Logistique est décrite comme un pilier stratégique de l'attractivité économique de la région, elle permet aux autres secteurs d'être compétitifs. C'est aussi un enjeu vital pour le maintien de certaines activités.

« Le hub logistique permet d'appuyer le système productif, agricole et commercial de la région en le rendant plus compétitif » p.97 du rapport

« La dégradation de certaines lignes ferroviaires dédiées au fret met directement en péril la desserte et par conséquent l'activité d'établissements industriels majeurs en Hauts-de-France. » p.67 du rapport

La région souhaite clairement renforcer cette position (« Affirmer un positionnement de hub logistique » p.4). Cependant cette affirmation doit s'accompagner d'une transformation progressive de la filière. Les défis environnementaux ne sont pas cachés, au contraire ils sont abondamment discutés. Cependant, ils ne sont pas présentés comme insurmontable ou rendant impossible le développement de la logistique. Les flux de marchandises sont présentés à la fois comme une des richesses de la région et comme « un enjeux environnemental important » en faisant référence à la décarbonation, à la qualité de l'air mais aussi à la consommation foncière.

« Les entrepôts logistiques sont ainsi le second poste de demande de permis de construire en termes de superficie (au sein des espaces à vocation économique), et même le premier dans l'Oise où la demande a été multipliée par 4 entre 2006 et 2015. » p.39 du rapport

Le SRADDET met en avant le besoin de développer des alternatives au "tout-routier", ce qui passe concrètement par un développement du fret fluvial, ferroviaire et du combiné en général.

« les Hauts-de-France affichent déjà une tendance positive en termes de répartition modale par rapport à la moyenne nationale. Toutefois, les flux routiers de transit, auxquels s'ajoutent les flux infrarégionaux, présentent un enjeu environnemental important sur un territoire où la pollution de l'air et la congestion sont élevées. [...] Au-delà des performances économiques attendues, le hub logistique doit permettre de répondre à ces enjeux climatiques. » p.66 du rapport

La logistique régionale est pensée en termes de nœuds intermodaux comme les ports côtiers. La région préconise d'anticiper les besoins fonciers pour l'installation et l'extension de l'activité logistiques. L'objectif est aussi de concentrer l'activité logistique dans ces zones.

Enfin, on peut noter une volonté marquée d'associer les différents acteurs au projet régional.

« La sauvegarde de ces lignes (une dizaine en Hauts-de-France) s'envisagera au cas par cas aux côtés du gestionnaire d'infrastructures, et en associant les entreprises desservies, les collectivités locales et l'Etat (dans le cadre de son plan de sauvegarde du fret ferroviaire). » p.67 du rapport

L2 : Logistique et industrie ; subordination ou indépendance ? : 1/1

Logistique est traitée indépendamment de l'industrie. La partie « Attractivité économique » se divise en deux sous-parties : « Soutenir les excellences régionales » et « Affirmer un positionnement de hub logistique »³⁹. La logistique est traitée à travers quatre objectifs (5, 6, 7 et 8) et quatre règles (1, 3, 19 et 25).

L3 : Dynamisme de la démarche : 3/3

Le traitement de la logistique est particulièrement conséquent, quatre objectifs et quatre règles s'y rapportent directement. Les objectifs s'appuient sur un travail de diagnostic et de chiffrage important. De plus, il y a un effort de coopération avec les différents acteurs du secteur et notamment les entreprises.

Z1 : La logistique est explicitement un enjeu du ZAN : 1/2

La consommation foncière de la logistique est présentée comme importante est comme un enjeu qui va grandissant, en particulier avec les mutations du secteur (e-commerce).

« Les entrepôts logistiques sont ainsi le second poste de demande de permis de construire en termes de superficie (au sein des espaces à vocation économique), et même le premier dans l'Oise où la demande a été multipliée par 4 entre 2006 et 2015. » p.39 du rapport

Le foncier est identifié à la fois comme un enjeu environnemental et comme un enjeu de développement pour la filière.

« la question foncière jouera un rôle particulièrement important afin de garantir une montée en puissance du hub logistique des Hauts-de-France, que ce soit pour préserver l'accès à la voie d'eau ou pour préserver des espaces en vue des projets d'extension des ports ou plateformes ferroviaires. » p.68 du rapport

La logistique est explicitement citée comme devant faire l'objet d'une vigilance dans le cadre du développement régional.

« Pour que l'ouverture vers l'Ile-de-France soit bénéfique pour le territoire régional, il est par ailleurs nécessaire d'en limiter les externalités négatives. En particulier, il s'agira de réduire le mitage de l'espace (le développement de l'habitat et de la logistique devront notamment faire l'objet d'une vigilance) » p.62 du rapport

Cependant, les règles relatives à la stratégie régionale de réduction de l'artificialisation ne font pas mention de mesures particulières pour le transport de marchandise.

Z2 : Territorialisation du ZAN (fait, en cours, pas prévu). Score : 2/2

Faite. Disponible en Annexe D, p.148 du fascicule de règles.

Z3 : Répartition sectorielle des m². Score : 1/2

³⁹ Voir sommaire de la partie objectifs du rapport, p.103

Il y a une répartition sectorielle partielle des hectares régionaux. En effet, « le SRADDET réserve 18 % de l'enveloppe régionale disponible pour la réalisation de projets d'envergure régionale (soit 1 335 ha). ». Cela inclut entre autres :

- « Les zones de stationnement directement liées aux conséquences du BREXIT à proximité des zones portuaires. » p.47 du fascicule des règles
- « Des projets de développement économique d'envergure régionale, et, à titre exceptionnel, les dessertes nécessaires à leur fonctionnement, qui contribuent :
 - À la réindustrialisation ou à la décarbonation (mobilité durable, digital, énergie, matériaux/ économie circulaire, construction hors site, bioéconomie, santé, agriculture/alimentation, spatial et défense) ; [...]
 - ou au report modal et à l'utilisation de la voie d'eau pour les implantations le long du réseau fluvial à grand gabarit. » p.47 du fascicule des règles

Le report modal est donc mis en avant à travers ce fléchage partiel des hectares artificialisables dans la trajectoire ZAN régionale. Les critères concernent également les aménagements nécessaires à l'adaptation au recul du trait de côte et aux risques naturels comme les inondations.

Z4 : Dispositif contraignant ? : 1/2

Plusieurs règles du SRADDET, notamment les règles 14 à 18, traitent de l'artificialisation. La volonté exprimée est d'aller vers davantage de densification et de renouvellement urbain. Le SRADDET demande aux territoires d'identifier des gisements fonciers, notamment des friches, et d'utiliser des « outils permettant leur mobilisation (fiscalité, planification, intervention publique, etc.) ».

Les extensions urbaines, quant à elles, doivent répondre à des critères environnementaux : protection de la biodiversité, préservation des espaces agricoles, et accessibilité en transport en commun ou à vélo.

Un effort d'accompagnement est prévu pour la mise en œuvre de ces orientations, notamment par la mise à disposition de données et l'organisation des « Ateliers Régionaux des Acteurs de l'Aménagement ».

Enfin, concernant la territorialisation des objectifs du ZAN, les rédacteurs précisent que « ces taux de réduction théoriques ne sont pas opposables. Le SRADDET encourage néanmoins les territoires à les considérer ».

L'Île-de-France, une région qui promeut une logistique durable en favorisant le développement du fret fluvial, tout en limitant le recours au routier plus impactant sur le plan environnemental. Ce projet s'appuie sur une cartographie fine et anticipe les besoins fonciers pour accompagner le développement de ces modes.

Le Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E) a été adopté par le conseil régional le 11 septembre 2024. Mon travail se base essentiellement sur l'analyse du projet d'aménagement régional et des orientations réglementaires.

1. Tableau récapitulatif

Indicateur	L1	L2	L3	Z1	Z2	Z3	Z4
Note	1/3	0/1	3/3	2/2	0/2	1/2	1/2

2. Détail

L1 - État d'esprit vis-à-vis de la logistique : 1/3

L'état d'esprit du SDRIF-E vis-à-vis de la logistique est marqué par une volonté d'adaptation de cette dernière aux grands enjeux environnementaux actuels, en particulier la sobriété foncière et la décarbonation. La logistique n'est pas rejetée, mais elle doit évoluer pour répondre aux impératifs du ZAN et à la réduction des émissions de CO₂. La logistique est traitée dans la partie 4.4. Celle-ci s'intitule « Adapter la logistique aux enjeux économiques, de sobriété foncière et de décarbonation ».

La logistique est pensée à plusieurs échelles : le document prévoit d'« adapter et structurer [l'armature] logistique régionale », de « favoriser la décarbonation des flux de marchandises » et d'« organiser la logistique urbaine ». La nécessité du report modal est avancée. Le fleuve y est présenté comme un axe « majeur » de transport de marchandises, représentant un atout important pour la transition écologique. La région soutient le développement de l'activité logistique participant au report modal ainsi que la décarbonation des flottes de camions. À l'inverse le développement de l'activité logistique routière est à limiter.

« La création de nouvelles zones logistiques exclusivement routières est à éviter » p.65 des orientations réglementaires (OR n°117)

En plus des enjeux de décarbonation et de foncier les activités logistiques sont associées à des nuisances sonores et paysagères.

Globalement, la logistique est abordée de façon double. Elle est d'une part présentée comme un secteur essentiel à l'économie de l'Île-de-France.

"Le transport de marchandises et de matériaux et les opérations logistiques associées constituent des activités primordiales à un fonctionnement régional performant, transversales à l'ensemble des activités économiques

(voir encadré). En Île-de-France, première région française en termes de surfaces d'entrepôts, la logistique est un vecteur de développement économique important (375 000 emplois, soit 7 % de l'emploi salarié régional)." p.184 du projet d'aménagement régional

Et d'autre part, la nécessité de la transformer, notamment sur le plan de la performance environnementale, est mise en avant.

« Le secteur de la logistique est toutefois confronté à un ensemble de défis fonctionnels et environnementaux, qui rendent nécessaire un accompagnement à la transformation du secteur pour le rendre tout à la fois plus efficace et plus vertueux » p.184 du projet d'aménagement régional

L2 - Logistique vis-à-vis de l'industrie, autonomie ou subordination ? : 0/1

La logistique est abordée dans les objectifs de la partie 4.4, intitulée « *Adapter la logistique aux enjeux économiques, de sobriété foncière et de décarbonation* », qui s'inscrit dans le chapitre 4 : « *Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions* ».

Le glossaire apporte un éclairage précieux sur les liens entre la logistique et l'ensemble de l'activité économique. On peut lire, dans la définition du terme « *activité productive* », que celle-ci inclut la logistique aux côtés de l'industrie et des « *services connexes à l'industrie (R&D, ingénierie, essais et analyses techniques)* ». Les « *secteurs de développement industriel d'intérêt régional* » sont définis comme des sites non urbanisés destinés à accueillir en priorité des activités industrielles ainsi que leurs fonctions de support, dont la logistique fait explicitement partie.

De plus, les « sites d'activité économique » sont définis comme " les zones et parcs d'activités dont l'activité dominante est industrielle, artisanale, commerciale, tertiaire ou logistique, ou sans activité dominante (activité mixte) » (p.283).

Enfin, les « *sites d'activité d'intérêt régional* » sont considérés comme structurants, notamment en raison de leur rôle logistique.

La logistique est davantage envisagée comme une composante voire un service support de l'activité économique régionale que comme un secteur autonome.

L3 - Dynamisme de la démarche : 3/3

Le SDRIF-E accorde un traitement approfondi à la logistique, avec 4 objectifs et 8 orientations réglementaires qui lui sont spécifiquement dédiés. Le document propose une présentation technique appuyée par des cartes, des schémas explicatifs et des encadrés qui permettent d'approfondir certaines notions de logistique.

Une méthode concrète est prévue pour mettre en œuvre les objectifs. En particulier l'attention portée au foncier nécessaire pour le report modal et pour le développement de l'activité économique et de ses fonctions supports logistiques.

Z1 - La logistique est un enjeu spécifique du ZAN : 2/2

La logistique est bien identifiée comme un enjeu spécifique dans le cadre de l'objectif ZAN. Par exemple, le SDRIF-E insiste sur la nécessité de « maîtriser les conséquences spatiales de l'envol du e-commerce » (p.176), en particulier l'étalement logistique. Dans le cadre de la protection de l'agriculture, la région prévoit une « protection stricte à 37 300 hectares de terres agricoles supplémentaires ». Cela inclut non seulement la préservation des terres contre l'urbanisation, mais aussi celle des infrastructures logistiques agricoles, comme les espaces de stockage et de distribution, ainsi que les voies de passage pour les engins agricoles.

La stratégie régionale vise à conforter le rôle de l'Île-de-France comme « hub logistique national » tout en maîtrisant les flux en passant par l'optimisation foncière et au développement de la multimodalité. La région souhaite changer le modèle de développement de la logistique :

« La concurrence avec les projets de logements et de bureaux au cœur de l'agglomération parisienne alimente également, depuis les années 2000, l'éloignement des implantations d'entreprises et la construction d'entrepôts géants en périphérie des centres urbains. Ce modèle n'est plus viable au vu des objectifs ZAN et ZEN⁴⁰ poursuivis par la Région. » p.178-179 du projet d'aménagement régional

La logistique, bien qu'exclue des secteurs explicitement réservés aux « activités industrielles stratégiques pour la robustesse et la compétitivité économique de la région », est néanmoins reconnue comme « indissociable d'une stratégie industrielle ambitieuse ». Le SDRIF-E cartographie⁴¹ et réserve des hectares pour accueillir les sites industriels « d'intérêt régional ». La desserte multimodale et de logistique industrielle peuvent en faire partie en tant que "fonction support". L'objectif est aussi d'éloigner les nuisances des zones résidentielles. Ces zones visent aussi à répondre aux besoins en infrastructures pour les nouvelles mobilités (hydrogène, électrique), notamment avec l'implantation de bornes.

« À court terme, la production et la distribution d'hydrogène est principalement envisagée dans ou à proximité de zones logistiques [...] ou en reconversion de stations pétrolières existantes ou en extension » p.99 du projet d'aménagement régional

Les aéroports sont considérés comme des atouts nationaux. Ceux-ci concentrent de l'artificialisation en Île-de-France pour l'intérêt national. Les nouveaux ports doivent être connectés aux réseaux ferré et routier tout en respectant des principes de sobriété foncière. Le développement du fret ferroviaire suppose quant à lui de réserver du foncier pour séparer les flux voyageurs et fret.

Le SDRIF-E « sanctuarise 211 sites logistiques existants » dans ce qu'il appelle « l'armature logistique francilienne », encourage leur requalification et leur densification, et demande aux documents d'urbanisme locaux d'anticiper les besoins fonciers à venir pour éviter les tensions.

Z2 - Territorialisation du ZAN : 0/2

La territorialisation des objectifs ZAN est une obligation pour le SDRIF-E, qui doit décliner la trajectoire régionale de réduction de l'artificialisation. Il est même rappelé que « Le SDRIF-E définit les capacités d'urbanisation mobilisables dans les documents d'urbanisme locaux. ». Cependant, le document ne précise pas si cette territorialisation est déjà en cours ou simplement prévue. En tous cas, elle n'est pas fournie dans le SDRIF-E.

Z3 - Répartition sectorielle des m² : 1 /2

Le SDRIF-E va plus loin que les SRADDET et met en place une répartition sectorielle partielle mais chiffrée des surfaces artificialisables, avec une attention particulière portée au foncier logistique. Une sanctuarisation des sites multimodaux est prévue. Les emprises sont protégées, et tout déplacement doit garantir le maintien ou l'amélioration de la fonction logistique.

Une enveloppe d'environ 2 100 hectares est réservée aux grands projets liés à la transition écologique, énergétique et aux transports en général. Dans les zones dédiées aux flux de marchandises, aux matériaux de construction et aux déchets, la logistique est prioritaire sur d'autres usages, notamment l'urbanisation à des fins résidentielles.

⁴⁰ Zéro Emissions Nettes

⁴¹ Voir la carte n°1. Disponibles sur le site de la région Île-de-France : iledefrance.fr

Par ailleurs, une offre foncière spécifique est prévue pour accueillir les activités industrielles stratégiques. La logistique ne fait pas partie de "l'activité industrielle" mais elle est reconnue comme "fonction support" et peut à ce titre, bien que de façon secondaire, bénéficier du foncier fléché pour l'industrie.

Enfin, une protection renforcée est accordée à l'agriculture : 37 300 hectares de terres agricoles supplémentaires sont protégés contre l'urbanisation. Dans ce cadre, une attention est portée à la préservation de la logistiques agricoles (stockage, distribution, accessibilité).

Z4 - Dispositif contraignant : 1/2

Le volet foncier du SDRIF-E est particulièrement développé. En particulier, les orientations réglementaires sont nombreuses. La partie "3-3 Maîtriser les développements urbains" comporte 21 orientations. De plus le travail de cartographie⁴² réalisé par la région est un outil majeur de mise en œuvre du SDRIF-E par les territoires.

Contrairement aux SRADDET, les orientations réglementaires du SDRIF-E ne sont pas accompagnées d'indicateurs de suivi ou d'évaluation

⁴² Voir les cartes n°1 et n°2 en particulier. Disponibles sur le site de la région Île-de-France : iledefrance.fr

Fiche de lecture du SRADET de la région Normandie



Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADET) a été adopté en 2020. Sa modification a été adoptée en mars 2024. Mon travail se base essentiellement sur l'analyse du rapport et du fascicule des règles générales.

1. Tableau récapitulatif

Indicateur	L1	L2	L3	Z1	Z2	Z3	Z4
Note	3/3	1/1	3/3	2/2	2/2	1/2	1/2

2. Détail

L1 – État d'esprit vis-à-vis de la logistique: 3/3

La logistique est clairement identifiée comme un secteur stratégique pour la Normandie. Le SRADET en fait un levier essentiel de développement économique, d'attractivité territoriale et de transition écologique.

"La logistique normande est une filière particulièrement stratégique pour la région et fortement pourvoyeuse d'emplois et de débouchés économiques. Malgré ces nombreux atouts, le système logistique normand doit se renforcer et s'adapter. Les ports de l'axe Seine sont encore très loin des performances de leurs concurrents belges et néerlandais (Anvers et Rotterdam). On remarque également une surutilisation du mode de transport routier pour la desserte des ports, ce qui crée des congestions sur le réseau routier ainsi que de fortes émissions de gaz à effet de serre" p.145

La région possède une grande façade maritime et se trouve en quelque sorte en porte de l'europe .

"De par sa position géographique et sa capacité de développement économique et logistique, la Normandie est un carrefour mondial, et cette situation se traduit par une forte connexion aux principaux réseaux. Ces réseaux de transport de personnes, de marchandises ou d'énergies sont primordiaux pour le développement du territoire normand et son attractivité tant vis-à-vis des personnes que des entreprises" p.154

La région cherche à renforcer sa place dans les échanges internationaux, une attention particulière est donc portée aux ports. La région souligne "le rôle majeur des grands ports maritimes régionaux", et insiste sur la nécessité de les connecter efficacement au reste du territoire, via les infrastructures routières et ferroviaires (voir p.138, objectif 16). Pour un tel développement, la région met en avant la collaboration avec les entreprises.

"L'économie maritime est un gisement potentiel important d'emplois et de création de richesses. Elle doit être confortée et développée [...] en soutenant les entreprises individuellement et collectivement et en favorisant l'innovation" (p.138, objectif 16).

Sur le plan environnemental, soutien le développement du multimodal, notamment pour la desserte des ports et de leur hinterland. L'objectif 17 met prône le renforcement du rôle des ports normands dans le transport maritime international, en s'appuyant sur l'axe fluvial de la Seine et en développant des connexions multimodales. Des mesures concrètes sont prévues pour inverser cette tendance :

- "Poursuivre les études et les travaux d'infrastructures permettant d'accroître la compétitivité des ports normands en permettant l'acheminement des marchandises sur l'ensemble du territoire" p.140
- "Soutenir les objectifs d'extension de l'hinterland des Grands Ports Maritimes via le renforcement des dessertes par mode massifié" p.140
- "Accompagner le lancement de nouveaux services ferroviaires pour stimuler le trafic de fret et tirer profit du développement de nouveaux axes de circulation vers l'Est et le Sud" p.140
- Promotion des modes alternatifs à la route, notamment le fluvial et le ferroviaire. Concrètement, la région propose un accompagnement et des aides financières aux entreprises pour l'entretien ou la construction d'infrastructures multimodales.

L2 – Distinction logistique / industrie : 1/1

La logistique est pensée comme une partie vitale de l'économie régionale. Elle est intégrée dans un contexte économique plus large mais fait bien l'objet d'un traitement à part entière.

L3 – Dynamisme de la démarche (diagnostic, concertation) : 3/3

La logistique est abordée à travers plusieurs objectifs du SRADDET, notamment les objectifs 16, 17, 19, 20 et 22. Tous ne sont pas repris dans une règle, mais chacun de ces objectifs est accompagné d'un contexte chiffré et étayé par des exemples de projets existants, passés ou à venir.

Dans le cadre de l'objectif 20, intitulé « Développer une stratégie logistique normande », « un diagnostic stratégique du territoire a été mené selon la méthodologie "AFOM" (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces) » (p.148).

La Région Normandie s'est engagée dans une coopération active avec les acteurs du secteur logistique, en particulier les entreprises. Une large concertation a été conduite de mai 2022 à mars 2023, associant conseils départementaux, EPCI, associations de maires, chambres consulaires, acteurs économiques, etc. Au total, plus de 30 réunions ont été organisées (p.152).

Dans l'objectif 8, intitulé « Renforcer les connexions entre production industrielle et logistique portuaire », deux actions sont notamment recommandées : « Animer les réseaux d'acteurs économiques et portuaires » et « Améliorer la connaissance des besoins des acteurs économiques en termes d'implantation, de services et de relations à l'import et à l'export » (p.108).

L'objectif 16 « résulte des travaux menés par la Région avec de nombreux acteurs du monde économique, de l'enseignement supérieur et de la recherche, qui se sont traduits par la publication du Manifeste "Normandie Nord-Sud-Est-Ouest" en novembre 2017 » (p.138).

Dans le cadre de l'objectif 20, l'élaboration du schéma de cohérence logistique repose sur une approche partenariale : « Elle tient compte du besoin des entreprises logistiques et des territoires, en association étroite avec l'ensemble des parties prenantes : acteurs territoriaux, entreprises, représentants du monde économique, gestionnaires d'infrastructures... Elle traduit une volonté de partage d'une vision prospective de l'aménagement et du développement du foncier logistique » (p.151). Ce document est conçu comme un outil d'accompagnement de la mise en œuvre du ZAN. Bien que sans portée réglementaire, il a pour fonction « de mieux encadrer le développement des activités logistiques dans un contexte de mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, tout en tenant compte de l'évolution des besoins du secteur » (p.151).

Le SRADDET de Normandie intègre une dimension interrégionale pour sa logistique. Il aborde l'« enjeu de mutualisation de l'offre de services pour un territoire "transfrontalier", tel que l'amélioration des chaînes logistiques ». De plus, « la rédaction et la mise en œuvre du SRADDET constituent une opportunité d'accroître le dialogue entre les régions, de limiter les effets de frontière et de renforcer les réflexions communes au service des habitants » (p.122).

Le document appelle à élargir le champ des coopérations interrégionales. Les coopérations inter-SCoT sont identifiées comme un levier à développer. La construction du SRADDET a d'ailleurs donné lieu à des échanges avec les régions voisines.

Enfin, le SRADDET recommande la mise en place d'un dialogue régulier entre territoires sur plusieurs thématiques clés : la planification régionale (SRADDET, SRDEII), les infrastructures de transport, ainsi que la structuration des réseaux de production et de distribution agricoles et industriels.

Z1 – La logistique est un enjeu spécifique du ZAN : 2/2

L'artificialisation est un enjeu dans le cadre du développement de la logistique, et inversement, la logistique est un enjeu dans le cadre de l'objectif ZAN.

« Les zones d'activités économiques, les espaces logistiques, l'ensemble des constructions doivent être en capacité de mieux gérer la ressource foncière : mutualisation des espaces, empiètements des fonctions. » (p.86)

Le foncier est à la fois une ressource à préserver et une condition indispensable au développement logistique. L'objectif 20 précise que :

« Le schéma de cohérence logistique poursuit trois 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 ;
– Inscrire le développement logistique dans une démarche de sobriété foncière, de densification des zones d'activités existantes et d'excellence environnementale ;
– Disposer d'une offre foncière qualitative. » (p.151)

Par ailleurs, la logistique est également mentionnée dans les objectifs de la stratégie foncière. L'objectif 4, intitulé « Foncier : poser la conciliation des usages comme un impératif », cite les activités logistiques parmi celles qui contribuent à l'artificialisation :

« Un phénomène d'extension urbaine et de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers au profit de la constitution de zones d'habitat, de zones d'activités (économiques, logistiques, administratives), d'infrastructures routières, etc. » (p.72)

Cependant, on peut noter que le paragraphe qui présente les principales causes de l'artificialisation ne mentionne pas spécifiquement la logistique. Celle-ci n'est donc pas identifiée comme un facteur majeur de l'artificialisation en Normandie.

Z2 – Territorialisation du ZAN : 2/2

La territorialisation des objectifs du ZAN est faite. Les taux de réductions pour chaque périmètre sont disponibles page 77 du fascicule de règles.

Z3 – Répartition sectorielle des m² : 1/2

La région Normandie prévoit un fléchage partiel des surfaces artificialisables. En effet, le SRADDET prévoit une enveloppe dont le volume sera de l'ordre de "15% de la consommation d'ENAF à l'échelle régionale pour la période 2021-2030 qui est estimée à 6 000 hectares" (p.79) pour des projets dits "d'envergure régionale".

Ce système a pour but de répondre aux enjeux suivants :

- "permettre la réalisation des grandes infrastructures de transport d'intérêt national" p.78
- "anticiper la relocalisation d'infrastructures, de logements, d'activités et d'équipements sur les territoires littoraux et autres territoires impactés par le recul du trait de côte et le risque de submersion marine" p.78
- "maintenir et accroître des capacités foncières dédiées aux grands projets industriels au regard notamment de la spécificité industrielle de nombreux territoires normands et de l'objectif de réindustrialisation affiché au niveau national" p.78
- "préserver des espaces dédiés aux activités logistiques d'ampleur, indissociables de l'ensemble des activités économiques et en lien direct avec les besoins des habitants." p.78

La logistique fait donc parti des activités favorisées par cette enveloppe régionale.

Z4 – Dispositif contraignant : 1/2

L'enjeu foncier est traité de manière approfondie dans le SRADDET. Quatre objectifs y sont liés (4, 4bis, 49, 50) mais aussi 12 règles (2, 11, 15, 16,17, 21, 22, 23, 24, 27 et 33), qu'il s'agisse de la conciliation des usages ou de la réduction de l'artificialisation.

Les règles relatives à la réduction de l'artificialisation, en plus des indicateurs, sont accompagnées de "Modalités possibles de mise en œuvre" pour aider les territoires. Le SRADDET dispose aussi des "Mesures d'accompagnement" pour la mise en œuvre des règles. Cela inclut par exemple: le « Déploiement de l'observatoire du foncier économique mis en place par la Région, la CCI et de l'Etablissement Public Foncier de Normandie » et des « Aides à l'investissement ».

Fiche de lecture du SRADET de la région Nouvelle-Aquitaine



Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADET) a été adopté en 2020 puis modifié en octobre 2024. Mon travail se base essentiellement sur l'analyse du rapport d'objectifs et du fascicule des règles du SRADET.

1. Tableau récapitulatif

Indicateur	L1	L2	L3	Z1	Z2	Z3	Z4
Note	3/3	1/1	2/3	1/2	2/2	1/2	1/2

2. Détail

L1 : État d'esprit vis-à-vis de la logistique : 3/3

La perception de la logistique est positive. Elle est présentée comme conditionnant la performance du reste de l'économie. En plus d'être essentielle pour l'approvisionnement des habitants, « C'est un levier essentiel pour la compétitivité ».

Sur le plan environnemental, la logistique apparaît comme « un levier important » pour la réduction des GES. Les enjeux de consommations d'espace et de qualité de l'air sont abordés sans en faire des problèmes insurmontables ou à charge contre la logistique.

L'objectif 47, qui porte les ambitions régionales en terme de logistique identifie plusieurs points d'attention :

- 1) Renforcer la gouvernance au niveau local pour créer une synergie entre acteurs.
- 2) Hiérarchiser les sites (existant ou projet) au regard de leur fonction dans l'écosystème logistique et en priorisant la vocation internationale des grandes interfaces.
- 3) La logistique du dernier kilomètre (« un maillage fin d'interfaces et de micro-emplacements logistiques en cœur de ville », électrification des flottes, vélo-cargo, enjeu d'acceptabilité à travailler, notamment au niveau des ZFE).
- 4) Un enjeu important sur la localisation des entrepôts. L'objectif est de garantir la desserte de l'ensemble du territoire et de favoriser le report modal tout en optimisant la consommation foncière.

« Globalement, les territoires sont invités à mieux organiser la répartition des entrepôts logistiques pour garantir un approvisionnement et une distribution équilibrés des marchandises dans les territoires. Il est préconisé que les lieux d'implantation soient étudiés en tenant compte de la proximité ou de la connexion à des infrastructures de report modal, prioritairement sur des sites déjà urbanisés et artificialisés, en évitant la saturation des axes routiers et en permettant la desserte en transports en commun ou partagés pour les salariés. Les nuisances potentielles sur le voisinage devront être anticipées (trafic routier, bruit, impact paysager) ainsi que toutes mesures destinées à les éviter. » p.157 du rapport d'objectif

L2 – Logistique vis-à-vis de l'industrie, autonomie ou subordination ? : 1/1

La logistique est bien traitée comme un enjeu distinct de l'industrie. L'objectif 47 et la règle 20 portent spécialement sur la logistique.

L3 – Dynamisme de la démarche : richesse du diagnostic, de la concertation et existence de règles : 2/3

Commençons par signaler qu'une étude⁴³ sur le fonctionnement de la logistique en Nouvelle-Aquitaine a été réalisée en 2022 et représente un important travail de chiffrage et de cartographie.

Dans le rapport d'objectifs, un seul objectif traite de la logistique, le n°47. Celui fait l'objet d'une règle (n°20) ce qui favorise sa mise en œuvre. De plus, pour aider à la mise en œuvre de la règle, la région propose un « accompagnement technique et financier au cas par cas des porteurs de projets » sans toutefois donner plus de détail dans le fascicule. En fin de chapitre, de nombreux indicateurs de suivi mais aussi d'évaluation sont mis en avant⁴⁴.

Enfin, on peut noter que des formes de concertations ont eu lieu :

- Des ateliers partenariaux thématiques sur les volets foncier et logistique en juin-juillet 2022.
- Une conférence régionale de la logistique organisée en octobre 2022.

Z1 – La logistique est un enjeu spécifique du ZAN : 1/2

Le développement de la logistique doit se faire en intégrant les objectifs régionaux en matière de foncier. Cela est explicite dans l'objectif 47, il faut privilégier « l'implantation sur des sites déjà urbanisés/artificialisés ».

En revanche, la logistique ne fait pas l'objet d'un traitement spécifique dans les objectifs et règles relatives à la réduction de la consommation foncière.

On peut également noter qu'à partir de décembre 2021, le conseil régional décide de « lancer une procédure de modification circonscrite aux domaines de la gestion économe de l'espace et de la lutte contre l'artificialisation des sols, du développement et de la localisation des constructions logistiques [...] et de la prévention et de la gestion des déchets, afin de répondre au nouveau cadre national sur ces trois domaines ». À ce titre, des « ateliers partenariaux thématiques sur les volets foncier et logistique » ont été organisés à l'été 2022.

Z2 – Territorialisation du ZAN : 2/2

La territorialisation est faite et est disponible aux pages 124 à 126 du rapport d'objectifs. (Objectif 31)

Z3 – Répartition sectorielle des m² : 1/2

La Règle 43 prévoit « Une part plafonnée à 2,7% de la consommation d'espaces ou de l'artificialisation des sols régionale maximale est réservée par décennie (2021-2031, 2031-2041, 2041-2050) pour une liste de projets d'envergure régionale ». D'une part, les critères visent des projets d'infrastructures de transport répondant aux objectifs du SRADDET, notamment en termes de développement ferroviaire et de désaturation de certaines autoroutes. D'autre part, les critères visent des projets économiques structurants, ayant des impacts fonciers importants⁴⁵ pour le territoire pouvant obérer les capacités de constructions d'autres opérations. Ces projets doivent de plus avoir des standards environnementaux optimisés, notamment en optimisation du foncier, mais aussi créant de l'emploi et s'intégrant bien dans le contexte régional et l'écosystème économique local.

Page 72 il est rappelé que « les objectifs de réduction du rythme de la consommation d'espaces fixés par le SRADDET n'ont pas à s'appliquer poste par poste, mais sur l'ensemble des postes encadrés par les documents locaux ».

Z4 – Dispositif contraignant : 1/2

Pour le foncier, on peut noter qu'un grand nombre de règles portent sur l'objectif de la sobriété foncière et du ZAN (règle 1 à 5 et de 42 à 49). De plus le SRADDET définit des indicateurs de suivi, à savoir, pour chaque

⁴³ Disponible en annexe du SRADDET ou à l'adresse suivante : https://participez.nouvelle-aquitaine.fr/uploads/decidim/attachment/file/1387/Etat_des_lieux_logistique.pdf

⁴⁴ Voir p. 114-115 du fascicule de règles.

⁴⁵ Le nombre de 15ha est donné à titre indicatif dans la règle.

recommandation de politique foncière, le nombre de SCoT mettant en œuvre la recommandation. Le SRADDET présente aussi des indicateurs d'évaluation⁴⁶, essentiellement le chiffrage de l'évolution de la consommation foncière et de l'urbanisation.

⁴⁶ Voir p.74 -75 du fascicule de règles.

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) a été adopté par le conseil régional en 2022 puis modifié en Juin 2025. Mon travail se base essentiellement sur l'analyse du rapport d'objectifs et du fascicule des règles générales.

1. Tableau récapitulatif

Indicateur	L1	L2	L3	Z1	Z2	Z3	Z4
Score	2/3	1/1	2/3	2/2	2/2	1/2	1/2

2. Détail

L1 : État d'esprit vis-à-vis de la logistique : 2/3

La Région Occitanie se décrit comme en croissance économique et démographique et traversée par des flux de marchandises importants.

« Une zone majeure de transit des flux de marchandises entre le Sud et le Nord de l'Europe, implantée sur le corridor méditerranéen. Son développement tant économique que démographique est un des plus dynamiques de France » (p.286 du rapport d'objectifs)

La logistique y tient donc une place particulièrement importante et soulève des questions environnementales.

« Le secteur logistique fait naître de réels enjeux environnementaux, de développement économique, de réindustrialisation et de soutien à l'intermodalité et au report modal, notamment à travers le fret ferroviaire. »
(p.286 du rapport d'objectifs)

La Région pense sa connexion avec l'extérieur comme un aspect important de sa santé économique. D'une part sur le plan du transport de personnes (TGV, aéroports, ports), mais aussi sur le plan des échanges de marchandises.

« La stratégie régionale est d'asseoir une offre logistique de plate-forme transcontinentale d'intérêt européen autour des ports régionaux et de leurs processus de desserte terrestre multimodaux (route, fer, fluvial, air), par l'émergence de plates-formes d'échanges structurantes aux zones d'influence terrestre étendues. Des espaces logistiques d'arrière-port devront être développés en Région afin de créer la valeur ajoutée sur ces marchandises et sanctuariser l'emploi. » (p.250 du rapport d'objectifs)

Le traitement des aspects environnementaux et notamment l'effort de réduction des émissions de gaz à effet de serre passe par un encouragement du développement des modes ferroviaire et fluvial. Cet effort doit aussi être un moyen de tirer la performance logistique de la région vers le haut.

« L'objectif est de créer les conditions favorables à l'augmentation du trafic de marchandises, notamment dans les ports régionaux, de développer des conditions d'accueil des services logistiques créateurs de valeur ajoutée et d'emplois en développant les modes de transport de marchandises alternatifs à la route. »

« Les territoires sont ainsi invités à prioriser l'implantation des zones logistiques en lien avec les embranchements ferroviaires, fluviaux et maritimes, afin de généraliser les zones logistiques bi-modes. »
(p.151 du rapport d'objectifs)

La montée en puissance des modes alternatifs à la route sert un intérêt environnemental mais aussi économique et d'aménagement du territoire. En particulier, le développement du mode ferroviaire autour des ports serait « gage de compétitivité économique, tant au service des trafics portuaires que des trafics générés par des acteurs économiques extra-portuaires ». Cette idée est approfondie dans l'objectif 3.1.

« Comme l'ensemble de la France, l'Occitanie souffre d'un déficit en matière de fret ferroviaire et fluvial, particulièrement sensible sur l'axe européen qui relie la région à la péninsule ibérique. Il s'agit là d'une question fondamentale, pour l'environnement, et pour l'économie de la région, et, particulièrement, pour sa stratégie maritime. » (p.286 du rapport d'objectifs)

La région souhaite généraliser le multimodal mais rappelle aussi que la démarche doit se faire en coopération avec la profession.

« La Région souhaite notamment que l'ensemble des zones logistiques soient à terme desservies par au moins deux modes de transport. La stratégie logistique est par ailleurs à co-construire avec la profession, dans le cadre d'un cluster logistique régional. »

Ainsi, la logistique tient une place importante dans l'économie régionale. Le traitement de la logistique passe beaucoup par la question du report modal sans toutefois s'y réduire.

L2 : Distinction logistique – industrie : 1/1

La logistique est traitée soit comme un enjeu à part entière (3.1. Connexions régionales vers l'extérieur), soit sur le plan de ses défis environnementaux propres (report modal, consommation foncière).

L3 : Dynamise de la démarche logistique : 2/3

La logistique est principalement traitée dans trois objectifs (1.8., 3.7. et 3.1.) traduits dans deux règles (5 et 15). Mais au stade actuel, le SRADDET ne prévoit pas encore de dispositif spécifique pour la mise en œuvre des objectifs. Par exemple, il n'y a pas d'aide à l'installation d'ITE ou de critère favorisant explicitement les activités logistiques pour la sélection des projets d'envergure régionale. On peut tout de même signaler le Plan « hydrogène vert » qui prévoit une série d'investissements (150 M€) dans l'innovation autour des transports fonctionnant à l'hydrogène.

Sur le plan de l'implication des différents acteurs, la région a organisé une conférence régionale de la logistique le 15 septembre 2023. Il ne s'agit pas d'une concertation à proprement parler. Il est précisé que « Les modifications proposées ont ainsi pu être présentées à l'ensemble des acteurs de la logistique afin de recueillir leurs réactions ».

De plus, la région identifie la gouvernance comme un enjeu. Par exemple, depuis 2017, la mise en place du Conseil de coordination interportuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône avec un comité comprenant les collectivités territoriales, les ports maritimes et intérieurs, la CNR⁴⁷, SNCF Réseau, VNF⁴⁸, l'association Medlink Ports, des préfets mais aussi des acteurs économiques. Ce conseil vise à améliorer la coordination de l'axe logistique Rhône-Saône, à mieux articuler cet axe avec les ports de la façade méditerranéenne. In fine, le but est de renforcer la compétitivité des ports et des plateformes logistiques reliées à cet axe.

D'après Christine BOUSQUIE, la démarche logistique de la région serait encore largement à développer. Une nouvelle conférence régionale devrait avoir lieu en 2026. Elle se veut être le point de départ d'un approfondissement important de la démarche logistique avec une implication plus affirmée des différents acteurs⁴⁹.

Z1 : La logistique est un enjeu spécifique du ZAN : 2/2

⁴⁷ Compagnie nationale du Rhône.

⁴⁸ Voies navigables de France.

⁴⁹ Christine BOUSQUIE est assistante gestionnaire à la Direction Mobilités, Infrastructures et Développement. L'organisation de cette nouvelle conférence de la logistique a été discuté en entretien téléphonique en août 2025.

La règle n°15, intitulée "Zones logistiques ", fait partie du groupe de règles "Réussir le zéro artificialisation nette à l'échelle régionale à horizon 2040⁵⁰". La logistique est donc l'un des enjeux de la mise en œuvre du ZAN.

Z2 : Territorialisation du ZAN : 2/2

Faite. Disponible pages 114-116 du rapport d'objectif.

Z3 : Répartition sectorielle des m² : 1/2

Le SRADDET prévoit une enveloppe de 300 ha pour les « projets d'envergure régionale ». En revanche, il n'y a pas de critère favorisant explicitement les activités logistiques. Les critères peuvent néanmoins laisser une place à la logistique.

« Peuvent être concernés par cette enveloppe régionale mutualisée les lycées ainsi que les projets les plus structurants :

- identifiés par la Région et les territoires comme étant d'envergure suprarégionale mais non retenus dans les premières listes des PENE arrêtées par l'État ;
- de zones d'activités économiques, pour répondre aux enjeux de réindustrialisation et de rééquilibrage population/emploi ; [...] » (p.112 du rapport d'objectifs)

D'ailleurs, dans la liste des projets déjà inscrits figurent deux projets logistiques (« Saint Charles Logistique » et « ZAE Grand Sud Logistique ») pour un total de 60 hectares (voir p.36-37 du fascicule de règles).

Z4 : Dispositif contraignant : 1/2

Le ZAN est mis en œuvre à travers 9 règles (n°1, n°4, n°6, n°8, et n°11 à n°15). Les règles sont accompagnées de la définition des indicateurs « d'application » qui visent à vérifier que la règle est formellement appliquée. De plus, les indicateurs « d'incidence » visent à mesurer l'effet réel de la mise en œuvre de la règle (ex. : « Évolution dans le temps de la part des espaces consommés/artificialisés et des espaces naturels, agricoles et forestiers sur le territoire » ; « Volume des surfaces désartificialisées/renaturées »).

Enfin, plusieurs mesures d'accompagnement sont listées avec chaque règle. On peut notamment citer le « soutien à la requalification des zones d'activités économiques (ZAE) », un « appel à projets régional désimperméabilisation », et le programme régional de reconquête des friches dont le contenu est détaillé dans le rapport d'objectifs.

« Ce programme vise à favoriser la réutilisation des friches, entendues comme les friches "urbaines" (industrielles, commerciales, militaires, ferroviaires, portuaires, touristiques, hospitalières, ...) [...] Ce programme fait l'objet d'un dispositif régional de soutien à la reconversion de friches et d'une ingénierie portée par un partenariat entre 10 acteurs publics (Région, État, ADEME, BRGM, EPF d'Occitanie, Caisse des Dépôts, URCAUE et les 3 agences d'urbanisme). »
p.123 du rapport d'objectifs

⁵⁰ Il est parfois question "Réussir le zéro artificialisation nette à l'échelle régionale à horizon 2050".

Fiche de lecture du SRADDET de la région PACA



Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) a été adopté en 2019. La modification du SRADDET a été approuvée par la préfecture en juillet 2025. Mon travail se base essentiellement la partie objectifs du rapport, et sur le fascicule des règles.

1) Tableau récapitulatif

Indicateur	L1	L2	L3	Z1	Z2	Z3	Z4
Note	2/3	1/2	2/3	1/2	2/2	0/2	1/2

2) Détail

L1 – État d'esprit vis-à-vis de la logistique : 2

La logistique est présentée comme un pilier majeur de l'économie régionale. Les rédacteurs du SRADDET insistent à plusieurs reprises sur son poids stratégique : « avec plus de 120 000 emplois, soit 10 % de l'emploi salarié privé, la filière logistique représente un secteur clé pour la région » (p.123). Ils parlent même de « vocation logistique "naturelle" de la Région » (p.123) du fait du positionnement géographique de la Région.

« La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 3e région logistique de France, est le pivot des échanges internationaux et méditerranéens grâce à son positionnement sur deux grands corridors de fret européens (Nord-Sud et arc méditerranéen) et la présence de l'aéroport Marseille-Provence (3e aéroport de fret français) et du Grand port maritime de Marseille (1er port français, 6e port européen), véritables portes d'entrée-sortie du Sud de l'Europe » p.123 du rapport d'objectifs

Cependant, le SRADDET soulève plusieurs points négatifs associés aux activités logistiques. Entre autres, la prédominance du transport routier est identifiée comme un problème en raison de ses nuisances, de la pollution et des émissions de CO₂ qu'il engendre. Le document accorde ainsi une place centrale à la multimodalité et à la transition écologique du secteur logistique.

Sur le plan environnemental, la logistique doit se placer sur une trajectoire de décarbonation.

« La Région, chef de file sur le climat, a fait de la transition énergétique et l'atteinte de la neutralité carbone l'une de ses priorités. Le transport de marchandises et la logistique y trouvent toute leur place et constituent un levier fort de décarbonation et de sobriété. » p.125 du rapport d'objectifs

En particulier, le poids important du mode routier est perçu comme un problème.

« Plus de 80 000 poids lourds circulent chaque jour sur les grands axes, causant dégradation des routes, congestion, nuisances sonores et problèmes de sécurité » p.126 du rapport d'objectifs

Les flux de transport routier doivent être mieux « maîtrisés ». Le SRADDET prône la réduction des flux routiers par la réglementation ou la taxation. Il est par exemple proposé d'expérimenter une

redevance poids lourds sur le réseau autoroutier concédé, en accord avec l'État et les concessionnaires, pour financer le report modal et la transition énergétique des transports en général. En parallèle, il affirme la nécessité de poursuivre la décarbonation des flottes et de déployer un « réseau de stations d'avitaillement multi-énergies » ainsi que des ZFE.

La réduction des flux routiers est à mettre en parallèle d'un encouragement du report modal (ferroviaire et fluvial). La Région Sud mise principalement sur le mode ferroviaire. À ce titre, elle souhaite notamment améliorer les connexions fret entre les ports ainsi que préserver, réactiver et créer des ITE.

De plus, le développement du fret ferroviaire « est également un prérequis pour conforter le positionnement du GPMM comme porte sud de l'Europe et étendre son hinterland » (p.125 du rapport d'objectifs).

Enfin, sur le plan foncier, les besoins de foncier de la filière sont évoqués, notamment le manque de disponibilité pour les entrepôts de plus de 5 000 m². Les besoins fonciers anticipés sont estimés entre 500 et 600 hectares pour les 10 prochaines années. Cette estimation permet aux territoires d'avoir un ordre de grandeur des besoins existants et de solliciter leur responsabilité. Par exemple, il est spécifié qu'en ville, les actions nécessaires à l'optimisation (efficacité et nuisances) du dernier kilomètre « exigent du foncier dans un environnement de forte concurrence d'usage ».

De plus, la consommation foncière de la filière est identifiée comme un point à réglementer. La règle LD1-OBJ3 exige des « projets de création ou de développement des espaces à vocation logistique » qu'ils soient motivés, entre autres, au regard de leur « contribution à la sobriété foncière et à la sobriété énergétique » (p.36 du fascicule de règles).

L2 – Distinction logistique / industrie : 1

Le traitement de la logistique s'inscrit plus largement dans la stratégie de développement économique. Néanmoins, la logistique y tient une place très importante et fait l'objet de trois règles (LD1-OBJ3 : A, B et C) et de l'objectif 3.

L3 – Dynamisme de la démarche logistique : 2

L'objectif 3 : « AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE JUSQU'AU DERNIER KILOMÈTRE, EN FAVORISANT LE REPORT MODAL » est plus détaillé que la moyenne des SRADDET. Celui-ci s'appuie sur un travail de diagnostic et de chiffrage et est traduit en trois règles.

Plusieurs mesures de suivi et d'accompagnement sont prévues (Protocoles d'accord Région/EPCI, Protocole État-Région, Plan Rhône-Saône, Plan régional de la logistique, Plan Climat régional) sans être détaillées dans le SRADDET. Les « PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE », elles, restent très générales.

Cependant, il n'y a pas de mention d'une concertation spécifique sur le sujet de la logistique.

Z1 – La logistique est un enjeu spécifique du ZAN : 1

RÈGLE LD1-OBJ3 : « Le développement logistique offre d'importantes retombées économiques mais induit également une consommation foncière associée à un faible ratio emploi/surfaces. »

L'application du ZAN est explicitement citée comme la justification de la règle LD1-OBJ3-B, intitulée « Maîtriser le développement de la logistique et structurer ses implantations ».

De plus, la règle LD1-OBJ5 A, qui vise à fixer des objectifs en termes de densification urbaine, propose entre autres de mener sur les territoires une « Analyse des possibilités de mutualisation (stationnement, stockage...) » (p.42 du fascicule de règles).

Z2 – Territorialisation du ZAN : 2

Faite dans la version de juillet 2025. Disponible page 121 du fascicule de règles. La Région est subdivisée en quatre espaces avec un objectif de réduction de 54,5 % en moyenne.

Z3 – Répartition sectorielle des m² : 0

Il n’y a pas de répartition des m² disponibles entre les différents secteurs de l’économie, ni même de dispositif de fléchage partiel du foncier comme les « projets d’intérêt régionaux ». En revanche, la Région prévoit d’accueillir des PENE.

Z4 – Dispositif contraignant : 1

L’objectif 47, intitulé « Réduire la consommation d’espaces naturels, agricoles et forestiers, l’artificialisation des sols et l’étalement urbain », est traduit en tant qu’objectif principal dans les règles LD2-OBJ47 A et B ainsi qu’en tant qu’objectif secondaire dans 14 autres règles.

Les parties « PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE » et « MESURES D’ACCOMPAGNEMENT » sont plus détaillées que dans la plupart

Fiche de lecture du SRADET de la région Pays de la Loire



Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADET) a été adopté par le conseil régional en décembre 2021 et approuvé par le préfet en février 2022. Mon travail se base essentiellement la partie objectifs du rapport (synthèse de l'état des lieux, stratégies et objectifs) et sur le fascicule (règles, mesures d'accompagnement, indicateurs).

1. Analyse transversale

1.1 Tableau récapitulatif

Indicateur	L1	L2	L3	Z1	Z2	Z3	Z4
Note	1/3	1/1	2/3	1/2	0/2	0/2	1/2

1.2 Détail

L1 – État d'esprit vis-à-vis de la logistique : 1/3

Le SRADET des Pays de la Loire envisage le développement de la logistique avant tout sous l'angle du report modal, en réponse aux défis environnementaux posés par la prédominance du mode routier (nuisances, congestion, émissions de CO₂). Il s'agit de soutenir activement le report modal "en soutenant le développement du fret fluvial et des autoroutes de la mer". Concrètement, cela passe par un appui direct aux entreprises souhaitant se raccorder au rail ou moderniser leurs installations ferroviaires. Cette politique repose sur une implication volontaire des chargeurs (voir entretien région Pays de la Loire).

Cette orientation s'inscrit dans une ambition nationale portée par les présidents de Région qui considèrent que : "le développement du fret et de la logistique comme véritable enjeu pour repenser le système productif français en s'inscrivant dans le cadre d'une transition écologique volontariste ». Le développement du rail est également présenté comme un enjeu pour la connexion au reste de la France et à l'Europe.

Enfin, le SRADET rappelle que le développement logistique doit de plus rester attentif à la sobriété foncière, à l'impact paysager et à la gestion des risques environnementaux.

L2 – Logistique vis-à-vis de l'industrie, autonomie ou subordination ? : 1/1

Un objectif, le n°12, et une règle, la n°10, portent sur la logistique. Celle-ci y est présentée comme un secteur économique à part entière.

L3 – Dynamisme de la démarche : 2/3

Le SRADET des Pays de la Loire prévoit explicitement la réalisation d'une "étude stratégique régionale sur le fret ferroviaire" afin d'identifier les possibilités de développement et les méthodes à mettre en œuvre en faveur du report modal. Cette étude a depuis été réalisée (voir entretien). L'objectif est clairement orienté vers un basculement du transport de marchandises vers le ferroviaire, en complémentarité avec d'autres modes durables.

La mise en œuvre de cet objectif logistique est soutenue par la règle 10 qui bénéficie d'un dispositif d'accompagnement incluant : "les dispositifs de la stratégie régionale des Mobilités", "l'étude stratégique régionale sur le fret ferroviaire" ainsi que "les fonds européens FEDER".

La règle 10 prévoit un indicateur « d'impact », à savoir l'évolution des tonnages dans les plateformes multimodales. Mais aussi des indicateurs « d'évaluation » : "l'intégration des dispositions relatives au développement des plateformes logistiques et à leur accessibilité multimodale" ainsi que "l'intégration des dispositions relatives au maintien des emprises ferroviaires".

Z1 – La logistique est-elle explicitement un enjeu spécifique du ZAN : 1/2

Le lien entre développement logistique et préservation du foncier est fait dans l'objectif 10 :

« Il s'agit de participer au développement des services de mobilité liés à la logistique en favorisant les connexions intermodales afin de faciliter le transport combiné (ferroviaire / fluvial / maritime / routier / aérien), **en étant attentif à la gestion économe de l'espace**, aux impacts environnementaux et paysagers et en tenant compte des risques sur les milieux naturels inhérents au développement de la logistique, notamment pour les matières dangereuses »

Mais la logistique ne figure pas explicitement dans les enjeux relatifs au ZAN.

Z2 – Territorialisation du ZAN : 0/2

Non faite. Le SRADDET analysé date de 2022 et la modification prévue pour 2025 est en pause en attente d'une stabilité parlementaire et en particulier d'une stabilité sur la forme définitive du ZAN.

La modification du SRADDET prévue pour 2025 est en pause à cause de l'incertitude législative. (cf. entretien)

Z3 – Répartition sectorielle des m² : 0/2

Non. Pas non plus d'hectares mutualisées à l'échelle de la région pour des projets d'intérêt régional.

Z4 – Dispositif contraignant : 1/2

Le SRADDET des Pays de la Loire qui date de 2022 affiche un objectif de limitation de l'artificialisation des sols, avec l'objectif n°21 qui vise à "tendre vers zéro artificialisation nette des espaces naturels, agricoles et forestiers à l'horizon 2050". Cette ambition est appuyée par la règle n°4, intitulée « Gestion économe du foncier », qui demande de :

- Prioriser le développement dans l'enveloppe urbaine, (renouvellement urbain, densification, friches).
- Encadrer les extensions urbaines, conditionnées à des besoins clairement identifiés, en cohérence avec l'organisation territoriale, la continuité urbaine, l'agriculture et la biodiversité.
- Renaturer les espaces artificialisés lorsque possible (carrières, friches...).

Les outils de mise en œuvre et de la règle sont assez nombreux, parmi les mesures d'accompagnement figurent :

- La structuration d'une fonction d'observation foncière, un fonds régional d'études stratégiques destiné à financer diagnostics et documents de planification,
- Un plan d'actions régional "Éviter – Réduire – Compenser",

- Ainsi que la mobilisation des fonds européens FEDER⁵¹.

De plus, la règle prévoit d'une part neuf indicateurs « d'impacts » relatif à l'occupation du sol, à l'artificialisation, à la densité en termes de logements et d'emplois, et à l'étalement urbain. Enfin, la règle comprend quatre indicateurs d'évaluation dont l'« Identification / quantification de foncier disponible dans les espaces urbanisés » ou encore l'« Identification de secteurs d'intensification urbaine et de règles de construction minimale dans les SCoT ».

2. Résumé de la note de lecture

Le SRADDET des Pays de la Loire inscrit le développement de la logistique dans une stratégie de transition écologique, en misant sur le report modal vers le maritime et le ferroviaire comme alternative à la route. Il s'agit de créer les conditions concrètes pour favoriser le "développement du fret fluvial et des autoroutes de la mer". Cela se matérialise par une aide financière aux entreprises qui en font la demande à des fins de rénovation ou de modernisation de leur infrastructure de fret ferroviaire (voir entretien).

Ce choix est motivé par des préoccupations environnementales croissantes : "l'élévation probable à terme des coûts de carburant", "le dérèglement climatique lié aux émissions de gaz à effet de serre, dans lesquelles le transport routier a une responsabilité non négligeable", et "plus globalement l'acceptation déclinante des contraintes du 'tout camion'" (p.93 du rapport d'objectifs).

Sur le plan foncier, le SRADDET (2022) affiche l'objectif de "tendre vers zéro artificialisation", sans toutefois fixer de trajectoire précise. La région anticipait les objectifs du ZAN et prend au sérieux l'enjeu foncier : « L'est de la région subit une artificialisation préoccupante ». Des incitations concrètes sont énoncées : "construire en priorité dans l'enveloppe urbaine", "mobiliser les friches", "renforcer les règles incitant à la densification", et "renforcer la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers". Cependant, en 2022, le texte ne prévoit ni de trajectoire chiffrée pour la réduction de l'artificialisation, ni de territorialisation des objectifs du ZAN.

« il convient de changer radicalement nos modes d'aménagement relatifs à l'habitat, aux activités et aux infrastructures tout en ne renonçant pas au développement de notre territoire. A chaque acteur de prendre résolument part à cet effort et à cette ambition collective. »

Depuis fin 2022, la région a démarré un processus de mise en conformité du SRADDET avec la loi climat de 2021 et en particulier avec le ZAN. Une nouvelle version du SRADDET serait donc applicable depuis début 2025. Cependant, en raison de l'instabilité parlementaire actuelle, et en particulier de l'incertitude sur la forme exacte et définitive du ZAN, la région

⁵¹ « Le Fonds européen de développement régional (FEDER) est l'un des principaux instruments de la politique de cohésion de l'Union. Il a été créé en 1975 avec l'objectif de contribuer à atténuer les disparités entre les niveaux de développement des régions européennes et à améliorer les conditions de vie dans les régions les moins favorisées. Une attention particulière est accordée aux régions qui souffrent de désavantages naturels ou démographiques graves et permanents, telles que les régions les plus septentrionales à très faible densité de population et les régions insulaires, transfrontalières et montagneuses. » ([site du parlement européen](#)).