« Zéro artificialisation nette » et logistique : état des lieux et propositions

Février 2025

Avec la loi Climat et résilience, la France s'est dotée d'une trajectoire contraignante de réduction de l'artificialisation des sols, devant aboutir au « ZAN » (zéro artificialisation nette). En ce début 2025, cet enjeu fait à la fois l'objet d'une proposition de loi issue du Sénat tendant à modifier le dispositif ZAN, et de travaux de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale.

Le secteur logistique et transport, qui joue un rôle essentiel dans le fonctionnement du pays, a contribué à hauteur de 2 % de la consommation nouvelle d'espaces naturels en dix ans. L'application du ZAN entraîne des conséquences économiques et écologiques, face auxquelles plusieurs mesures sont à envisager. Elles sont présentées dans cette note.

La logistique constitue une fonction essentielle du pays

Les chaînes logistiques assurent une fonction essentielle à la vie quotidienne des Français et au fonctionnement de toute l'économie : les commerces, l'artisanat, l'agriculture, l'industrie, le BTP, les services publics fonctionnent car ils sont desservis par des chaînes logistiques performantes. Chaque jour, ce sont près de 100kg de marchandises par personne qui sont transportées. Les entrepôts sont les lieux indispensables pour stocker et organiser tous ces flux de marchandises.

Les chaînes logistiques peuvent se délocaliser ; les marchandises peuvent largement contourner le pays et être prises en charge dans des installations et par des entreprises établies hors de France. A l'inverse, en s'assurant que le pays conserve une armature logistique puissante et performante, on renforce sa souveraineté et sa résilience, on facilite sa réindustrialisation et on contribue à l'emploi. Près de 2 millions de salariés travaillent aujourd'hui pour les activités de logistique et de transport de marchandises en France.

Lorsque les installations logistiques sont proches des besoins, elles réduisent les flux de transport : des entrepôts bien placés, ce sont moins de camions sur les routes, car ils ont moins de distance à parcourir. Ainsi, l'aménagement du territoire contribue à la transition écologique du transport de marchandises.

Le Gouvernement, dans sa feuille de route 2025-2026 pour la filière, décrivait la filière comme une fonction essentielle du pays.

Logistique, foncier et artificialisation : quelle est la situation aujourd'hui ?

Les entrepôts, comme toutes les activités économiques qui utilisent des bâtiments, contribuent à l'artificialisation des sols. Fin 2023, la surface[1] totale des entrepôts de plus de 10 000 m² en France était de 89 millions de m², soit de l'ordre de 1,1% de la surface bâtie en France.

En termes d'artificialisation, l'INSEE a évalué que sur la dernière décennie, 2% de la consommation nouvelle d'espaces naturels en France était due au transport et à l'entreposage.[2]

On peut comparer ce poids de l'immobilier logistique au poids de la filière dans l'économie : la logistique représente près de 10% de l'emploi salarié dans le pays.

Les entreprises cherchent régulièrement à établir de nouvelles implantations logistiques. Cela reflète la croissance de l'économie, mais aussi la reconfiguration des chaînes logistiques pour gagner en performance. Les professionnels sont à la recherche d'implantations bien placées, au plus près des besoins, et de plus en plus performants sur le plan opérationnel et énergétique.

Les objectifs de performance environnementale et de sobriété foncière sont déjà une réalité

La question de la sobriété foncière n'est pas nouvelle pour la filière de la logistique.

Les terrains ne sont pas disponibles à l'infini, et les professionnels savent bien qu'il y a une rareté des bons emplacements. Cela se reflète d'ailleurs dans leur prix. De nouvelles formes d'entrepôts se développent, plus denses, et parfois à plusieurs étages.

Les professionnels sont engagés dans la transition écologique et s'attachent à réduire leurs impacts, ce qui passe notamment par leur stratégie immobilière. Les nouveaux bâtiments sont plus sobres, consomment moins d'énergie, et en produisent de plus en plus.

L'optimisation rigoureuse des nouveaux développements est déjà une réalité : aujourd'hui, avant même l'application du ZAN, 50% des nouveaux entrepôts sont établis sur une friche.[3]

L'application du ZAN pose des difficultés de plusieurs natures pour la filière logistique

1) Un coup de frein à l'activité économique

La sobriété foncière est déjà une réalité, mais la trajectoire du « zéro artificialisation nette » désormais inscrite dans la loi vient ajouter une nouvelle contrainte sur les déploiements. Le risque est de freiner, puis d'arrêter à terme, les nouvelles installations logistiques. C'est donc tous les utilisateurs de la logistique qui perdront en performance :

---

[1] Source : répertoire des entrepôts établi par le SDES, ministère en charge de la transition écologique. Lien
[2] Période 2012-2021. Source : INSEE Première N° 2039, février 2025. Lien
[3] Source Afilog

les nouvelles industries, les nouvelles formes de commerce, le BTP… verront leur performance ralentir, car ils ne seront plus alimentés par des chaînes logistiques adaptées à leurs besoins.

Dès aujourd'hui, la complexité de la mise en œuvre du ZAN est un facteur d'incertitude pour les acteurs économiques : les règles du jeu, les critères d'arbitrages entre les projets concurrents (résidentiel, équipements, activités économiques) et la vision à terme de l'aménagement du territoire ne sont pas clairement compris par les entreprises, qui ont très peu été associées jusqu'ici aux travaux des collectivités. Cette incertitude est un facteur défavorable à l'attractivité de la France.

2) Un risque de délocalisation

Le ZAN établit aujourd'hui en France un niveau de contrainte sur le foncier inédit par rapport à nos voisins européens.[4] Seule la France a fixé une telle contrainte au niveau national, alors que le niveau d'artificialisation constatée est plus faible que chez nos voisins allemands, italiens ou néerlandais. Le marché de la logistique est concurrentiel et international : si l'on dissuade un entrepôt de s'établir en France, et si nos voisins sont plus accueillants, il ira de l'autre côté de la frontière, et avec lui les emplois. Ces arbitrages ne sont pas théoriques : ce sont des réalités déjà constatées aujourd'hui.

3) Un risque pour la transition écologique

A ce jour, le ZAN et sa mise en œuvre dans les documents de planification ne prennent pas en compte la réalité des besoins économiques, et en particulier le lien entre la logistique et les différentes filières économiques. Les implantations des nouveaux entrepôts vont être de plus en plus contraintes, et commencent déjà à s'éloigner des zones où existent les besoins (lieux de production, infrastructures de transport, lieux de distribution et de consommation).

La conséquence directe est un allongement des flux de transport entre les entrepôts et les zones qu'ils desservent : c'est donc, le plus souvent, davantage de camions et davantage d'émissions de CO2. A l'inverse, une optimisation de l'implantation des entrepôts, dans le cadre d'une véritable planification, serait un levier de décarbonation des transports.

[4] Source : Sénat, étude de législation comparée n° 325, septembre 2023. Lien

Nos propositions

1) Faciliter la non-artificialisation

Dans son objectif de ralentir l'artificialisation, le ZAN semble n'avoir mobilisé qu'un seul levier – le frein – alors qu'il en existe un autre : l'accélération des projets non artificialisants.

Les professionnels choisissent déjà des friches dans la moitié des cas pour de nouveaux entrepôts. L'enjeu devrait être de les y encourager encore davantage, avec un dispositif réglementaire spécifique aux projets sur friches, lorsque la localisation est pertinente pour les besoins de l'économie. Ce serait un puissant axe de progrès, à la fois économique et écologique, qui pourrait reposer sur des incitations de plusieurs natures : simplification de la réglementation pour accroître l'intérêt des friches (par exemple en allégeant les études requises), accélération du traitement administratif et judiciaire le cas échéant, adaptation de la fiscalité.

La verticalisation des entrepôts est un autre axe de progrès pour la sobriété foncière. Les professionnels développent déjà des entrepôts plus hauts, et donc moins consommateurs de terrain, quand ils sont pertinents. Mais la réglementation y fait souvent obstacle et gagnerait à faire l'objet de travaux pour être adaptée.

2) Donner de la souplesse pour le déploiement des activités économiques, afin de préserver l'attractivité économique de la France

L'existence de dérogations au ZAN, à travers les projets d'envergure nationale ou européenne (PENE), montre que le risque de freiner excessivement l'activité économique a bien été identifié.

Les PENE actuels sont très restrictifs, à la fois dans les activités qu'ils visent (infrastructures de transport, centrales électriques, usines…) et les périmètres géographiques qu'ils couvrent. Bien souvent, la logistique y échappe, parce que l'entrepôt n'est pas dans la zone de la dérogation, alors qu'il assure l'approvisionnement des activités industrielles.

Plus largement, les activités logistiques, qu'elles soient liées à l'industrie ou à d'autres besoins, sont des fonctions essentielles de la nation. Nous appelons à mieux prendre en compte l'apport économique et environnemental des projets logistiques : en termes d'emplois, de contribution à la vie économique, et en termes de performance environnementale, par exemple lorsque les nouveaux entrepôts sont conçus pour faciliter la multimodalité des transports.

Nous appelons à ce que le ZAN donne davantage de souplesse pour que ces activités puissent continuer de se déployer et contribuer à la vitalité économique de la France. Il s'agit de préserver la performance de l'armature logistique française, et de ne pas encourager la délocalisation des activités essentielles.

3) *Donner du temps à la concertation pour la rendre plus opérationnelle*

Notre constat est que la mise en œuvre du ZAN et la mise à jour des SRADDET ont commencé sans une concertation suffisante avec les acteurs économiques. Il faut donner davantage de temps à ce dialogue, pour construire une véritable planification, en visant des atterrissages précis de fléchage des volumes de foncier par type d'activité. La contrainte sur l'artificialisation ne doit pas s'appliquer avant que cette concertation ait eu lieu.

Il faudra développer une analyse globale des apports des projets des implantations économiques : un projet, même artificialisant, peut être pourvoyeur d'emploi, de résilience économique et de meilleures performances environnementales, par exemple en réduisant les besoins de transport. Il serait contre-productif de ne pas prendre en compte ces apports.

4) *Accompagner, simplifier, sécuriser*

Il nous semble important de ne pas réduire l'aménagement économique du territoire à la question – importante, mais pas unique – de l'artificialisation. Partout sur le territoire, et en cohérence avec la planification qui doit être mise en œuvre, nous appelons à la poursuite des efforts en matière de :

- Simplification et accélération des procédures d'instruction, pour permettre aux projets de vivre au même rythme que les besoins économiques du pays ;
- Limitation de la fiscalité anti-logistique, pour ne pas aggraver l'écart de compétitivité avec les autres pays ;
- Encadrement des délais de traitement des recours pour améliorer la sécurité des investissements (mesures règlementaires annoncées par le gouvernement lors de la présentation du projet de loi simplification de la vie économique) ;
- Renforcement de l'accompagnement des acteurs économiques, pour faciliter leurs projets en lien avec la planification mise en œuvre dans chaque territoire.

A propos de France Logistique

Créée en 2020, France Logistique a pour objectif de promouvoir la filière et de contribuer à l'amélioration de sa compétitivité en France, au service des territoires, des entreprises, des chargeurs et des consommateurs finaux, en étant au rendez-vous des transitions écologique et numérique. C'est une plateforme de coordination, d'animation et d'échanges entre professionnels. France Logistique intervient en complément des organisations et associations professionnelles du secteur pour soutenir des actions communes qui touchent l'ensemble de la filière.