

 ÉTUDE

LA DIVERSITÉ DES PROJETS D'ESPACES LOGISTIQUES

ANALYSE DES PERMIS DE CONSTRUIRE, LE CAS PARISIEN

MARS 2021



Directrices de la publication : **Dominique ALBA**
Patricia PELLOUX

Étude réalisée par : **Charles SUDOL**

Sous la direction de : **Patricia PELLOUX**

Cartographie et traitement statistique : **Anne SERVAIS, Charles SUDOL**

Photos et illustrations : **Apur sauf mention contraire**

Mise en page : **Apur**

www.apur.org

21P030306

Sommaire

INTRODUCTION	4	3. La logistique en bord de Seine	54
1. Les projets logistiques sur les grandes emprises de services urbains	8	Différents cadres réglementaires pour la logistique fluviale	55
Fonctions associées à la zone UGSU	8	Des usages ponctuels sur les quais de Seine	60
Projets d'entrepôts déposés depuis 2006	11	Point P - Javel	62
Entrepôt Tafanel	12	Raboni - Issy	64
Chapelle International	14	Point P - Saint-Exupéry/Point du Jour	66
Zoom sur le secteur OAP : Paris Nord-Est	16	Raboni - Tolbiac	68
Base ferroviaire Clichy-Batignolles	18	Autres dispositifs en Zone Urbaine Verte	70
Zoom sur le secteur OAP : Clichy-Batignolles	20	CONCLUSION	72
Entrepôt SNCF	21		
Projet à venir : Hôtel logistique Bercy-Charenton	22		
Zoom sur le secteur OAP : Bercy-Charenton	23		
2. Les projets logistiques intégrés dans le diffus	24		
Intégration de la logistique en milieu urbain	24		
2.1. Projets récents sur l'espace public	25		
La Folie Champerret	26		
P4 Pantin	28		
L'immeuble inversé	30		
Chronopost Beaugrenelle	32		
Parking Centre Pompidou	34		
Zoom sur le secteur OAP : Les Halles	35		
Projet à venir : Passage Forceval	36		
Projet à venir : En Seine!	36		
2.2. Les espaces logistiques intégrés dans des programmes mixtes	37		
Îlot fertile, Triangle Évangile	38		
CIT Maine-Montparnasse	40		
Gare du Nord 2024/Stationord	42		
Projet à venir : ELU Les Messageries	44		
Projet à venir : EDA Quai d'Issy	44		
Zoom sur le secteur OAP : Gare de Lyon-Daumesnil	45		
Projet à venir : Halle Hébert	46		
Projet à venir : Reprendre Racines	47		
Projet à venir : Node – Poterne des Peupliers	48		
Projets sur les périmètres de localisation	49		
La destination CINASPIC favorise les projets d'ELU	53		

INTRODUCTION

La mise en lumière de la logistique urbaine pendant la crise sanitaire a conforté son caractère indispensable comme activité de première nécessité pour les métropoles. Pour répondre à ces besoins croissants, avec notamment l'essor du e-commerce, comment préserver et faire évoluer l'immobilier et la maîtrise foncière en vue de l'intégration d'entrepôts et d'espaces de logistique urbaine (ELU) ?

Le Plan Local d'Urbanisme parisien adopté en 2006 comptait déjà parmi ses objectifs la préservation des fonctions logistiques dans Paris. La modification du PLU de 2016 a intégré l'inscription d'un certain nombre de mesures supplémentaires en faveur de la logistique et de son développement plus homogène sur le territoire : nouvelle définition de la destination CINASPIC, précision de la fonction de la zone UGSU, mise en place de périmètres de localisation, possibilités d'aménagements en zone UV... Ces mesures sont décrites au fil de ce document.

Le schéma logistique préconisé par l'Apur en lien avec les acteurs de la logistique et présenté dans de précédentes études repose sur le maillage du territoire par des espaces logistiques de différentes tailles répondant à différents besoins.

Les plus grands équipements logistiques (plus de 10 000 m² environ) permettent l'arrivée massifiée des marchandises, via les grandes infrastructures routières, ferroviaires ou fluviales. Dans le reste du tissu urbain dense, des plus petits équipements (de 500 à 1 000 m² environ) permettent le cross-docking des marchandises, c'est-à-dire l'interfaçage

sans stockage entre des approvisionnements massifiés en porteurs de grosse capacité et des tournées du dernier kilomètre dans le quartier, plus fréquentes, utilisant des véhicules propres et légers.

Depuis 2006, la Ville de Paris cherche à tendre vers ce schéma à plusieurs niveaux en adaptant ses outils réglementaires et en particulier son PLU qui comprend des dispositifs adaptés à chaque zonage. Le zonage du PLU de Paris définit des fonctions particulières selon les caractéristiques des emprises considérées. Dans les trois zones urbaines (zone Urbaine Générale, zone Urbaine de Grands Services Urbains et zone Urbaine Verte), des dispositions ont été prises pour intégrer la logistique tout en respectant les objectifs associés à la zone. Ainsi, la typologie d'équipements logistiques qu'il est possible de construire va varier d'une zone à l'autre.

Ce document recense les projets d'espaces logistiques pour lesquels une demande de permis de construire a été déposée depuis 2006, en les reliant au cadre réglementaire dont ils ont bénéficié. Certains ont abouti et sont aujourd'hui en fonctionnement, d'autres sont encore en phase d'études et quelques projets ont été abandonnés. Pour chacun de ces projets associés à un ou plusieurs permis de construire, une fiche a été rédigée décrivant le programme et les conditions de sa réalisation.

Dans une perspective d'exhaustivité, le maximum de projets de création de surface à destination « entrepôt » ou « CINASPIC » ayant une portée logistique ont été recensés. En revanche, les locaux à destination de commerce n'ont

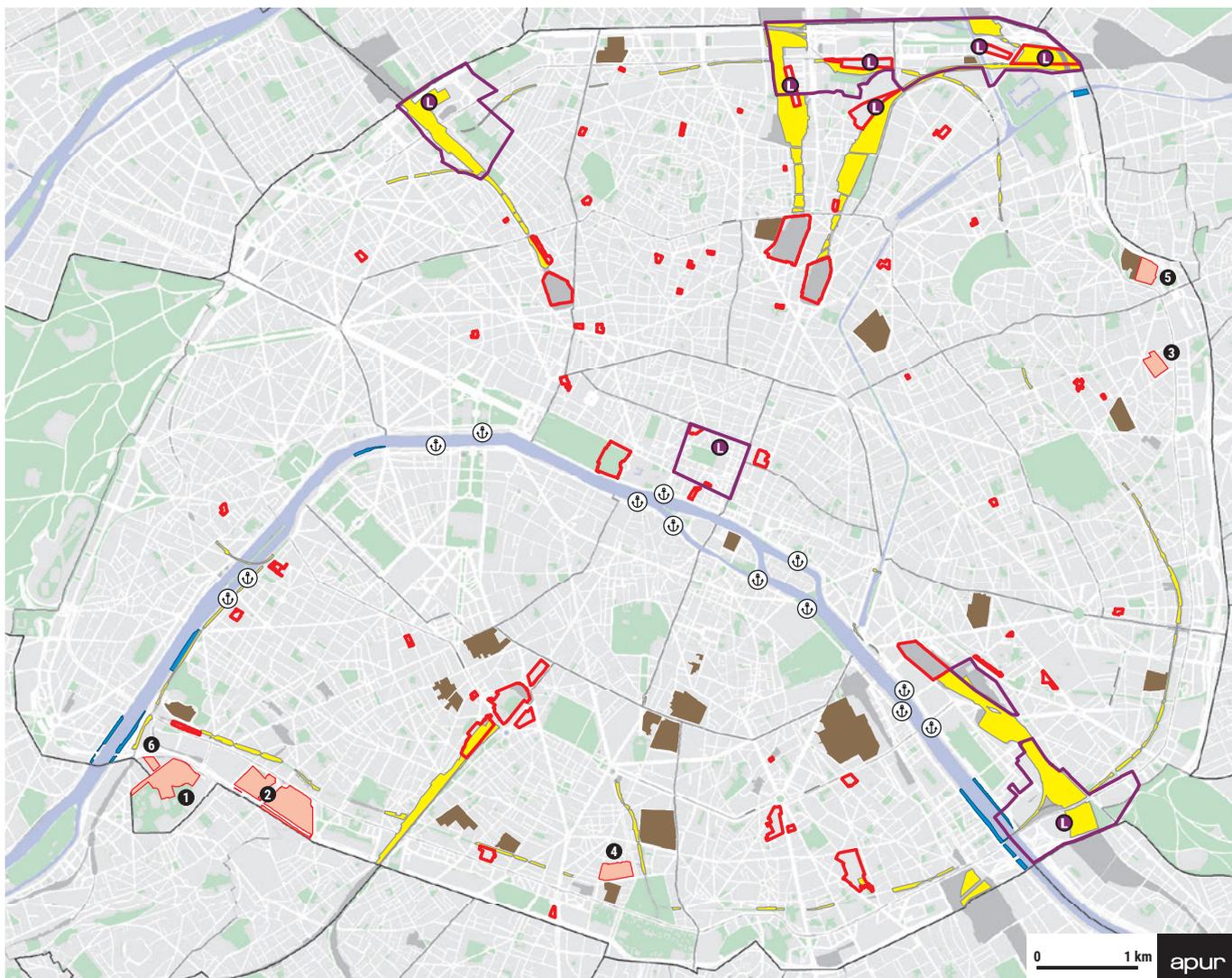
pas été étudiés (les points de retrait des colis, ou les drives piétons sont généralement dans des locaux à destination de commerce). Les projets ne faisant pas l'objet de permis de construire ne figurent pas non plus, comme l'installation d'ELU dans les parkings sur une durée limitée (dans le parking Harlay-Pont Neuf, par exemple) ou les équipements logistiques mobiles sur l'espace public.

En revanche, des projets à venir n'ayant pas encore déposé de permis de construire ont été étudiés, afin d'entrevoir le futur maillage en équipements logistiques.



31

sites étudiés



LES MESURES EN FAVEUR DE LA LOGISTIQUE DANS LE PLU DE PARIS



Zone UGSU : caractéristiques des emprises

- Quais (Seine et canaux)
- Ferroviaire
- Santé
- Autres*

*** Détail**

- 1** Héliport de Paris-Issy
- 2** Parc des expositions
- 3** Réservoir de Ménilmontant
- 4** Réservoir de Montsouris
- 5** Réservoir des Lilas
- 6** Sycotm

Zone UG : périmètres de localisation logistiques

- Périmètres pour la création d'ELU

Zone UV

- ⬇ Plateformes de transit des marchandises

Secteurs OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation)

- Périmètres OAP avec programme logistique
- L Localisation d'équipement logistique

Sources : Apur, Ville de Paris

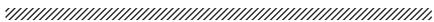
RÉCAPITULATIF DES SITES ÉTUDIÉS

	Nom	PLU	Programme logistique	État d'avancement
	Tafanel	UGSU	6 400 m ² d'entrepôt connecté fer	Achévé
	Chapelle International	UG + PLOC à postériori de préservation de la plateforme, OAP Paris Nord-Est	Hôtel logistique avec plateforme fret bimodale de 45 000 m ² dont 30 000 m ² pour la logistique	Achévé
	Base ferroviaire Clichy-Batignolles	UGSU, OAP Clichy-Batignolles	Base ferroviaire de 8 000 m ²	1 ^{er} PC accordé puis retiré, nouveau PC en cours de définition
	Entrepôt SNCF	UGSU	145 m ² d'entrepôt	Annulé
	Hôtel logistique Bercy-Charenton	UG, UGSU, OAP Bercy-Charenton	Hôtel logistique de 50 000 m ² dont 17 000 m ² pour la logistique	Projet/études, lauréat d'Inventons la MGP
	La Folie Champerret	UG	1 900 m ² d'ELU le long du BP	Projet/études, PC accordé
	P4 Pantin	UG	ELU de 700 m ² pour le cross-docking de produits frais	Achévé
	L'immeuble inversé	UG	1 600 m ² de logistique de quartier	Projet/ études, PC accordé
	Chronopost Beaugrenelle	UG + PLOC à postériori de préservation	ELU de 3 000 m ²	Achévé
	Parking Centre Pompidou	UG	Aménagement d'un espace de logistique dans le parking autocar	Projet, PC en instruction
	En Seine!	UG, UV	7 300 m ² de logistique urbaine fluviale, station-service multi-énergies	Projet, lauréat de Réinventer la Seine
	Passage Forceval	UG	ELU de 300 m ² avec réserves pour activités liées au vélo	Projet, à reprendre
	Îlot fertile	UG	1 000 m ² d'ELU dont 200 m ² de conciergerie	Travaux
	CIT Maine-Montparnasse	UG + PLOC ELU de 500 m ² min	À définir	Projet, 1 ^{er} PC accordé
	Stationord	UG + PLOC ELU de 500 m ² min	ELU de 500 m ²	Projet, PC modificatif en cours d'instruction
	ELU Messageries	UG, OAP Gare de Lyon-Daumesnil	ELU de 600 m ²	Projet
	EDA Quai d'Issy	UG	600 m ² d'entrepôt de logistique	Projet
	Halle Hébert	UGSU, UG, OAP Paris Nord Est, PLOC ELU de 500 m ² min	1 000 m ² de logistique urbaine	Projet
	Reprendre Racines	UG, UGSU	Modernisation des 70 000 m ² d'entrepôt	Projet/études, lauréat de Réinventer Paris 2
	Node - Poterne des Peupliers	UG	Centre de consolidation de marchandises funéraires de 1 300 m ²	Projet, lauréat de Réinventer Paris
	Poste du Louvre	UG + PLOC Équipement à reconstituer	1 000 m ² de logistique urbaine au premier sous-sol	Travaux
	Magenta	UG + PLOC Équipement à reconstituer	1 000 m ² de logistique urbaine	PC accordé en février 2021
	Clos de Malevert	UG + PLOC ELU de 500 m ² min	ELU de 500 m ²	Travaux
	Rue de la Roquette	UG + PLOC ELU de 500 m ² min	ELU de 500 m ² avec services de quartier	PC accordé, projet en cours de redéfinition
	Galerie Gaîté	UG + PLOC ELU de 350 m ²	750 m ² d'ELU et d'aire de livraison	Travaux
	Dalle Keller	UG + PLOC ELU de 500 m ² min	ELU multi-opérateurs de 9 000 m ²	PC accordé en octobre 2020
	120 Clignancourt	UG + PLOC ELU de 500 m ² min	ELU de 500 m ²	Projet/études, PC accordé
	Point P - Javel	UGSU	1 640 m ² d'entrepôt de marchandises connecté au fleuve	Achévé
	Raboni - Issy	UGSU	200 m ² d'entrepôt connecté au fleuve	Achévé
	Point P - Point du Jour	UGSU	400 m ² d'entrepôt connecté au fleuve	Achévé
	Raboni - Tolbiac	UGSU	700 m ² d'entrepôt connecté au fleuve	Projet/études, PC accordé

Source : Apur



LES PROJETS D'ENTRÊPÔT OU DE LOGISTIQUE DEPUIS 2006



Dispositifs PLU par projet

- PLOC (10)
- UGSU (7)
- UG (diffus) (6)
- ★ Projets à venir (8)

▭ Périmètres OAP avec programme logistique

Sources : Apur, Ville de Paris

1.

Les projets logistiques sur les grandes emprises de services urbains

Fonctions associées à la zone UGSU

La zone Urbaine de Grands Services Urbains a pour but de préserver certains équipements ou certaines fonctions indispensables au fonctionnement de la ville. Ces objectifs sont détaillés dans le texte du Règlement du PLU.

PLU de 2006, Règlement, tome I, zone UGSU (en rouge, les ajouts issus de la modification de 2016) :

À cet effet, ces installations ont été rassemblées dans une zone urbaine spécifique, la zone de Grands Services Urbains, ayant pour objectif de les pérenniser et de favoriser leur développement harmonieux et durable. Les objectifs assignés à cette zone sont les suivants :

- améliorer la réception et la diffusion des marchandises (la diffusion et l'enlèvement des marchandises de toute nature) en réduisant les pollutions dues à leurs transports par l'utilisation notamment du fer ou de la voie d'eau (modes de transport alternatifs à la route susceptibles de contribuer à l'approvisionnement des activités économiques comme des particuliers (flux entrant et sortant) ;
- ...

Le territoire de cette zone s'articule autour des principaux terrains suivants :

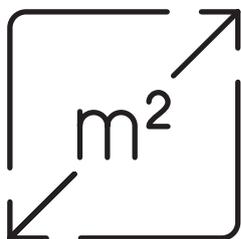
- des terrains affectés aux transports (réseaux ferrés de transport de voyageurs

et marchandises...) (et aux activités de logistique urbaine) ;

- des emprises des ports installés sur les berges de la Seine ou des canaux ;
- de grandes emprises déjà affectées à de tels services : emprises hospitalières et para-hospitalières, non affectées principalement à des séjours de longue durée, parcs des expositions, centres de tri de déchets, réservoirs d'eau, dépôts ou annexes de grands équipements, etc.

Destinations interdites (UGSU.1) : habitation, bureau, commerce et hébergement hôtelier sous réserve des dispositions de UGSU.2 :

- l'artisanat, la fonction entrepôt ou l'industrie ne sont admis que si les installations apportent un service au fonctionnement de l'agglomération en lien avec le caractère de la zone ou avec les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif existantes ou créées dans la zone ;
- le bureau n'est admis que s'il répond aux besoins de fonctionnement des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif existantes dans la zone ; (ou s'il est lié à la reconstruction du bâtiment de CAP 18 démolé suite au projet CDG Express dans le 18^e arrondissement) ;
- le commerce est admis sur les berges de la Seine ou des canaux, sous réserve d'être lié à la voie d'eau ;



6 %

de la surface des parcelles parisiennes sont en zone UGSU

LES ZONES URBAINES DE GRANDS SERVICES URBAINS DANS LE PLU DE PARIS

Caractéristiques des emprises

- Ferroviaire
- Santé
- Quais (Seine et canaux)
- Autres (voir détail)

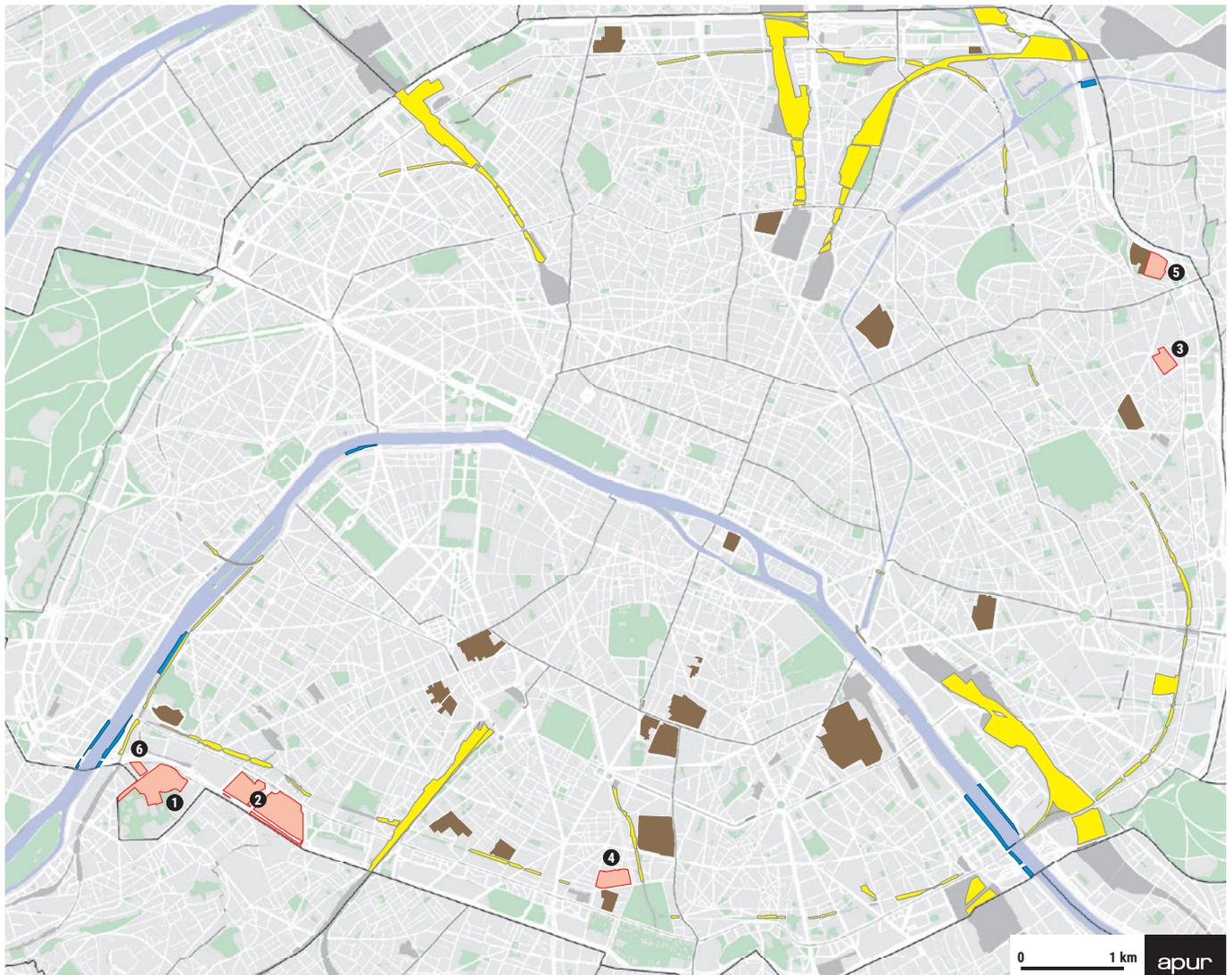
- ① Héliport de Paris-Issy
- ② Parc des expositions
- ③ Réservoir de Ménilmontant
- ④ Réservoir de Montsouris
- ⑤ Réservoir des Lilas
- ⑥ Syctom

Sources : Apur, Ville de Paris

- les occupations commerciales et artisanales précaires et temporaires et leurs aménagements peuvent être admis dans des constructions et installations existantes, sous réserve de ne pas porter préjudice aux activités principales accueillies dans la zone;
- l'habitation n'est admise que pour : les logements de gardiennage, les logements utiles au fonctionnement des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif existant dans la zone;
- sont admises les CINASPIC conformes au caractère de la zone, ainsi que celles qui répondent à leurs besoins de fonctionnement.

Occupation interdite : ICPE soumises à directive européenne 96/82/CE du 9 décembre 1996.

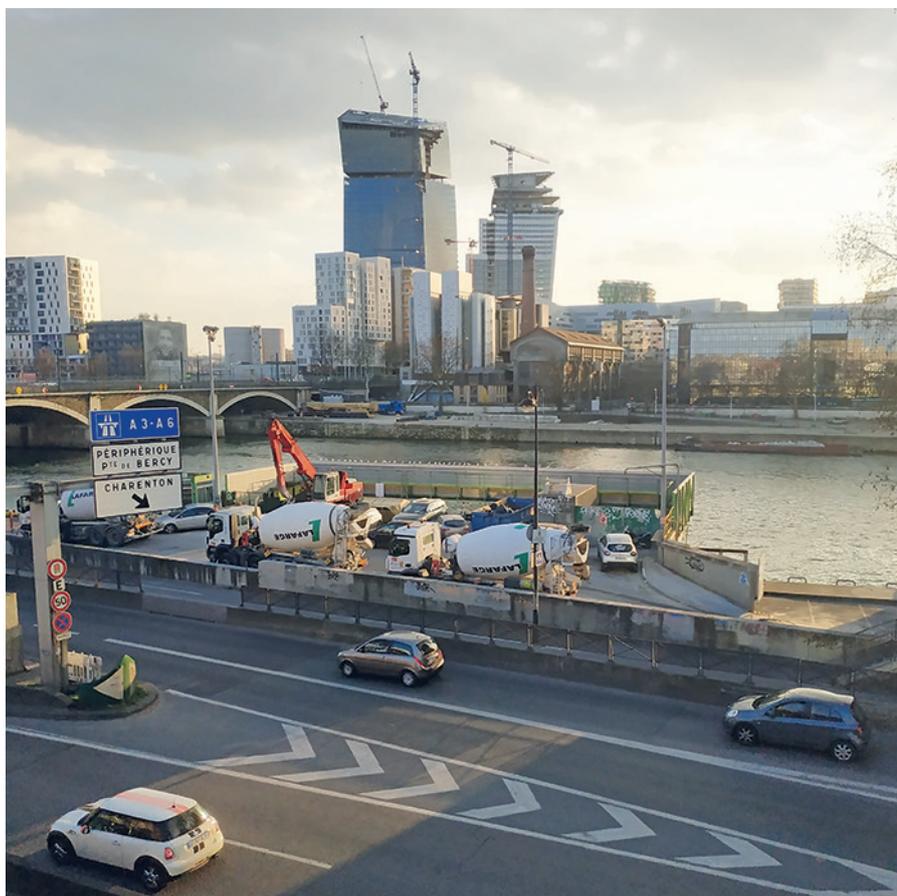
La zone UGSU a été appliquée sur certains équipements ou zones susceptibles d'accueillir des équipements nécessaires aux services urbains. Il s'agit surtout des établissements de santé (Hôpitaux, Centres de soins, Hospices...), des emprises ferroviaires dont le caractère fonctionnel est à préserver, et des zones portuaires (Quais de Seine et Canaux) qui ont une prédisposition naturelle à l'accueil de services urbains. Les zones couvertes par le zonage UGSU se répartissent de la façon suivante sur le territoire.



N.B. : le PLU ne distingue pas les emprises selon leurs caractéristiques (ferroviaire, santé...), il s'agit d'une précision ajoutée par l'Apur pour mieux comprendre les fonctions de la zone UGSU.

On constate que la Zone UGSU est présente dans presque tous les arrondissements. Toutefois, elle ne représente pas une part très importante des parcelles parisiennes, elle couvre environ 6 % du tissu parcellaire parisien, avec 390 ha. De plus, parmi les parcelles UGSU, la majorité est utilisée actuellement par les établissements de santé ou les voies ferrées. Aujourd'hui les parcelles UGSU accueillant des

activités logistiques ou industrielles indépendantes des locaux techniques SNCF ne représentent qu'environ 7 % de la surface de la zone UGSU. On peut ainsi considérer que moins d'1 % de la surface des parcelles parisiennes concerne des emprises UGSU de logistique urbaine. Pourtant, elles ont une fonction essentielle pour l'acheminement des marchandises, il est donc indispensable de les préserver.



© Apur - Charles Sudol

Le port de Bercy Amont en rive droite et le port National en rive gauche

7 % des emprises UGSU sont utilisées pour la logistique ou pour les activités industrielles (hors SNCF).

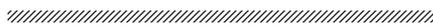
Projets d'entrepôts déposés depuis 2006

Les permis de construire déposés en zone UGSU depuis 2006 reflètent bien les objectifs qui lui sont assignés. En effet, parmi les projets recensés, la plupart concernent de la vente de matériaux de chantier bord à voie d'eau ou bien fonctionnent par l'acheminement des marchandises par la voie ferrée. La présence du zonage UGSU sur ces zones (quais, emprises ferroviaires) permet de maintenir et développer les activités industrielles et logistiques qui sont nécessaires au fonctionnement de la ville : approvisionnement des chantiers, livraison des marchandises de toutes sortes. Le maintien de ces activités intra-muros limite les trajets des véhicules entrant et sortant de Paris alors que leur approvisionnement se fait par le fleuve ou le fer.

Dans certains cas, des zones anciennement industrielles et classées UGSU ont fait l'objet de programmes de reconversion pour les intégrer au tissu urbain, entraînant leur changement de zonage en UG. Il s'agit par exemple des zones d'aménagement Chapelle International et Bercy-Charenton dont le passé industriel a permis des projets logistiques importants, avec des programmes mixtes d'hôtels logistiques qui les placent à la frontière entre le bâti industriel de services urbains et le tissu urbain dense parisien.

Dans cette partie seront traités les projets liés aux emprises ferroviaires, les projets liés à la Seine étant abordés dans la 3^e partie de ce document.

LES PROJETS D'ENTREPÔT OU DE LOGISTIQUE SUR LES EMPRISES FERROVIAIRES



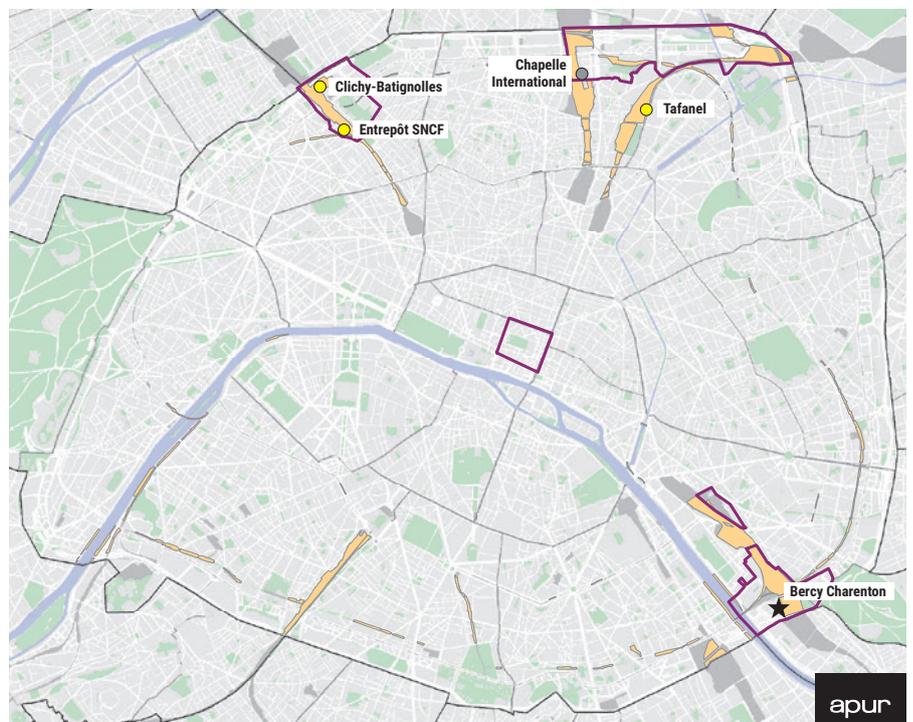
Dispositions du PLU

-  Zones UGSU (emprises ferroviaires et portuaires uniquement)
-  Périmètres OAP avec programme logistique

Dispositifs PLU par projet

-  UGSU (3)
-  UG (1)
-  Projets à venir (1)

Sources : Apur, Ville de Paris



Entrepôt Tafanel

Faisceau ferré de la Gare de l'Est - Paris 18^e

PLU : Zone UGSU

Permis de construire

PC 075 118 13 V0052
PC 075 118 13 V0052 M01
PC 075 118 13 V0052 M02

Adresse

105, rue d'Aubervilliers (18^e)

Déposé le 27/12/2013
Favorable le 06/10/2014

Demandeur

Établissements Tafanel

Propriétaire

SNCF

Maître d'œuvre

SARL Chartier Dalix

Description synthétique (extrait demande PC)

La construction d'un bâtiment de R+1 et R+2 à destination de bureau et d'entrepôt, avec création d'aires de stationnement, de stockage et de déchargement.

Surface créée: 7 479 m² dont 1060 m² de bureaux et 6 419 m² d'entrepôt.

ST: 27 500 m².

M02: Réduction de l'emprise du bâtiment avec perte de surface au rez-de-chaussée, suppression du stationnement dans la zone de parking 1 et modification de l'habillage de la façade sur rue.

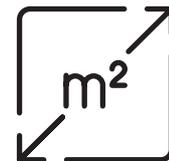
Bilan

Tafanel fait partie des plus grands distributeurs de boissons à Paris. Pour approvisionner ses clients, il utilise un schéma logistique reposant sur l'usage d'un site intermédiaire entre l'usine d'embouteillage et les restaurateurs.

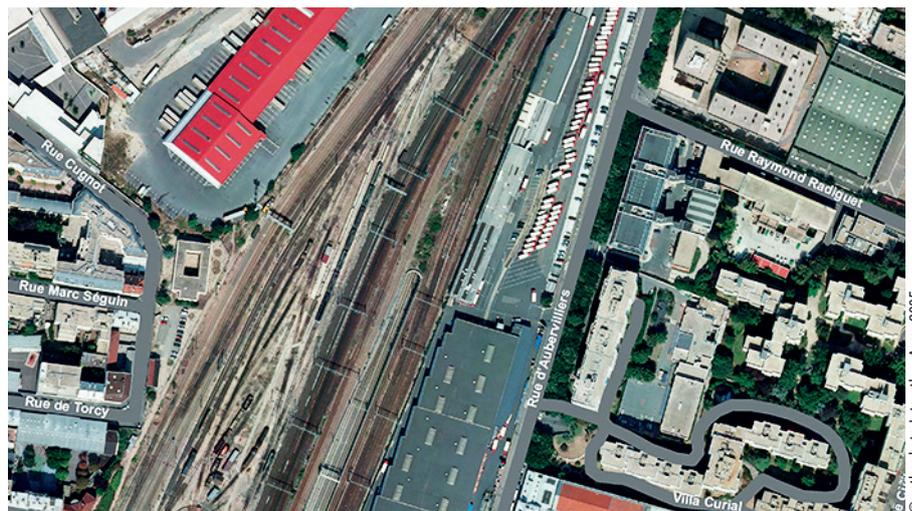
Ce site se trouve rue d'Aubervilliers (18^e arrondissement). Il est utilisé comme site de consolidation pour l'approvisionnement des bouteilles pleines, et le retour des bouteilles consignées, auprès de ses clients.

Cette organisation présente plusieurs avantages environnementaux :

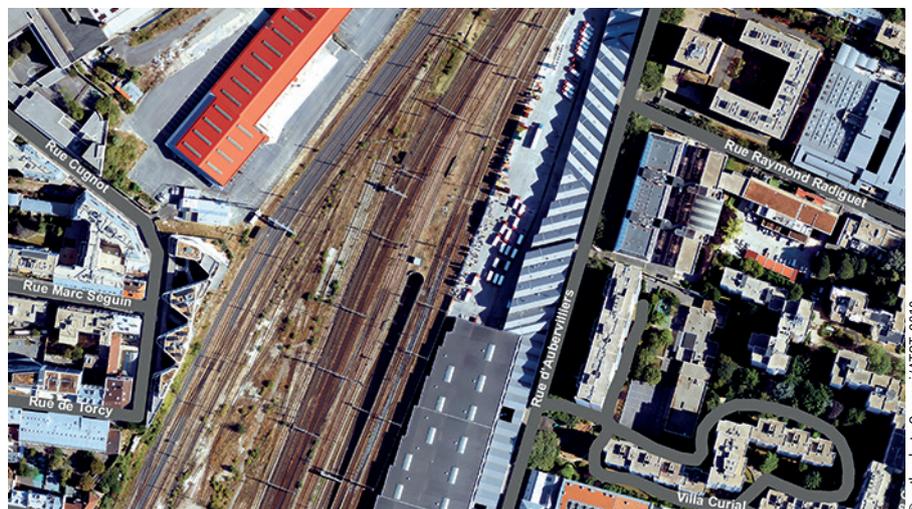
- elle facilite le retour et donc le réemploi des bouteilles vides, ce qui représente des économies d'énergie



6 400 m²
d'entrepôt connecté fer



Les entrepôts avant les travaux



Après

au niveau de la production de bouteilles ;

- elle limite le nombre de trajets en camions grâce aux tournées optimisées ;
- les trajets entrepôts-clients étant gérés uniquement par Tafanel, ce dernier peut faire le choix de mode de livraisons propres. Tous les camions sont électriques ;

- l'approvisionnement des marchandises des usines au centre de consolidation se fait à 50 % par le fer.

Pour pérenniser et développer son activité, Tafanel a rénové ses entrepôts qui s'insèrent mieux dans le paysage urbain.

Tableau des surfaces

Destination	Entrepôt	Bureaux
Existant	7 000 m ²	
Créés par construction	6 419 m ²	1 060 m ²
Créés par changement de destination		



© Camille Gharbi

L'aluminium anodisé réfléchit le paysage de la rue



© Takuji Shimmura

À l'intérieur, l'espace est libéré pour accueillir quotidiennement la ronde des camions

Chapelle International

Faisceau ferroviaire de la Gare du Nord - Paris 18^e

PLU : Zone UG, PLOC : Plateforme logistique fret bimodale (fer/route) permettant d'accueillir des trains de 370 m de longueur et développant une surface totale de plancher d'environ 48 500 m² en rez-de-chaussée et sous-sol, dont des entrepôts et des locaux tertiaires associés

Permis de construire

PC 075 118 12 V1078
PC 075 118 12 V1078 M01
PC 075 118 12 V1078 M02
PC 075 118 12 V1078 M03

Adresse

57, rue de la Chapelle (18^e)

Déposé le 21/12/2012

Favorable avec réserve le 19/06/2014

Modificatif 01 déposé le 21/12/2016

Favorable le 26/10/2017

Modificatif 02 déposé le 07/05/2018

Favorable avec réserve le 27/09/2018

Modificatif 03 déposé le 12/12/2018

Favorable avec réserve le 18/07/2019

Demandeur

SAS SOGARIS IMMO

Propriétaire

SOGARIS

Maîtres d'œuvre

SAGL Architectes associés, EGIS

Description synthétique (extrait demande PC)

Construction d'un hôtel logistique de 1 à 2 étages sur 1 niveau de sous-sol regroupant un terminal ferroviaire urbain, des activités logistiques de distribution, un centre de gestion de données informatiques, une école de formation (36 165 m²), des activités tertiaires (2 287 m²), des commerces (1 762 m²), une centrale photovoltaïque (1 600 m²) et des jardins en toiture.
Surface créée : 40 214 m.

M01 : Suppression de 3 espaces de distribution et d'espaces logistiques en sous-sol, du club de fitness au R+2, de la centrale photovoltaïque en toiture, réduction du data center, modification de la hauteur de certains volumes, création d'un entrepôt commercial en sous-sol, de terrains de

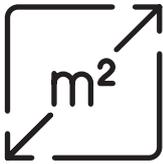
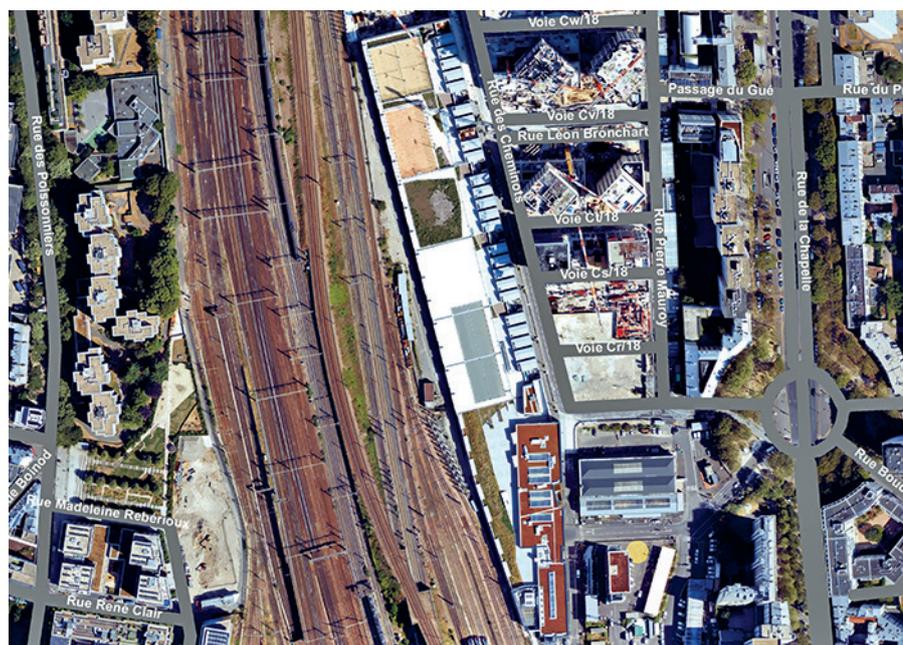
sport et d'espaces d'agriculture urbaine en toiture.

M02 : Changement de destination des blocs T2, T4 et T7 de bureau en CINASPIC avec modifications mineures de façade et création d'un local de tri sélectif.
Surface créée : 36 858 m².

M03 : Aménagement de la toiture de la halle logistique avec construction d'une serre, de locaux professionnels d'agriculture urbaine, d'une épicerie et d'un restaurant.

Bilan

L'hôtel logistique repose sur deux principes : un terminal de livraison multimodal qui permet de massifier l'acheminement des marchandises et d'assurer leur distribution rapide par des véhicules de livraisons plus petits et plus propres, adaptés à des tournées de



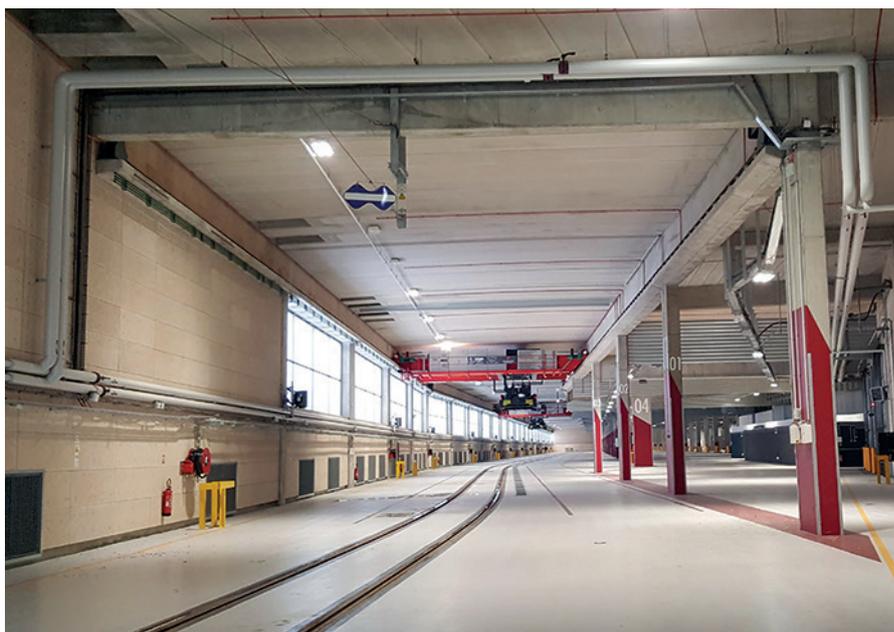
30 000 m²
de logistique urbaine

« centre-ville » mais également un objet urbain mixte qui s'insère dans la ville en accueillant de nouvelles fonctionnalités, dans un modèle économique qui permet d'optimiser le coût du foncier, lequel avait conduit à repousser la logistique loin des villes.

L'hôtel logistique multimodal développe une surface de 45 000 m² comprenant pour chaque étage du bâtiment une fonction différente :

- un terminal ferroviaire urbain de 16 500 m² relié au faisceau Paris Nord pour l'acheminement des marchandises par navette ferroviaire (capacité jusqu'à 4 navettes/jour) ;
- 15 000 m² d'entrepôt en sous-sol exploité par le grossiste Métro (cash & carry pour les cafés hôtels restaurants) ;
- 10 000 m² d'activités tertiaires (bureaux, enseignement supérieur, coworking), salle de sport et restaurant ;
- une chaudière CPCU alimentant le nouveau quartier, le Terminal Ferroviaire Urbain et la serre en toiture ;
- un data center dont la chaleur produite est récupérée par la boucle de chaleur CPCU ;

Le périmètre de localisation a été posé sur ce bâtiment pour préserver ses fonctions logistiques connectées fer, mais le projet était prévu avant 2016. Le zonage PLU est UG. Pour autant, il ne s'agissait pas d'une zone habitée, ce qui a permis la mixité des destinations: entrepôt, bureaux, CINASPIC... Le zonage sur cette zone, anciennement UGSU, a été modifié pour permettre la reconversion en tissu urbain mixte.



Le terminal ferroviaire



La façade côté Est

**Tableau des surfaces
(à l'état modificatif M03)**

Destination	Bureaux	Commerce	Entrepôt	Exploitation agricole ou forestière	CINASPIC
Existant					
Créés par construction	4 378 m ²	756 m ²	17 370 m ²	17 370 m ²	14 529 m ²
Créés par changement de destination					

Zoom sur le secteur OAP : Paris Nord-Est

Le territoire de renouvellement urbain concerné par le périmètre Paris Nord-Est est assez vaste et s'étend de la Porte de la Chapelle dans le 18^e arrondissement au Parc de la Villette dans le 19^e. Dans ces quartiers au passé industriel, l'objectif est d'améliorer la qualité urbaine et paysagère, de réaliser des connexions grâce à de nouvelles infrastructures de transport en commun d'une part, et en travaillant les liens avec les communes limitrophes d'autre part, tout en conservant et développant une activité économique et commerciale. La présence d'infrastructures reliées à la voie d'eau ou ferrée est

à mettre en valeur en y implantant des services logistiques.

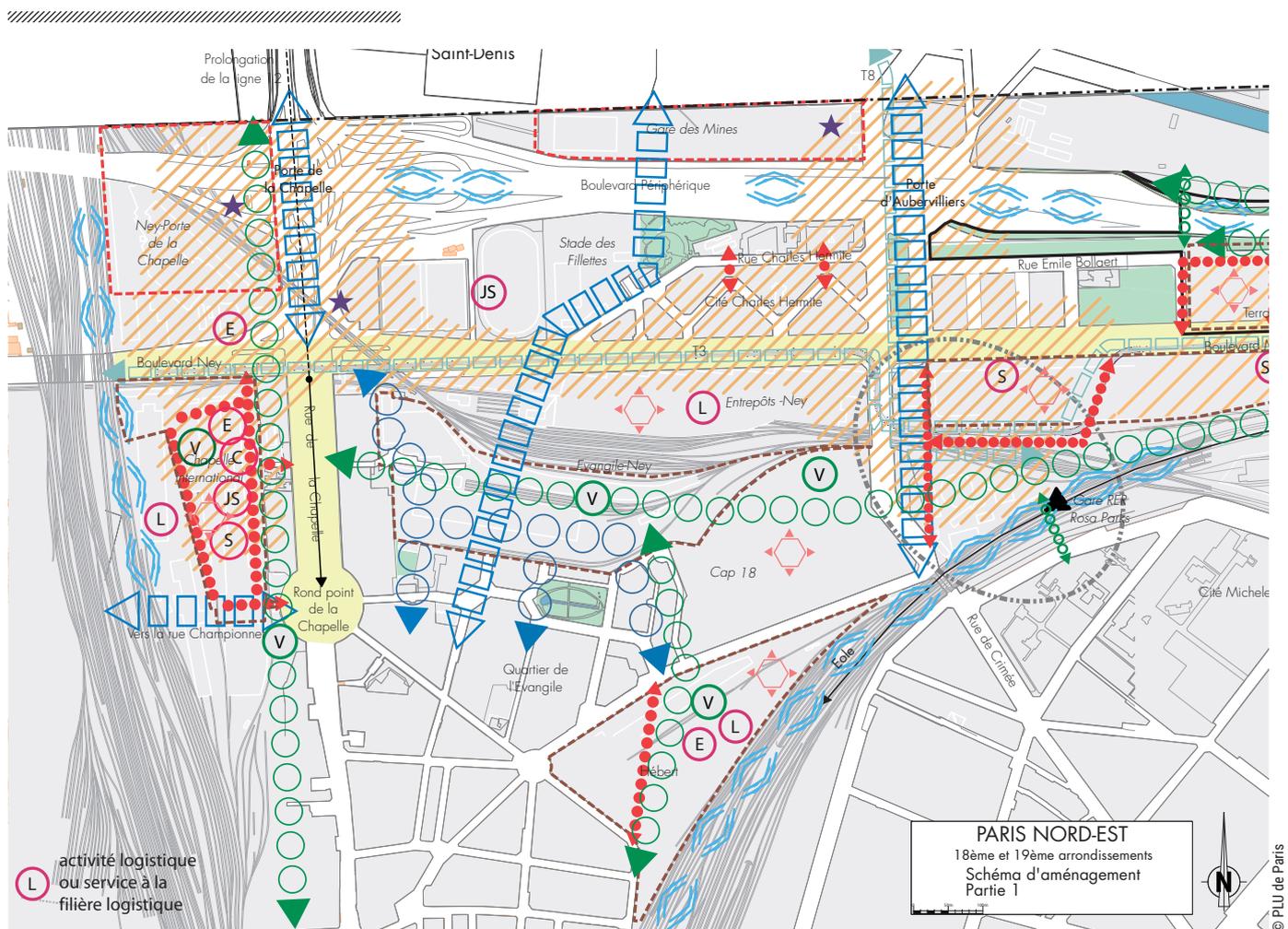
Dans ce cadre, de nombreux emplacements ont été repérés pour y accueillir des équipements liés à la logistique urbaine. Repérés par des pastillages (L) sur les plans d'aménagement de la zone, ils sont situés dans les secteurs suivants :

- **Chapelle International** : Ce secteur est situé entre la rue de la Chapelle et le faisceau ferré de la Gare du Nord, juste au Sud du Boulevard Ney. Les possibilités d'embranchement fer sur les parcelles adjacentes aux voies fer-

rées ont rendu possible la construction d'un hôtel logistique multimodal, détaillé p14.

- **Entrepôts Ney** : Les entrepôts historiques le long du Boulevard Ney devront garder leur vocation logistique malgré l'apparition de nouvelles activités économiques.
- **Gare Hébert** : Cette emprise ferroviaire située au Nord du faisceau de la Gare de l'Est évoluera vers un quartier mixte activités/logements en intégrant sur sa partie Est un équipement logistique. Ce dernier est d'ores et déjà prévu dans la programmation de

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU PÉRIMÈTRE (PLU DE PARIS)



Légende complète : http://pluenligne.paris.fr/plu/sites-plu/site_statique_49/documents/1042_Plan_Local_d'Urbanisme_de_/1046_Projet_d'amenagement_et_de/1047_Orientations_d'amenagement/C_OAPQS_LEGENDE-V01.pdf

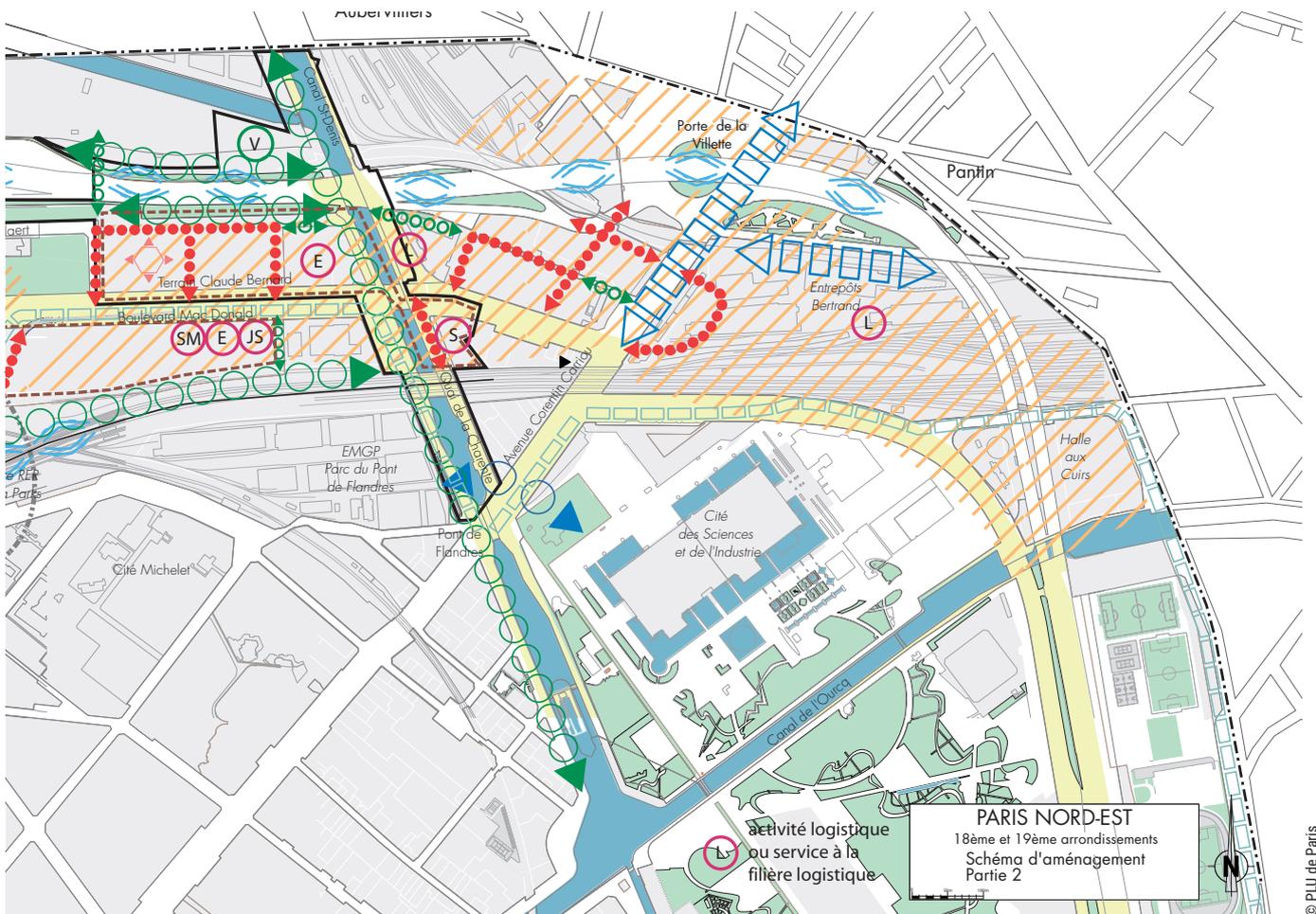
l'aménageur Espaces Ferroviaires (filiale de la SNCF), voir p46.

- Le quartier de la Porte de la Villette : Le secteur autour de l'avenue de la Porte de la Villette va évoluer pour intégrer plus de mixité fonctionnelle (logement, commerces...). Un équipement logistique sera réalisé sur le quai du Canal Saint Denis pour développer le transport fluvial de marchandises. De même, la vocation logistique des anciens entrepôts du distributeur de boissons Bertrand sera conservée, avec si possible une connexion fer avec le faisceau de la Gare de l'Est.



Les entrepôts Ney à la Porte d'Aubervilliers

© ph. guignar@air-images.net



© PLU de Paris

Base ferroviaire Clichy-Batignolles

Secteur d'aménagement Clichy-Batignolles - Paris 17^e

PLU : Zone UGSU, secteur soumis à OAP Clichy-Batignolles

Permis de construire

PC 075 117 15 V0034

Adresse

19, boulevard de Douaumont (17^e)

Déposé le 30/06/2015

Favorable avec réserve le 02/07/2018

Favorable le 26/07/2018

Retiré le 03/10/2018 à la demande du pétitionnaire

Demandeur

CIEH

Description synthétique (extrait demande PC)

Construction d'un immeuble R+3 à usage de base logistique urbaine ferroviaire en rez-de-chaussée, de locaux d'artisanat et d'industrie en étages avec toiture-terrasse végétalisée, l'ensemble sur deux niveaux de sous-sols à usage de stationnement de

véhicules hors gabarit et de véhicules légers (208 places).

Surface créée : 30836 m².

Bilan

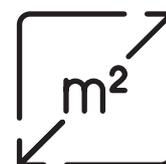
Cet équipement était prévu lors des premiers plans d'aménagement du secteur, initialement en lien avec une filiale de la SNCF spécialisée dans le fret. Le projet a été abandonné par la SNCF qui a formulé un appel d'offres pour la cession du terrain et la construction de la base logistique par un tiers privé, sur demande de la Ville qui souhaitait que ce projet subsiste. La foncière logistique CIEH a remporté l'appel d'offres en proposant un hôtel logistique conçu par le maître d'œuvre SIAMA, et exploité par le transporteur frigorifique STEF (pour la partie logistique). La base logistique de 8 000 m² repose sur trois niveaux support en infrastructure pour le sta-

tionnement de véhicules légers et de porteurs, et est coiffée de deux étages de 22 000 m² à destination d'artisanat et d'industrie.

Dimensionnement: 1 train par jour prévu initialement dans le projet arrivant dans la nuit depuis un hub de consolidation à 1h30 de Paris, 2 ou 3 tournées de porteurs 12 t pour le dernier km (capacité à adapter aux évolutions techniques des véhicules frigorifiques électriques), avec 27 quais de chargement, 100 emplois sur site liés à la base logistique.

(Données extraites du CR réunion CIEH/ Ville de Paris/Paris Batignolles Aménagement du 22 mars 2016).

Actualisation 2020 : le projet fait l'objet de la mise au point d'un nouveau permis de construire.

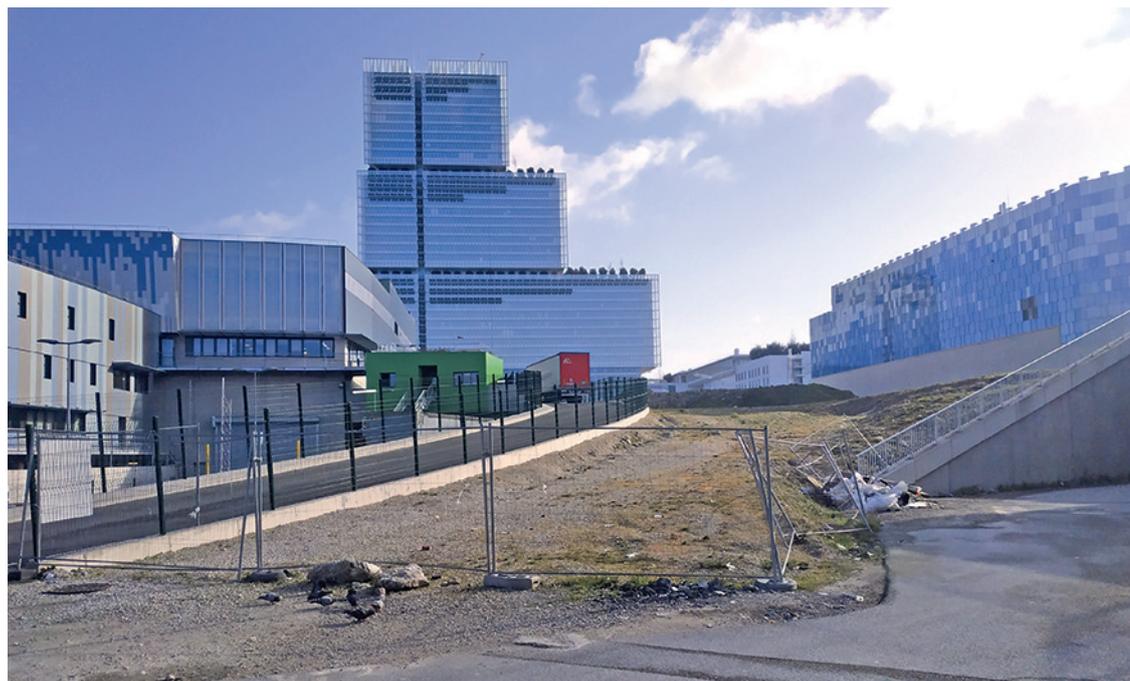


8 000 m²

de logistique urbaine

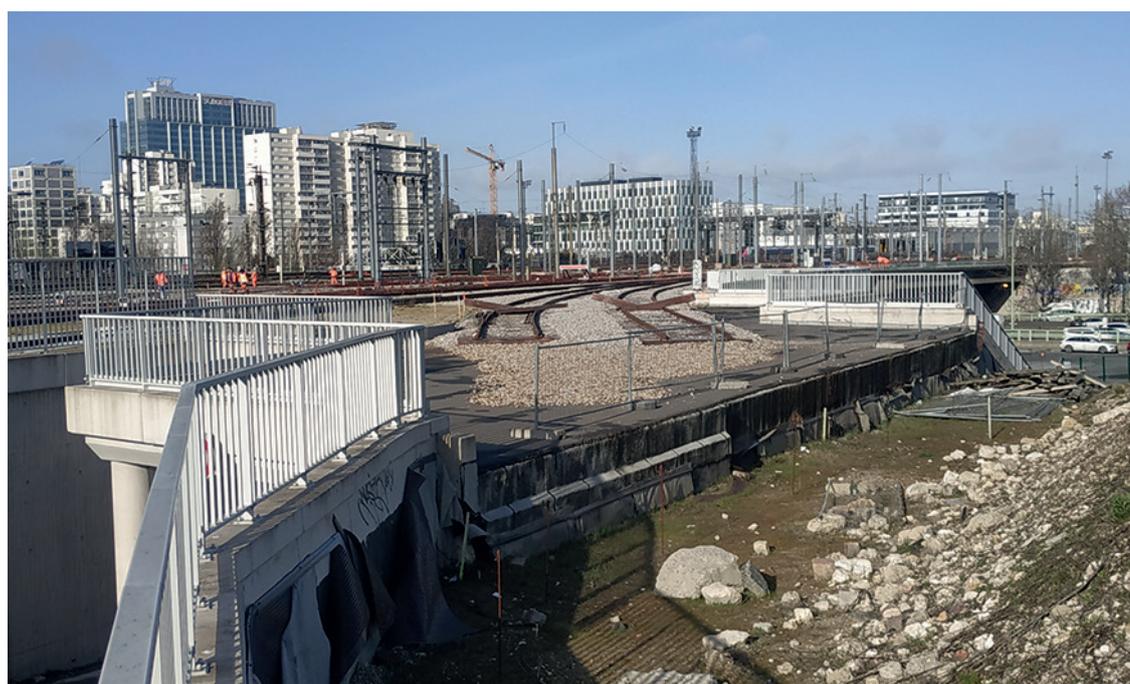
Tableau des surfaces

Destination	Artisanat	Industrie	CINASPIC
Existant			
Créés par construction	18 984 m ²	3 804 m ²	8 048 m ²
Créés par changement de destination			



La rampe d'accès depuis le boulevard de Douaumont jusqu'au Sycptom et à la future base logistique

© Apur



L'embranchement fer est prévu, la parcelle reste en chantier

© Apur

Zoom sur le secteur OAP : Clichy-Batignolles

Le périmètre de l'opération Clichy-Batignolles se situe dans la partie Nord-Ouest du 17^e arrondissement, autour du faisceau ferré de la gare Saint-Lazare. L'opération repose sur la valorisation foncière des emprises ferroviaires et industrielles devenues obsolètes, en intégrant les délaissés au paysage urbain environnant et en créant de nouvelles continuités, notamment entre le quartier des Épinettes et celui de la Plaine Monceau. Le périmètre global a fait l'objet de trois zones d'aménagement : la ZAC Cardinet Chalabre, la ZAC Clichy-Batignolles ainsi que le secteur Saussure.

Dans la ZAC Clichy-Batignolles, le programme prévu comprend, dans un objectif de mixité urbaine, la réalisation d'un pôle de logistique urbaine qui inclut un centre de tri des déchets, un local embranché fer pour le transport des marchandises, ainsi qu'une centrale à béton et un parking pour autocars. Ces équipements sont situés en zone de Grands Services Urbains dans le PLU.

Parmi les équipements liés à la base logistique, le centre de tri du Syctom est réalisé à ce jour (2021) mais la base embranchée fer reste en projet, le permis a été déposé et est détaillé dans ce rapport.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU PÉRIMÈTRE (PLU DE PARIS)



La pastille (T) indique la localisation d'un centre de tri des déchets ménagers.

Légende complète : http://pluenligne.paris.fr/plu/sites-plu/site_statique_49/documents/1042_Plan_Local_d'Urbanisme_de_/1046_Projet_d'aménagement_et_de/1047_Orientations_d'aménagement/C_OAPQS_LEGENDE-V01.pdf

Entrepôt SNCF

Faisceau ferré de la Saint-Lazare - Paris 17^e

PLU : Zone UGSU

Permis de construire

PC 075 117 11 P0046

Adresse

16, rue Marie-Georges Picquart (17^e)

Déposé le 19/07/2011

Demande interrompue

Demandeur

SNCF-DIRECTION CSC MOM

Monsieur Patrick MERTZ

Propriétaire

SNCF

Maître d'œuvre

Roula CHEIKH

Description synthétique (extrait demande PC)

Construction d'un bâtiment logistique à rez-de-chaussée sur voies ferroviaires.

SHON créée : 145 m².

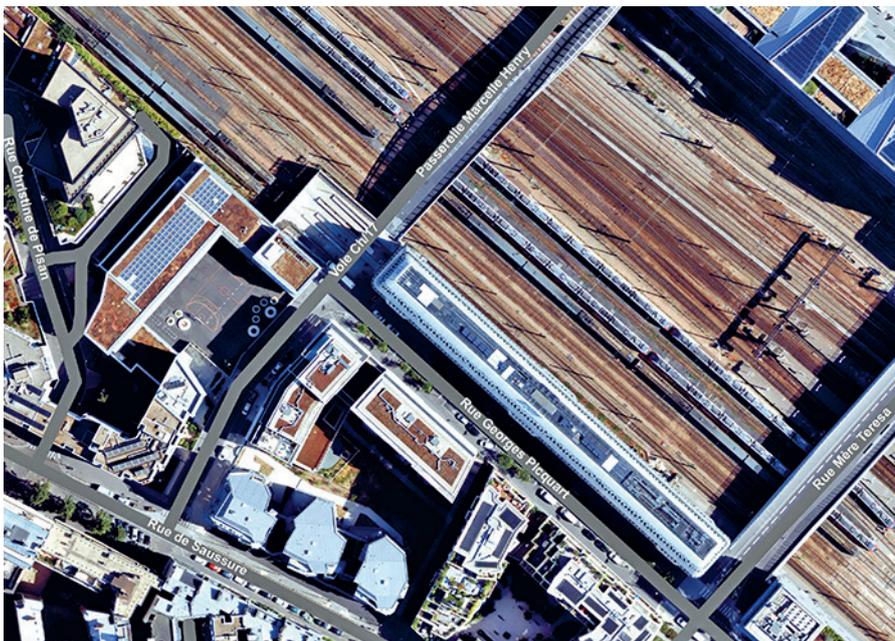
ST : 35046 m².

Bilan

À l'emplacement de l'entrepôt demandé dans ce dossier a été construit depuis 2011 un immeuble de bureau (visible sur la vue aérienne). La demande de permis a été interrompue.

Tableau des surfaces

Destination	CINASPIC
Existant	
Créés par construction	145 m ²
Créés par changement de destination	



© orthophoto Geomni/ATGT, 2019

Projet à venir

Hôtel logistique Bercy-Charenton

Paris 12^e

Localisation

Zone d'aménagement Bercy-Charenton (12^e).

Contexte

Équipement logistique prescrit par les Orientations d'Aménagement et de Programmation, site de l'appel à projets Inventons la Métropole du Grand Paris.

PLU

Zone UGSU (voies ferrées), Zone UG (implantation du bâtiment).

Lauréats du Concours

Groupement Sogaris, Poste Immo, Icade

Maîtres d'œuvre

MIMRAM, Enia, Coloco

Programme

Hôtel logistique totalisant 50000 m² dont 17000 m² de plancher pour la logistique et 33000 m² pour les autres destinations participant à la viabilité de l'opération (bureaux, hôtel, activités...).

Avec ce projet, la logistique est intégrée au quartier tout en permettant le report modal de 2 millions de kilomètres routiers sur la voie ferrée (source Sogaris).

Ce site sera raccordé au réseau ferroviaire grâce à la reconstitution d'une ITE (Installation Terminale Embranchée) et comprendra des réservations pour une exploitation tram-fret via un potentiel raccordement au réseau tram voyageur (boulevards des Maréchaux).

Les occupations logistiques seront multiples et se répartiront sur trois niveaux pluriexploitants : messagerie colis et fret express, logistique palettisée, centre de distribution mutualisée, etc.



© orthophoto Geomni/ATGT, 2019



Vue d'architecte du futur hôtel logistique

© Marc Mimram

Zoom sur le secteur OAP : Bercy-Charenton

La zone d'aménagement Bercy-Charenton concerne un territoire délimité par la frontière communale avec Charenton-le-Pont jusqu'au quartier du parc de Bercy dans le 12^e arrondissement de Paris. Le site se trouve à la croisée de nombreux équipements de transports et de logistique structurants, parfois obsolètes.

L'objectif de l'opération est de constituer un tissu urbain mixte sur les anciens sites industriels, tout en améliorant la desserte en transport en

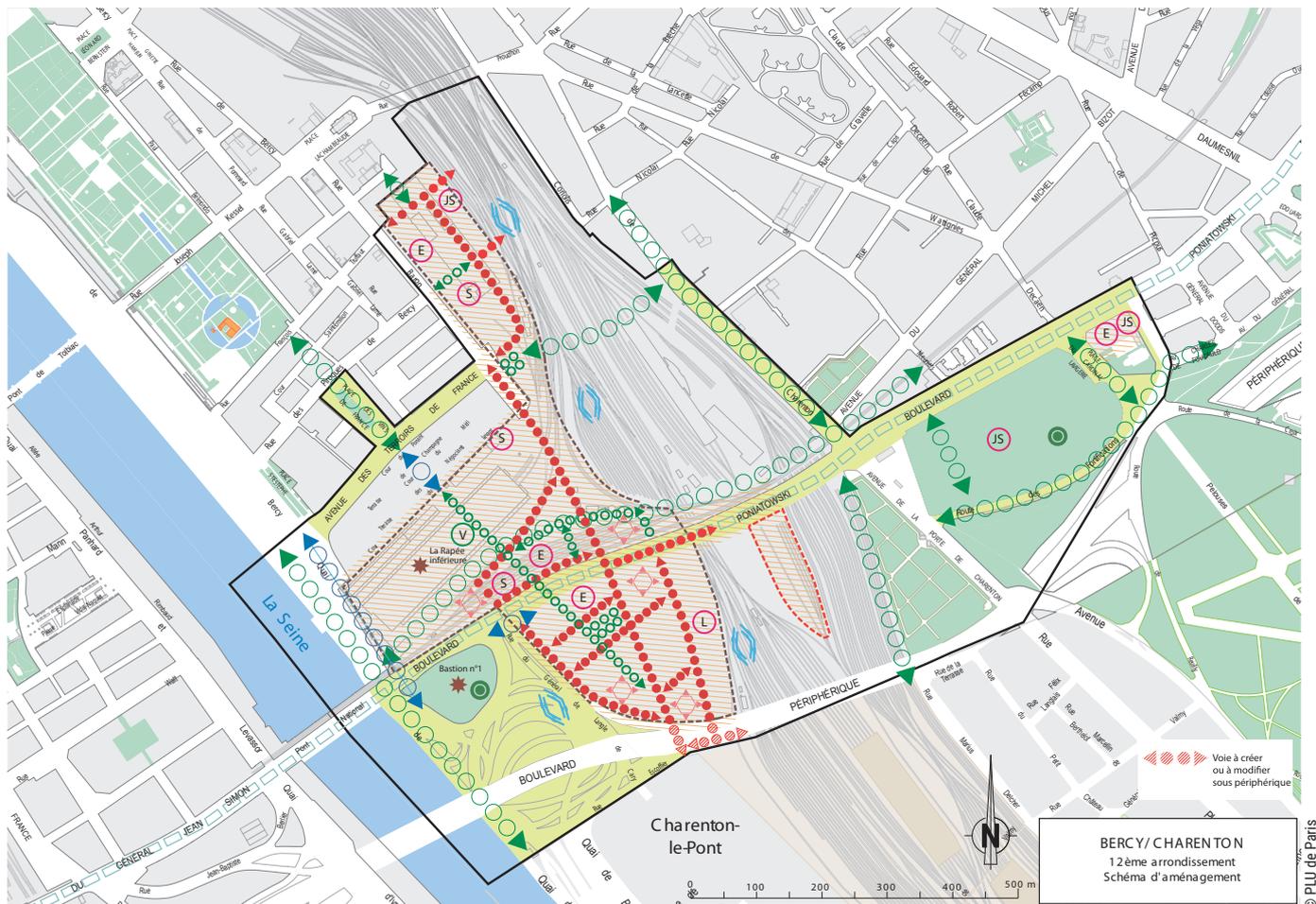
commun du quartier et en créant de nouvelles liaisons avec la commune de Charenton-le-Pont.

Pour répondre aux objectifs de mixité urbaine, la programmation de logement est importante, et comprend aussi des programmes de bureaux et d'activités intégrant notamment la création d'un hôtel logistique embranché fer. Comme indiqué sur le schéma d'aménagement, cet équipement d'envergure sera localisé au Sud-Ouest du faisceau ferroviaire, entre le boulevard Périphérique et le

Boulevard Poniatowski, permettant ainsi des embranchements fer et route, voire avec le tramway des boulevards des Maréchaux.

Pour mettre en œuvre ce projet au rayonnement métropolitain, le site a été proposé lors de la première édition de l'appel à projet Inventons la Métropole du Grand Paris. Le lauréat sélectionné est un groupement entre Sogaris (mandataire), Poste Immo et Icade.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU PÉRIMÈTRE (PLU DE PARIS)



Légende complète : http://pluenligne.paris.fr/plu/sites-plu/site_statique_49/documents/1042_Plan_Local_d'Urbanisme_de_/1046_Projet_d'aménagement_et_de/1047_Orientations_d'aménagement/C_OAPQS_LEGENDE-V01.pdf

2. | Les projets logistiques intégrés dans le diffus

Pour favoriser leur implantation, différentes mesures ont été prises par la Ville de Paris, à la fois via des appels à projets et à l'aide de périmètres de localisation dans le PLU.

Intégration de la logistique en milieu urbain

La zone Urbaine Générale du PLU (UG) se caractérise par un tissu dense, aux occupations diversifiées. Elle n'est pas propice a priori aux activités industrielles et donc à l'entreposage. Ainsi, le règlement limite les possibilités d'implantation d'entrepôts :

« UG.2.2.2-Autres dispositions relatives aux destinations liées à l'emploi :

1°-Dispositions générales :

La fonction d'entrepôt n'est admise que sur des terrains ne comportant pas d'habitation autre que les logements de gardien et sous réserve du respect des dispositions de l'article UG.3 relatives à la desserte et d'une bonne insertion dans le site.*

La transformation en entrepôt de locaux existants en rez-de-chaussée sur rue est interdite.

L'industrie n'est admise que sur des terrains ne comportant pas d'habitation autre que les logements de gardien et sous réserve des dispositions de l'article UG.3 relatives à la desserte et d'une bonne insertion dans le site. »*

De fait, les entrepôts ne pourront être implantés en zone habitée. Pour favoriser l'implantation de la logistique en zone dense, le PLU de 2006 modifié en 2016 fait toutefois entrer les espaces lo-

gistiques urbains dans la catégorie CINASPIC (Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif). L'intérêt d'inclure la logistique urbaine à la destination CINASPIC est double. D'une part, les CINASPIC dérogent à certaines règles de constructibilité, ce qui facilite leur implantation. D'autre part, dans le PLU en vigueur, les destinations CINASPIC et habitation permettent des projets mixtes, ce qui est très avantageux pour mailler le tissu urbain dense d'espaces logistiques.

PLU de 2006, Règlement, tome I, Dispositions générales VIII - Définitions (en rouge, les modifications de 2016) :

« CINASPIC :

Ces constructions et locaux recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes :

- les « points-relais » d'intérêt collectif pour la distribution des marchandises (supprimé en 2016) ;
- les espaces de logistique urbaine, dédiés à l'accueil des activités liées à la livraison et à l'enlèvement des marchandises, pouvant inclure du stockage de courte durée et le retrait par le destinataire ; sont autorisées les activités d'entreposage et de reconditionnement pratiquées uniquement temporairement ou de façon marginale. »

Néanmoins, malgré ces dispositions avantageuses, il est difficile d'implanter spontanément un espace de logistique urbaine (ELU) en zone dense. En effet, il est en concurrence avec d'autres destinations plus rentables économiquement pour les porteurs de projets (bureaux, logements...). Pour favoriser leur implantation, différentes mesures ont été prises par la Ville de Paris, à la fois via

des appels à projets pour l'introduire sur des zones délaissées propices aux activités logistiques, et à l'aide de périmètres de localisation dans le PLU sur des bâtiments identifiés comme eux aussi favorables à accueillir des ELU. Cette deuxième mesure est détaillée dans une étude de l'Apur dédiée : <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/espaces-logistique-urbaine-integres-projets-immobiliers>.

LES PROJETS D'ENTREPÔT OU DE LOGISTIQUE INTÉGRÉS DANS LE TISSU URBAIN

Dispositions du PLU

 Périmètres de localisation logistiques (Zone UG)

 Périmètres OAP avec programme logistique

Dispositifs PLU par projet

 PLOC (10)

 UG (diffus) (5)

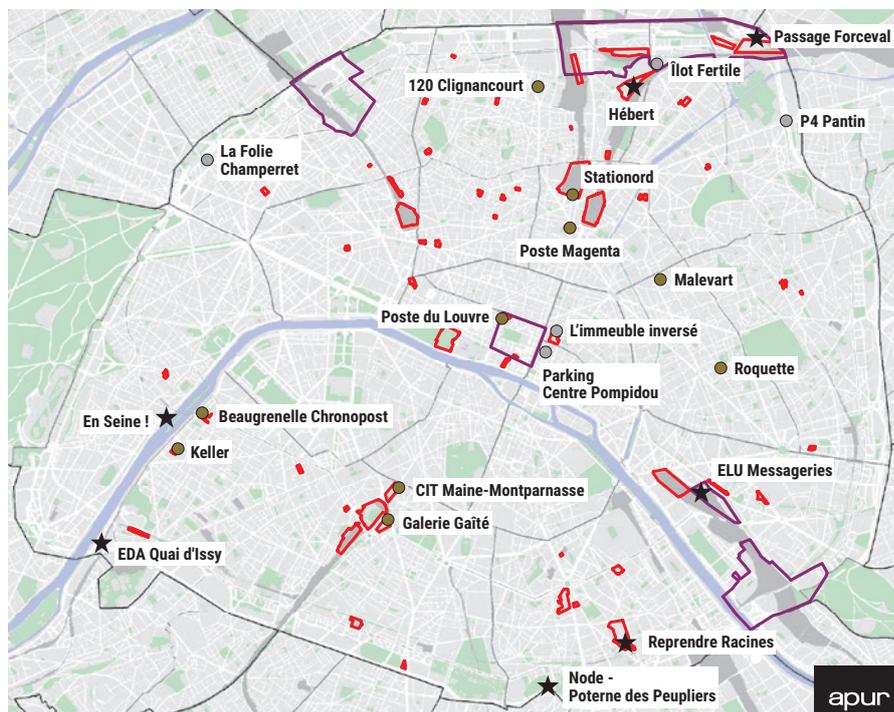
 Projets à venir (7)

Équipements structurants

 Cimetières, espaces verts

 Infrastructures de transports

Sources : Apur, Ville de Paris



2.1. Projets récents sur l'espace public

L'espace public parisien compte quelques délaissés urbains propices à l'accueil d'activités logistiques¹. Pour valoriser ces emprises et réintroduire dans le même temps des espaces logistiques en milieu dense, la Ville de Paris a mené une politique volontariste en proposant, par exemple, un certain nombre de sites, propriété de la Ville, à réutiliser via l'appel à projet Logistique Urbaine Durable en 2016. En 2021, tous les sites ne sont pas au même stade d'avancement. Cer-

tains sont en cours de finalisation alors que d'autres n'ont pas abouti.

D'autres appels à projets ont eu, entre autres, les mêmes objectifs, comme les concours Réinventer Paris 1^{re} édition et 2^e édition, *les dessous de Paris*, qui intègrent, parmi une grande liste de sites, certains lieux propices à la logistique sur des espaces publics. Dans cette partie sont détaillés certains de ces projets, et leur état d'avancement début 2021.

1 — Voir l'étude <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/insérer-espaces-logistiques-tissu-dense-principes-amenagements-exemples-transformation> qui identifie des sites potentiels sur le tissu parisien.

La Folie Champerret

Le long du périphérique intérieur au niveau de la Porte de Champerret - Paris 17^e

PLU : Zone UG

Permis

PC 075 117 19 V0066

Adresse

4, boulevard de l'Yser (17^e)

Déposé le 24/12/2019

Favorable le 21/10/2020

Demandeur

SAS SOGARIS IMMO

Propriétaire

Ville de Paris (Convention d'occupation)

Maîtres d'œuvre

Agence DVVD (architecte), Alto, CSD (bureaux d'études)

Description synthétique (extrait demande PC)

Changement de destination, création de surface de plancher et réaménagement de l'ancienne station-service de la Porte de Champerret intérieure en Espace Urbain de Distribution.

Surface créée : 1 369,44 m².

Bilan

Ce site a fait partie des sites à réutiliser dans le cadre de l'appel à projet « Réinventer Paris 2, les dessous de Paris ». Il a également été proposé lors de l'appel à projet Logistique Urbaine Durable de la Ville de Paris en 2016. Cette ancienne station-service, le long du boulevard Périphérique intérieur, sera

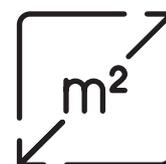
utilisée pour l'interfaçage et la distribution de marchandises dans le secteur proche (17^e et 8^e arrondissements de Paris, Neuilly sur Seine et Levallois-Perret). Le site sera approvisionné depuis un entrepôt périphérique et permettra d'organiser la livraison des derniers kilomètres en véhicules légers électriques.

Tableau des surfaces

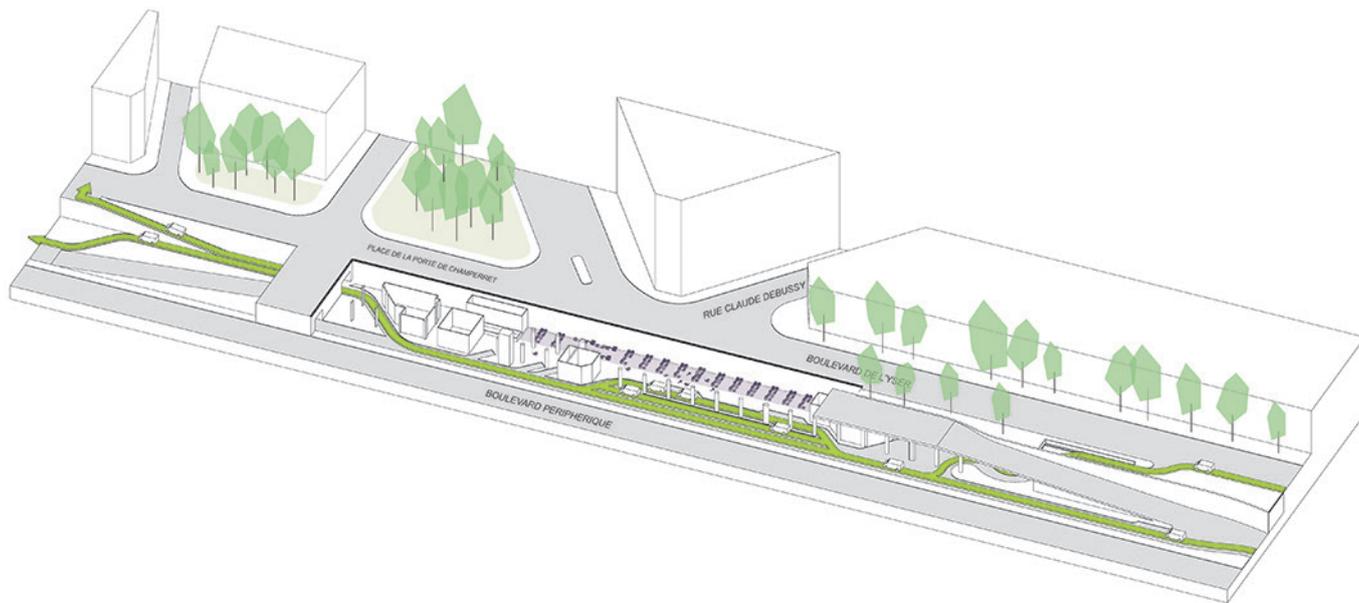
Destination	Entrepôt	Commerce
Existant		537 m ²
Créés par construction	1 369 m ²	0
Créés par changement de destination	537 m ²	- 537 m ²



© orthophoto Geomni/ATGT, 2019



1 900 m²
de logistique urbaine



© DWD



© ph. guignard@air-images.net

P4

Sous le périphérique à la Porte de Pantin - Paris 19^e

PLU : Zone UG

Permis

PC 075 119 18 V0035

Adresse

Place de la Porte de Pantin (19^e)

Déposé le 23/07/2018

Favorable avec réserve le 13/12/2018

Favorable avec réserve le 09/05/2019

Demandeur

SA SOGARIS 106

Propriétaire

Ville de Paris (Convention d'occupation)

Maîtres d'œuvre

SYVIL (architecte), Mizrahi (bureau d'études)

Description synthétique (extrait demande PC)

Construction, sous le boulevard Périphérique, d'un bâtiment R+0 abritant un

espace urbain de distribution et un commerce avec aménagement d'une aire de manœuvres et d'une cour pour véhicules utilitaires de livraison et triporteurs.

Surface créée : 798 m².

Bilan

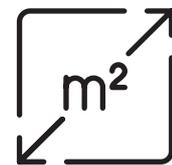
Les travaux d'aménagement de la Porte de Pantin qui avaient accompagné l'arrivée du tramway T3 avaient laissé deux espaces libres d'environ 1000 m² sous le viaduc du boulevard Périphérique, de part et d'autre de l'ex RN3 qui fait la liaison entre Paris et Pantin. Le site au Sud de la place a été proposé lors de l'appel à projet Logistique Urbaine Durable de la Ville de Paris en 2016. Lauréat du concours, Sogaris prévoit à cet emplacement une base avancée de la plateforme de Rungis, opérée par le transporteur Ecolotrans. Des navettes massifiées et régulières apporteront des produits frais depuis Rungis jusqu'au site de la Porte de Pantin, où ils seront répartis et livrés

dans le quartier (Paris 10^e, 19^e, Pantin, Le Pré Saint-Gervais) en véhicules propres. Le site se nomme P4 pour « Pôle Paris Pantin Pré-Saint-Gervais ».

En plus des activités de cross-docking, ce site abritera un petit commerce qui contribuera à l'animation de la traversée Paris-Pantin sous le boulevard Périphérique. Le site a été livré en novembre 2020.

Tableau des surfaces

Destination	CINASPIC	Commerce
Existant		
Créés par construction	681 m ²	117 m ²
Créés par changement de destination		

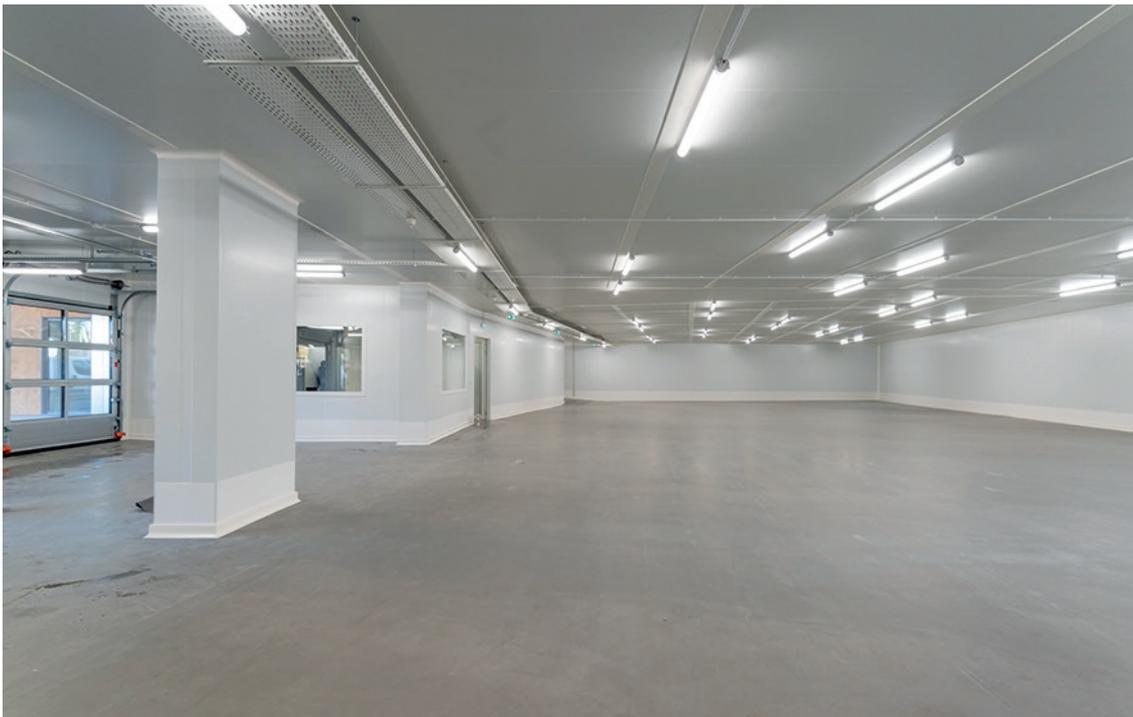


700 m²
de logistique urbaine



© Thomas Garcia

Les approvisionnements par poids lourds s'effectuent le long de la bretelle de sortie du Périphérique, Porte de Pantin



© Thomas Garcia

Espace intérieur de l'ELU Porte de Pantin en novembre 2020

L'immeuble inversé

Localisation : Rue du Grenier Saint-Lazare - Paris 3^e

PLU : Zone UG

Permis

PC 075 103 20 V0017

Adresse

Rue du Grenier Saint-Lazare, 75003

Déposé le 23/07/2020

Favorable avec réserve le 11/12/2020

Demandeur

SOGARIS IMMO

Propriétaire

Ville de Paris

Maîtres d'œuvre

SYVIL (architecte), Artelia (bureau d'études), Les Sismo, CSD (co-traitants)

Description synthétique (extrait demande PC)

Construction de surface de plancher à destination de Service Public ou d'intérêt Collectif.

Modification d'aspect extérieur d'une construction existante à R+0 sur 7 niveaux de sous-sol.

Surface créée : 1612 m².

Bilan

Ce parking souterrain automatisé appartenant à la Ville de Paris était sous utilisé en partie à cause des difficultés liées au système d'ascenseur à véhicules. Il a fait l'objet de l'appel à projet Réinventer Paris 2. Sogaris, lauréat, prévoit de transformer les 1600 m² de parking en un hub pour la logistique de quartier et l'économie circulaire au service des besoins des riverains, professionnels et particuliers, autour des fonctions de stockage déporté, services de logistique et livraison en mobilités douces. Pour apaiser les usages en surface sur l'espace public, une interface pour le quartier se reconstituera en R-1, et comprendra un accueil clients, un espace de réception des marchandises, un

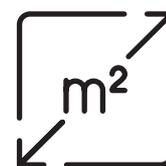
microhub de cyclologique. Une salle à la demande sera également accessible pour les utilisateurs du quartier. En surface, un édicule sera recréé avec un kiosque de conciergerie.

Tableau des surfaces

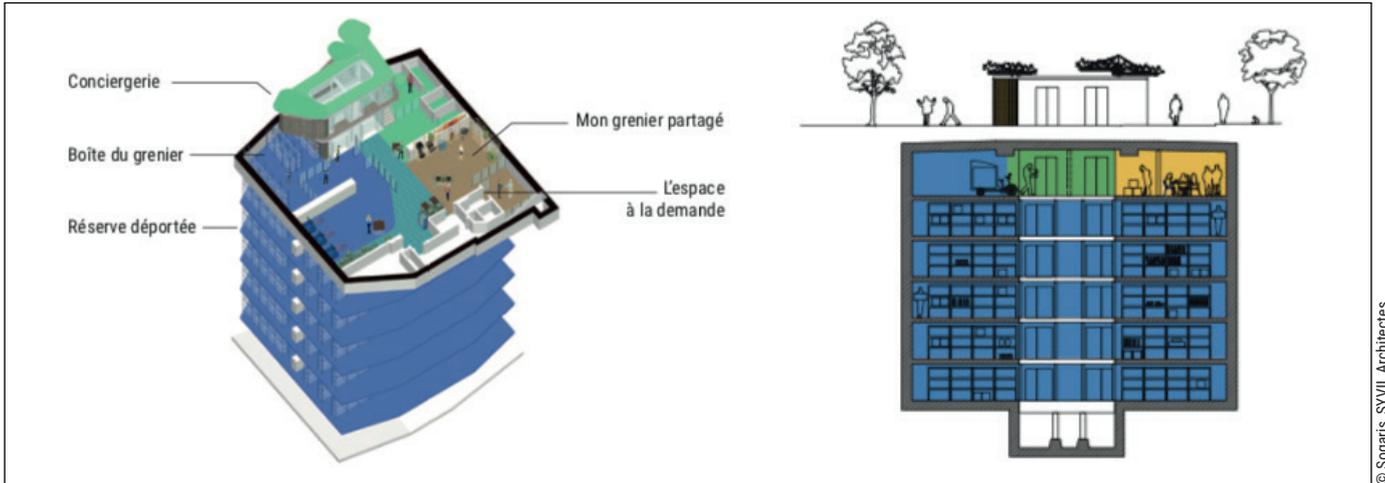
Destination	CINASPIC
Existant	0
Créés par construction	1612 m ²
Créés par changement de destination	



© orthophoto Geomni/AT&T, 2019



1 600 m²
de logistique urbaine



© Sogaris, SYVIL Architectes



© Sogaris, SYVIL Architectes

Projection pour l'appel à projet « Réinventer Paris II », Grenier Saint-Lazare



© Christophe Jacquet - Ville de Paris

L'accès par la rue du Grenier Saint-Lazare

Chronopost Beaugrenelle

Parking sous dalle dans le quartier Beaugrenelle - Paris 15^e

PLU : Zone UG, PLOC : Équipement de logistique urbaine à reconstituer

Permis

PC 075 115 11 V0098

Adresse

20, rue du Docteur Finlay (15^e)

20, rue Emeriau (15^e)

31 au 37, quai de Grenelle (15^e)

Déposé le 17/11/2011

Favorable le 12/04/2012

Demandeur

SOGARIS Paris

Propriétaire

SemPariSeine

Maître d'œuvre

SAGL Architectes associés

Description synthétique (extrait demande PC)

L'aménagement d'un espace de logistique urbain dans le parking Vega, aux rez-de-chaussée et 1^{er} étage sous dalle, avec démolition partielle de plancher pour trémie de liaison (7 m²) et couverture partielle de la cour côté mur mitoyen.

SHON créée : 3 027 m²

Surface Totale : 7 782 m²

Bilan

Cet espace logistique urbain est situé sous la dalle du quartier Beaugrenelle, dans un parking sous-utilisé, propriété de la SemPariSeine. Il a été réaménagé en 2013 par Sogaris et est exploité par Chronopost pour la distribution de colis (moins de 30 kg) dans le 15^e ar-

rondissement ainsi qu'à Boulogne et Issy-les-Moulineaux. Il occupe une surface totale d'environ 3 000 m² répartis sur deux niveaux, au RdC et R+1.

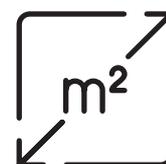
Le périmètre de localisation a été posé a posteriori pour préserver la plateforme en projet depuis 2011.

Tableau des surfaces

Destination	CINASPIC
Existant	0
Créés par construction	3 027 m ²
Créés par changement de destination	



© orthophoto Geomni/AT&T, 2013

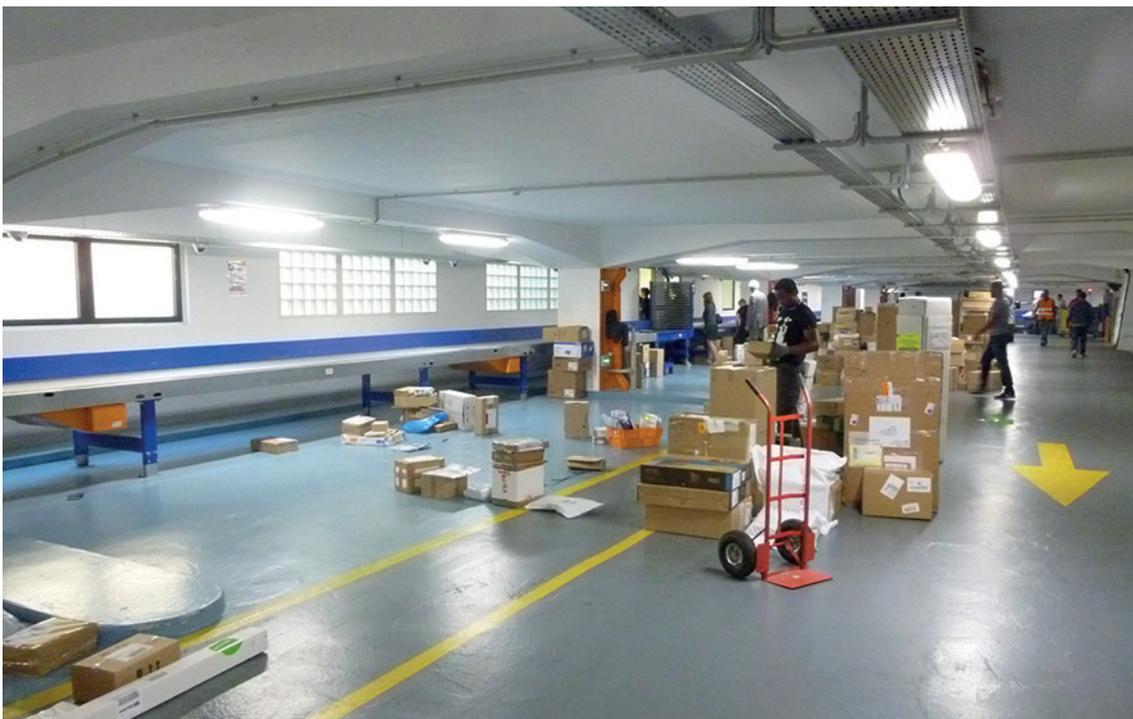


3 000 m²
de logistique urbaine



Accès par le quai de Grenelle

© Apur



Organisation intérieure de l'espace de logistique urbaine Beaugrenelle

© Apur - Emmanuelle Roux

Parking Centre Pompidou

Centre Pompidou - Paris 4^e

PLU : Zone UG

Permis

PC 075 104 20 P0027

Adresse

1 au 15, rue Beaubourg (4^e)

2, place Georges Pompidou (4^e)

31 au 37, rue du Renard (4^e)

Déposé le 01/10/2020, en cours d'instruction.

Demandeur

Centre national d'art et de culture Georges Pompidou.

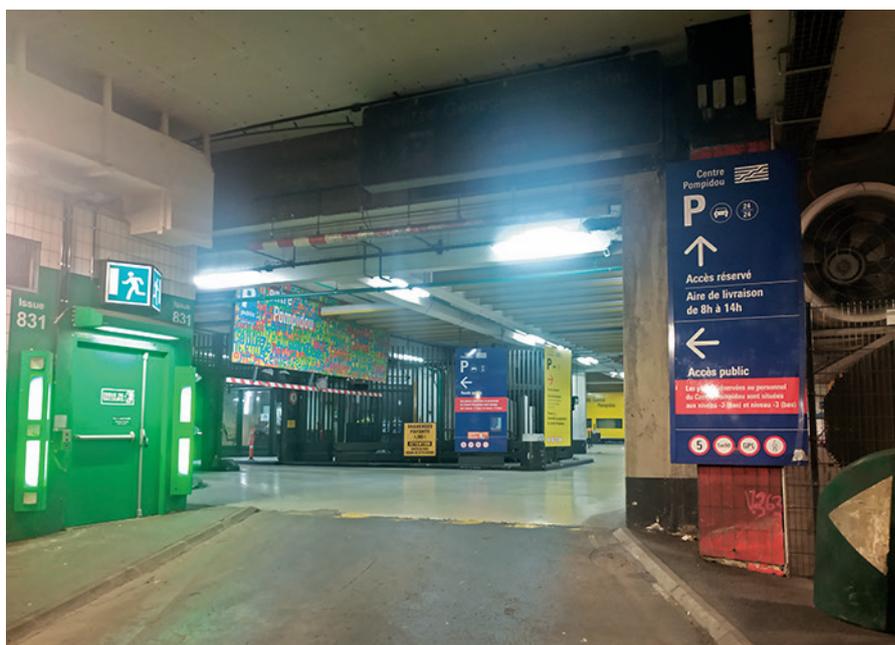
Description synthétique (extrait demande PC)

Aménagement d'un espace de logistique sur une partie du parking pour accueillir les locaux du personnel, les marchandises et un local de stockage.

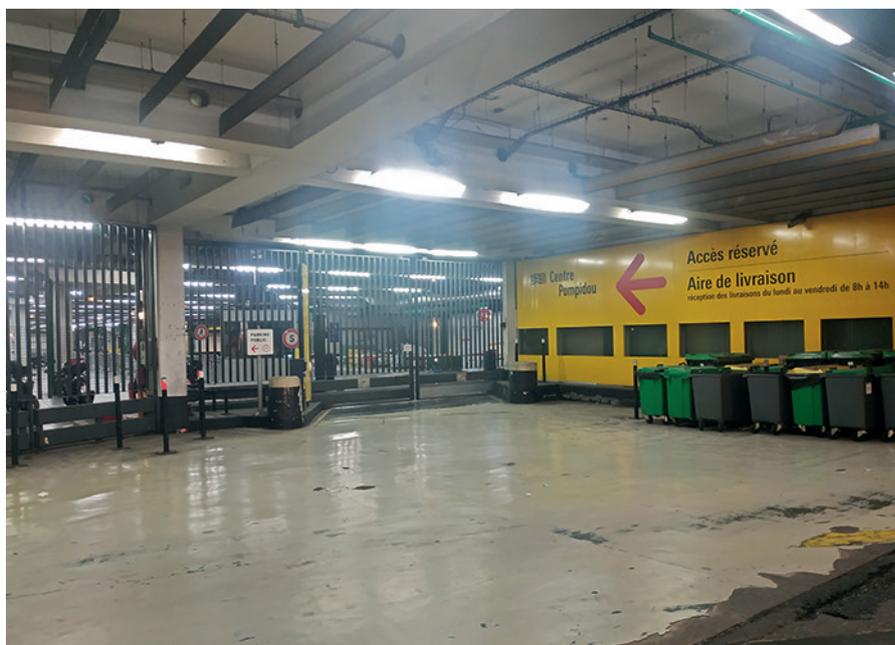
Rénovation des sanitaires et des locaux du personnel attendant, et aménagement de places de stationnement pour camions et camionnettes.

Tableau des surfaces

Destination	CINASPIC
Existant	
Créés par construction	654 m ²
Créés par changement de destination	



L'accès au parking public, autocars et livraisons du Centre Pompidou, dans la voirie souterraine des Halles



Les larges dimensions de l'accès livraison sont propices à l'aménagement d'un espace de logistique

Zoom sur le secteur OAP : Les Halles

Le quartier des Halles a subi une transformation aujourd'hui achevée qui visait à moderniser le pôle d'attraction des Halles en résolvant un certain nombre de faiblesses : accès aux équipements, mise en valeur de l'espace public, circulation automobile de transit et notamment dans les voiries souterraines.

Parmi les objectifs des OAP formulées pour ce quartier figure la création d'un *pôle de fret urbain pouvant utiliser les voies ferrées ou routières souterraines sous-sol, existants ou à créer, sans porter atteinte à la fonctionnalité du transport*

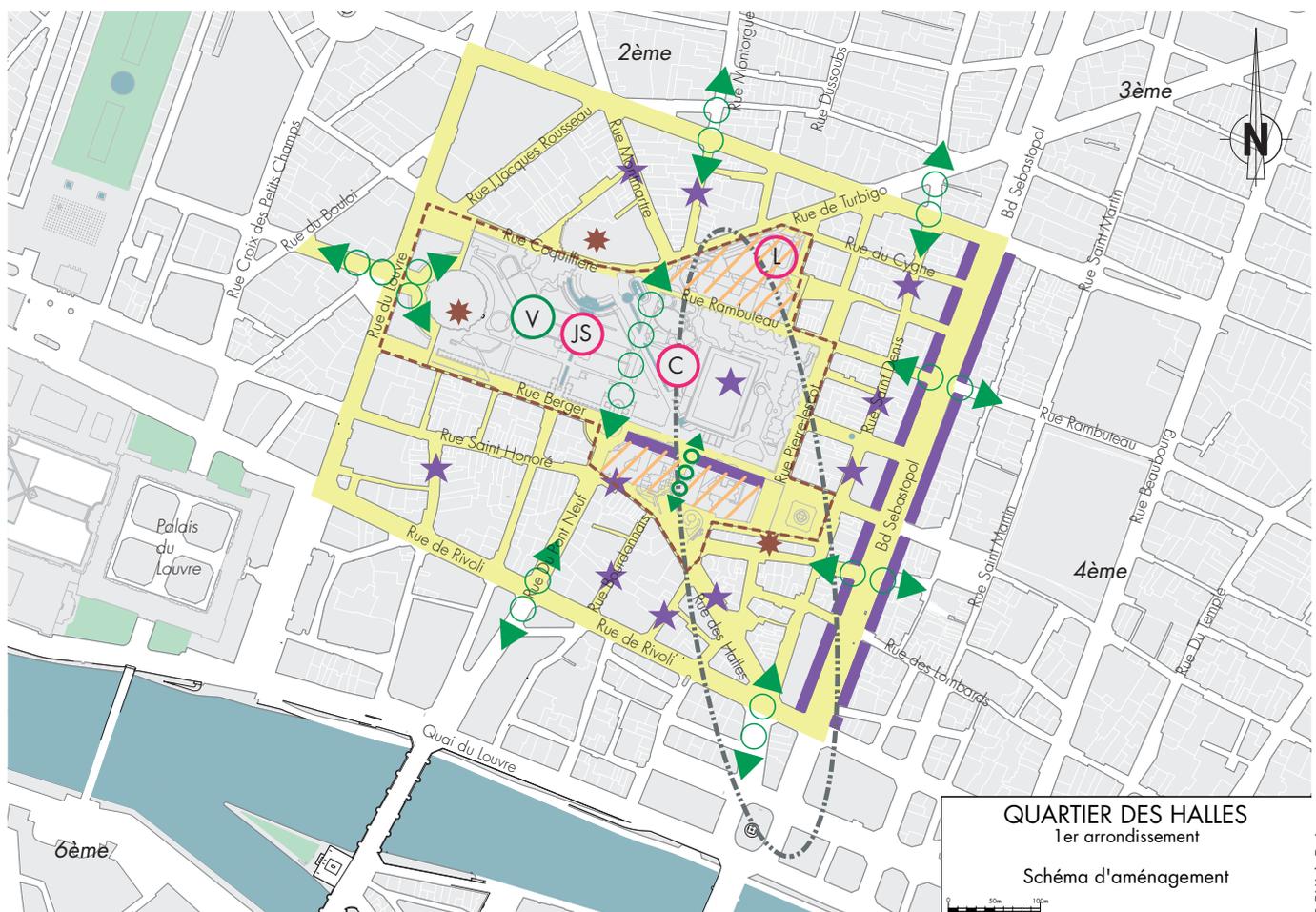
public de voyageurs (extrait OAP quartier des Halles, PLU de Paris). Cet équipement est localisé sur le schéma d'aménagement au nord de l'ensemble des Halles, au niveau de l'angle formé par la rue de Turbigo et la rue Rambuteau.

Deux sites ont fait l'objet de projets d'espaces logistiques dans ce périmètre. Aucun des deux n'a abouti pour le moment. Le premier se trouve proche de l'emplacement repéré dans les OAP, il s'agit plus précisément d'un local créé par la fermeture du tunnel Nord Sud de la voirie souterraine. L'ELU aurait fonctionné avec un accès par la trémie de la

rue de Turbigo. Le site a été proposé lors de l'appel à projet Logistique Urbaine Durable de la Ville de Paris en 2016. Ce projet a été abandonné car il générerait des conflits avec les livraisons du centre commercial des Halles.

Le second se situe dans l'ancienne trémie de sortie de la voirie souterraine, sous la rue du Pont Neuf. Ce tunnel de 300 m environ sous 2,5 m de hauteur sous plafond a fait partie des sites de l'appel à projet Réinventer Paris 2. Pour ce site, l'appel s'est montré infructueux.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU PÉRIMÈTRE (PLU DE PARIS)



Légende complète : http://pluenligne.paris.fr/plu/sites-plu/site_statique_49/documents/1042_Plan_Local_d_Urbanisme_de_/1046_Projet_d_aménagement_et_de/1047_Orientations_d_aménagement/C_OAPQS_LEGENDE-V01.pdf



Projet En Seine! : le parking en l'état actuel (2020)

© Apur - Patricia Pelloux

2.2. Les espaces logistiques intégrés dans des programmes mixtes

Certaines parcelles ou certains bâtiments sont, par leur configuration, propices à recevoir des activités logistiques en complément d'autres programmations. Pour profiter de ces constructions existantes et sanctuariser les possibilités d'entrepôts ou d'ELU, le PLU de Paris a instauré en 2016 une soixantaine de périmètres de localisation (PLOC) qui imposent un équipement logistique pour tout projet sur les parcelles repérées. Le résultat de cette mesure est, pour la plupart, l'intégration de sur-

faces dédiées à la logistique dans des programmes mixtes, les autres destinations participant à l'équilibre financier de l'opération, viabilisant l'ELU.

En dehors de cette mesure réglementaire, des ELU peuvent être intégrés dans les projets immobiliers lorsqu'ils sont imposés par des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ou bien lorsque les sites font partie d'appels à projets innovants, comme le cas de l'Îlot Fertile, par exemple.

Îlot fertile, Triangle Évangile

Faisceau ferré de la Gare de l'Est - Paris 19^e

PLU : UG + PLOC : Voie de desserte du triangle Évangile, assurant la liaison piétonne de plain-pied avec le pôle multimodal Rosa Parks (tramways et RER)

Permis

PC 075 119 18 V0028
PC 075 119 18 V0028 M01
PC 075 119 18 V0028 M02
PC 075 119 18 V0028 M03

Adresse

192 au 192, rue d'Aubervilliers (19^e)

Déposé le 30/05/2018

Favorable avec réserve le 31/01/2019

Favorable avec réserve le 19/02/2019

Modification 01 favorable avec réserve le 27/06/2019

Modification 02 favorable avec réserve le 15/06/2020

Modification 03 déposée le 12/02/2021

Demandeur

SAS Linkcity Ile-de-France

Propriétaire

Ville de Paris

Maîtres d'œuvre

Trévelo & Viger-Kohler Architectes

Description synthétique (extrait demande PC)

Construction de 4 bâtiments de 8 à 11 étages sur 1 niveau de sous-sol partiel à destination d'habitation (440 logements créés dont 330 logements sociaux), d'hôtel de tourisme et d'auberge de jeunesse, de résidence de jeunes travailleurs, de résidence pour étudiants, de bureaux, d'incubateur de start-up, de commerce, de centre sportif et de plate-forme logistique urbaine après démolition d'un immeuble.

M01 : Ajout d'une aire couverte pour stationnement des vélos du complexe sportif et mise à jour des éléments relatifs à la galerie technique.

M02 : Modification de la dimension de l'ensemble des baies en façades, de l'ha-

billage des équipements techniques en toiture, de la distribution des locaux de bureaux, intégration des coffrets électriques, création de trémies d'ascenseur à tous les niveaux de l'auberge (228 lits créés au lieu de 230) et ajustements sur la voie publique rétrocedée.

M03 : Mise à jour des habillages des équipements techniques en toiture, modification du RAL des menuiseries extérieures, réaménagement intérieur, modification des coffrets électriques, du calepinage des terrasses des bâtiments C et D ainsi que la mise à jour du remplissage des façades.

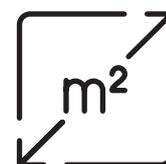
Surface à démolir : 8 615 m².

Surface créée : 34 855 m².

Surface démolie : 7 365 m²

Surface créée : 34 920 m²

Surface totale : 12 722 m².



1 000 m²
de logistique urbaine

Bilan

Projet Lauréat du premier concours « Réinventer Paris », l'objectif est de remplacer les installations industrielles actuelles par un programme mixte logements, bureaux, incubateur, commerces... dont un espace logistique « écologique » associé à une conciergerie de quartier, selon le concept « Distripolis » du transporteur Géodis, investisseur du projet. En 2021, l'espace est toujours prévu bien que Géodis se soit retiré du projet. Il est composé d'une aire de cross-docking de 800 m² pour le stationnement de 19 véhicules utilitaires légers et d'un porteur 18 tonnes ainsi que d'une conciergerie de 200 m². Les véhicules entrent par un passage sous un bâtiment sur la rue d'Aubervilliers, et longent ensuite les voies de chemin de fer au Sud avant d'entrer dans l'ELU qui a ses accès véhicules sur cette voie logistique et un accès piéton sur la voirie interne à l'îlot. L'organisation prévoyait 2 à 3 arrivées de porteurs par jour. Les nuisances ont été limitées en implantant l'entrée des porteurs le long des voies ferrées, et au maximum sous un bâtiment de bureaux.

L'objectif initial était de créer un ELU pour les livraisons du dernier kilomètre aux alentours, qui centralisait également les livraisons à destination des commerces, bureaux, hôtels... de l'îlot. Il n'y a actuellement pas de preneur désigné pour cet espace donc l'utilisation future restera à définir.



Perspective du projet



Vue (début 2021) depuis la rue d'Aubervilliers au Nord

Tableau des surfaces

Destination	CINASPIC (dont logistique)	Commerce	Bureaux	Habitation	Hébergement hôtelier
Existant	1 612 m ²			115 m ²	
Créés par construction (détruits si négatifs)	- 8 500 m ² + 11 293 m ²	971 m ²	7 882 m ²	- 115 m ² + 7 043 m ²	7 676 m ²
Créés par changement de destination					

Tableau des surfaces

Destination	Bureaux	Commerce	Exploitation agricole ou forestière
Existant	12 226 m ²	601 m ²	
Créés par construction (détruits si négatifs)	- 251 m ² + 2 082 m ²	- 219 m ² + 27 m ²	658 m ²
Créés par changement de destination	- 42 m ² + 31 m ²	- 31 m ² + 42 m ²	



© Jacques Leroy - Ville de Paris

une bonne fluidité des échanges entre un poids lourd et des véhicules utilitaires électriques ;

- un espace de remisage et de recharge des véhicules électriques.

L'ELU se trouvera au même niveau et dans la même zone que la future zone de traitement des déchets.

Tableau des surfaces (à l'état M02)

Destination	Bureaux	Commerce	Habitation	Hébergement hôtelier	CINASPIC (dont logistique)
Existant	25 739 m ²	10 661 m ²	3 171 m ²	4 035 m ²	35 305 m ²
Créés par construction (détruits si négatifs)	- 5 196 + 14 626 m ²	- 628 + 23 131 m ²			- 264 + 22 241 m ²
Créés par changement de destination	- 67 + 50 m ²	- 280 + 1 801 m ²			- 1 773 + 270 m ²



Vue aérienne du Nord de la gare. La rampe d'accès au futur ELU se trouve à la limite du faisceau ferré

Projet à venir

ELU Les Messageries

Paris 12^e

Localisation

Quartier des Messageries, zone d'aménagement Gare de Lyon-Daumesnil (12^e).

Contexte

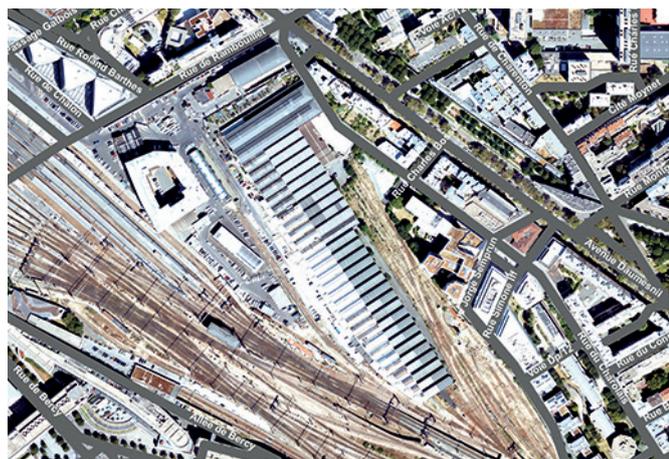
Zone d'aménagement des Messageries de l'aménageur Espaces Ferroviaires, valorisation des emprises industrielles et ferroviaires délaissées.

PLU

Zone UG, OAP Gare de Lyon-Daumesnil.

Programme

Un espace de logistique urbaine de 600 m² ainsi que la reconstitution d'un centre d'avitaillement de 900 m² lié aux activités de la gare.



Projet à venir

EDA Quai d'Issy

Paris 15^e

Localisation

49, quai d'Issy-les-Moulineaux (15^e).

Contexte

Zone entourée d'infrastructures de transport (RER C, quai d'Issy, boulevard Périphérique), servant actuellement de stockage de matériaux et de base vie d'entreprises de BTP, d'une faible valeur paysagère, proposée dans le cadre de l'appel à projets Inventons la Métropole du Grand Paris 2. Terrain appartenant à la Ville de Paris et à SNCF réseau.

PLU

Zone UG

Lauréats

Projets EDA, Promoteur Bouygues Immobilier et Architecte Kengo Kuma & associés

Programme

Un bâtiment d'entrée de ville de 7 niveaux de superstructure et 5 niveaux d'infrastructure, 17 500 m² de plancher au total dont 595 m² d'entrepôt de logistique.



Zoom sur le secteur OAP : Gare de Lyon-Daumesnil

Le site de Gare de Lyon-Daumesnil s'inscrit dans le cadre de la mutation des emprises ferroviaires situées au nord du faisceau ferré de la Gare de Lyon, autour de la rue du Charolais, et dans la continuité du lotissement Charolais Ronde. Pour la zone Gare de Lyon-Daumesnil, l'objectif est la mixité urbaine habitat/emploi et la réintégration des fonctions logistiques.

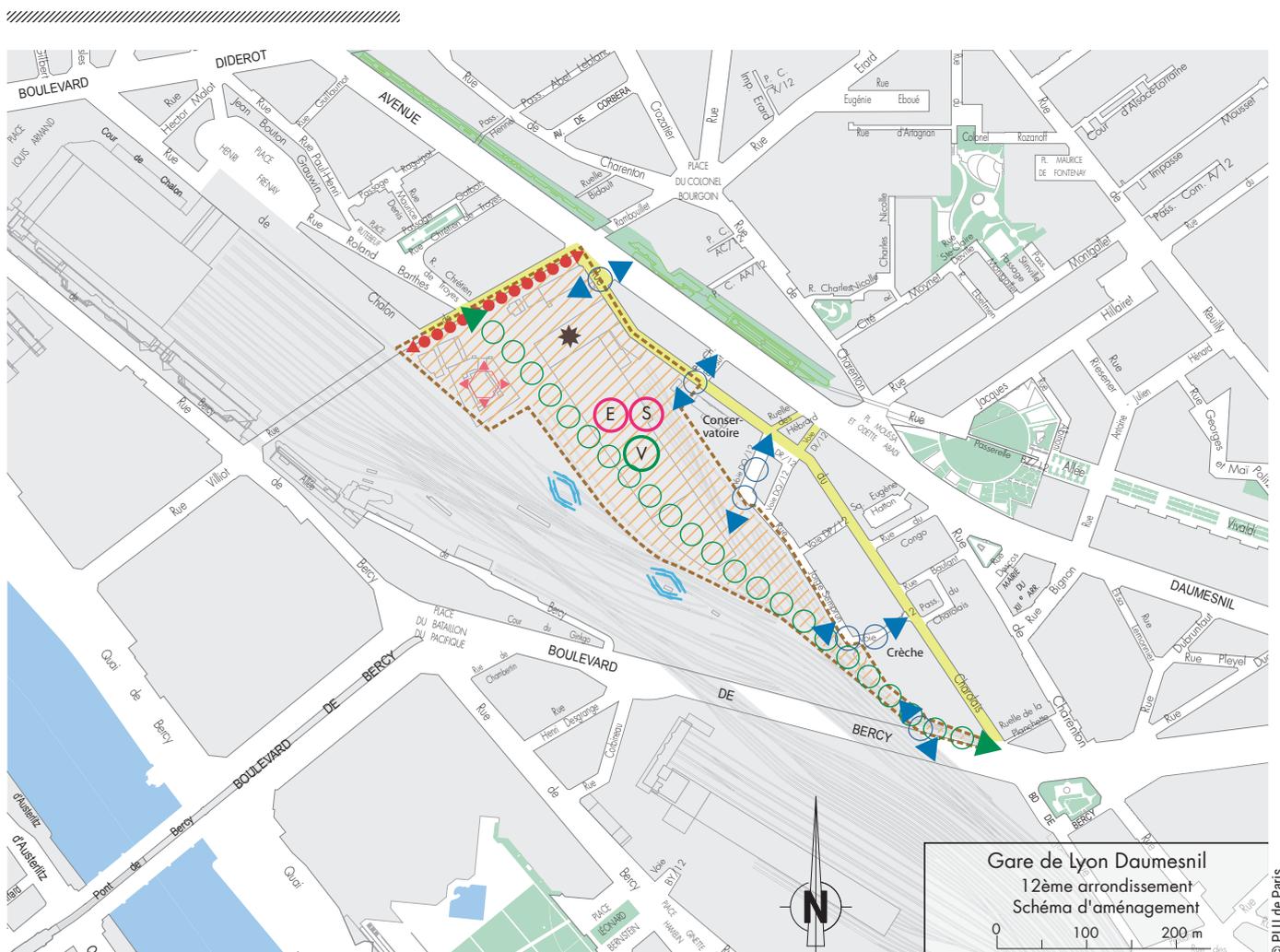
Dans ce cadre, les orientations d'aménagement et de programmation prévoient un « espace logistique urbaine (ELU), préférentiellement en rez-de-chaussée d'immeuble et en lien avec la rue

du Charolais », sans indiquer de localisation précise sur le schéma.

Cette prescription a été prise en compte par l'aménageur du quartier, Espaces Ferroviaires, la filiale d'aménagement de la SNCF. En effet, il est prévu, dans le programme du futur quartier des Messageries, un espace de logistique urbaine de 600 m² ainsi que la reconstitution d'un centre d'avitaillement de 900 m² lié aux activités de la gare.

Les objectifs de livraison du quartier sont entre 2021 et 2025.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU PÉRIMÈTRE (PLU DE PARIS)



Légende complète : http://pluonline.paris.fr/plu/sites-plu/site_statique_49/documents/1042_Plan_Local_d_Urbanisme_de_/1046_Projet_d_aménagement_et_de/1047_Orientations_d_aménagement/C_OAPQS_LEGENDE-V01.pdf

Projet à venir

Halle Hébert

Paris 18^e

Localisation

Secteur Hébert, Nord du faisceau de la Gare de l'Est (18^e).

Contexte

Secteur d'aménagement Paris Nord Est (Voir secteur OAP : Paris Nord-Est p18).

PLU

Zone UGSU (voies ferrées), Zone UG (parcelle à construire et lieu de l'actuelle Halle Hébert), Équipement logistique prescrit par les Orientations d'Aménagement et de Programmation Paris Nord-Est, PLOC : *Équipement scolaire/Équipement de petite enfance/Équipement de logistique urbaine de 500 m² minimum/Espaces verts de proximité/Voiries et promenade plantée/Élargissement à 20 m de la rue de l'Évangile.*

Programme

1000 m² d'espace de logistique urbaine dans le futur quartier. Au début 2021, les travaux de terrassement sont en cours sur cette zone.



Les deux halles historiques sont détruites partiellement (halle grise) et complètement (halle rouge) pour laisser place à un nouveau quartier

© orthophoto Geomni/ATGT, 2019



En 2021, la zone est entièrement rasée. Vue depuis la rue de l'Évangile

© Apur



Vue depuis la rue Cugnot

© Apur

Projet à venir

Reprendre Racines

Paris 13^e

Localisation

Gare souterraine des Gobelins, ensemble immobilier des Olympiades (13^e).

Contexte

Partie Sud-Est de la dalle restée inachevée depuis l'édification du quartier sur dalle, appel à projet Réinventer Paris 2 de la Ville de Paris et la SNCF pour valoriser la gare souterraine des Olympiades et la parcelle non construite.

PLU

Zone UGSU (zone d'accès à la gare, partie non construite), Zone UG (reste de l'ensemble).

Lauréats du Concours

Groupement Icade promotion avec Segro pour la partie logistique.

Programme

Création de deux bâtiments à usage de sport et travail (4600 m²), modernisation des 70000 m² d'entrepôts existant sous dalle, création d'un jardin.

Remarque

Les entrepôts actuellement utilisés comme réserves logistiques de commerce de gros de produits notamment asiatiques seront réorientés en partie vers de la logistique du dernier kilomètre.



© orthophoto Geomni/ATGT, 2019



© Apur

La rampe d'accès route et fer à la gare des Gobelins sur la partie non édifiée de la dalle

Projet à venir

Node - Poterne des Peupliers

Paris 13^e

Localisation

Entre le cimetière de Gentilly, la rue de la Poterne des Peupliers et le boulevard Périphérique (13^e).

Contexte

Appel à projet Réinventer Paris sur une ancienne zone de dépôt de la Direction des Espaces Verts de la Ville de Paris.

PLU

Zone UG

Promoteur

Compagnie de Phalsbourg

Maîtres d'œuvre

AAVP architecture, Antonio Virga architecte

Programme

Programme initial mixte avec un funérarium, des bureaux et 3400 m² de logistique urbaine sous forme d'un centre de consolidation avec rechargement des véhicules électriques pour le dernier km. Le programme a été récemment réadapté pour mieux correspondre aux surfaces logistiques habituelles des opérateurs de logistique. Désormais, l'espace logistique représente 520 m² de plancher sur 1270 m² construits. Il servira comme plateforme de consolidation pour un distributeur de fleurs et d'accessoires funéraires (groupe Funécap), qui gèrera aussi le funérarium. L'approvisionnement des marchandises sera fait tous les 3 jours environ par véhicules poids lourds. Les produits seront redistribués dans les points de vente d'articles funéraires dans le quartier par VUL électrique. Le permis de construire devrait être déposé en 2021.



© orthophoto Geomni/ATGT, 2019



© Antonio Virga architecte - AAVP architecture / Image : AIR STUDIO

Projets sur les périmètres de localisation

Les projets sur les périmètres de localisation déposés entre 2016 et 2020 ont été étudiés de manière détaillée dans l'étude suivante : <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/espaces-logistique-urbaine-integres-projets-immobiliers>.

Parmi tous les périmètres étudiés, 7 ont permis la création d'un ELU, résumés dans les fiches suivantes extraites de cette étude :



Permis ayant intégré la logistique

P1-2 : Poste du Louvre

46bis à 52, rue du Louvre - 43 à 43ter, rue Étienne Marcel - 57 à 65, rue Jean-Jacques Rousseau - 75001 Paris

PLU : Équipement de logistique urbaine à reconstituer

Permis de construire :

PC 075 101 13 V1013
PC 075 101 13 V1013 M01
46bis, rue du Louvre, 75001 Paris

Maîtrise foncière :

SCI Tertiaire Mixte
(filiale de Poste Immo).

Maîtrise d'ouvrage :

Poste Immo

Maîtrise d'œuvre :

Dominique Perrault Architecture

Autorisation :

Dépôt initial le 16/05/2013
Autorisation initiale le 15/11/2013.
Modificatif déposé le 30/09/2016,
accordé le 7/11/2016.

Description synthétique de l'opération (extrait demande PC) :

Redistribution des surfaces de bureau avec pose de vitrages sur les structures métalliques historiques sur cour pour restitution des double-hauteurs en R+1 et entresol du bâtiment principal et en R+2 du bâtiment pont, augmentation des surfaces commerciales, et création d'un pôle de logistique urbaine au 2^e sous-sol.

Équipement logistique

Le programme initial comprenait la création d'un 2^e sous-sol de 4800 m² sous le bâtiment d'emprise 8240 m², avec rampe d'accès depuis le 1^{er} sous-sol. Les deux niveaux de sous-sol étaient à destination de stationnement et logistique postale. La modification de 2016 intègre 1000 m² d'ELU au 2^e sous-sol dans une zone comprenant 40 places de parking (672 m²) ainsi qu'un local technique (75 m²) dédiée dans le programme initial à la logistique postale. Ainsi, le niveau -1 abrite, sur l'emprise du bâtiment, un parking pour véhicules postaux, le niveau -2 contient également un parking mais sur 4800 m², et dont 1000 m² sont dédiés à un ELU.

L'espace de 1000 m² permettra de faire rentrer et stationner au moins un camion, ce qui rend possibles des activités de massification.

Exploitant de l'ELU : opérateurs du Groupe La Poste.

Retour d'expérience

L'opportunité de créer un emplacement logistique au centre de Paris a été prise par le groupe La Poste. Parmi les espaces de stationnement au sous-sol a été conçu l'ELU pour permettre l'in-

terfaçage entre flux massifiés et tournés en vélo-cargo dans le quartier. Cet espace fonctionnera malgré les contraintes physiques fortes : la pente à 17 % entre la rue et le premier sous-sol rend le passage de vélos cargos dépendant d'une solution de montage annexe. ■



1 000 m²

dédiés à la logistique urbaine



Le bâtiment à l'angle rue du Louvre / rue Étienne Marcel



Langue entre la rue Étienne Marcel et la rue Jean-Jacques Rousseau, d'où entrent et sortent les véhicules

P10-10 : Magenta

2 - 6, square Alban Satragne -
107t - 107q, rue du Faubourg Saint-Denis - 75010 Paris
PLU : Équipement de logistique urbaine à reconstituer

Permis de construire :

PC 075 110 20 V0010
107, rue du Faubourg Saint-Denis, 75010

Maîtrise d'ouvrage :

Poste Immo (SCI BP Mixte)

Autorisation :

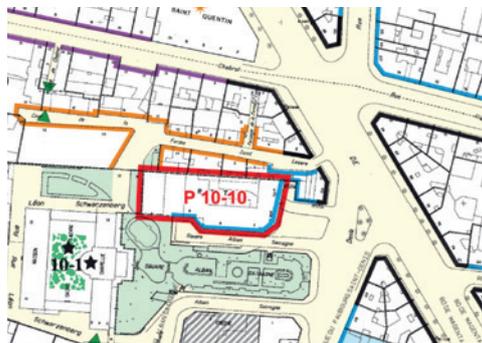
Déposé le 27/03/2020
Favorable avec réserve le 08/02/2021

Maîtrise foncière :

Poste Immo (SCI BP Mixte)

Maîtrise d'œuvre :

Élizabeth Naud et Luc Poux Architectes



1 000 m²

dédiés
à la logistique
urbaine

Description synthétique

de l'opération (extrait demande PC) : *Changement de destination, Création de niveaux supplémentaires, Modification d'aspect extérieur d'une construction existante à R+6 sur 2 niveaux de sous-sol*
Changement de destination des locaux existant à usage de Service Public ou d'intérêt Collectif, de bureaux, de commerce, d'habitation en locaux à usage de Service Public ou d'intérêt Collectif, de bureaux, de commerce, d'habitation.
Surface changeant de destination : 1 199 m².
Surface créée : 5 227 m².
Nombre de niveaux supplémentaires : 3 Travaux comportant des démolitions. Surface démolie : 4 462 m².

Équipement logistique et détails

Projet de reconversion du bâtiment de la Poste. Création de logements, bureaux... Au 1^{er} sous-sol création d'un ELU de 1 000 m². Au -2 un parking pour les logements, accès depuis le -1. L'ancien sous-sol d'une surface de 1 645 m² comportait 1 000 m² de stationnement (utilisés pour l'ELU), 386 m² de bureaux, 192 m² vides.
La hauteur libre du 1^{er} sous-sol a dû être aménagée pour accès PMR au RDC mais il reste 5,20 minimum sur le plateau.
Un espace d'accueil au RDC (12 m², indépendant du bureau de Poste) com-

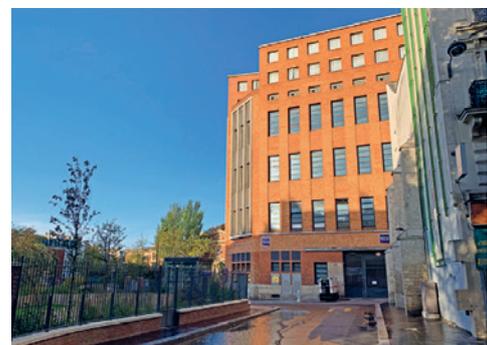
plète l'ELU, ainsi que des locaux sociaux au -1 pour l'ELU.
Fonctionnement de l'ELU selon le principe : déchargement des colis en vrac le matin par VUL, tri et dispatche sur armoires à colis, réorganisation pour préparation des tournées, distribution par mode léger propre dans le quartier.

Exploitant de l'ELU :

Filiales du Groupe La Poste (DPD, Chronopost, Pickup...).

Retour d'expérience :

L'objectif de l'indication « à reconstituer » a été plutôt de pérenniser et de symboliser l'activité logistique de ce bâtiment historique dont les fonctions logistiques devaient être mises en avant. Seul le R-1 a été conservé pour activité de logistique urbaine (hors bureau de Poste au RDC). Poste Immo compte beaucoup sur cet espace situé en zone dense et recherchée (quartier des gares de l'Est et du Nord). ■



P11-6 : Clos de Malevert

7, villa du Clos de Malevert -
75011 Paris
PLU : Équipement de logistique de 500 m² minimum

Permis de construire :

PC 075 111 18 V0037
PC 075 111 18 V0037 M02
7 villa du Clos de Malevert, 75011

Maîtrise foncière :

Propriétaire privé

Maîtrise d'œuvre :

H2O Architectes

Autorisation :

Déposé le 02/08/2018
Autorisation initiale le 01/03/2019.



500 m²

dédiés
à la logistique
urbaine

Description synthétique

de l'opération (extrait demande PC) : *Réhabilitation d'un bâtiment de 4 étages sur un niveau de sous-sol partiel à usage de concession automobile et d'habitation avec changement de destination en locaux de bureau et espace de logistique urbain, démolitions du dernier étage, d'un volume à rez-de-chaussée sur villa et à tous les niveaux pour la création de patios, extension du 1^{er} niveau de sous-sol et création d'un 2^e niveau de sous-sol, végétalisation et construction d'un volume en toiture et modification des façades.*
Surface créée : 1 715 m².
Surface démolie : 1 309 m².

Équipement logistique et détails

Transformation d'un garage automobile en bâtiment de bureaux. Installation d'une conciergerie en RDC liée à un espace logistique au 2^e sous-sol. Aménagement d'un parvis au fond de l'impasse pour des raisons architecturales et pour libérer une aire de stationnement et de manœuvre des véhicules légers de livraison.

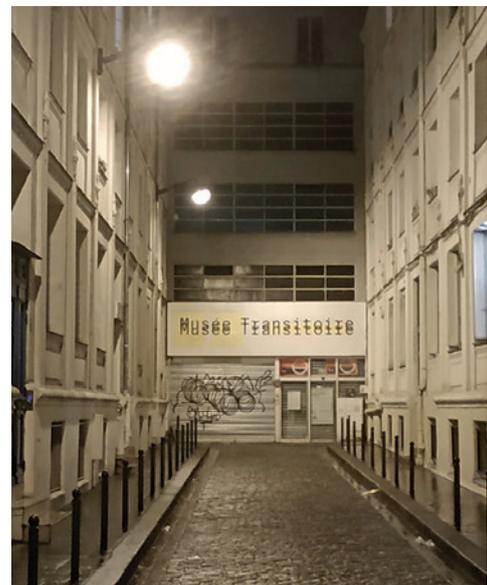
Exploitant de l'ELU :

Pas encore connu

Retour d'expérience :

Difficulté pour intégrer l'ELU dans le programme : pas de preneur après plusieurs années de recherche. Les architectes ont intégré l'espace dans la programmation en créant des nouveaux de sous-sol car les niveaux principaux étaient destinés aux bureaux. L'ELU a donc été dimensionné à partir d'hypothèses futures d'utilisation. La conformation des bâtiments nuit à l'attractivité de l'espace logistique : bâtiment en fond d'impasse, accès unique, espace logistique au 2^e

sous-sol sans lumière naturelle, accès uniquement par monte-charge... La surface de 500 m² est trop grande pour du stockage simple mais l'accessibilité empêche un ELU avec beaucoup de flux. L'absence de preneur a ralenti les travaux qui ont tout juste commencé. L'idée initiale était d'utiliser le RDC (au moins) pour faire l'ELU de 500 m² minimum. Pour valider le permis, ici le projet a été obligé de créer en sous-œuvre un sous-sol, ce qui détourne en quelque sorte la règle PLOC. ■



Au fond de l'impasse, l'ancien garage a été utilisé temporairement comme musée avant le début des travaux

P11-7 : Rue de la Roquette

158bis à 164bis, rue de la Roquette - 11 à 19, rue de la Vacquerie - 84 à 94, rue Léon Frot - 75011 Paris

PLU : Équipement de logistique urbaine de 500 m² minimum

Permis de construire :

PC 075 111 18 V0033
160, rue de la Roquette, 75011

Maîtrise d'ouvrage :

Immobilière de développement urbain
(Groupe Les Mousquetaires).

Autorisation :

Déposé le 12/07/2018.
Avis favorable avec réserve en juillet 2019.
Avis très défavorable de la Mairie du 11^e (et des riverains).
Le projet est actuellement à l'arrêt car le permis a été attaqué mais le contentieux ne concerne pas directement l'équipement logistique.

Maîtrise foncière :

AP-HP

Maîtrise d'œuvre :

Architectes associés S.A.R.L.



500 m²

dédiés à la logistique urbaine

Description synthétique de l'opération (extrait demande PC) :
Changement de destination d'un local d'artisanat à rez-de-chaussée et sous-sol en supermarché et relais de quartier avec création de trémies d'escalier et d'ascenseur, d'un escalier d'accès à la toiture-terrasse, pose de garde-corps de sécurité, et mise aux normes d'accessibilité et de sécurité.
Surface supprimée: 22 m²
ST : 5245 m².

Équipement logistique
Transformation d'un local de 523 m² en RDC et 1196 m² en sous-sol en supermarché et relais de quartier (504 m²). Au RDC : Boulangerie du supermarché et espace de conciergerie de 212 m² dont une partie comportant des consignes fonctionnant 24/7, drive piéton. Au sous-sol: 205 m² de réserve pour l'ELU accessible par rampe de livraison (pente de la rampe reprise pour

transit facile jusqu'à l'aire de livraison sur voirie), supermarché. Zone de recharge de 87 m² à l'extérieur pour les vélos cargos électriques.

Exploitant de l'ELU :

Interconnect, filiale d'Intermarché. ■



P14-9 : Galerie Gaité

1 à 33, rue du Commandant Mouchotte - 66 à 82, avenue du Maine - 2 à 22, rue Vercingétorix - 75014 Paris

PLU : Équipement de logistique urbaine de 350 m² de surface utile (hors locaux sociaux) - LS 4 275 m²

Permis de construire :

PC 075 114 15 V0044
PC 075 114 15 V0044.M01
PC 075 114 15 V0044.M02
68 Avenue du Maine, 75014

Maîtrise foncière :

Copropriétaires
du 80, Avenue du Maine

Maîtrise d'œuvre :

SRA Architectes

Autorisation :

Déposé le 24/08/2015.
Avis favorable avec réserve en mars 2017.

Description synthétique de l'opération (extrait demande PC) :
Restructuration de l'îlot Vandamme avec déplacement de la bibliothèque municipale, restructuration avec surélévation de l'immeuble de bureaux de R+2 à R+7, rénovation de l'hôtel Pullman, construction d'un immeuble d'habitation de R+2 à R+9 sur la rue Mouchotte (62 logements sociaux créés) et d'une crèche (40 berceaux) sur l'avenue du Maine (restructuration avec extension de la galerie commerciale entre le R-1 et le R+1 et réaménagement du parc de stationnement avec diminution des places au R-1 au bénéfice du centre commercial) (1480 places au lieu de 2028 places).
Surface de plancher créée : 58672,90 m².

kilomètre pour les commerces aux alentours sur les surfaces d'ELU, l'autre en tant que prestataire logistique d'Unibaïl qui lui confie la mutualisation des livraisons de la galerie.

Unibaïl, le projet a évolué pour aboutir à un ELU de quartier et une aire de livraison mutualisée, les deux étant gérés par le même opérateur pour plus de fluidité. La contrainte de construire cet ELU était forte pour URW mais aujourd'hui ce dispositif leur permet de valider leurs objectifs environnementaux donc cet ELU s'est transformé en opportunité. Urby et URW estiment que cette solution diminuera de 10 % le nombre de camions de livraison dans le quartier (défini par un rayon de 2 km). ■

Retour d'expérience :

L'opération initiale a été mise en place au moment de l'instauration des PLOC. Par anticipation sur la mesure, une aire logistique avait été exigée. Cela s'est traduit par un ELU de 350 m². Suite à plusieurs échanges entre la Mairie du 14^e et



750 m²

dédiés à la logistique urbaine

Équipement logistique :

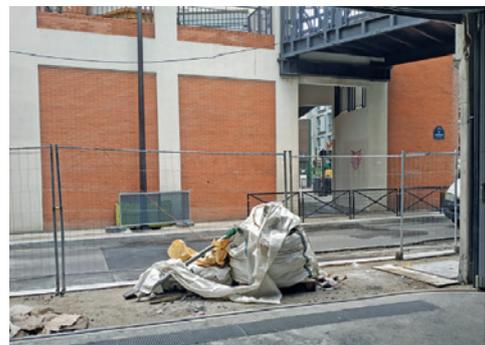
Création de 3 aires de livraisons « Hôtel », « Maine » et « Catalogne », une aire traversante de la rue du Commandant Mouchotte à la rue Vercingétorix de 400 m². Création d'un espace de stockage temporaire type ELU de 350 m² au 2^e sous-sol (parking) relié par monte-charge à l'aire « Catalogne » pour l'acheminement des marchandises qui sortiraient par le parking automobile en véhicule électrique de moins de 2 m. Objectif de mutualisation des livraisons des boutiques par un seul camion, ainsi qu'utilisation de l'ELU pour livrer les commerces aux alentours.



La galerie de livraison en travaux, vue depuis l'entrée Vercingétorix

Exploitant de l'ELU :

Urby exploite l'ELU via deux contrats. L'un est passé en tant qu'exploitant pour faire de la logistique du dernier



L'entrée Vercingétorix

P15-25 : Ingénieur Keller

12, rue de l'Ingénieur Robert Keller -
75015 Paris

PLU : Équipement de logistique urbaine de 500 m² minimum

Permis de construire :

PC 075 115 19 V0093
12, rue de l'Ingénieur Robert Keller, 75015

Maîtrise d'ouvrage :

Poste Immo (SA La Poste)

Autorisation :

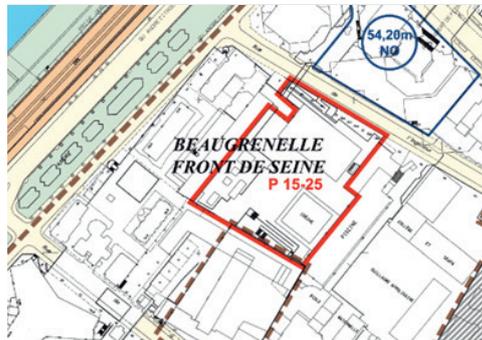
Déposé le 31/12/2019
Favorable avec réserve le 13/10/2020

Maîtrise foncière :

Copropriétaires du 8-12,
rue de l'Ingénieur Robert Keller

Maîtrise d'œuvre :

BTA Architectes



9 000 m²

dédiés
à la logistique
urbaine

Description synthétique

de l'opération (extrait demande PC) :
Aménagement d'un espace de logistique urbaine des niveaux bas et hauts de la dalle Keller avec modification de la façade sur rue, travaux d'accessibilité, réaménagement des sous-sols avec création de trémies et de rampes, renforcement de structure pour la dalle, démolition des édicules sur dalle et de la crèche sur dalle du rez-de-chaussée au R+2, réfection complète de l'étanchéité de la dalle, mise en place d'un passage piéton et de clôtures.
Surface démolie : 1954 m².
Surface créée : 269 m². ST : 7305 m².

Équipement logistique

Utilisation des 2^e 4500 m² de RDC haut et bas sous dalle pour un ELU d'interface entre caisses. Divers aménagements intérieurs et sur dalle pour permettre cette activité et de futures constructions sur la dalle après destruction de la crèche.
Pas de classement ICPE donc pas de stockage et recharge électrique à adapter en fonction des réglementations pour rester en dehors du champ ICPE.

Exploitant de l'ELU

Plusieurs filiales du groupe La Poste + autres opérateurs externes

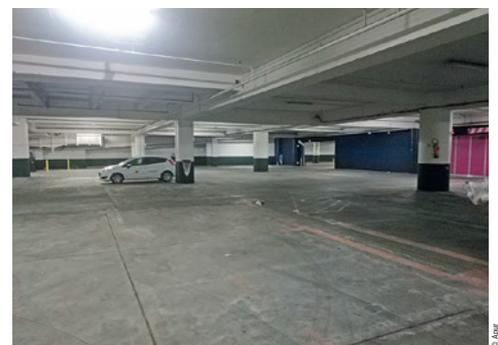
Retour d'expérience

Cet entrepôt est historiquement un local logistique de La Poste, il a donc une configuration adaptée à un ELU. Le projet initial était d'y faire une plateforme logistique de grande taille servant d'interface entre caisses mobiles arrivant par porteur distribués en ville par véhicules « légers » propres. Le projet a dû être modifié car l'accessibilité par porteur dans le quartier s'est avérée compliquée (accès par le quai André Citroën impossible car contre-allée infranchissable

et dans le mauvais sens de circulation). Ainsi, le site sera divisé en plusieurs espaces attribués à différents opérateurs. Une rampe sera créée entre les 2 niveaux d'ELU et les issues de secours du parking au niveau inférieur (parking de la tour Keller) seront rendues indépendantes de l'ELU. La crèche au rez-de-dalle sera démolie et remplacée par un bâtiment de même gabarit servant de bureaux pour l'ELU. L'indication de 500 m² dans le PLU est étonnante car le potentiel du site est bien supérieur. ■



Les 3 entrées des 3 niveaux de parking sur la rue de l'ingénieur Keller



P18-18 : Rue de Clignancourt

120, rue de Clignancourt -
75018 Paris

PLU : Équipement de logistique urbaine de 500 m² minimum - LS 60-60

Permis de construire :

PC 075 118 19 V0062
120, rue de Clignancourt, 75018

Maîtrise d'ouvrage :

SCCV 120 Clignancourt
(Care Promotion,
Atome Promotion Immobilière)

Maîtrise d'œuvre :

Elleboode Architecture

Autorisation :

Déposé le 27/12/2019,
autorisé le 29 juin 2020

Maîtrise foncière :

ERCO



501 m²

dédiés
à la logistique
urbaine

Description synthétique

de l'opération (extrait demande PC) :
Changement de destination, Surélévation, Création de niveaux supplémentaires, Modification d'aspect extérieur d'une construction existante à R+4 sur 1 niveau (x) de sous-sol Changement de destination des locaux existant à usage de commerce en locaux à usage d'habitation. Surface changeant de destination : 2430,0 m². Surface créée : 608,0 m². Nombre de niveaux supplémentaires : 3 Travaux comportant des démolitions. Surface démolie : 1250,0 m². Réhabilitation du bâtiment existant, comprenant la démolition partielle d'une partie de leur structure et de leur couverture et une surélévation légère du bâtiment sur rue sur trois niveaux. Le volume en cœur d'îlot sera conservé. 47 logements sociaux collectifs sont répartis dans deux cages d'escalier distinctes. Une cage sur la rue et l'autre en fond de parcelle, accessible en traversant le hall de la première. 500 m² d'espace Logistique Urbain (ELU), dans le volume du sous-sol du bâtiment. Cet espace de distribution à l'échelle du quartier est considéré comme un CINASPIC.

Équipement logistique

Prise en compte du PLOC et de la caractérisation CINASPIC pour la création d'un ELU. 501 m² d'ELU en sous-sol accessible par rampe depuis le RDC rue de Clignancourt. 159 m² d'espace de stockage de courte durée.
Le RDC actuel sera modifié en logements (création d'un plancher pour unifier le R+1, le RDC étant aujourd'hui en double hauteur à certains endroits). L'accès et l'accueil (pas publics) de l'ELU se font sur la gauche du bâtiment, une nouvelle rampe (18 %) est créée pour laisser entrer les véhicules depuis la rue jusqu'au sous-sol. La hauteur libre de 3 m imposée par l'entrée est conservée tout au long du passage des véhicules jusqu'à la zone prévue pour leur déchargement.

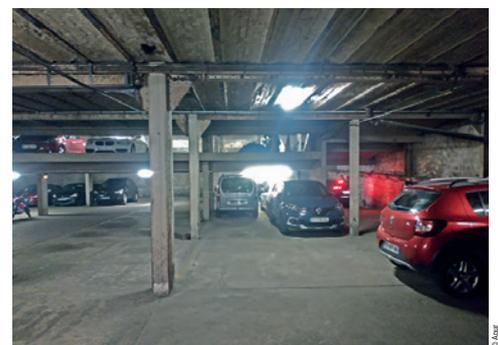
Exploitant de l'ELU :

Pas encore trouvé.

Retour d'expérience

Les porteurs de projet ont eu des difficultés pour introduire l'ELU dans le programme. La surface imposée de 500 m² a été respectée, le sous-sol convenant à cette surface et à cet usage. La conception de l'équipement a été faite sur des règles techniques générales mais sans connaissance des futurs besoins de l'exploitant, ce qui pose un problème important. Plusieurs pistes de préneurs ont été engagées mais aucune n'a abouti car les exploitants ne veulent pas s'engager

plus de quelques mois avant la livraison. (Les travaux devraient commencer au printemps 2021 et terminer été 2025). Les porteurs de projet n'ont pas trouvé d'interlocuteur (services d'instruction, logisticien...) en capacité de les conseiller sur les contraintes techniques à respecter pour le futur ELU, ou sur les potentiels preneurs à contacter. La crainte est que des contraintes sur la sécurité, les circulations ou la structure ne soient pas anticipées et impliquent des travaux après la livraison des logements. ■



Le sous-sol actuel, à transformer en ELU

La destination CINASPIC favorise les projets d'ELU

Les projets récents d'espaces logistiques en zone urbaine générale utilisent ainsi majoritairement la destination CINASPIC pour leurs ELU. Parmi les projets cités dans cette partie, seule *La Folie Champerret* utilise la destination entrepôt, qui ne pose pas de problème de cohabitation puisqu'il n'y a pas de logement sur la parcelle. Dans les autres cas, et surtout pour les ELU en RdC d'immeuble, la destination CINASPIC a été nécessaire pour définir le programme logistique.

Sans cette particularité du PLU, on peut imaginer que les projets auraient moins facilement intégré l'ELU à leur programmation.

Avec la modernisation des PLU intégrant des nouvelles catégories strictes de destination et sous-destination, cette facilité risque d'être perdue et de desservir le maillage territorial en ELU. Il paraît donc indispensable de trouver d'autres solutions réglementaires pour continuer à favoriser l'implantation de ces espaces.

DÉTAIL DES SURFACES PAR DESTINATION EN ZONE UG

Nom du projet	Destination Entrepôt	Destination CINASPIC
La Folie Champerret	1 369 m ²	0
P4 Pantin	0	681 m ²
L'immeuble inversé	0	1 612 m ²
Chronopost Beaugrenelle	0	3 027 m ²
Parking Centre Pompidou	0	654 m ²
Îlot Fertile	0	11 293 m ² (dont 1 000 pour l'ELU)
CIT Maine Montparnasse	À définir	À définir
Stationord	0	55 779 m ²
Poste du Louvre	0	1 477 m ²
Magenta	0	188 m ²
Clos de Malevert	0	559 m ²
Rue de la Roquette	0	0 (destination commerce utilisée)
Galerie Gaîté	0	2 146 m ²
Dalle Keller	0	10 227 m ²
120 Clignancourt	0	543 m ²

Source : Apur

3. | La logistique en bord de Seine

Le transport fluvial répond aux enjeux actuels d'un transport de marchandises dans la Métropole du Grand Paris plus respectueux de l'environnement, en générant moins d'émissions de polluants que le transport routier. Le développement du transport fluvial devrait à l'avenir se traduire à la fois par une plus grande diversité des marchandises transportées, et par des innovations sur le matériel et les processus de livraison. Toutefois, la logistique urbaine fluviale reste dépendante des installations portuaires et de la place qu'on lui accorde en ville. C'est pourquoi la logistique fluviale a été intégrée dans les règlements d'urbanisme parisiens.

Différents cadres réglementaires pour la logistique fluviale

En zone UGSU, comme évoqué dans la partie 1, la logistique fluviale fait partie des objectifs principaux. Les ports suivants sont en zone UGSU :

- en rive droite : port de Bercy amont (12^e), port du Point du Jour (16^e) ;
- en rive gauche : port National (13^e), port de Tolbiac (13^e), port de la Bourdonnais (7^e), port de Javel bas (15^e), port Victor (15^e).

Par ailleurs, sur les berges basses classées en zone UV (Urbaine Verte) propices à la promenade, la logistique est permise par le règlement du PLU en utilisant l'espace de manière flexible dans le temps pour des activités de déchargement compatible avec la promenade.

PLU de 2006, Règlement, tome I, zone Urbaine Verte

Caractère de la zone urbaine verte (UV) :

La zone UV regroupe des espaces dont la densité bâtie est en général faible et dont la fonction écologique, la qualité paysagère ou la vocation récréative, sportive ou culturelle doivent être préservées et mises en valeur pour assurer la qualité de vie et les besoins de détente des citoyens.

...

La réglementation vise, selon la nature des espaces concernés :

- ...

- *à permettre en outre, sur les voies d'eau et leurs berges, le développement du transport de passagers par bateaux et le transit des marchandises et déchets acheminés ou évacués par voie d'eau, notamment les activités de distribution urbaine de marchandises de toute nature destinées à l'approvisionnement des activités économiques et des particuliers (flux entrant et sortant).*

Ainsi, le règlement prévoit à cet effet des emplacements où les activités de type logistique seront adaptées et acceptées :

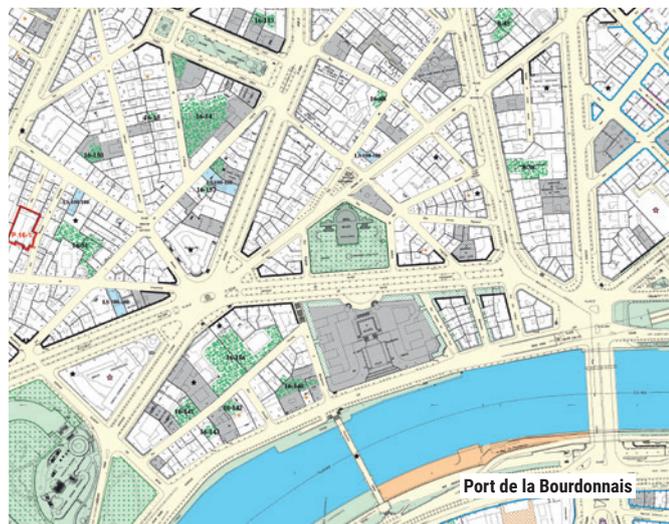
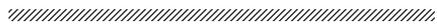
UV.2.2 - Dispositions complémentaires applicables sur le domaine public fluvial :

Sur les berges des voies d'eau sont en particulier admis, au titre des occupations et utilisations du sol énoncées à l'article UV.2.1 :

- ...
- *aux emplacements localisés sur les documents graphiques du règlement, les plates-formes de transit des marchandises et déchets acheminés ou évacués par voie d'eau, ainsi que les installations strictement nécessaires à leur usage, à condition de ménager l'accessibilité aux promeneurs hors périodes de fonctionnement ; une continuité de promenade doit être assurée pendant leur fonctionnement par un itinéraire de contournement.*

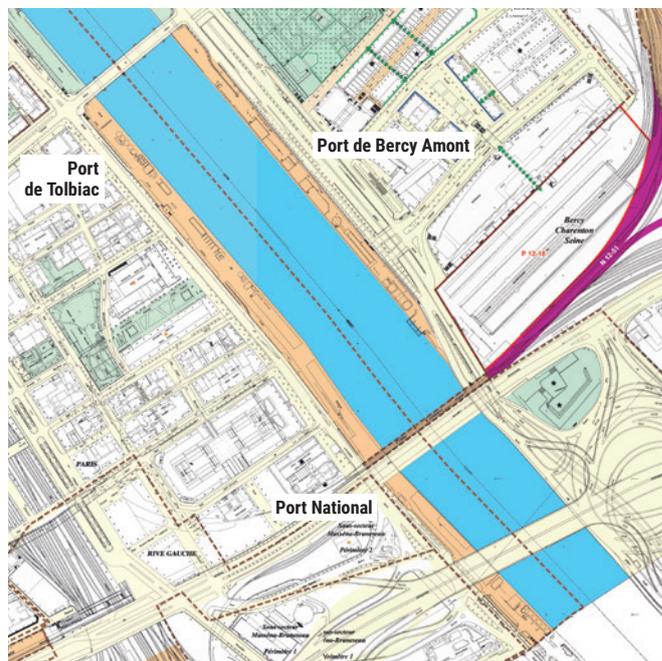
Ces emplacements sont repérés sous forme de pastilles représentant des ancrages sur les planches du PLU. Ils se trouvent au niveau des ports/quais suivants :

EXTRAITS DES PLANCHES DU PLU PRÉSENTANT LES PORTS UGSU (ZONES ORANGÉES)



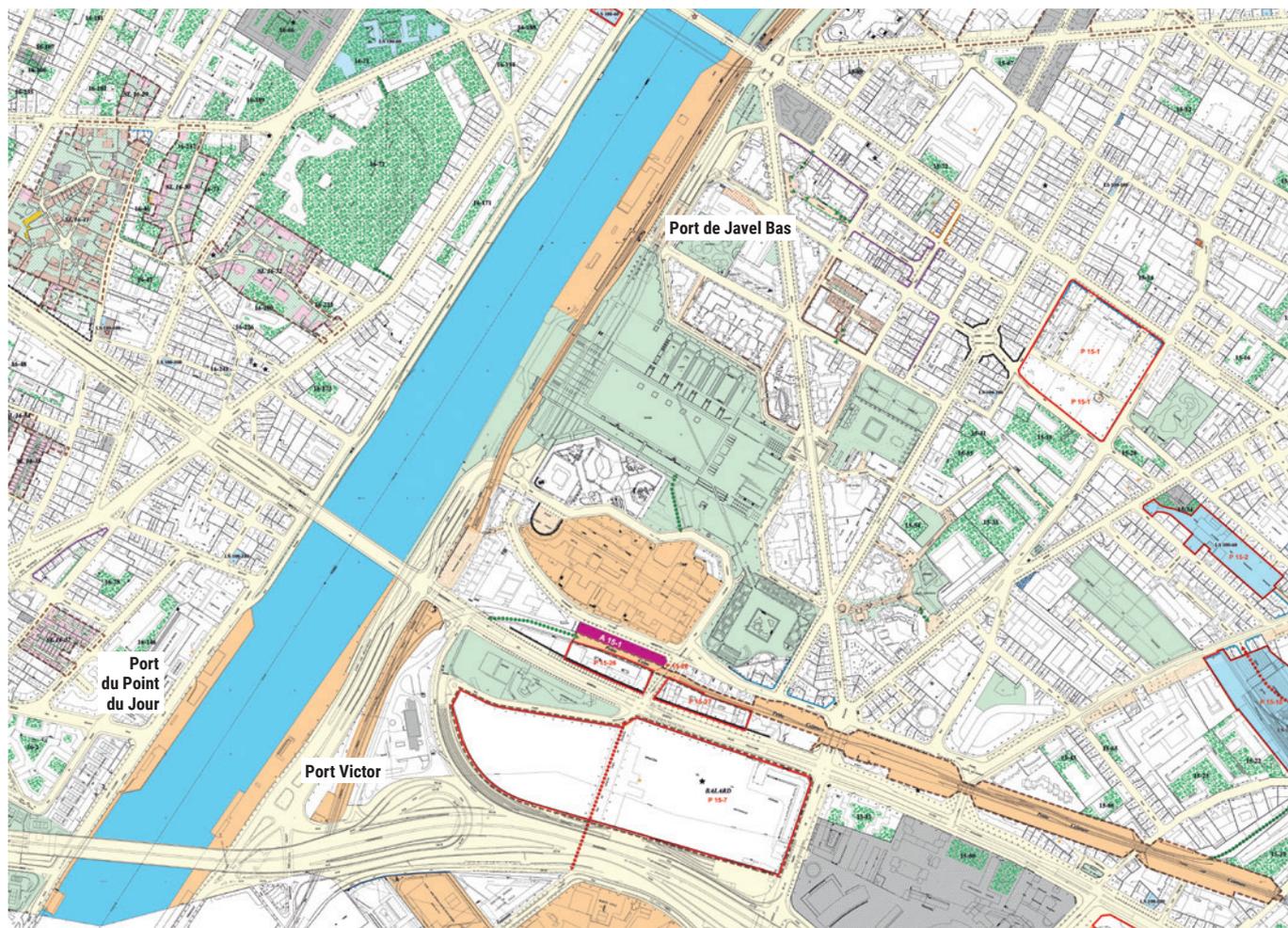
7^e arrondissement

© PLU de Paris



12^e et 13^e arrondissements

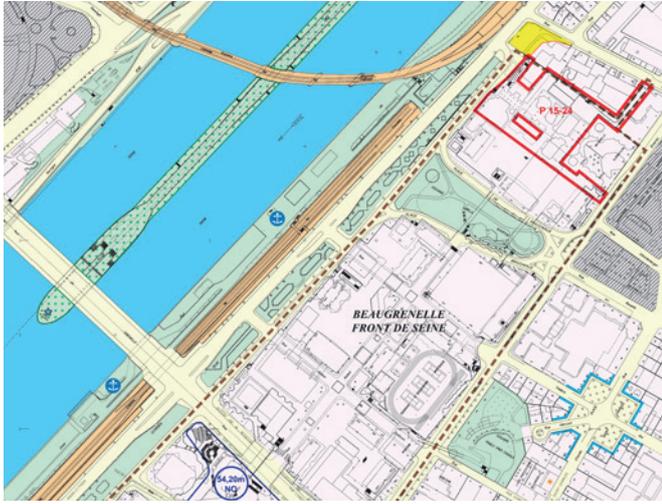
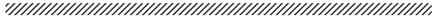
© PLU de Paris



15 et 16^e arrondissements

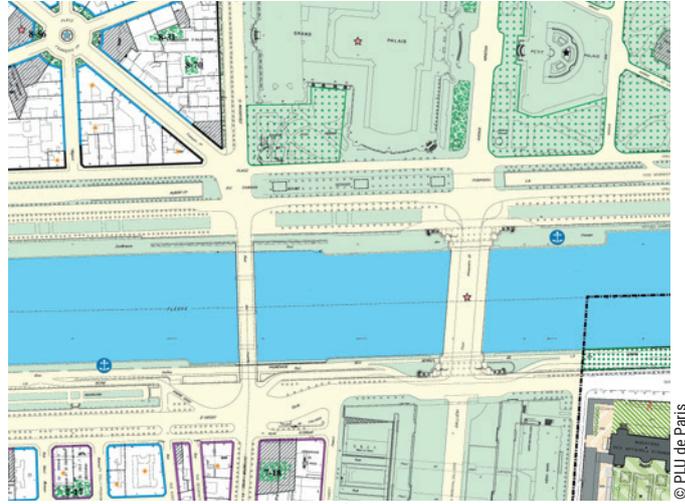
© PLU de Paris

EXTRAITS DES PLANCHES DU PLU MENTIONNANT UNE ANCRE (QUAI À USAGES PARTAGÉS)



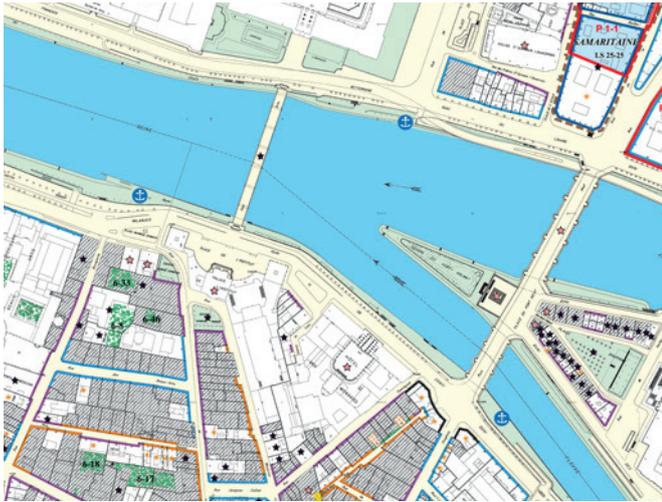
Port de Javel Haut, Port de Grenelle

© PLU de Paris



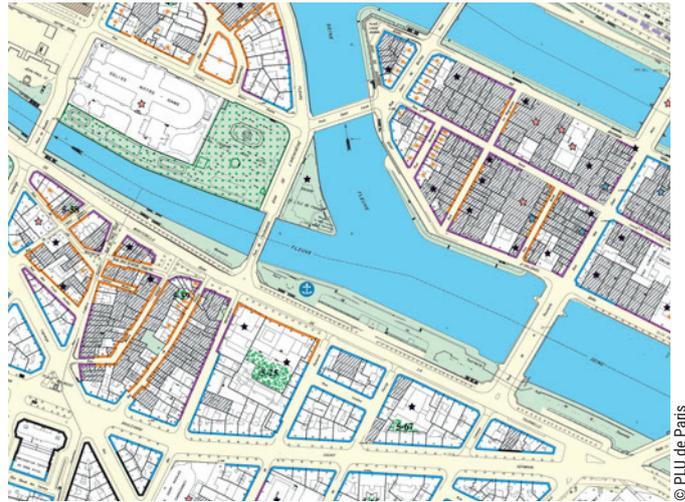
Port du Gros Caillou, Port des Champs-Élysées

© PLU de Paris



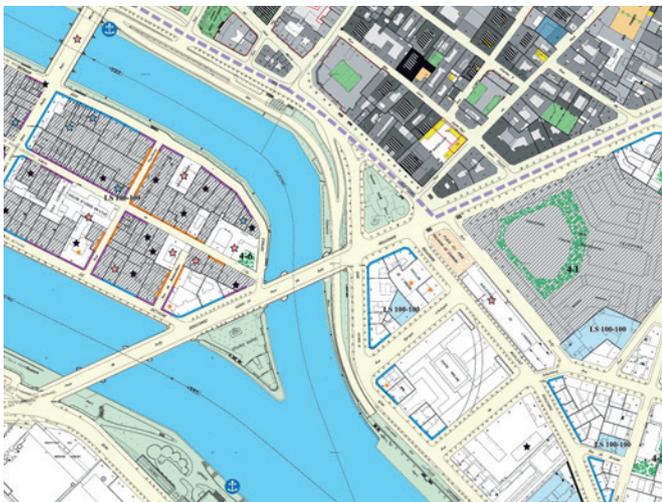
Port des Saints-Pères, Port du Louvre, Quai des Grands Augustins

© PLU de Paris



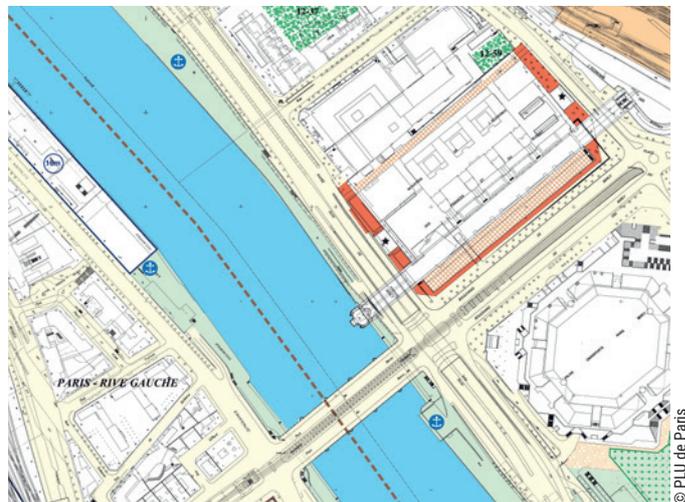
Port de la Tourneelle

© PLU de Paris



Port des Célestins, Jardin Tino Rossi

© PLU de Paris



Port de la Râpée, Port d'Austerlitz, Port de Bercy Aval

© PLU de Paris

Le long des berges de la Seine, on trouve aujourd'hui plusieurs lieux utilisés pour des activités logistiques. En effet, on compte 10 linéaires portuaires abritant de telles activités. Sur ces ports, il existe parfois des QUP (Quais à Usage Partagé) qui permettent à des acteurs différents d'utiliser les installations selon le moment de la journée.

Même si la promenade et les loisirs sont majoritaires le long des berges, sur les 22 km de berges (hors îles) de la Seine, 12 % des quais sont dédiés à des activités portuaires de type logistique ou industriel (source : Ports de Paris).

Parmi ces 10 ports, 7 se trouvent en zone UGSU et 3 se trouvent en zone UV. Ces derniers se sont implantés aux emplacements prévus par le PLU pour le transit des marchandises. Ainsi, parmi les 13 « ancrs » figurants sur les planches du PLU, les **ports de Bercy Aval**, celui **d'Austerlitz** et celui **du Gros Caillou** sont utilisés régulièrement pour la logistique.

Les installations portuaires en Zone UV sont plus contraintes que celles en Zone UGSU. En effet, alors qu'elle fait partie des objectifs principaux de la zone UGSU, la logistique est permise, pon-

tuellement, en zone UV. Les gros équipements (entrepôts, centrale à béton...) se retrouvent ainsi en zone UGSU tandis qu'au niveau des ancrs de la zone UV on trouvera des équipements pour le déchargement. Lorsqu'elles ne sont pas utilisées pour la logistique, ces zones sont en effet accessibles à la promenade et donc ne doivent pas être encombrées.

Par ailleurs, des escales généralement utilisées pour du transport de personnes peuvent être partagées, et utilisées occasionnellement pour de la logistique légère le temps du déchargement (Port Henri IV, de l'Hôtel de Ville, de la Gare, d'Austerlitz...)

Certaines ancrs sont également utilisées pour des usages très ponctuels ou des expérimentations (Fludis, déchetterie urbaine...). Il s'agit des ports de Grenelle et des Grands-Augustins et du Jardin Tino Rossi.

Les autres ancrs ne sont pas encore utilisées pour la logistique :

- Port de Javel Haut ;
- Port des Champs-Élysées ;
- Port des Saints-Pères ;
- Port du Louvre ;
- Port de la Tournelle ;
- Port des Célestins ;
- Port de La Râpée.

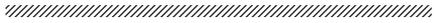


12 %

des quais sont utilisés pour la logistique ou les activités industrielles

Nom du port	PLU	Présence d'un QUP	Usage actuel
Port du Point du Jour	UGSU	Oui	Matériaux chantier
Port Victor	UGSU	Oui	Matériaux chantier + centrale à béton
Port de Javel Bas	UGSU	Oui	Matériaux chantier + centrale à béton
Port de la Bourdonnais	UGSU	Non	Acheminement marchandises Franprix
Port du Gros Caillou	UV + Ancre	Oui	Usages ponctuels
Port d'Austerlitz	UV + Ancre	Oui	Usages ponctuels
Port de Bercy Aval	UV + Ancre	Oui	Matériaux (Cemex)
Port de Tolbiac	UGSU	Oui	Matériaux chantier + centrale à béton
Port de Bercy Amont	UGSU	Non	Matériaux chantier + centrale à béton
Port National	UGSU	Oui	Matériaux chantier + centrale à béton

LES LIEUX DE LA LOGISTIQUE AU BORD DE LA SEINE



Équipements utilisés pour de la logistique

-  Port sans Quai à Usage Partagé (QUP)
-  Port avec Quai à Usage Partagé (QUP)

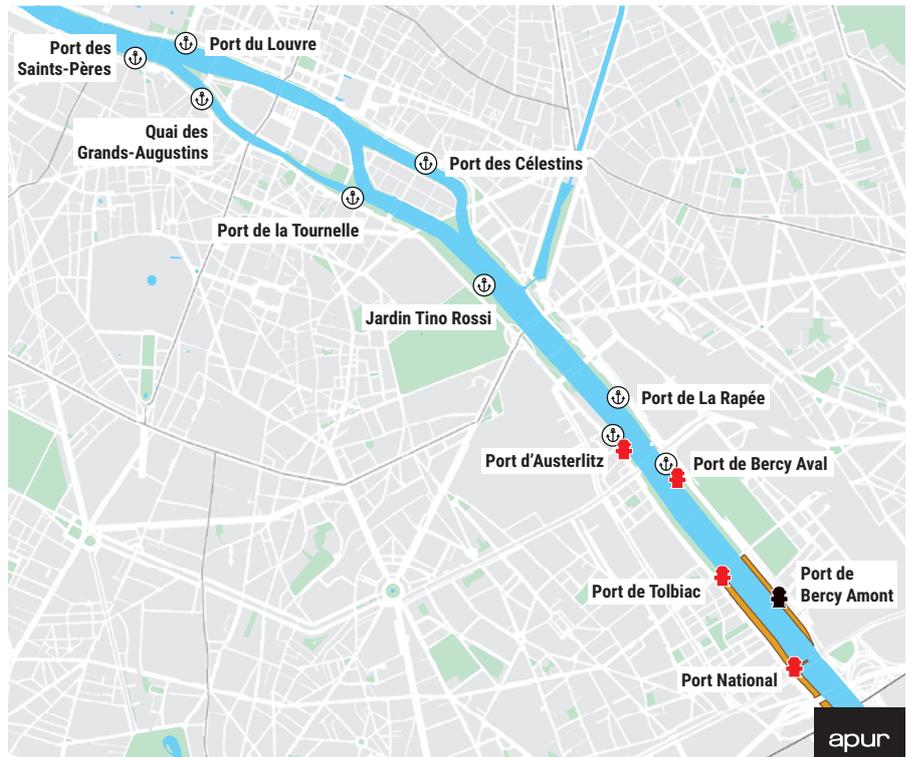
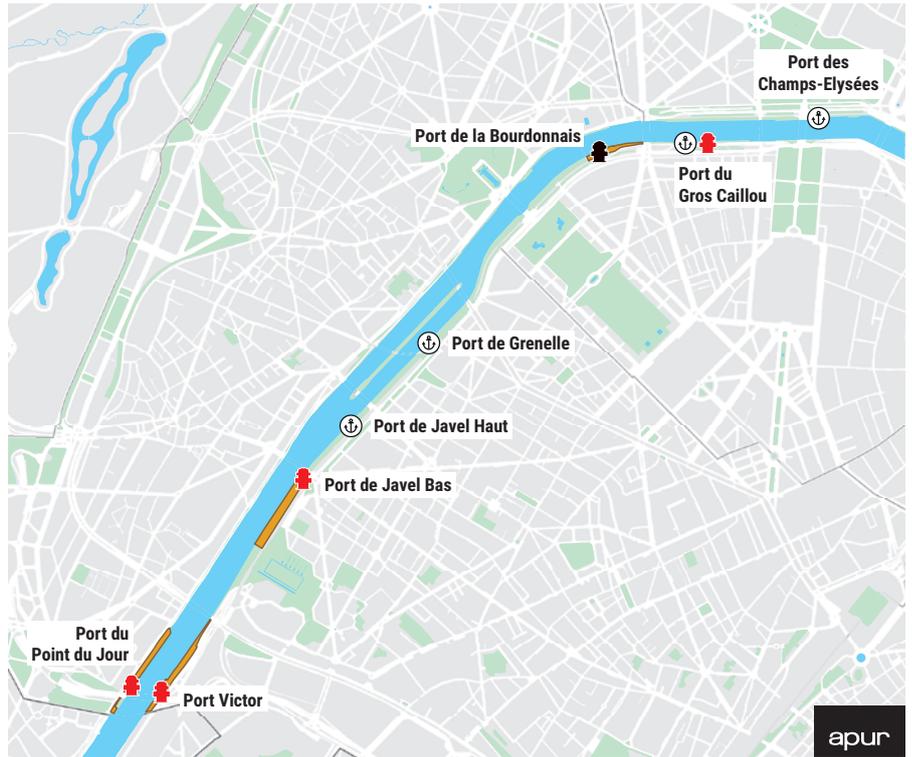
PLU : zone UV

-  Plateformes de transit des marchandises
-  Zone Urbaine Verte (toutes emprises)

PLU : zone UGSU

-  Zone UGSU (emprises portuaires uniquement)

Sources : PLU de Paris, traitement Apur



Des usages ponctuels sur les quais de Seine

La présence de nombreux quais tout au long de la Seine rend possible des acheminements ponctuels de marchandises. Les exemples récents témoignent de la nécessité de préserver ces possibilités ainsi que de les favoriser. Certains aménagements exceptionnels permettent même des opérations d'envergure comme le quai aux Fleurs sur l'Île de la Cité qui a servi de lieu de déchargement de nuit d'un transformateur électrique de 55 tonnes pour le chantier de Notre-Dame de Paris. Ce dernier ne pouvait pas être apporté par la route car sa masse dépassait la jauge des ponts qu'il aurait dû emprunter. De même, des transformateurs électriques sont régulièrement livrés sur le

port de Tolbiac pour le renouvellement du parc électrique parisien, et des opérations de déchargement de bateaux ont été organisées sur le port de Javel à l'occasion du salon nautique de la porte de Versailles.

Il existe également des innovations sur le matériel avec par exemple Fludis qui livre des marchandises en palettes ou conteneurs sur quatre emplacements parisiens. La barge électrique permet d'organiser les tournées et de charger les vélos cargos à bord, sur le trajet depuis Gennevilliers, et ne nécessite pas d'installation à quai pour décharger les véhicules.

La logistique fluviale du grand prix de Formule E aux Invalides

Porteur de projet : Organisateur Formule E, HAROPA – Ports de Paris, opérateur CFT

Localisation : Paris, 7^e

En avril 2016 se déroulait pour la première fois sur l'esplanade des Invalides le Grand Prix de Formule E, la course de monoplaces électriques. L'organisateur de cet événement a fait le choix du fluvial pour acheminer les blocs de béton et les barrières indispensables à la sécurisation du circuit de 1,93 km.

Ainsi, ce sont 400 tonnes de barrières et 1 075 blocs de béton de 4 tonnes qui ont été acheminés **depuis le port de Limay (78) jusqu'au port du Gros Caillou**, au droit de l'esplanade des Invalides, sur 3 barges de l'opérateur CFT.

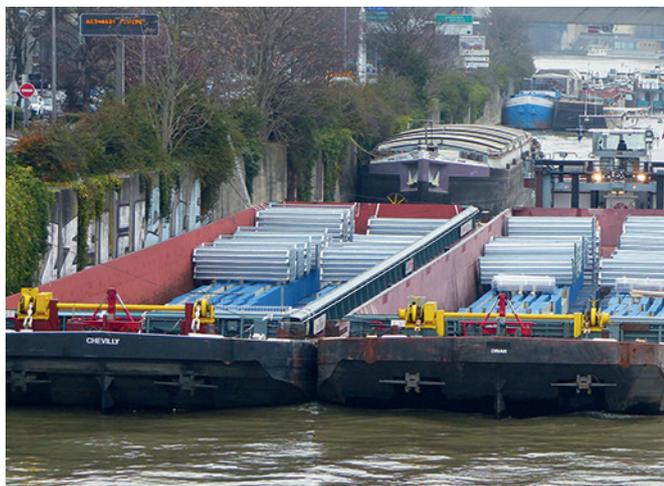
Le déchargement des barges s'est effectué à l'aide de deux grues mobiles de 100 tonnes. Cette opération a mobilisé le port du Gros Caillou du 14 avril au 23 avril pour le déchargement, le trajet retour s'effectuant le 25 avril, 2 jours après l'événement.

HAROPA-Ports de Paris, propriétaire du port, a porté ce projet, ce dernier ayant estimé l'évitement de 180 rotations de camions grâce à ce mode de transport, en rappelant que le fluvial rejette 2,5 fois moins de CO₂ et consomme 5 fois moins de carburant que le routier.

L'opération s'est renouvelée les années suivantes.

CHIFFRES CLÉS

- 4 300 tonnes de béton et 400 tonnes de barrières transportées dans 3 barges
- **180 rotations de camions évitées**
- Début du déchargement 7 jours ouvrés avant la course



© Haropa



© Henri Garat - Mairie de Paris

L'optimisation des mouvements logistiques par voie fluviale : Franprix

Porteur de projet : Franprix

Localisation : Paris

L'enseigne du groupe Casino a engagé une vaste politique de rénovation de ses 860 magasins (situés pour l'essentiel en Ile-de-France) à la fois en termes d'offre de nouveaux produits (jus d'oranges pressées sur place, distributeurs de yaourts glacés...) et de décoration plus séduisante des supérettes (concept « mandarine »). Jean-Paul Mochet, directeur général de Franprix, considère que les produits biologiques, l'engagement sociétal et la protection de l'environnement font aussi partie de l'attractivité de l'enseigne.

Le choix de Franprix de faire transiter par la Seine des produits alimentaires jusqu'au centre de Paris, vise à offrir un bénéfice environnemental réel à ses clients et plus largement aux Franciliens, en réduisant la pollution, les nuisances sonores et la congestion routière.

Cette nouvelle offre de distribution urbaine se base sur une chaîne multimodale mêlant transport fluvial et routier. Elle a été initiée en septembre 2012 et est le fruit d'un partenariat avec XPO Logistics (transport et organisation de la chaîne), Haropa Ports de Paris (infrastructures portuaires), la SCAT (transport fluvial), et Terminaux de Seine (manutention). Elle a reçu le sou-

ten de Voies Navigables de France et de la Région Ile-de-France. Cette organisation est progressivement montée en puissance jusqu'à permettre, depuis fin avril 2016, la livraison par voie fluviale des 300 magasins Franprix de Paris.

Ainsi, chaque jour, du lundi au vendredi, **45 caisses mobiles sont ainsi transportées entre le Val-de-Marne et Paris**. Les marchandises sont stockées dans deux entrepôts, l'un est situé à Chennevières-sur-Marne et le second est directement implanté au sein du port de Bonneuil-sur-Marne.

Un pré-acheminement routier permet de livrer dans la matinée les marchandises en provenance de Chennevières-sur-Marne sur le **terminal à conteneurs du port de Bonneuil**.

Les palettes de produits alimentaires (conserves, boissons, gâteaux) sont chargées dans des conteneurs eux-mêmes chargés sur une barge avec un reach-stacker, c'est-à-dire un camion-grue de 90 tonnes et d'une dizaine de mètres de hauteur.

Cette barge navigue ensuite sur la Marne puis la Seine (20 km) en franchissant les écluses de Créteil et Saint-Maurice afin

de desservir in fine le port de La Bourdonnais situé au pied de la Tour Eiffel.

Depuis ce port, et encore au moyen d'un reach-stacker, les caisses sont stockées sur le quai puis rechargées sur des camions pour livrer 300 magasins situés dans Paris et dans les Hauts-de-Seine.

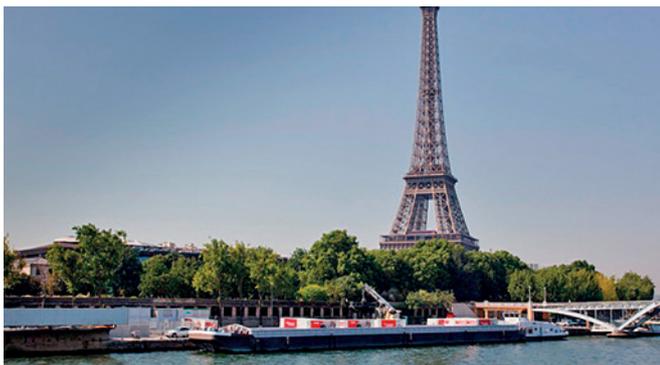
Les camions de distribution répondent aux normes PIEK (norme qui garantit un niveau sonore inférieur à 60 dB) et disposent des dernières motorisations disponibles.

Selon l'enseigne Franprix, le dispositif permet l'économie de 450 000 km routiers par an, l'équivalent de près de 13 000 tours de périphérie parisien, 3 800 camions en moins sur les routes et près de 250 tonnes de CO₂ économisés. Les magasins livrés par la Seine sont identifiables par le logo « Votre magasin livré par la Seine » présent sur les vitrines.

par HAROPA

CHIFFRES CLÉS

- 450 000 km routiers en moins
- 250 tonnes de CO₂ économisées par an



© Manuel Garrido - Haropa Ports de Paris



© Apur - David Boureau

Point P - Javel

Port de Javel bas - Paris 15^e

PLU : Zone UGSU

Permis

PC 075 115 16 V0074
PC 075 115 16 V0074 M01

Adresse

Port de Javel (15^e)

Déposé le 30/11/2016
Favorable avec réserve le 18/04/2017
Modificatif demandé le 7 juillet 2020
et accordé le 1^{er} décembre 2020

Demandeur

SA Point P

Propriétaire

Ports de Paris

Maître d'œuvre

Élisabeth VEIT Architecte

Description synthétique (extrait demande PC)

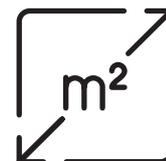
Construction d'un magasin de vente de R+1, de bâtiments de stockage à rez-de-chaussée avec végétalisation des toitures-terrasses, restructuration de l'ancienne maison douanière pour installation locaux sociaux.

Surface créée : 2048 m².

M01 : Modification de la forme de la toiture du bloc en corten, suppression de la fenêtre du côté du platane, modification du matériau de la toiture, conservation du niveau actuel du sol des vestiaires, léger abaissement du volume en corten, conservation de l'état existant de la zone située entre la maison douanière et le volume en corten à l'exception de la toiture et suppression des aménagements prévus au sous-sol.

Bilan

Sur le port de Javel Bas, il y avait anciennement une aire de vente de Raboni qui a été remplacée par un entrepôt pour la vente de Point P. La construction d'un entrepôt participe à l'intégration des fonctions d'acheminement des matériaux dans le paysage urbain et à leur pérennisation.



1 640 m²

d'entrepôt bord
à voie d'eau



L'aire de vente avant les travaux



Les entrepôts, en cours de travaux

© orthophoto Aerodata, Apr, 2015

© orthophoto Geomni/ATGT, 2019

Tableau des surfaces

Destination	Bureaux	Entrepôt	Commerce
Existant	139 m ²	562 m ²	202 m ²
Créés par construction (démoli si négatif)	- 84 m ²	- 562 m ² + 1 645 m ²	- 202 m ² + 402 m ²



L'accès piéton est toujours possible le long de la seine

© Apur



De l'autre côté du bâtiment, la voie permet le passage de véhicules et de promeneurs

© Apur

Raboni - Issy

Quai d'Issy - Paris 15^e

PLU : Zone UGSU

Permis

PC 075 115 12 V0030

Adresse

Quai d'Issy-les-Moulineaux (15^e)

Déposé le 04/05/2012

Favorable le 19/12/2012

Demandeur

CRH Ile-de-France Distribution SAS
(Raboni)

Propriétaire

Ports de Paris

Maître d'œuvre

Thomas HUGUEN Architecte

Description synthétique (extrait demande PC)

La construction d'un bâtiment de R+2 étages, à usage d'entrepôt (159 m²) et de bureau (530 m²) situé sur le quai bas, sur

les communes de Paris et Issy-les-Moulineaux (surface de plancher créée: 689 m² dont 7 m² à Paris et 682 m² à Issy-les-Moulineaux).

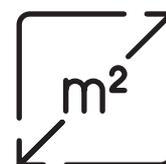
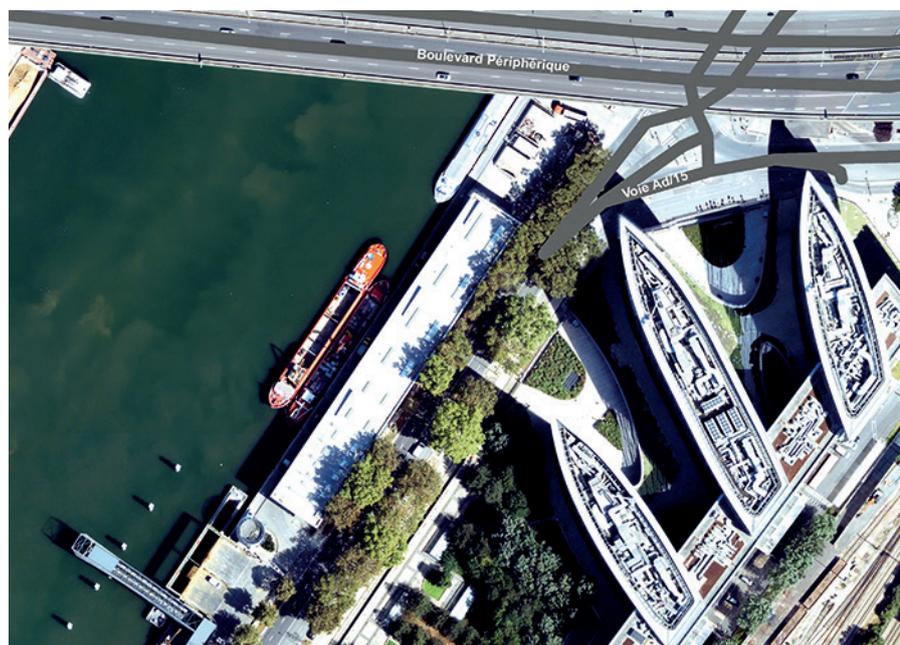
Surface Totale : 3 640 m².

Bilan

Un entrepôt en structure acier sur plusieurs étages a remplacé une aire de vente Raboni à l'air libre et en construction légère, permettant de pérenniser l'activité et de mieux l'insérer dans le paysage. La continuité de promenade le long de la Seine est permise en dehors des heures d'ouverture.

Tableau des surfaces

Destination	Entrepôt
Existant	
Créés par construction	7 m ² (à Paris)
Créés par changement de destination	



200 m²

d'entrepôt bord
à voie d'eau

© orthophoto Geomii/ATGT, 2019



© Apur

La traversée piétonne le long des quais est possible le soir et le week-end



© Apur

Port d'Issy, vu depuis Issy-les-Moulineaux

Point P - Saint-Exupéry/Point du Jour

Quai Saint-Exupéry - Paris 16^e

PLU : Zone UGSU

Permis

PC 075 116 18 V0064

Adresse

Quai Saint-Exupéry (16^e)

Déposé le 04/10/2018

Favorable avec réserve le 29/04/2019

Demandeur

SA Point P Ile-de-France

Propriétaire

Ports de Paris

Maître d'œuvre

Élisabeth VEIT Architecte

Description synthétique (extrait demande PC)

La construction d'un bâtiment de 2 niveaux constitué de locaux d'entrepôt à rez-de-chaussée et de commerce à

l'étage ainsi que d'une zone de stockage sur le quai à l'amont du bâtiment (surface de plancher créée : 812,9 m², hauteur du projet : 7 m).

Bilan

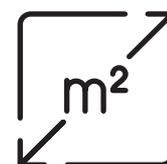
Il existait déjà un entrepôt Point P en plein air avec un bâtiment en tôle qui a été démoli pour construire le nouvel entrepôt sur plusieurs niveaux, plus en aval sur le port. Le nouvel entrepôt s'insère mieux dans le paysage et participe à la pérennisation de cette activité.

Tableau des surfaces

Destination	Entrepôt	Commerce
Existant		
Créés par construction	380 m ²	433 m ²
Créés par changement de destination		



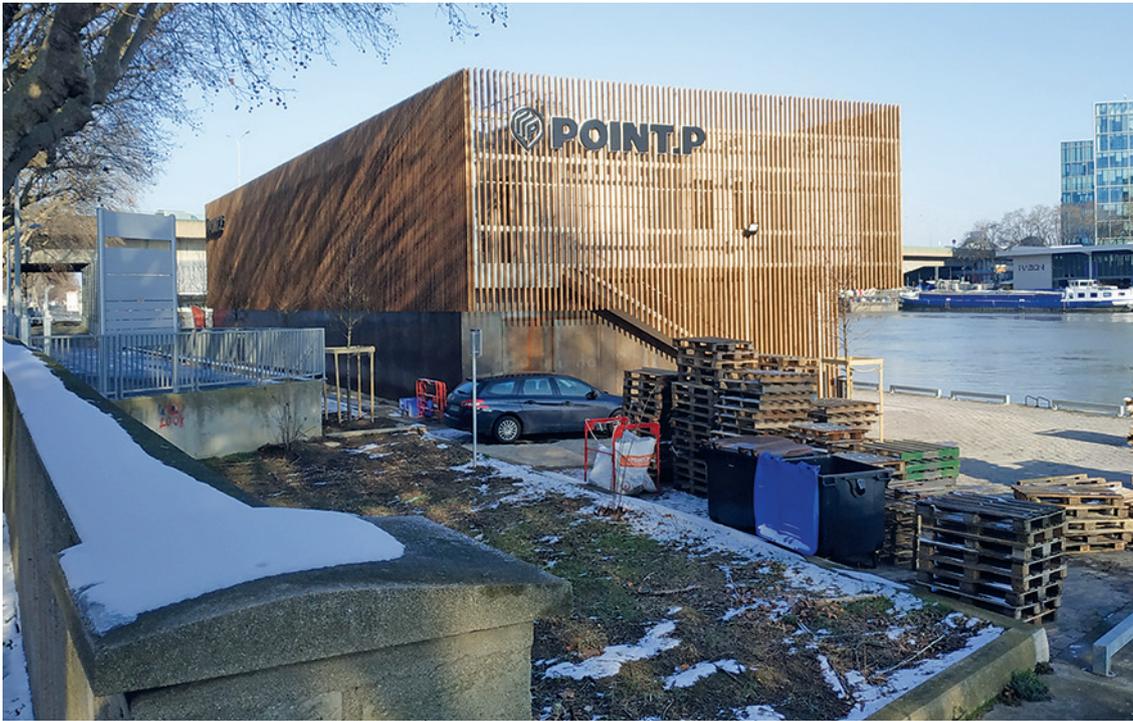
Le quai avant la construction de l'entrepôt



400 m²

d'entrepôt bord
à voie d'eau

© orthophoto Geomni/ATGT, 2019



© Apur

Port du Point du Jour, en aval du boulevard Périphérique, le site est constitué de deux bâtiments de part et d'autre du parking



© Apur

Port du Point du Jour

Raboni - Tolbiac

Port de Tolbiac - Paris 13^e

PLU : Zone UGSU

Permis

PC 075 113 16 V0038

PC 075 113 16 V0038 M01

Adresses

4, port de Tolbiac (13^e)

16 au 32, quai Panhard et Levassor (13^e)

Déposé le 19/07/2016

Favorable avec réserve le 20/06/2017

Modificatif demandé le 12/03/2019,

favorable tacite le 08/01/2020

Demandeur

CRH Ile-de-France Distribution

(Raboni)

Propriétaire

Ports de Paris

Maîtres d'œuvre

Arte Charpentier Architectes

Description synthétique (extrait demande PC)

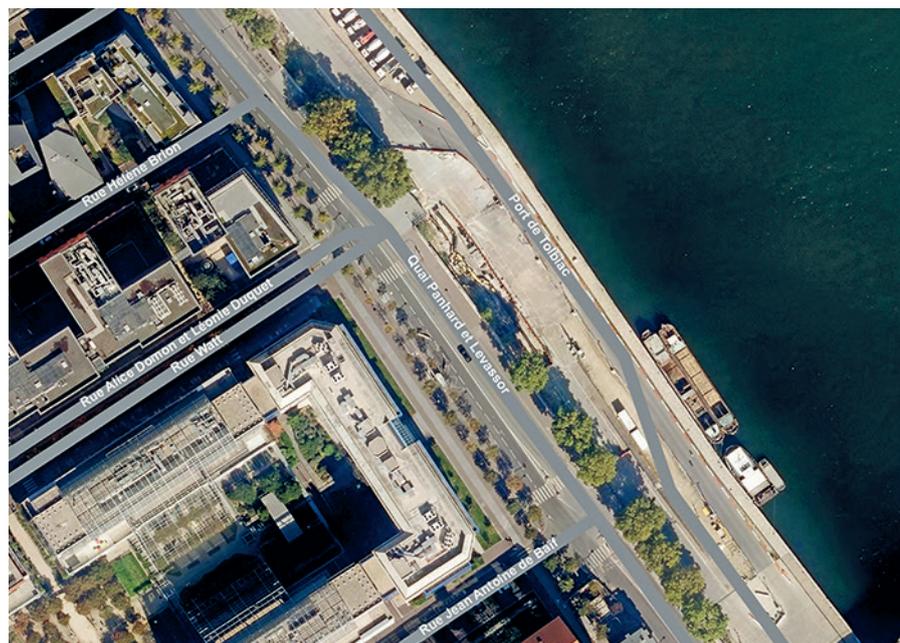
Construction d'un bâtiment à usage d'entrepôt de matériaux de construction.

Surface créée : 1 193 m².

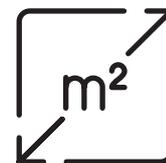
M01 : Modification de l'emprise des bâtiments, création d'un espace de chargement, déplacement de l'enseigne et modification de la façade sur le quai.

Bilan

Future construction d'un entrepôt de vente de matériaux à la place d'un quai libre. Cet entrepôt viendra compléter les autres lieux de vente de matériaux présents sur les quais.



© orthophoto Aerodata, Apur, 2015



700 m²

d'entrepôt bord
à voie d'eau

Tableau des surfaces

Destination	Bureaux	Entrepôt	Commerce
Existant			
Créés par construction	111 m ²	662 m ²	454 m ²
Créés par changement de destination			



Le quai est actuellement dégagé (2021) et est utilisé pour le chargement de matériaux

© Apur



Port de Tolbiac, janvier 2021

© Apur

Autres dispositifs en Zone Urbaine Verte

La modification de 2016 a apporté une autre précision en faveur de la logistique concernant les espaces souterrains. Le rapport de présentation indique ainsi les éléments suivants :

Une autre modification en faveur de la logistique urbaine est introduite dans le règlement de la zone verte UV (article UV.2.1). Elle vise uniquement les locaux souterrains existants, dont elle autorise la transformation en espaces dédiés à l'accueil des activités liées à la livraison et à l'enlèvement des marchandises. Cette disposition, qui n'autorise pas la construction neuve, permettra de réutiliser, au bénéfice de la logistique urbaine (et également de la gestion des déchets), les quelques espaces souterrains concernés dont, d'ailleurs, l'occupation actuelle ne correspond pas à la vocation de la zone UV puisque ce

sont des parcs de stationnement pour la plupart (citons, par exemple, celui qui se situe dans le Parc Suzanne Lenglen, aujourd'hui inutilisé).

Cette possibilité d'optimiser la fonction de locaux existants, parfois inutilisés voire dégradés, pour les activités d'intérêt général que sont la logistique urbaine et la gestion des déchets, constitue une alternative à la construction systématique de nouvelles installations pouvant impacter l'environnement, et donc à la consommation d'espace.

Cette disposition a été mise en place pour faciliter la réutilisation d'espaces souterrains qui seraient situés en zone UV, qui peuvent concerner le Parc Suzanne Lenglen ou bien des tunnels comme le tunnel Henri IV.

CONCLUSION

La logistique représente de nombreux emplois en Ile-de-France et notamment dans la métropole du Grand Paris. Bien que les emplois logistiques ne fassent pas l'objet d'une identification unique clairement définie, des estimations sont possibles. On peut, dans un premier temps, définir des secteurs d'activités relevant de la logistique. Il s'agit par exemple des établissements de transport, de manutention, de messagerie... Dans une note sur les emplois logistiques de 2015, l'Insee définit 24 catégories d'établissements qui sont considérés comme d'activités logistiques¹. En Ile-de-France, 183 000 personnes sont employées dans ces établissements, tous métiers confondus (y compris les fonctions support), dont 29 000 à Paris².

Par ailleurs, on peut définir certaines catégories de métiers qui ont une vocation logistique : livreur, conducteur routier, magasinier, ingénieur de la logistique... Dans cette même note, l'Insee définit 28 catégories de métiers logistiques. En Ile-de-France, 295 000 personnes exercent un métier logistique, tous secteurs confondus (la manutention dans un commerce, par exemple, est incluse). Parmi ces emplois, 51 000 sont à Paris³.

Enfin, on peut s'intéresser aux emplois de métiers logistiques, qui exercent dans des établissements logistiques (intersection des 28 catégories de métiers logistiques dans les 24 secteurs d'activité logistiques). Cette catégorie représente 104 000 emplois franciliens dont 13 800 emplois à Paris, soit 27 % des emplois de métiers logistiques. Ainsi, les 73 % restants occupent des fonctions logistiques dans d'autres

secteurs d'activités. La carte ci-contre représente, par commune du lieu de travail, le nombre d'emplois de métiers logistiques dans des établissements logistiques. Elle présente aussi la part de ces emplois ramenés au nombre total d'emploi de la commune.

On remarque que même si la part d'emplois logistiques est faible à Paris, le nombre est élevé confirmant que la logistique est un domaine d'emploi important à Paris, surtout dans certains arrondissements qui totalisent presque autant d'emplois que les communes des grands bassins logistiques franciliens.

En comparant cette carte à la localisation des entrepôts dans la Métropole du Grand Paris, on remarque que les emplois logistiques des secteurs logistiques se retrouvent généralement dans les communes dotées d'entrepôts. Cette constatation est particulièrement vraie pour les gros bassins d'emplois logistiques (Roissy, Orly, Rungis, Gennevilliers...), mais Paris fait figure d'exception. En effet, certains arrondissements (15^e, 18^e, 12^e et 13^e notamment) accueillent autant de métiers logistiques que dans les grands bassins d'emplois, sans pour autant qu'ils soient dotés d'entrepôts.

Ce déséquilibre en surface d'entrepôt est dû à la différence de profil d'activités logistiques pratiquées sur les territoires. Comme le note l'Insee dans son analyse des emplois logistiques en 2015, la grande couronne a tendance à accueillir des activités de stockage, entreposage, préparation de commande... nécessitant des surfaces importantes, alors que Paris et la petite couronne se distinguent par une plus large part d'ac-



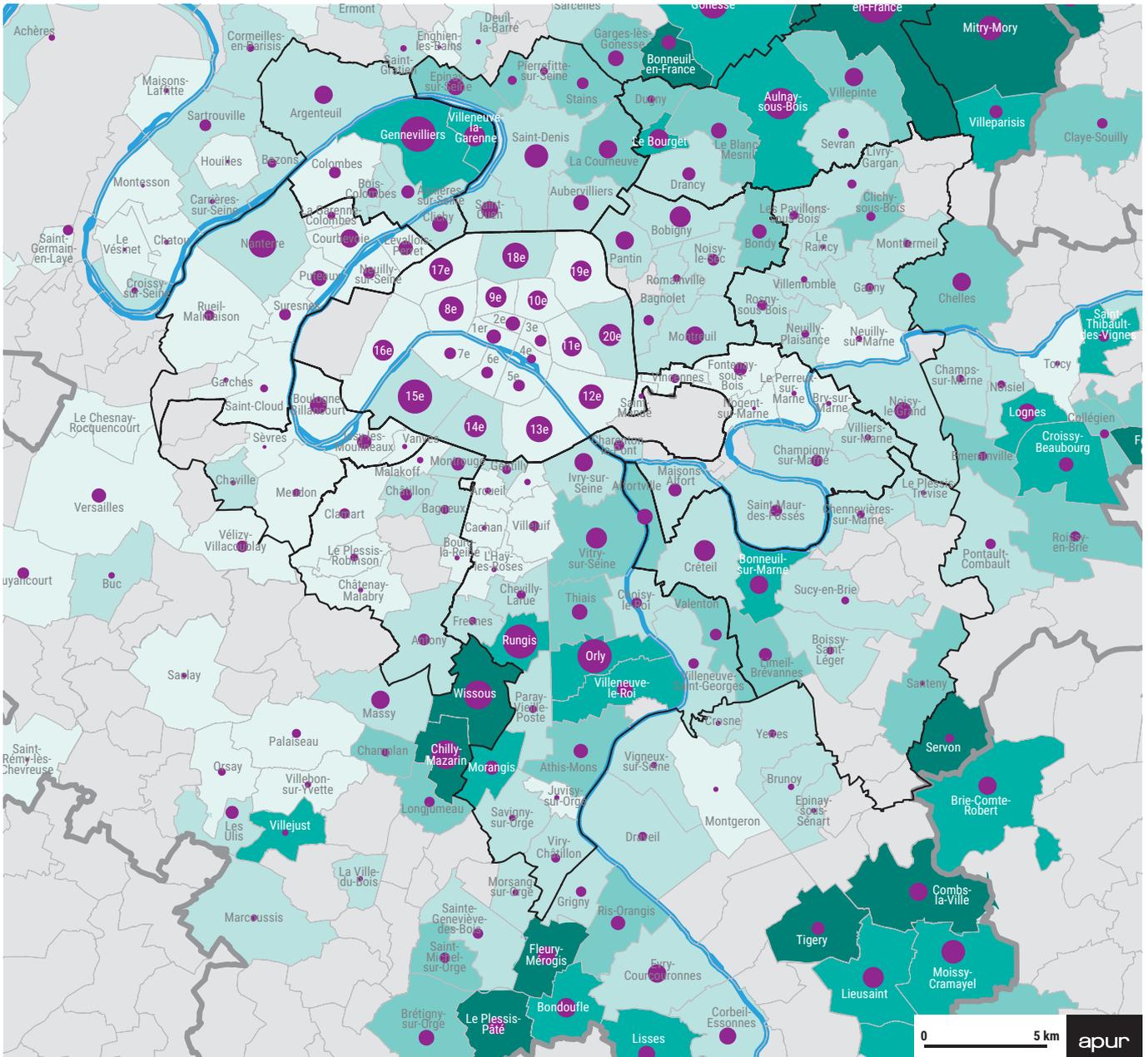
17 %

des emplois de professions logistiques en Ile-de-France sont à Paris

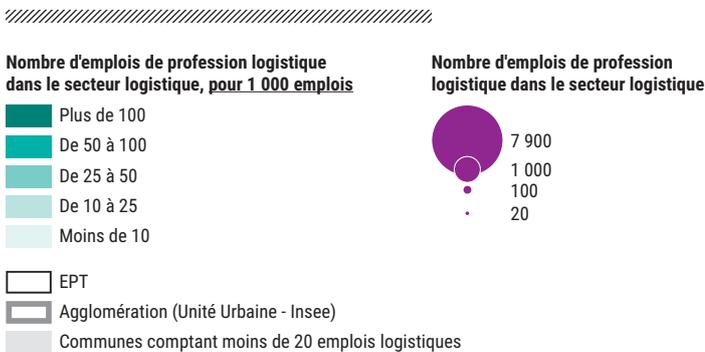
1 – 375 000 emplois salariés dans la logistique en Ile-de-France, INSEE, 2015, données 2011 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1285568>

2 – Source données : Insee, RP 2017, Commune au lieu de travail. Les établissements considérés comme relevant de la logistique sont ceux dans les 24 secteurs d'activité, selon la méthode utilisée par l'Insee.

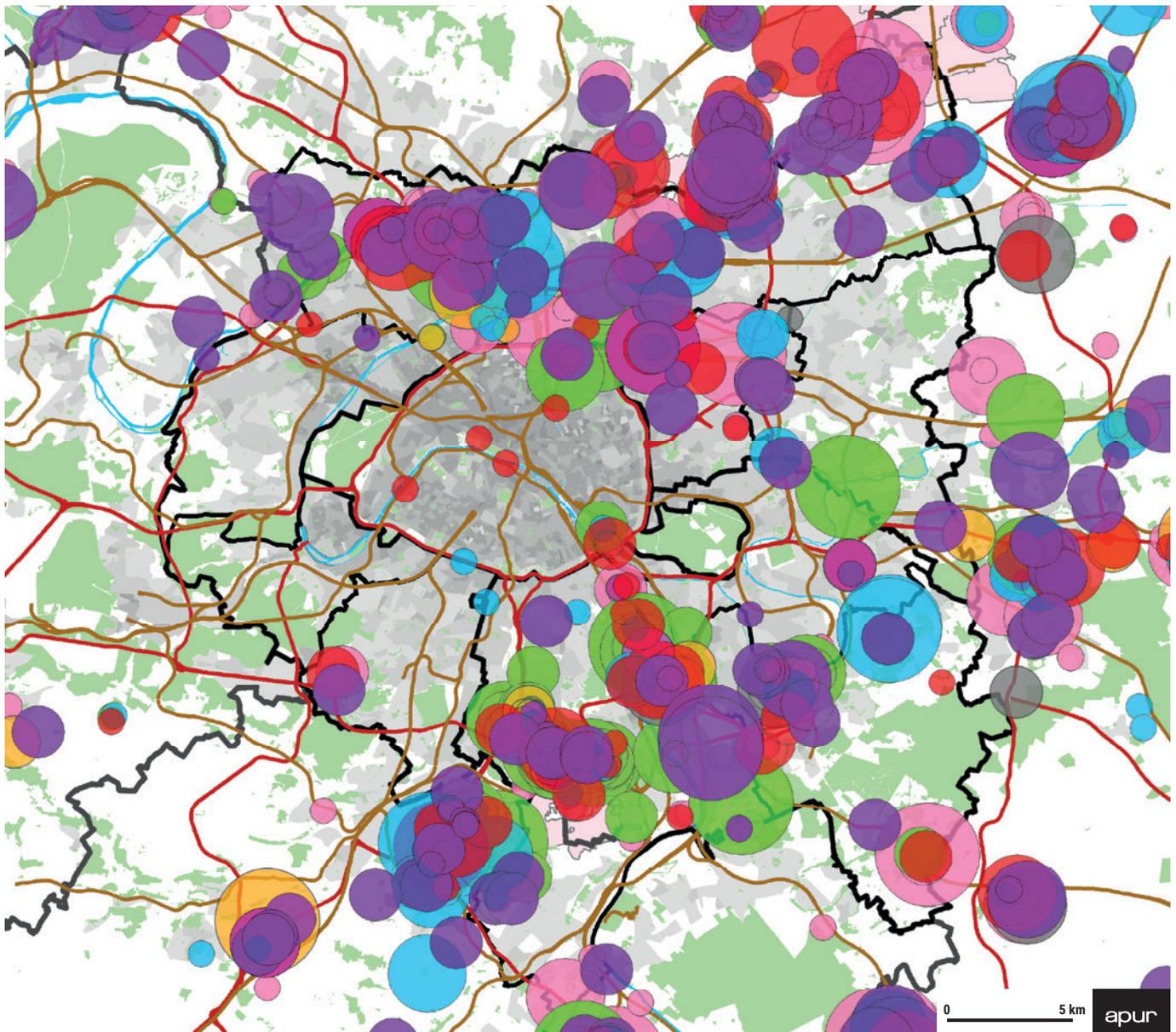
3 – Source données : Insee, RP 2017, Commune au lieu de travail. Les professions considérées comme relevant de la logistique regroupent 28 catégories de métiers de la logistique et du transport selon la méthode utilisée par l'Insee.



LES EMPLOIS DES PROFESSIONS LOGISTIQUES DANS LE SECTEUR LOGISTIQUE



Source : Recensement de la Population (Insee) 2017



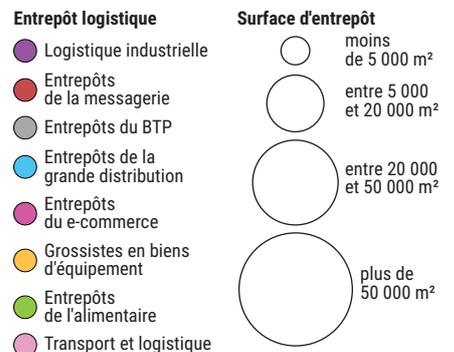
tivités d'affrètement et de préparation des transports et des services comme les déménagements, les activités de poste. Ces services regroupent 37 % des emplois dans les secteurs logistiques à Paris et dans la petite couronne contre 24 % dans le reste de l'Ile-de-France.

Face à ces observations, et pour lutter contre le phénomène de « desserrement logistique », les collectivités et notamment la Ville de Paris ont pris des mesures volontaristes pour ré-introduire des nouveaux espaces logistiques en ville, plus adaptés aux nouveaux modes de consommation et d'approvisionnement.

Entre 2006 et 2020, on a recensé plus de 31 projets d'entrepôts ou d'ELU sur le territoire parisien. 23 ont déjà déposé au moins un permis de construire et parmi eux 11 sont achevés ou en travaux. Ces espaces sont de nature variée, et répartis sur le territoire. Ils participent au maillage du tissu parisien en sites logistiques. Leurs caractéristiques sont directement liées au milieu dans lesquels ils s'implantent, ainsi qu'aux outils réglementaires dont ils bénéficient.

Cela montre que les règles et les dispositifs inscrits dans les documents d'urbanisme ont une incidence importante sur ces projets. On observe d'ailleurs

LES ENTREPÔTS LOGISTIQUES EXISTANTS



Sources : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar-A. Heitz, Apur 2017
 Traitement et mises à jour : Apur

que la majorité des projets sont issus d'une impulsion de la part d'appels à projets ou de préconisations réglementaires (Orientations d'Aménagement et de Programmation, périmètres de localisation...).

En zone UGSU, la logistique s'est développée pour compléter les équipements existants. Sur les emprises ferroviaires, les importantes surfaces offertes ont permis des projets de grande ampleur : hôtels logistiques ou entrepôts connectés fer allant de 6 400 à 30 000 m². Ces équipements ne sont pas les plus simples à réaliser : les projets sont souvent longs et n'aboutissent pas toujours mais ces grandes emprises sont les dernières opportunités d'implantation de tels espaces dans Paris, il apparaît donc primordial de les préserver et de continuer à y favoriser la logistique pour réintroduire des plateformes logistiques dans Paris. En effet, on remarque qu'environ 7 % de la surface de la zone UGSU est dédiée à des activités logistiques ou industrielles (hors SNCF), ce qui montre le potentiel de développement de la logistique sur des emprises ferroviaires ou portuaires.

Sur ces emprises portuaires, des équipements, surtout liés au secteur de la construction, sont implantés : entrepôt de vente de matériaux ou de matériel de construction, centrales à béton... La taille de ces espaces est généralement plus faible car ils doivent s'insérer dans un paysage de berges de Seine peu large et où la cohabitation de différents usages est essentielle. Néanmoins, un maillage de points de vente existe à Paris et dans le Grand Paris. Leur situation en bord de Seine leur permet un acheminement des marchandises massifié par le fleuve.

Ce maillage d'équipements de logistique fluviale est complété par des quais à usage partagé en zone UGSU et en zone UV qui permettent ponctuellement le déchargement de marchan-

dises au cœur de la ville. Ces quais ne sont pas tous utilisés aujourd'hui pour la logistique mais le développement actuel de la logistique fluviale pour limiter les trajets de camions va impliquer un besoin croissant de quais de déchargements tout au long de l'axe Seine et des canaux. Des innovations apparaissent pour permettre plus de polyvalence pour le transport fluvial : barges auto-déchargeantes ou véhicules propres du dernier kilomètre embarqués pouvant acheminer tous types de marchandises, et pas seulement les pondéreux comme les matériaux de chantier. Pour fonctionner, ces nouveaux modèles de distribution nécessiteront des quais à usages partagés dans le temps.

Dans le tissu urbain dense, les opérateurs de logistique nécessitent également des locaux pour permettre le cross-docking, indispensable pour aboutir à une distribution du dernier kilomètre en véhicules propres ou légers (vélo cargo, chariot à bras...). Les dispositifs mis en place ces dernières années pour faciliter leur implantation ont porté leurs premiers fruits : en zone UG, 8 projets dont 4 ayant déjà déposé un permis prévoient la création d'espace logistique dans le cadre d'un appel à projet et 10 permis de construire pour des ELU ont été recensés sur les périmètres de localisation. Ces cadres spécifiques leur sont déterminants pour trouver des espaces en milieu dense où la logistique rentre en concurrence avec d'autres fonctions plus rentables.

Pour compléter le maillage et inverser la tendance de desserrement des activités logistiques vers la périphérie, il semble indispensable de continuer à préserver les bâtiments existants aptes à recevoir de la logistique, ainsi que réfléchir à la conversion de certains espaces en ELU : des parkings, garages automobiles, par exemple peuvent parfois être propices aux activités logistiques.

Enfin, quelques exemples de logistique intégrée dans des nouveaux quartiers rappellent que les ELU sont plus facilement implantables lorsqu'ils sont intégrés dans des programmes mixtes car les loyers actuels rendent le montage financier d'un ELU seul très compliqué. Ces exemples sont de bonnes références à reprendre comme modèles dans les futures opérations d'aménagement à Paris ainsi que dans le reste de la Métropole du Grand Paris.

À l'avenir, avec la prise de conscience de l'impact environnemental de la logistique, qu'elle soit liée au e-commerce ou à toute autre forme d'acheminement de marchandises en ville, on peut entrevoir une demande grandissante en ELU qui rendrait leur création plus systématique. On voit déjà que ce qui relevait de l'expérimentation et de l'innovation il y a une dizaine d'années (projet Chronopost Beaugrenelle par exemple) est aujourd'hui implémenté dans de nombreux projets. Avec les besoins croissants en logistique, du e-commerce notamment, le maillage des ELU à Paris et dans le cœur de la métropole est appelé à se développer.

La diversité des projets d'espaces logistiques

ANALYSE DES PERMIS DE CONSTRUIRE, LE CAS PARISIEN

La mise en lumière de la logistique urbaine pendant la crise sanitaire a conforté son caractère indispensable comme activité de première nécessité pour les métropoles.

Depuis 2006, le Plan Local d'Urbanisme parisien a instauré un cadre réglementaire favorable à la création d'équipements logistiques, qu'il s'agisse d'équipements structurants sur des emprises de grands services urbains ou bien d'espaces de logistique urbaine de taille plus réduite introduits dans le tissu urbain. Pour chaque type de zone urbaine définie par le PLU, le règlement dessine les équipements logistiques les plus adaptés aux grands objectifs fixés pour la zone, dans le but de favoriser la création d'espaces logistiques intégrés au paysage urbain.

En 2021, quinze ans après l'instauration du PLU et cinq ans après sa dernière modification d'importance ayant apporté de nombreuses mesures supplémentaires favorables à la logistique, quels ont été les résultats en termes de création d'ELU ? Dans une perspective d'exhaustivité, l'Apur a cherché à recenser le maximum de projets d'espaces logistiques depuis 2006 dans le périmètre parisien.

En croisant la base de données des permis de construire déposés depuis 2006 avec d'une part les différents cadres réglementaires en vigueur et d'autre part les appels à projets innovants récents, 31 projets d'entrepôts ou d'espaces logistiques ont été dénombrés. Parmi ces 31 sites, 23 ont déjà fait l'objet d'au moins un permis de construire et 11 sont achevés ou en travaux.

Les caractéristiques de ces sites et les besoins auxquels ils répondent sont variés, et cette diversité témoigne de la nécessité de préserver et d'approfondir toutes les mesures en faveur de la logistique, pour aboutir à un maillage en équipements cohérent et équilibré.

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

