

Politiques de Zones à Faibles Émissions et de Zéro Artificialisation Nette en Europe, impacts sur la logistique urbaine

Résumé

Lise PHAN

Thèse de Master 2, CNAM, France

Recherche menée dans l'équipe de la Chaire Logistics City, Université Gustave Eiffel

Novembre 2024

Résumé

Le présent mémoire questionne l'impact présent et à venir des ZFE et du ZAN sur la logistique urbaine. En ciblant respectivement les lieux et les flux de la logistique, ces deux outils de régulation publique conditionnent la localisation des entrepôts et la mobilité pour y accéder. Le comparatif des deux dispositifs à l'échelle européenne met en lumière leur différence de maturité opérationnelle. Tandis que l'absence d'une définition partagée entrave l'application de l'objectif ZAN, l'existence d'une protection de l'air portée par l'Union Européenne, a favorisé le déploiement de ZFE en Europe depuis une petite vingtaine d'années, ciblant prioritairement les poids lourds diesel. Fin avril 2024, on constate cependant un tassement du nombre de nouvelles ZFE créées et une grande variabilité de mise en œuvre. Un comparatif de 37 ZFE représentatives est proposé.

Face au scepticisme des pays européens suscité par le ZAN, la France est le seul à avoir imposé une législation contraignante à l'échelle nationale. L'inquiétude causée par le changement de paradigme crispe les parties prenantes et fige le développement du territoire, incluant la construction d'entrepôts. La concurrence des usages pour le foncier disponible pénalise la logistique, dont les besoins croissants pour répondre à la demande du secteur se heurte à une représentation faussée de la part actuelle que représentent les parcelles logistiques. Bien que selon France Stratégie, la surface de plancher d'entrepôts autorisés en 2022 représente près du double de celle autorisée en 2011, les rares données accessibles sur l'artificialisation annuelle de nouvelles terres associées exclusivement à l'activité logistique n'évalue celle-ci qu'autour de 1%. La logistique est un puissant levier de décarbonation, mais les flux et les lieux ne sont pas suffisamment intégrés à une vision systémique par les pouvoirs publics. Ces derniers ne comprennent pas forcément les contraintes de localisation qui pèsent sur ce secteur pourtant stratégique. Les délais d'autorisation moyens pour la construction d'un bâtiment logistique – trois fois moins longs en Allemagne qu'en France – contribuent à la crainte des professionnels du secteur de perdre en attractivité et de voir les entreprises délocaliser leurs entrepôts à l'étranger.

Dans ce contexte, la verticalisation de la logistique (entrepôts multi-étages), qui se développe suite à l'inspiration des pays du sud-est asiatique, offre des caractéristiques techniques dans les étages de plus en plus proches de celles des entrepôts de plain-pied. Pour autant, le loyer attendu par les investisseurs pour répondre aux exigences de rentabilité limite leur implantation à certains territoires. La double perspective d'un durcissement des normes d'accès et d'un contrôle des ZFE par Lecteur Automatique de Plaque d'Immatriculation (LAPI) – portée par la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air ambiant – témoigne peut-être d'un changement de dynamique plus favorable à ce type de solution.

Le tableau 1 ci-dessous actualise le précédent recensement des ZFE européennes réalisé par la Chaire Logistics City en 2021 (Belliard, 2021). Alors que la période 2016-2021 observée par Belliard, 2021 est marquée par le déploiement de plus de 200 ZFE en Europe et au Royaume-Uni, nous comptabilisons fin avril 2024, 315 ZFE réparties sur 13 pays européens, soit 15 ZFE de plus qu'en 2021. Le ralentissement de la dynamique de croissance entre 2021 et 2024 est accentuée par l'abrogation de 22 ZFE en Allemagne et l'abandon de la mise en place d'une ZFE en Wallonie, qui contrebalance les 38 nouvelles ZFE créées dans ce même intervalle. La dynamique se concentre principalement en Espagne, en France, Au Royaume-Uni (33 ZFE sur 38). En termes de classement général du nombre de ZFE par pays, l'Espagne passe de la 10^{ème} place ex aequo à la 3^{ème} place entre 2021 et 2024, la France passe de la 7^{ème} place ex aequo à la 4^{ème} place ex aequo, tandis que le Royaume-Uni passe de la 5^{ème} à la 6^{ème} place. L'absence de ZFE répertoriée en Finlande et en Norvège est le fait d'une modification des critères de recensement entre 2021 et 2024. Le ciblage des bus et des camions-poubelles municipaux de la ZFE d'Helsinki et le péage urbain des ZFE norvégiennes (dont le montant n'est pas lié à l'ancienneté du véhicule) n'ont pas été pris en compte.

Tableau 1. Nombre de ZFE en Europe, avril 2024

Country rankings by number of LEZs	Number of LEZs by end of April 2024
Finland	*0
Norway	*0
Czechia	1
Greece	1
Portugal	1
Belgium (-1 LEZ)	3
Denmark	4
Austria (+2 LEZ)	*7
Sweden (+1 LEZ)	9
United Kingdom (+7 LEZ)	**13
Netherlands (+1 LEZ)	15
France (+ 11 LEZ)	15
Spain (+ 15 LEZ)	***17
Germany (- 22 ZFE)	****65
Italy (+1 ZFE ¹)	*****164

Source: Phan from data Belliard 2021, ADEME 2023, urbanaccessregulations.eu, green-zones.eu, 2024

* Due to a change in the census criterion

** ULEZ LEZ account separately

*** Including 3 in Madrid: Madrid (whole city); Madrid (Plaza Elíptica); Madrid (Distrito Centro)

**** After data correction

***** including the Mont Blanc tunnel and inter-regional winter LEZs

¹ Based on updated data from Appendix 7.5 pp. 113-117 of the Belliard report, 2021, which lists all Italian LEZs.