

## Foncier économique

# La logistique du bassin rennais à l'heure du ZAN

## UN EXERCICE PROSPECTIF À 2035

L'objectif "Zéro Artificialisation Nette" (ZAN), visant à réduire la consommation de foncier, oblige les collectivités à repenser leurs projets de développement économique. Jusque-là centrées sur l'extension des zones d'activités, les politiques d'aménagement économiques doivent désormais intégrer de nouvelles stratégies d'accueil des entreprises, notamment pour les secteurs perçus comme fortement consommateurs d'espace, telle la logistique.

En effet, si l'activité logistique est parfois jugée peu créatrice d'emplois et consommatrice de foncier, elle reste néanmoins cruciale pour le bon fonctionnement des territoires, des entreprises de tous secteurs et des populations locales.

Afin d'accompagner l'élaboration des documents d'urbanisme, l'Audiar a mené un exercice prospectif pour estimer les besoins fonciers logistiques à l'horizon 2035 en Ille-et-Vilaine, en tenant compte des tendances locales, des nouvelles contraintes foncières et des évolutions du secteur.

4 scénarios ont ainsi été développés au cours de cette démarche, afin de mieux cerner les besoins en foncier de l'activité logistique à horizon 2035 tout en considérant les conséquences du ZAN et de la nécessaire transition écologique sur les comportements des acteurs de la logistique et l'ensemble du tissu économique local.

**+ de 1 100 hectares**  
**Emprise foncière des 300**  
**entrepôts liés à la logistique en**  
**Ille-et-Vilaine en 2022**

Source AUDIAR

**640 hectares**  
**Emprise foncière des entrepôts**  
**autorisés depuis 2013**  
*(extension et renouvellement urbain)*

Source SIT@DEL, AUDIAR

 **Entre 210 et**  
**310 hectares**  
**Scénario coopération : Besoins**  
**fonciers estimés pour la**  
**logistique en Ille-et-Vilaine à**  
**horizon 2035**

Source : AUDIAR

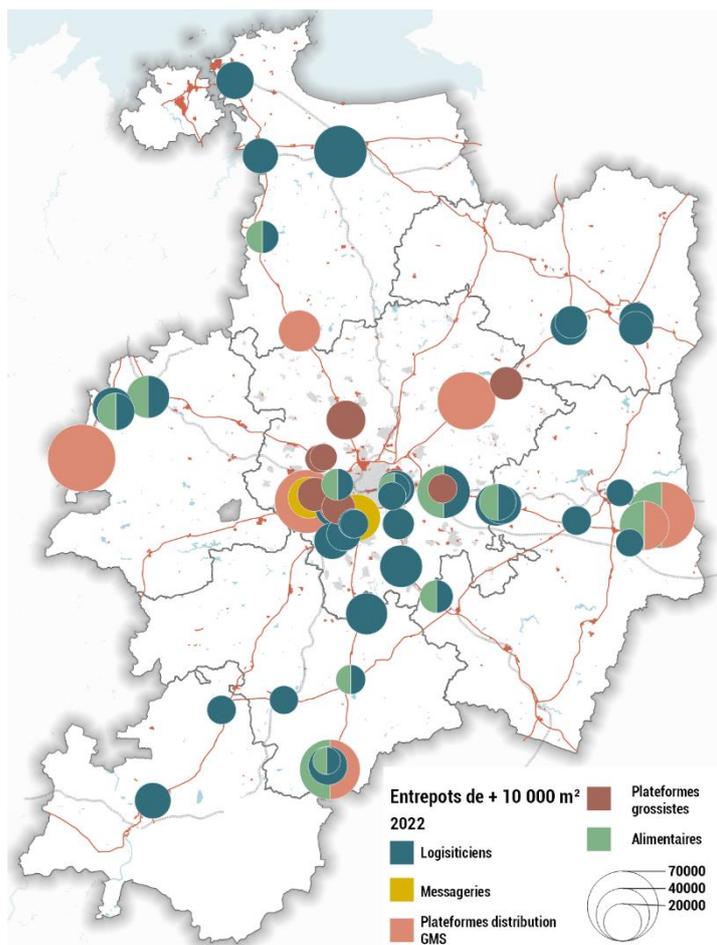
 **60 %**  
**Estimation des besoins**  
**fonciers logistiques en**  
**renouvellement urbain**

Source : AUDIAR

## ORGANISATION ACTUELLE DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE EN ILLE-ET-VILAINE

### La logistique à vocation régionale, une cinquantaine d'entrepôts de plus de 10 000 m<sup>2</sup> de bâti

ENTREPÔTS DE PLUS DE 10 000 M<sup>2</sup>



Source : AUDIAR

Les entrepôts les plus grands de l'Est breton sont principalement les plateformes opérées par les Grandes et Moyennes Surfaces (GMS) avec pour mission de livrer l'ensemble de leurs magasins. Les entrepôts exploités par le groupe Intermarché se distinguent avec un rôle différent, qui consiste à distribuer également l'ensemble des biens agroalimentaires produits en Bretagne par le groupe à leurs magasins français.

Plus généralement, les entrepôts liés à l'industrie agroalimentaire sont présents de manière significative en Ille-et-Vilaine, avec des implantations privilégiées le long de l'axe St-Méen-Vitré et vers Nantes.

Parmi les principaux entrepôts recensés, une quarantaine est gérée directement par les transporteurs-logisticiens du territoire. Les grandes plateformes de messagerie à vocation régionale sont quant à elles connectées aux infrastructures de transport Rennaises et on retrouve également à proximité de Rennes, des grossistes à vocation régionale.

À noter que la Bretagne, à l'écart des axes internationaux n'est pas concernée par les entrepôts « XXL » supérieurs à 100 000 m<sup>2</sup> présents dans d'autres régions.

Sur la décennie 2013-2023, 18 entrepôts de plus de 10 000 m<sup>2</sup> ont été autorisés, dont 14 en dehors de Rennes Métropole. La majorité de ces autorisations concernent des bâtiments neufs avec une emprise moyenne de 10 hectares par projet et un coefficient d'emprise au sol d'environ de 0,3.

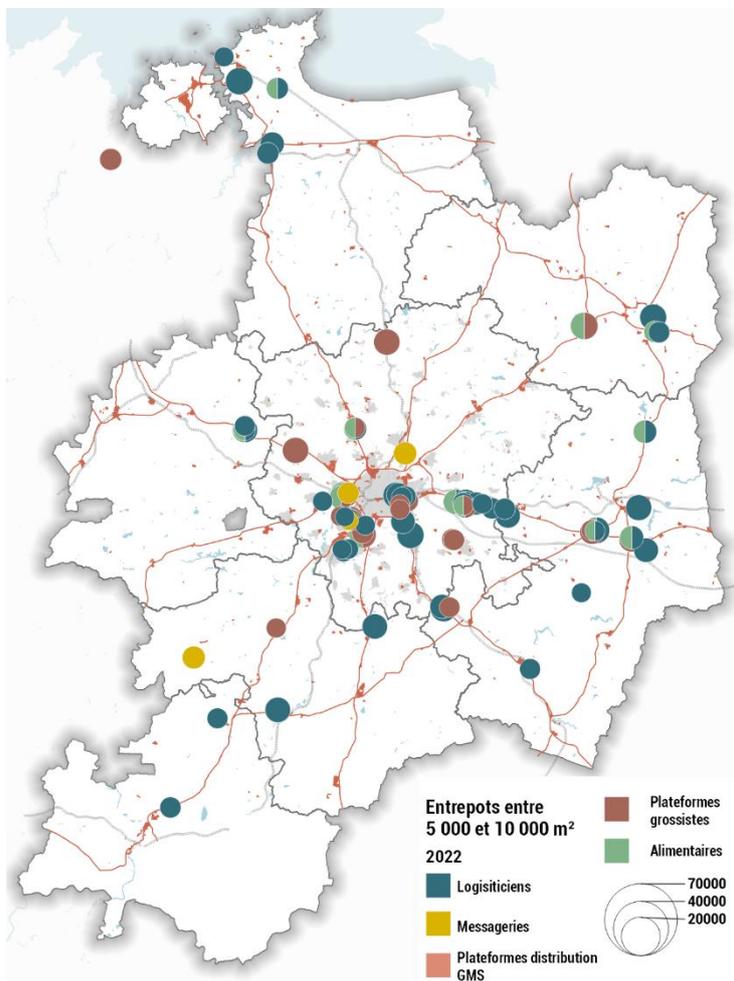
#### Typologie des entrepôts logistique

- **Logisticiens-transporteurs.** Acteurs principaux de la filière, ils transportent pour compte d'autrui des biens et marchandises. Les entrepôts servent à assurer un fonctionnement efficace de la Supply Chain de leurs clients.
- **Messageries :** ils transportent principalement des colis pour les particuliers et les entreprises dans des délais courts.
- **Plateforme de distribution des Grandes et Moyennes Surfaces :** ce sont les plateformes et entrepôts de distribution des marchandises destinées aux magasins de l'enseigne.
- **Plateforme grossiste :** ils stockent et fournissent les commerces et les professionnels en marchandises diverses. Leurs secteurs d'activité sont très variés (alimentaire, artisanat, bâtiments, automobile, santé, café-hôtels-restaurants...).
- **Spécialisation alimentaire :** les logisticiens-transporteurs et les grossistes peuvent avoir une spécialisation en transports de produits alimentaires, que ce soit les produits issus de l'industrie agroalimentaire bretonne ou la fourniture de biens alimentaires pour professionnels.

## La logistique de bassin de vie, 80 entrepôts entre 5 000 et 10 000 m<sup>2</sup> de bâti

Parmi ces entrepôts de taille comprise entre 5 000 et 10 000 m<sup>2</sup>, la grande majorité est gérée par les logisticiens-transporteurs dans une logique de maillage du territoire. Les grossistes sont également nombreux dans cette fourchette de taille et recherchent la proximité immédiate des bassins de population. Il en est de même pour les centres d'éclatement et de massification de la messagerie avant la livraison vers le destinataire final.

ENTREPÔTS ENTRE 5 000 ET 10 000 M<sup>2</sup>



Source : AUDIAR

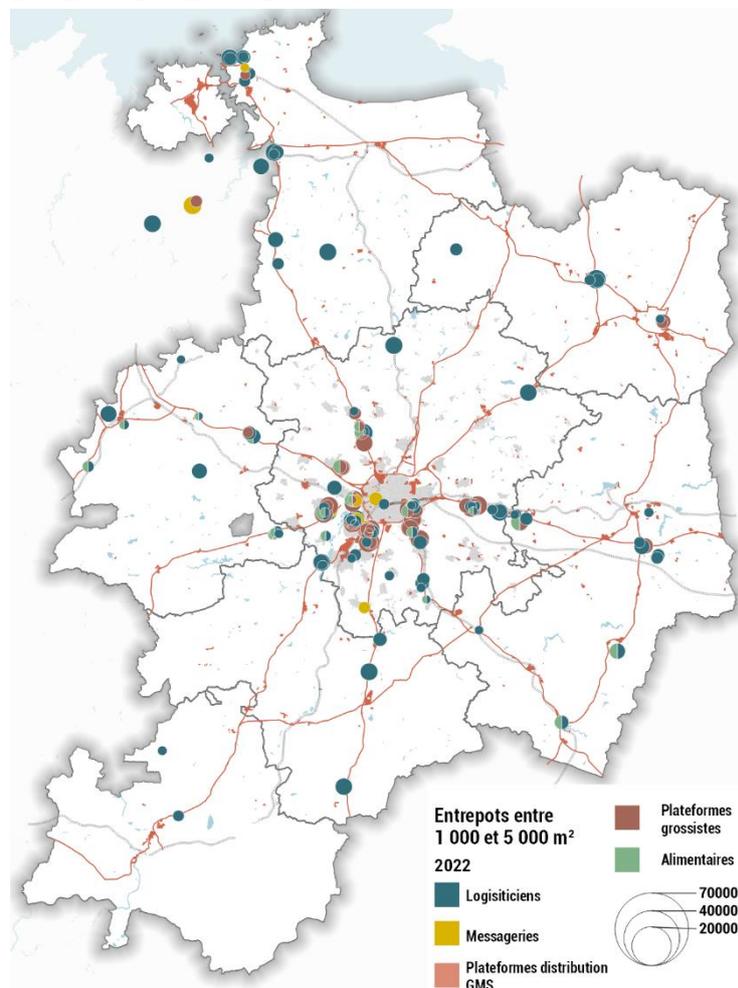
Cette taille d'entrepôts est essentielle au fonctionnement du département car elle assure une grande partie de la desserte locale du territoire, nécessaire à un fonctionnement fluide de l'économie.

Concernant les implantations nouvelles des dernières années, on observe une insertion plus aisée dans les zones d'activités économiques (ZAE) et une recherche de la proximité de

l'agglomération rennaise plus importante que pour les entrepôts à vocation régionale.

## La logistique de proximité, 150 espaces de stockage entre 5 000 m<sup>2</sup> et 1 000 m<sup>2</sup> de bâti

ENTREPÔTS ENTRE 1 000 ET 5 000 M<sup>2</sup>



Source : AUDIAR

Pour les entrepôts de cette taille, exploités par de nombreux grossistes, acteurs de la messagerie et de la livraison du « dernier kilomètre » la proximité immédiate de la clientèle finale est primordiale. Rennes Métropole avec sa population et son tissu économique important accueille ainsi la moitié des entrepôts et des surfaces du département.

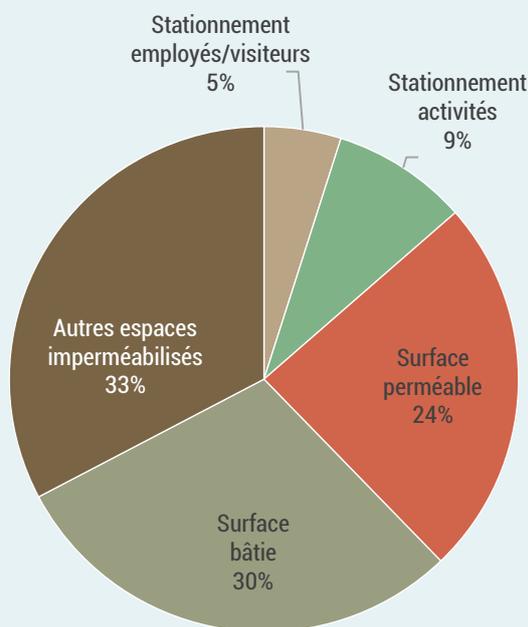
On observe néanmoins des implantations liées à des opportunités foncières ou des implantations historiques des transporteurs-logisticiens.

Les entrepôts de proximité nouvellement construits s'insèrent encore plus facilement dans les ZAE existantes que les entrepôts de taille supérieure, la proximité avec les clients finaux étant primordiale pour leurs activités. À noter qu'on trouve également dans cette catégorie de taille,

la construction de bâtiments liés au besoin de stockage d'entreprises de tous secteurs d'activités du département.

Enfin, pour compléter l'ensemble de la chaîne logistique, on trouve également des espaces de livraisons du « dernier kilomètre » de faible surface (inférieure à 1 000 m<sup>2</sup>) qui participent à l'organisation de la filière logistique ainsi que les points de retraits par les clients finaux (casiers, drives piétons, points relais...) présents sur l'ensemble du territoire.

#### L'OCCUPATION DU SOL DES PARCELLES LOGISTIQUES EN ILLE-ET-VILAINE



Source : AUDIAR

À partir d'un échantillon représentatif d'une cinquantaine d'entrepôts du territoire, l'Audiar a analysé l'occupation des parcelles par des entreprises de transport-logistique.

En moyenne, 30 % de la parcelle est occupée par le bâti, 5 % par le stationnement des visiteurs/employés, 9 % pour le stationnement lié à l'activité de l'entreprise et 33 % sont constitués par d'autres espaces imperméabilisés (voiries, espaces de retournement, etc.).

Enfin, un quart de la parcelle est constitué d'espace perméable (espaces verts, pelouses, zones humides...).

## LES HYPOTHÈSES DE L'EXERCICE PROSPECTIF À HORIZON 2035

### Le cadre de réflexion

Pour anticiper les besoins possibles en foncier logistique en Ille-et-Vilaine sur les dix prochaines années, l'Audiar a pris en compte plusieurs facteurs clés :

- La demande en flux logistiques liée aux habitants, aux entreprises et aux spécificités bretonnes.
- Les nouvelles réglementations et la fiscalité, tant au niveau national qu'europpéen.
- Les évolutions du secteur des transports et de la logistique, qu'il s'agisse des tendances internationales, nationales ou régionales.
- Les tendances récentes des implantations des entrepôts en Ille-et-Vilaine classées en trois grandes catégories de logistique en fonction de leur taille (logistique régionale, logistique de bassin de vie, logistique de proximité).

Cette démarche est le fruit d'un partage et d'échanges avec les professionnels du secteur et s'appuie entre autres sur les travaux menés par l'Observatoire Régional des Transports Bretons (ORTB).

En croisant l'ensemble de ces variables, quatre scénarios prospectifs ont été développés :

- Un scénario où les contraintes pesant sur l'artificialisation des sols sont identiques aux règles en vigueur avant l'application du ZAN, les grandes tendances à l'œuvre dans le secteur de la logistique sont prises en compte. Ce scénario sert de point de comparaison par rapport aux autres futurs développés.
- Un scénario où les collectivités locales interdisent toute extension des activités logistiques dans les zones d'activités économiques (ZAE).
- Un scénario de coopération territoriale, dans lequel les collectivités locales travaillent ensemble pour accueillir et optimiser les implantations logistiques à l'échelle du département et de la région Bretagne.
- Un scénario coopération et intervention. Outre les coopérations développées dans le scénario précédent et la prise en compte de la logistique dans les documents de planification, les collectivités locales actionnent l'ensemble des leviers d'action pour accélérer et accompagner la densification du foncier économique. Elles interviennent ainsi de manière plus directe pour soutenir, via par exemple des appels à projets, des solutions de style hôtels logistiques

sur les pénétrantes de l'agglomération rennaise...

Ces scénarios ont permis d'estimer les besoins en foncier logistique à l'horizon 2035, exprimés en hectare. L'évaluation tient compte du nombre de projets potentiels, de l'optimisation des parcelles, ainsi que d'une répartition entre les extensions consommant des espaces naturels ou agricoles et les opérations en renouvellement urbain.



Image : AUDIAR-Midjourney

## Les variables prises en compte dans les scénarios

### UNE DEMANDE ACCRUE DES HABITANTS

La croissance démographique anticipée par l'INSEE en Ille-et-Vilaine va continuer à soutenir la consommation dans le département. En parallèle, les pratiques commerciales vont continuer à évoluer, avec l'essor du e-commerce désormais profondément ancré dans les habitudes des consommateurs. Ces deux tendances vont entraîner une fragmentation des flux et une augmentation significative de la demande en livraisons rapides et flexibles. Pour répondre à ces besoins en croissance, les opérateurs de la livraison auront besoin d'un maillage logistique toujours plus dense.

Les lieux de préparation de commandes deviendront essentiels pour combiner rapidité et efficacité dans la livraison. Les opérateurs chercheront donc à multiplier les infrastructures de proximité, telles que les plateformes de distribution, les centres de messagerie et les espaces logistiques urbains, pour faciliter la livraison finale près des grands pôles de population.

Cependant, l'implantation de nouveaux entrepôts risque d'être de plus en plus contestée par la population, qui perçoit ces infrastructures comme nuisibles à proximité de leurs habitations.

### DES BESOINS TOUJOURS IMPORTANTS POUR LE TISSU ÉCONOMIQUE

Outre la consommation des particuliers, la logistique répondra également à la demande croissante des entreprises. La "e-commercialisation" des achats de fournitures par les entreprises ne cesse de se développer. Entre 2019 et 2023, le chiffre d'affaires du e-commerce en BtoB a progressé de 46 %, et un tiers des commerces de gros disposent désormais de sites permettant la commande en ligne.

De manière plus traditionnelle, la bonne santé économique relative de l'Ille-et-Vilaine continuera de soutenir les besoins en entrepôts.

Par ailleurs, la hausse des coûts de l'énergie et des transports, ainsi que les incertitudes géopolitiques, poussent les entreprises à maintenir des stocks plus élevés pour éviter les interruptions de chaîne d'approvisionnement. Cela accroît les besoins de stockage, notamment à proximité des sites de production et de distribution.

### UNE OFFRE DE FONCIER LOGISTIQUE EN TENSION

Le transport routier restera le mode prédominant pour les échanges intra et extra-régionaux, en raison de sa souplesse et de sa réactivité, parfaitement adaptées au modèle économique actuel. Néanmoins, le mode ferroviaire continuera de jouer un rôle, notamment pour les trajets longue distance (au-delà de 500 km), offrant une alternative intéressante au transport routier en permettant la massification des flux et la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Les réseaux de distribution des grandes et moyennes surfaces chercheront à réduire les délais, ce qui maintiendra une forte pression sur les transporteurs, accentuant la nécessité d'un maillage serré en entrepôts pour répondre à ces exigences.

L'offre foncière étant sous tension, le secteur logistique attire de plus en plus les investisseurs financiers. En raison de la rentabilité et du faible taux de vacances des entrepôts, la financiarisation du secteur s'accroît, exerçant une pression supplémentaire sur les collectivités pour le développement de zones ouvertes aux activités logistiques. Les hypothèses de maintien de retours sur investissements élevés conduiront à imaginer des formes bâties en hauteur rentable dans le cadre de renouvellement urbain ou en extension.

Sur le plan structurel, la logistique fait face à une pénurie croissante de main-d'œuvre, aggravée par la réduction de la population active. Le manque de travailleurs qualifiés devient un défi majeur pour le secteur et influence les décisions d'implantation des entreprises, qui privilégient les zones à proximité d'un bassin d'emploi important. De plus, la réglementation du travail, limitant les distances parcourues par les chauffeurs en une journée, nécessite des implantations à l'est de l'Île-et-Vilaine pour livrer de manière plus rapide les autres régions françaises et en particulier l'Île-de-France et le sud-est.

Enfin, les bâtiments d'entrepôt évolueront avec l'automatisation et l'IA, permettant la construction d'entrepôts plus verticaux. Toutefois, cela augmentera les besoins en électricité et réduira le nombre d'emplois nécessaires pour faire fonctionner ces installations.

## UN CADRE RÉGLEMENTAIRE DE PLUS EN PLUS CONTRAIGNANT

L'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN), visant à limiter la consommation foncière, est désormais intégré dans les documents de planification. Il réduit considérablement la disponibilité de foncier économique, entraînant une concurrence accrue entre les usages. Les grands entrepôts en particulier, seront fortement impactés, avec un risque de morcellement des infrastructures, ce qui tend à réduire l'efficacité de la chaîne logistique, augmenter les distances parcourues, diminuer le taux de chargement des véhicules et détériorer les conditions de travail des salariés avec des bâtiments moins adaptés.

Face à ces contraintes, les acteurs logistiques optimiseront les espaces existants et densifieront les zones d'activités économiques (ZAE) tout en recherchant d'autres solutions pour répondre

aux besoins en espaces logistiques de toutes tailles.

Le cadre réglementaire, tant au niveau européen que français, met de plus en plus l'accent sur la réduction des émissions de GES, ce qui influence la fiscalité et les normes relatives aux véhicules de transport. Localement, la qualité de l'air est devenue un enjeu majeur, avec des restrictions de circulation imposées par les Zones à Faibles Émissions (ZFE), limitant l'accès des véhicules les plus polluants au centre urbain. En lien avec les politiques de responsabilité sociale, les entreprises devront donc adapter leurs flottes et infrastructures pour respecter ces exigences environnementales, tout en optimisant leurs stratégies de distribution.

Les professionnels logistiques essaieront d'implanter leurs entrepôts au plus près des centres urbains pour faciliter le cross-docking<sup>1</sup> et limiter les kilomètres parcourus. De plus, les petits espaces de stockage urbains deviennent essentiels



Image : AUDIAR-Midjourney

pour les livraisons du dernier kilomètre, les véhicules « propres » à l'autonomie réduite nécessitant de multiplier ces derniers. Dans l'ensemble, la tension sur ces espaces urbains déjà très convoités ne cessera de s'intensifier.

<sup>1</sup> Cross-docking : organisation des flux logistiques permettant de croiser sur une plateforme, différents flux

d'approvisionnement pour les répartir et les livrer vers différents destinataires.

Enfin, la suppression de la CVAE (Cotisation sur la Valeur Ajoutée des entreprises) pourrait réduire l'attractivité d'accueillir des activités logistiques sur son territoire pour les collectivités locales, les incitant à favoriser d'autres types d'entreprises plus intéressantes fiscalement.

## 4 SCÉNARIOS POUR ESTIMER LES BESOINS EN FONCIER LOGISTIQUE EN 2035

### Scénario sans contraintes foncières spécifiques

Dans ce scénario, les politiques de modération foncière sont similaires à celles pratiquées avant la mise en place des objectifs ZAN. Les politiques de développement économique des collectivités locales ne subissent pas de changements majeurs et continuent de proposer du foncier économique via l'extension urbaine. Cependant, la pression sur le foncier reste élevée, et l'augmentation des besoins logistiques incite les investisseurs à privilégier des projets de renouvellement dans les zones d'activités économiques (ZAE) situées à proximité de Rennes, où l'optimisation des parcelles permet de réduire la consommation foncière.

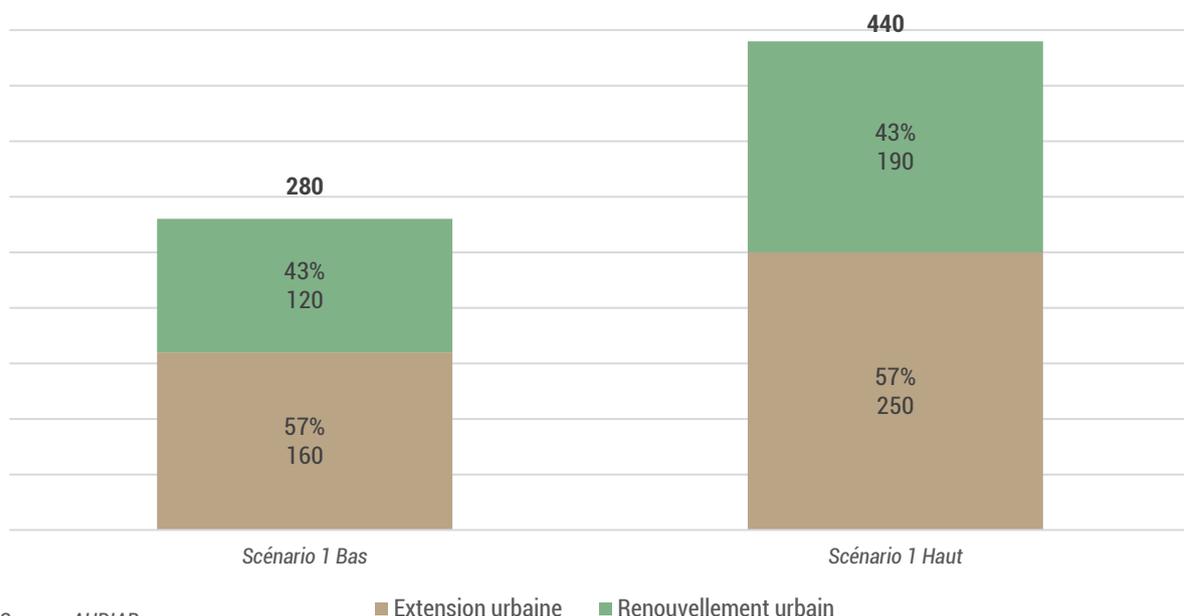
Dans ce scénario, les besoins en foncier sont estimés entre 280 et 440 hectares, dont la majorité

en extension urbaine. 40 % des extensions sont attribuées aux entrepôts à vocation régionale, suivi de près par la logistique de bassin de vie. Quant aux petits entrepôts, ils sont majoritairement développés en renouvellement urbain (70 % de ces projets).

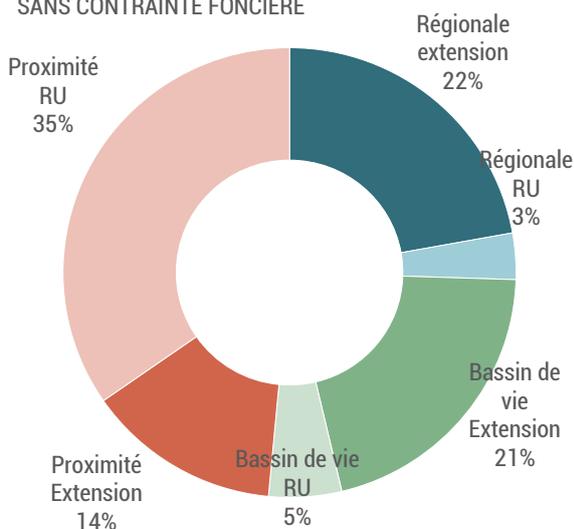
La création de nouvelles ZAE et les extensions encouragent l'implantation de grands entrepôts dans un rayon de 20 km autour de Rennes, réduisant ainsi le besoin de projets en renouvellement urbain. L'industrie agroalimentaire, secteur clé en Bretagne, y développe une plateforme régionale, tandis qu'un acteur international du e-commerce s'installe près de Rennes pour desservir l'est de la région.

Les entrepôts intermédiaires, qui ont pour vocation principale la desserte de l'agglomération rennaise et soutenus par l'essor du e-commerce, se concentrent également dans les ZAE en extension à 20 km autour de Rennes. L'emprise foncière plus limitée de ces entrepôts leur permet d'acquérir aussi des surfaces plus aisément dans les ZAE existantes, accroissant la concurrence foncière entre entreprises.

SCÉNARIO SANS CONTRAINTE FONCIÈRE : ESTIMATION DES BESOINS EN FONCIER LOGISTIQUE EN ILLET-ET-VILAINE À 2035  
En hectares



### RÉPARTITION DES BESOINS FONCIERS DANS LE SCÉNARIO SANS CONTRAINTE FONCIÈRE



Source : AUDIAR

La reconversion des friches commerciales s'accélère, mais ne permet pas encore de proposer des entrepôts de tailles suffisantes. La cohabitation des flux poids lourds et véhicules légers ne facilite pas l'accueil des activités logistiques dans ces espaces.

La proximité avec les clients finaux (entreprises et particuliers) est primordiale pour les entrepôts destinés à la livraison finale. L'insertion dans le tissu urbain à proximité immédiate de Rennes et de la Zone à Faible Émission est recherchée et les opérateurs sont prêts à supporter des coûts fonciers plus élevés pour réduire les distances parcourues.

Néanmoins, les zones d'activités en extension, où l'implantation est plus facile, continuent d'attirer les grossistes et les transporteurs dans un périmètre d'une dizaine de kilomètres autour de Rennes.

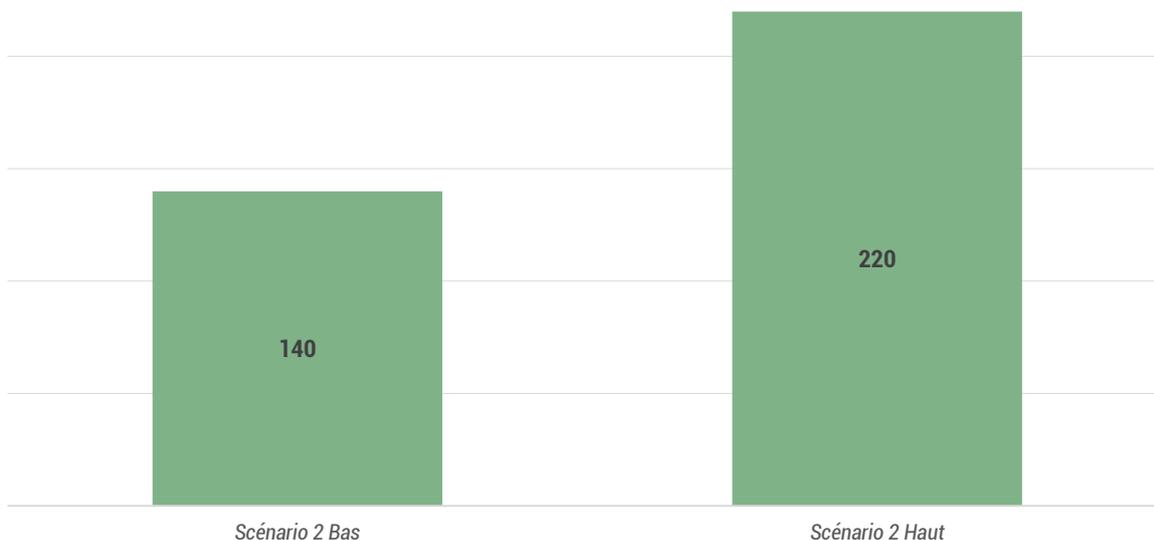
### Scénario blocage complet du foncier logistique en extension urbaine

Face aux difficultés à proposer du foncier économique en extension et aux retombées fiscales de moins en moins intéressantes pour l'accueil des entreprises logistiques, les collectivités locales ne proposent plus à ces dernières de possibilité d'implantation dans les ZAE prévues en extension urbaine. Ces choix accentuent fortement la pénurie de foncier logistique en Ille-et-Vilaine.

Dans ce scénario, l'intégralité des besoins logistiques doit être couverte par des projets en renouvellement urbain qui ne permet pas de répondre à l'ensemble des besoins. On compte ainsi deux fois moins d'entrepôts régionaux et de bassins de vie que dans le premier scénario, et ils s'implantent sur des plus petites parcelles. Cela perturbe gravement le fonctionnement de l'ensemble de l'économie. La logistique de proximité arrive à maintenir des projets plus nombreux, grâce à son implantation plus aisée en milieu urbain dense et à la forte demande, facilitant la rentabilité de ces projets.

### SCÉNARIO BLOCAGE COMPLET : ESTIMATION DES BESOINS EN FONCIER LOGISTIQUE EN ILLE-ET-VILAINE À 2035

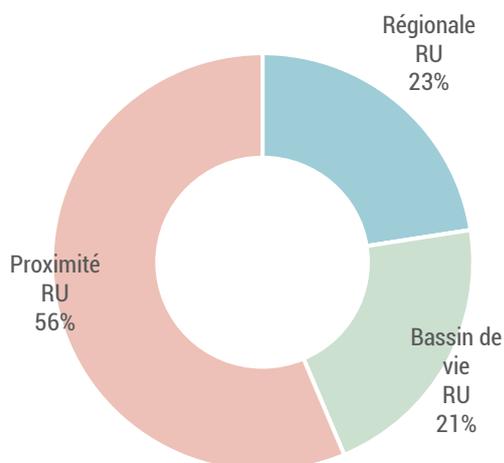
En hectares



Source : AUDIAR

■ Renouvellement urbain

## RÉPARTITION DES BESOINS FONCIERS Scénario blocage complet



Source : AUDIAR

Les promoteurs sont contraints de prospecter dans toutes les ZAE existantes pouvant accueillir des entrepôts, jusqu'à un rayon de 30 km autour de Rennes, augmentant les distances parcourues et les émissions polluantes. Cette prospection intense génère une forte concurrence pour le foncier entre les entreprises de tous secteurs, compliquant le fonctionnement de l'ensemble du tissu économique local. Elle accentue les tensions et les conflits d'usages avec la population, les entrepôts ne pouvant pas toujours s'implanter dans des zones adaptées. Les entreprises à l'assise financière plus limitée sont évincées des secteurs géographiques les plus recherchés.

Les entreprises logistiques doivent consacrer des ressources importantes à l'acquisition de foncier, au détriment des investissements nécessaires pour renouveler leurs flottes et gérer efficacement leurs flux. Cela favorise une concentration des acteurs du secteur, avec un rapport de force en faveur des multinationales du transport-logistique, les entreprises locales historiques se trouvant fragilisées. Cette dynamique entraîne une hausse significative des coûts de livraison.

La reconversion des friches commerciales s'accélère, mais reste insuffisante pour accueillir des entrepôts de grande taille. L'implantation croissante de commerces de gros dans les zones urbaines aggrave les conflits de voisinage. De plus, l'insuffisance des espaces de stockage, notamment dans le centre de Rennes, limite le développement et la gestion des activités économiques, poussant certaines entreprises à envisager de quitter le territoire.

Les entrepôts de taille intermédiaire se concentrent dans un rayon de 20 km autour de Rennes, tout en essayant de rester proches de la Zone à Faibles Émissions (ZFE), ce qui accentue encore la pression foncière dans ces secteurs déjà saturés. La dispersion des solutions de stockage compromet l'efficacité de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, augmente les distances parcourues et conduit à l'utilisation de bâtiments inadaptés à l'activité. Cela accroît les risques pour les salariés et rend le recrutement plus difficile.

Face à ces défis, certains acteurs réussissent à mutualiser leurs espaces fonciers, mais cette solution n'est pas adaptée à tous les types de logistique. L'optimisation maximale de chaque parcelle engendre une intensification des flux sur la voirie, ce qui augmente également les conflits d'usages.



Image : AUDIAR-Midjourney

## Scénario coopération territoriale : une réponse commune aux besoins en foncier logistique

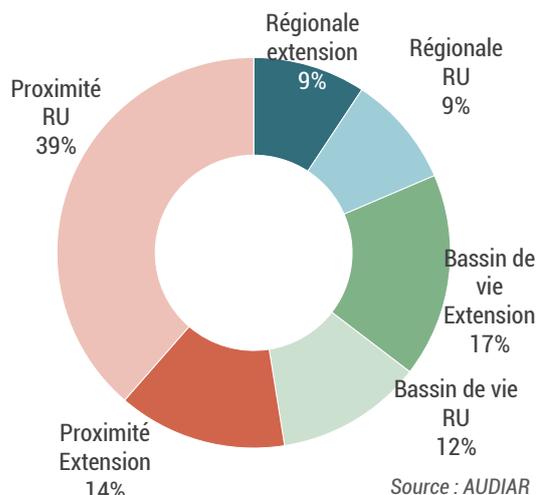
Dans ce scénario, une coopération locale entre les collectivités se met en place pour offrir une réponse commune aux besoins logistiques de la Bretagne et de l'est breton.

La filière logistique est prise en compte dans tous les documents d'urbanisme et les schémas d'aménagement économique, permettant de sanctuariser le foncier économique existant, sécurisant les investissements pour les entreprises. Les règlements d'urbanisme locaux sont retravaillés pour permettre des opérations plus denses (hauteurs, implantations en limites séparatives, etc.). Les EPCI du département et la Région s'engagent à permettre l'implantation d'entrepôts dans les ZAE existantes, assurant ainsi une répartition équilibrée des projets en fonction



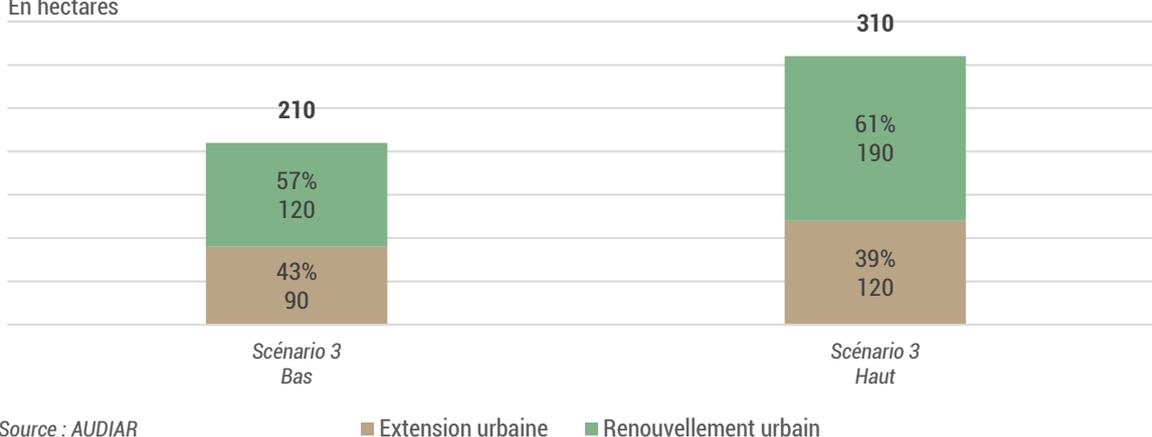
Image : AUDIAR-Midjourney

RÉPARTITION DES BESOINS FONCIERS  
Scénario coopération territoriale



des capacités des territoires et des besoins. Face à la demande croissante en foncier logistique et à la raréfaction des terrains disponibles, les acteurs s'adaptent. L'augmentation des rendements locatifs et la diminution des risques financiers liés à la pénurie foncière dans les secteurs les plus attractifs permettent des investissements dans les ZAE situées à proximité de l'agglomération rennaise, facilitant des opérations de renouvellement urbain. Les friches commerciales sont également fortement sollicitées, notamment dans les zones proches de la rocade, où la pression foncière est exacerbée. Les entreprises logistiques existantes envisagent plus naturellement des opérations de densification de leur foncier, dont elles sont propriétaires, et ne déménagent pas nécessairement, conscientes de la valeur des terrains qu'elles occupent actuellement. L'optimisation foncière se développe et les capacités de stockage par hectare augmentent légèrement, bien que limitées par les obligations réglementaires (sécurité, voirie, etc.).

SCÉNARIO COOPÉRATION TERRITORIALE : ESTIMATIONS DES BESOINS EN FONCIER LOGISTIQUE EN ILLE-ET-VILAINE À 2035  
En hectares



Les rares possibilités offertes en extension permettent de répondre aux besoins de quelques entrepôts logistiques à vocation régionale, leurs implantations étant concertées avec l'ensemble des territoires. Ils sont néanmoins moins nombreux que dans le premier scénario et les règles d'urbanisme les incitent à réduire les enveloppes nécessaires par projet. Les grandes et moyennes surfaces (GMS) cessent d'ouvrir de grands entrepôts, préférant renforcer leur réseau avec des infrastructures de taille plus modeste tandis que les opérations de densification menées dans le tissu existant permettent également de trouver des solutions pour des entrepôts à vocation régionale.

L'industrie agroalimentaire, compte tenu de son importance dans l'économie bretonne, parvient à développer une nouvelle plateforme. La consommation foncière de cette dernière est mutualisée au niveau régional permettant ainsi au territoire qui l'accueille de préserver son enveloppe de consommation foncière liée au ZAN.

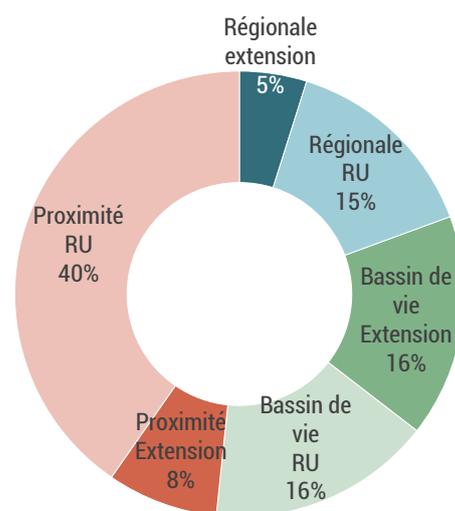
La proximité avec les clients finaux est toujours cruciale pour la logistique de bassin de vie et de proximité. Les surfaces plus petites permettent à ces activités de s'implanter plus aisément dans les ZAE existantes. La multiplicité des acteurs et des logiques d'implantation propres à chaque activité/réglementation, ainsi que l'agilité des acteurs, font évoluer les implantations rapidement en fonction des opportunités foncières. Les solutions mobiles et temporaires apparaissent, s'adaptant aux réglementations et possibilités locales. Cependant, cette flexibilité génère une concurrence accrue entre opérateurs, mettant en difficulté les entreprises financièrement moins solides, qui peinent à trouver des locaux adaptés sur l'ensemble du département. Les entrepôts de proximité, adaptés à la logistique d'entrée de l'agglomération rennaise et soutenus par l'essor du e-commerce, concentrent leurs implantations dans un rayon de 15 km autour de Rennes. L'emprise foncière plus limitée de ces entrepôts leur permet d'acquérir des parcelles disponibles dans les ZAE en extension à des coûts encore acceptables.

## Scénario coopération et intervention importante des collectivités locales

Outre les actions de coopérations et de planifications mises en place dans le scénario précédent (articulation de tous les documents d'urbanisme permettant des extensions maîtrisées dédiées à la logistique, préservation du foncier économique et densification importante impulsée par des cahiers des charges et réglementations d'urbanisme plus exigeants), cette quatrième itération prospective suppose un soutien significatif des collectivités territoriales en faveur du renouvellement urbain, accompagné d'un suivi approfondi des entreprises.

Cela se traduit par un affichage clair des zones d'activité logistiques actuelles à préserver, en particulier les zones permettant de promouvoir des solutions de multimodalité. La mutualisation des activités logistiques est encouragée, en priorité dans les ZAE, et la création de plusieurs hôtels logistiques urbains soutenus par la collectivité est envisagée le long des principales pénétrantes de l'agglomération rennaise. Une gestion active des espaces publics et du foncier en zone économique est mise en place, afin d'optimiser l'espace et de prévenir les conflits d'usage (gestion des flux et des stationnements...).

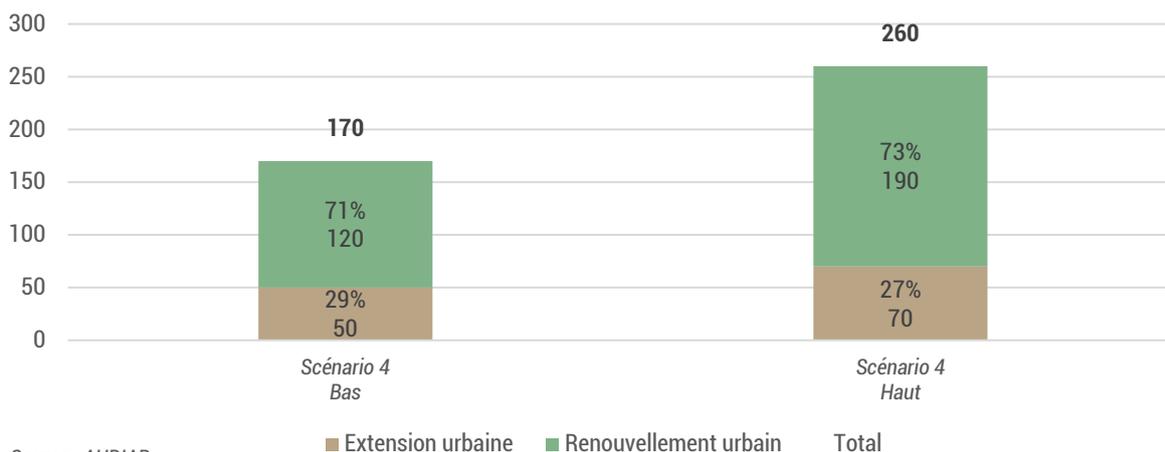
RÉPARTITION DES BESOINS FONCIERS  
Scénario coopération et intervention



Source : AUDIAR

## SCÉNARIO COOPÉRATION TERRITOIRE : ESTIMATIONS DES BESOINS EN FONCIER LOGISTIQUE EN ILLE-ET-VILAINE À 2035

En hectares



Source : AUDIAR

L'adaptation des zones commerciales en déprise aux besoins de la logistique est également devenue une priorité et permet de dégager du foncier logistique idéalement placé. Enfin, l'accompagnement de l'ensemble des entreprises est renforcé pour faire évoluer leur pratique logistique et permettre aux professionnels de ce secteur de proposer des solutions plus durables (délais de livraison allongés, optimisation des livraisons pour favoriser le remplissage des camions...).

Pour les entrepôts à vocation régionale, grâce à l'articulation de tous les documents de planifications quelques implantations en extension sont possibles, principalement pour les activités agroalimentaires à proximité des grands axes de transport. Les cahiers des charges sont exigeants en termes de densification et le foncier par projet bien plus restreint que par le passé. Le nombre de projets est très limité pour les autres grands entrepôts régionaux et ils s'organisent principalement en renouvellement au sein des ZAE actuelles en opérant des surfaces comprises entre 10 et 30 000 m<sup>2</sup>.

Pour les entrepôts de taille intermédiaire, la mutualisation des usages se développe avec le soutien de la collectivité, privilégiant l'implantation d'entrepôts dans les zones multimodales historiques.

Grâce à la pérennisation du foncier économique affichée par les collectivités et la demande accrue en besoin logistique à proximité de l'agglomération rennaise et de sa zone à faible

émission, les promoteurs sont prêts à investir dans le renouvellement urbain, tandis que les coûts fonciers élevés encouragent la densification et la mixité fonctionnelle de ces opérations. La création d'hôtels logistiques urbains (HLU), situés intra rocade sont encouragés, en mixité avec d'autres usages économiques ou des logements, tandis que la mobilisation de friches commerciales pour accueillir des fonctions logistiques est accélérée.

Une mobilisation du foncier public est rendue possible pour la mise en place de solutions provisoires de petit espace logistique en fonction des besoins et des opportunités. Ces dispositifs complètent le maillage d'espaces logistiques urbains (ELU) de petites tailles, encadré par la collectivité pour limiter les nuisances pour les habitants et préserver les autres activités économiques (en particulier le commerce) et permet une desserte efficace au sein de l'agglomération rennaise.

### REMERCIEMENTS

DREAL Bretagne  
Bretagne Supply Chain  
Observatoire Régional du Transport Breton



### POUR EN SAVOIR +

**La logistique et les transports au sein de l'Aire Urbaine Élargie Rennaise. État des lieux**, Janvier 2022  
AUDIAR



Agence d'urbanisme de Rennes

3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz  
CS 40716 – 35207 RENNES Cedex 2  
02 99 01 86 40 – www.audiar.org  
communication@audiar.org

RÉDACTION

Basile Martineau

DIRECTION DE LA PUBLICATION

Alain BÉNESTEAU

2024-4101-EXT-24