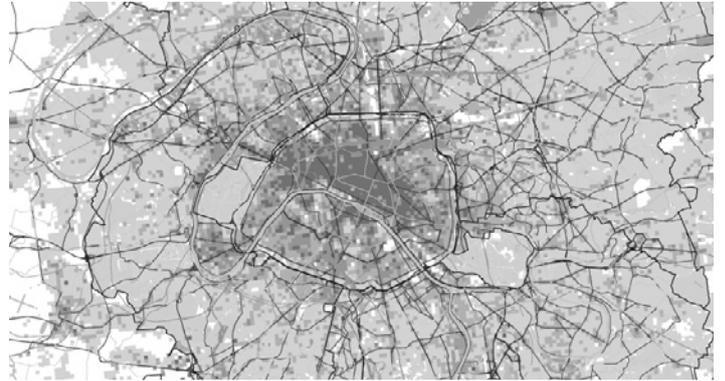


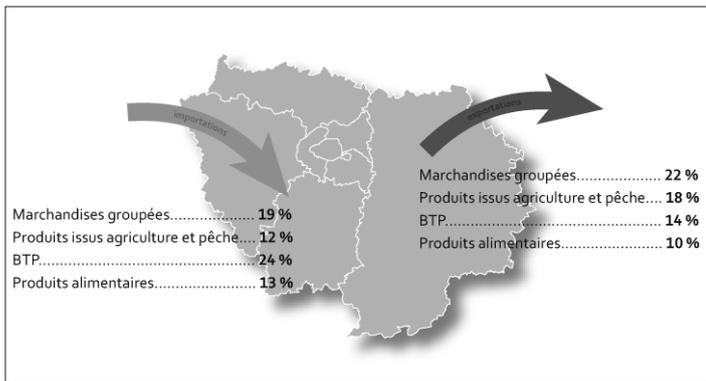
Logistique urbaine : vers un schéma d'orientation logistique parisien



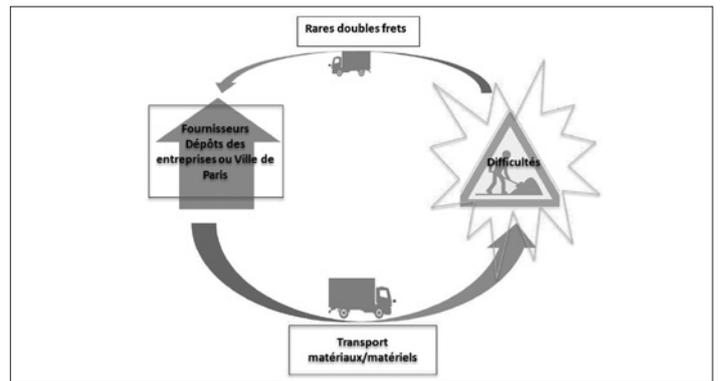
Fascicule 1/6 — Comptes-rendus des ateliers prospectifs



Fascicule 2/6 — Analyse des résultats de FRETURB



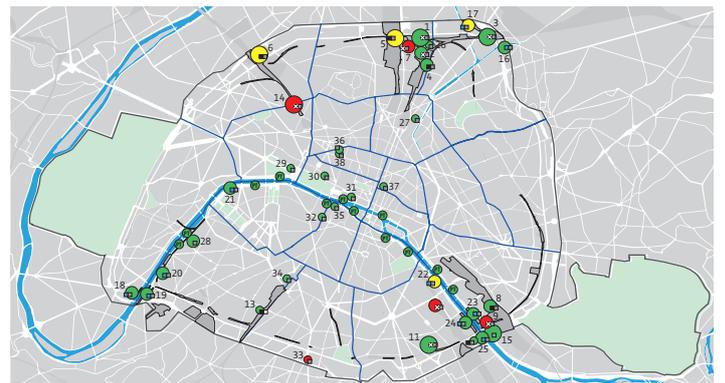
Fascicule 3/6 — Analyse des données SITRAM



Fascicule 4/6 — Étude des mouvements à l'adresse des chantiers de bâtiment



Fascicule 5/6 — Parc, immatriculations et licences, trois indicateurs de l'intensité économique et logistique



Fascicule 6/6 — Le patrimoine logistique parisien

Fascicule 6/6 Le patrimoine logistique parisien

Logistique urbaine : vers un schéma d'orientation logistique parisien

- Fascicule 1 : Comptes-rendus des ateliers prospectifs
- Fascicule 2 : Analyse des résultats de FretUrb
- Fascicule 3 : Analyse des données SITRAM
- Fascicule 4 : Étude des mouvements à l'adresse des chantiers de bâtiment
- Fascicule 5 : Parc, immatriculations et licences, trois indicateurs de l'intensité économique et logistique
- **Fascicule 6 : Le patrimoine logistique parisien**

Sommaire

Présentation

1. Entrepôt Ney
2. Halle Hébert
3. Bertrand-La Villette
4. Chapelle International
5. Batignolles
6. Chapelle Charbon
7. Halle Gabriel Lamé
8. Halle de la Rapée
9. Gare des Gobelins
10. Halle Europe
11. Bercy-Poniatowski
12. Port Serrurier
13. Port Victor Port du Point du jour
14. Port de Javel-Bas
15. Port de la Bourdonnais
16. Port d'Austerlitz
17. Port de Tolbiac Port de Bercy-Amont
18. Port National
19. Colizen - Cap 18
20. The Green Link
21. Beaugrenelle Chronopost
22. ELU Chronopost Concorde
23. Distripolis BLUE Montparnasse
24. Mozinor
25. Cartographie immobilière de La Poste à Paris

Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Pierre Berger, Sandrine Françon, Hervé Levifve, Michèle-Angélique Nicol et Sophie Renouvel

Sous la direction de : André-Marie Bourlon

Cartographie : Apur sauf mention contraire

Mise en page : Apur

www.apur.org

Présentation

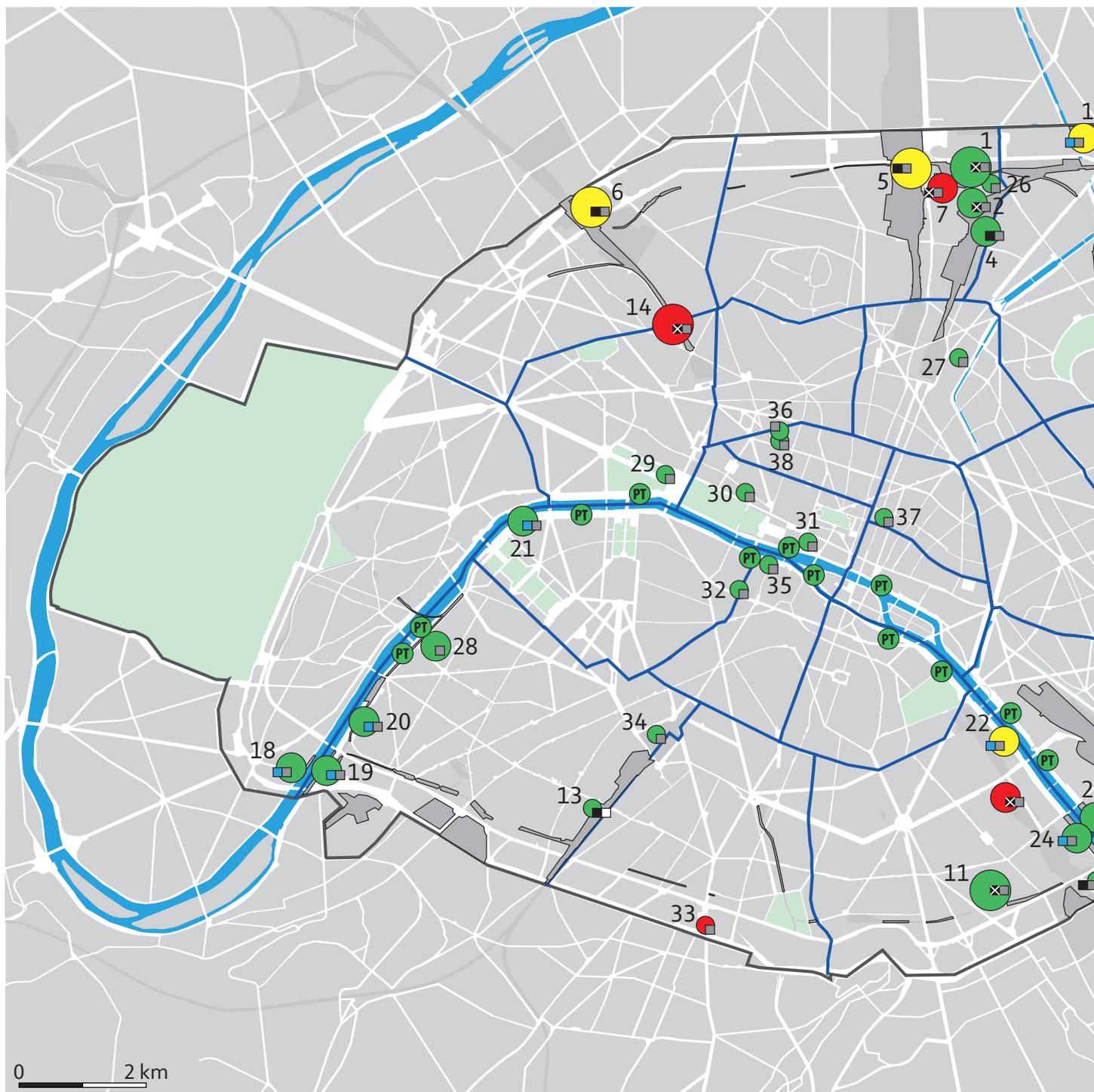
Quel que soit le mode de transport utilisé, les flux de marchandises transitent par des espaces logistiques. Pour assurer un maillage et une desserte efficaces du territoire, ceux-ci fournissent des fonctions et occupent des tailles très différentes : de l'entrepôt embranché à plusieurs modes de transport et dont la zone de chalandise couvre une dimension régionale voire nationale, à l'aire de livraison permettant de desservir localement les commerces d'un îlot ou d'une rue.

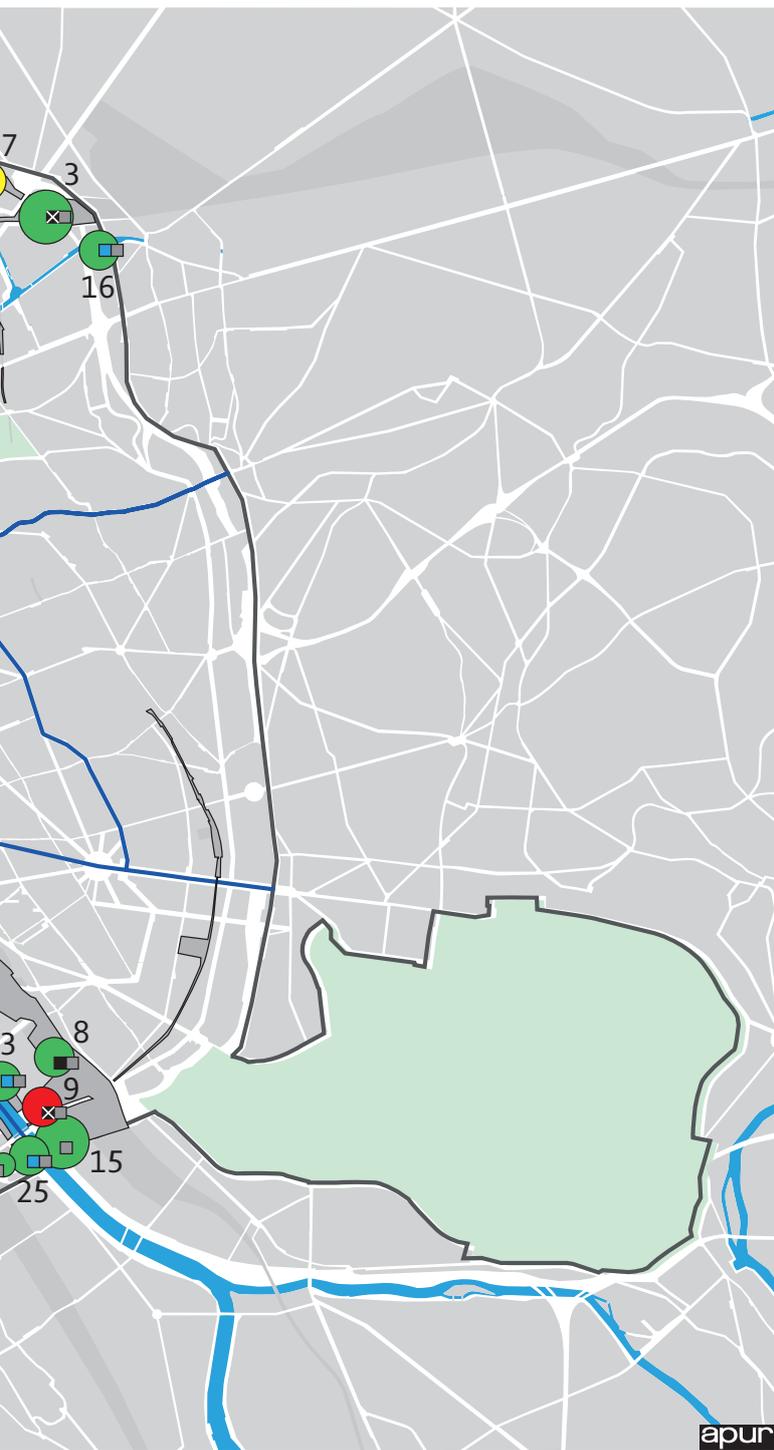
Concernant le patrimoine parisien, nous avons recensé l'essentiel de ces équipements et réalisé une fiche de présentation pour les plus grandes infrastructures, pour les ports accueillant de l'activité logistique, ainsi que pour les petits sites dans lesquels le transporteur assure un service plus écologique, généralement par l'utilisation de véhicules électriques ou de triporteurs à assistance électrique.

Nous avons aussi choisi d'intégrer le site de Mozinor situé à Montreuil-sous-Bois (93), car celui-ci présente des caractéristiques intéressantes et nous semble illustrer un modèle à dupliquer pour le schéma d'orientation logistique de Paris.

Une carte des sites de La Poste complète cet inventaire. Ce patrimoine n'est aujourd'hui utilisé que par un seul opérateur. Ce document reste cependant intéressant pour donner offrir un aperçu de ce que peut être un maillage au service d'un opérateur de transport et de distribution.

Carte du patrimoine logistique parisien





Les sites logistiques parisiens

État

- en activité
- en projet
- sans logistique

Surface

- < 1 000 m²
- < 20 000 m²
- > 20 000 m²

Mode

- rail
- route
- eau
- autre
- ⊗ inutilisé

Zone Urbaine de Grands Services Urbains à potentialité logistique

Sites connectés au réseau ferré

1. Entrepôt Ney*
2. Halle Hébert*
3. Établissements Bertrand*
4. Tafanel
5. Chapelle International*
6. Les Batignolles*
7. Chapelle Charbon*
8. Gabriel Lamé*
9. Halle de la Rapée*
10. Tolbiac Calcia
11. Gare des Gobelins*
12. Halle Freyssinet
13. CPCU
14. Halle Europe*

Grande plateforme routière

15. Bercy Poniatowski*

Sites portuaires

16. Port Serrurier*
17. Port de l'Allier
18. Port du point du jour*
19. Port Victor*
20. Port de Javel-Bas*
21. Port de la Bourdonnais*
22. Port d'Austerlitz*
23. Port de Bercy*
24. Port de Tolbiac*
25. Port National*

Petits sites urbains

26. Colizen_ Cap 18*
27. Green Link_ Varlin*
28. Sogaris Beaugrenelle*
29. Chronopost Concorde*
30. Pyramide
31. Saint-Germain l'Auxerrois
32. Saint-Germain des Prés
33. Parking Porte d'Orléans
34. Base Blue Montparnasse*
35. Green Link - Saint Pères

Bureaux de ville

36. Ducros Express
37. Ducros Express
38. Geodis Calberson

Connection ferroviaire active en 2013

* Fiche existante

1. Entrepôt Ney

État : en activité

Adresse : boulevard Ney/rue d'Aubervilliers 75018 Paris

Parcelles : 000 CT 7, 22975 m²

000 CU 24, 13842 m²

000 CV 56, 5376 m²

Propriétaire : SNCF — Géodis

Zonage PLU : Zone Urbaine Générale (UG) et Zone Urbaine de Grands Services Urbaines (UGSU)

Usages

Le site est modulable (structure poteaux poutres), et divisé aujourd'hui en cellules, presque toutes occupées.

On y recense 41 locataires, pour des activités de stockage (type archivage) ou de transport, mais cette dernière activité demeure très minoritaire.

Une seule activité reçoit du public (« une pièce en plus », location de surfaces de stockage pour particuliers).

Le nombre moyen d'entrées-sorties quotidiennes entre 6h30 et 14h30 est de 1 100 à 1 200 véhicules (20 % de PL, 80 % de VUL). La circulation des véhicules se fait sur une voirie interne au site.

Avenir du site

Pas de projet pour ce site actuellement, mais une réserve de logement inscrite dans le PLU.

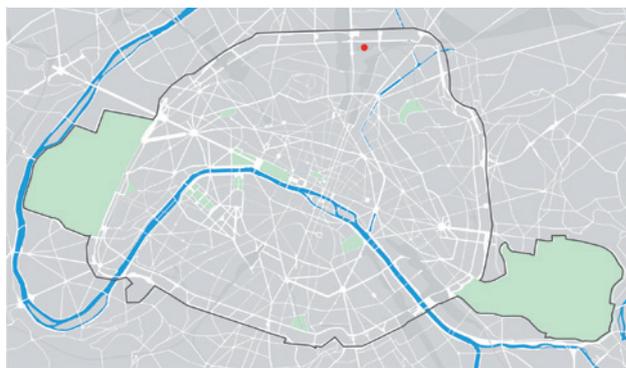
Environnement urbain direct

Dans l'environnement du site, seuls les logements situés au nord et le projet Macdonald à l'ouest peuvent être sensibles aux nuisances générées par un site logistique.

Les activités de manutention (les plus bruyantes) étant situées en intérieur et isolées du boulevard Ney par des bureaux intégrés au bâtiment, ces nuisances sont réduites à la circulation des véhicules de livraisons aux abords.

Au sud, le site est bordé par des voies ferrées et des activités économiques et industrielles.

Situation



Caractéristiques techniques

Dimensions	Longueur : 630 m Largeur : 50 m 120 000 m ² au total
Hauteur max	44,54 m
Niveaux	4 niveaux couverts + toit-terrasse parking, 7 niveaux de bureaux
Mode et capacité	Rail : un quai de déchargement Route : très grande capacité, deux rampes d'accès, voirie interne
État du site	Rail : inutilisable Route : bon état Bâtiment : bon état
Accessibilité	Rail : embranché au faisceau nord et est via le triangle évangile et faisceau ferré Saint-Lazare via la petite ceinture (sous réserve de réaménagement de la connexion) Route : accès direct aux Maréchaux, à 500 m de l'A1 et du Périphérique Tramway : proximité directe ligne T3 + projet ligne T8
Type de marchandises	Divers
Classement	ICPE
Nombre d'employés	/
Fonctionnement	/
Autre	/

► Avantages

- Adapté à tous les véhicules routiers avec 2 grandes rampes d'accès.
- Très grandes surfaces intra-muros réparties sur 5 niveaux et partagées entre de nombreux utilisateurs (41).
- Très bonne connexion routière (périphérique et A1).
- Connexion ferroviaire + tramway possible.
- Voirie interne.
- Site sécurisé.

► Inconvénients

- L'usage actuel tire mal parti du site car beaucoup de stockage et peu de transporteurs.

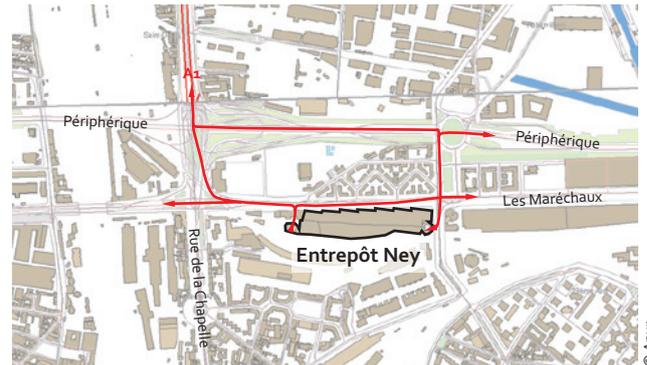
Vue aérienne



Une cellule de stockage



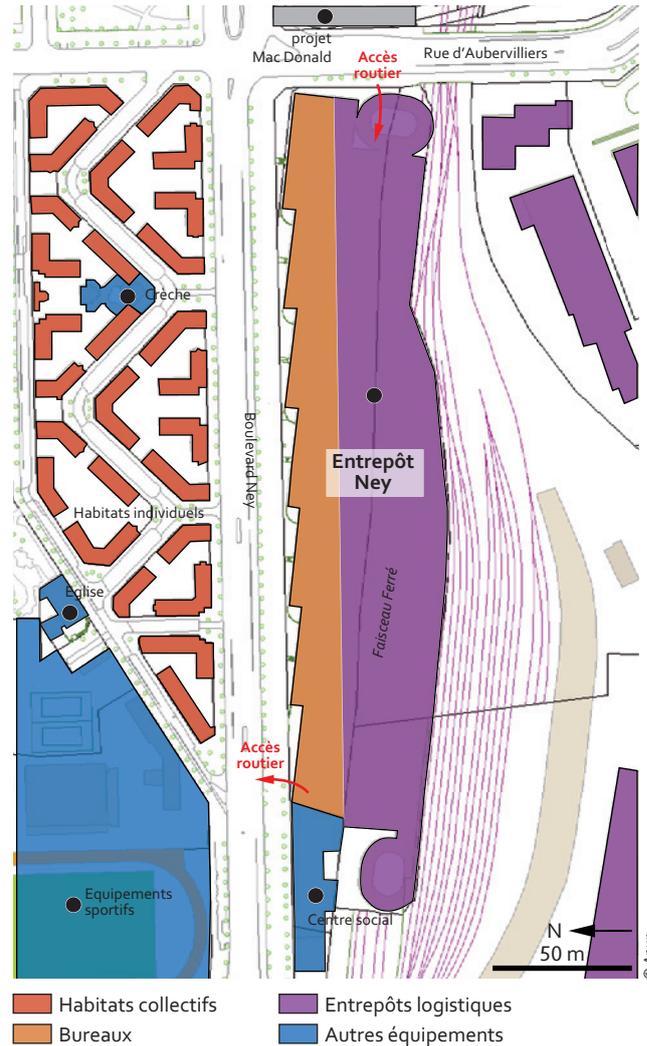
Accès routier



Vue depuis la rue d'Aubervilliers



Occupation du sol



Embranchement rail



2. Halle Hébert

État : en activité

Adresse : 54 rue de l'Évangile 75 018 Paris

Parcelles : 000 CY 4, 74 010 m²

000 CX 3, 33 990 m²

Propriétaire : SNCF

Zonage PLU : Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)

Usages

Le site est utilisé par deux exploitants :

- Clergue, messenger dont l'activité est orientée vers le commerce de détail non alimentaire ;
- Tafanel, distributeur de boisson CHR, implanté provisoirement est dans l'attente de la livraison du nouveau bâtiment prévu sur la rue d'Aubervilliers.

Avenir du site

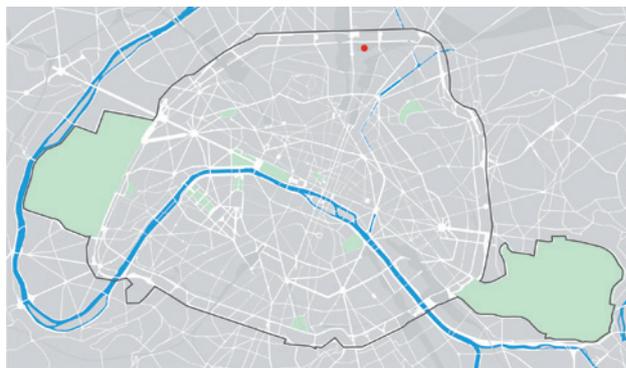
Site situé dans le périmètre d'intervention du projet PNE (Paris Nord-Est).

Ce site est intéressant pour l'activité logistique car il présente une bonne connexion au réseau ferré, et se situe en bordure de faisceau (peu adapté pour du logement).

Environnement urbain direct

Hormis les logements et le groupe scolaire situés à son extrémité sud-ouest, la Halle Hébert est implantée dans un environnement urbain assez peu sensible aux nuisances qui peuvent être générées par de l'activité logistique. La manutention est orientée sur les façades ouvertes sur le faisceau ferré et sur la halle Point P.

Situation



© Apur

Caractéristiques techniques

SHON	15 000 m ²
Niveaux	1
Mode et capacité	Rail : 300 m de voie sans quai Route : environ 60 postes à quai Entrepôt double face
État du site	Rail : bon état Route : bon état Bâtiment : bon état
Accessibilité	Rail : faisceau ferré Paris Nord-Est Route : à 500 m des Maréchaux, à 800 m du Périphérique et à 2 km l'A1
Type de marchandises	Boissons, messagerie
Classement	/
Nombre d'employés	/
Fonctionnement	/
Autre	/

► Avantages

- Adapté à tous véhicules routiers.
- Environnement urbain peu sensible.
- Bonne connexion ferroviaire.

► Inconvénients

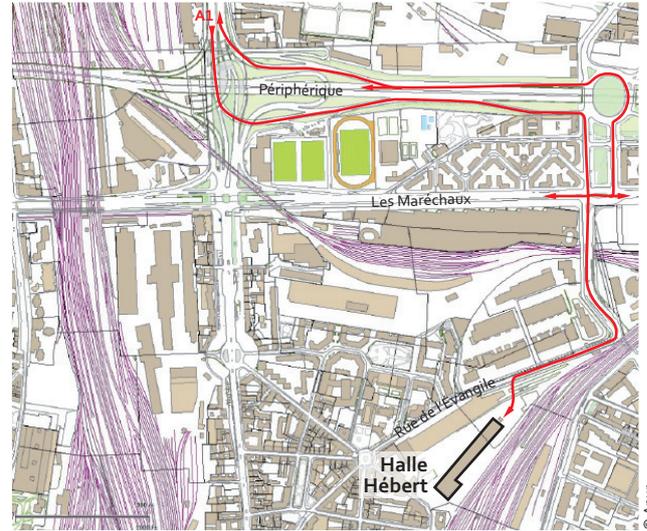
- Forte consommation d'espace (COS faible).

Vue aérienne



© Microsoft Corporation

Accès routier



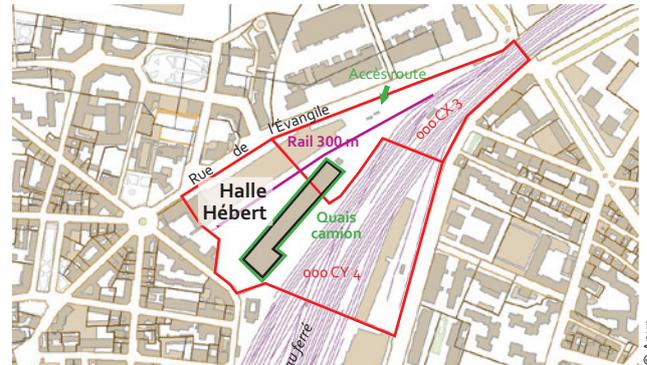
© Apur

Vue extérieure



© Apur

Usages



© Apur

Vue intérieure



© Apur

Occupation du sol



© Apur

- Habitats collectifs
- Équipements
- Commerces
- Entrepôts logistiques
- Bureaux
- Activités économiques et industrielles

3. Bertrand-La Villette

État : sans activité

Adresse : 20 av. de la Porte de la Villette 75 019 Paris

Parcelles : 000 CB 2, 59 688 m²

000 CD 2, 61 279 m²

Propriétaire : SNCF

Zonage PLU : Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)

Usages

Le site accueillait, jusqu'à fin 2013, le distributeur de boissons Bertrand. Il est en passe d'être loué à un autre utilisateur dans l'attente de décision sur l'avenir du site.

Avenir du site

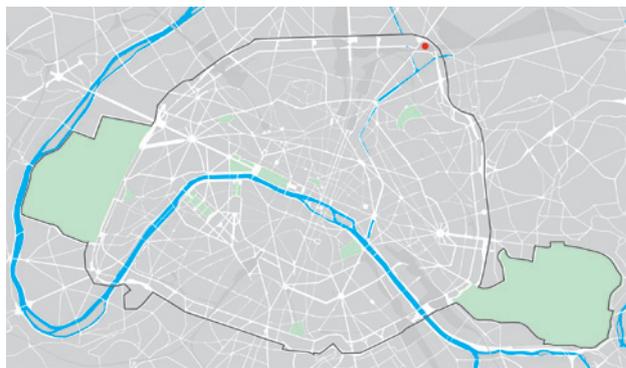
Le site est situé dans le secteur d'étude Paris Nord-Est élargi.

Environnement urbain direct

Le site est situé dans un environnement peu sensible aux nuisances qui peuvent être générées par de l'activité logistique.

Il est implanté entre le faisceau ferré Paris Est, le Boulevard périphérique, la voie de raccordement RATP Aubervilliers et l'avenue de la Porte de la Villette.

Situation



© Apur

Caractéristiques techniques

Dimensions	/
Niveaux	1
Mode et capacité	Rail : / Route : /
État du site	Rail : bon état Route : bon état Bâtiment : bon état
Accessibilité	Route : bonne, à proximité directe du Périphérique Rail : connecté au faisceau ferré Paris-est
Type de marchandises	Boissons jusqu'à fin 2013
Classement	ICPE
Nombre d'employés	/
Fonctionnement	/
Autre	/

► Avantages

- Bonne accessibilité.
- Grande emprise intra-muros.
- Connexion ferroviaire.
- Environnement urbain peu sensible.

► Inconvénients

- COS faible.

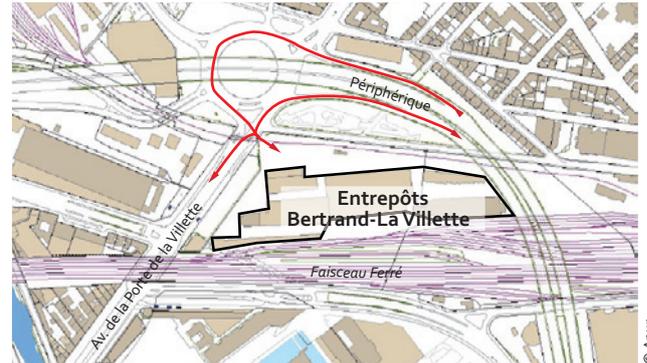
Vue aérienne



Embranchement rail



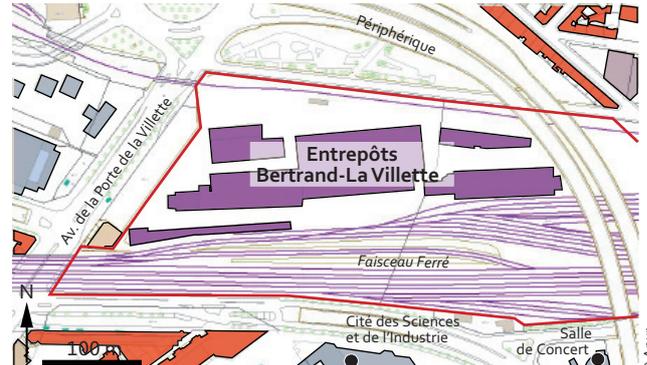
Accès routier



L'ancienne activité



Occupation du sol



- Habitats collectifs
- Équipements
- Entrepôts logistiques
- Bureaux
- Activités économiques et industrielles

4. Chapelle International

Projet de grand site multimodal

Adresse: 57 rue de la Chapelle 75 018 Paris

Parcelles: 000 CM 15, 43 216 m²

000 CN 22, 57 201 m²

Propriétaire: SOGARIS

Zonage PLU: Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)
et Zone Urbaine Général (UG)

Projet

Chapelle International est un grand projet de site logistique intra-muros et multimodal (rail et route) comportant 26 000 m² de SHON répartis sur deux niveaux. Afin d'améliorer le bilan économique du site, Sogaris opère une péréquation financière: des bureaux et des activités diverses (centre de formation, salle de fitness, data center et restaurant) seront implantés sur le site. La mairie de Paris a en outre imposé une toiture ouverte au public (elle accueillera de l'agriculture urbaine). La surface totale du projet est de 43 000 m².

Le site sera bimodal train/route. Concernant le train, il s'agit de mettre en place un système souple, et donc de ne pas avoir un seul chargeur remplissant seul un train mais de mettre en place une navette type « autoroute ferroviaire » avec des wagons plats et des plateaux ouvrants transportant des caisses mobiles. La base amont sera située à Bruyères-sur-Oise à 60 km de Paris. Le terminal ferroviaire urbain occupera tout le rez-de-voie ferrée (18 000 m²) à l'exception de 500 m² réservés par Geodis pour y implanter une base BLUE. Si le terminal ferroviaire n'utilise pas toute la largeur, des cellules de 1000 à 2000 m² seront implantées.

Quatre espaces urbains de distribution seront aménagés dans les sous-sols: l'un de grande taille identique à celui de Beaugrenelle sur un niveau entier, deux de 500 m² et un de 1 000 m², 1 grand data center, et une cour commune pour le stationnement et les manœuvres des camions.

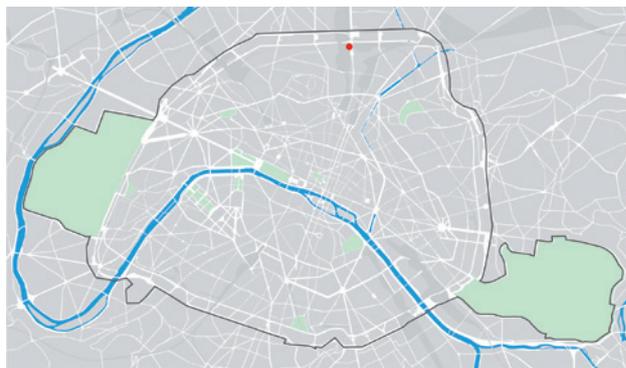
Environnement urbain direct

Des abords du site, seule la partie Est peut être sensible aux nuisances engendrées par un espace logistique: elle est marquée par la présence d'immeubles de logements avec des commerces en rez-de-chaussée. Au nord, le site est bordé par des activités économiques et industrielles. Les limites est et sud sont respectivement constituées par le faisceau ferré Paris-Nord et des voies de garage de trains.

Les activités logistiques seront concentrées en intérieur, les nuisances resteront donc limitées.

L'accès routier se fera au sud de la halle via le Rond-Point de la Chapelle.

Situation



Caractéristiques techniques

Mode et capacité	Route: / Rail: 350 m de quai, 2 trains/jour
État du site	Route: / Rail: /
Accessibilité	Route: à 500 m des Maréchaux, à 750 m du Périphérique et de l'A1 Rail: embranché au faisceau ferré Paris Nord
Type de marchandises	/
Classement	/
Emplois sur site	/
Fonctionnement	/
Autre	/

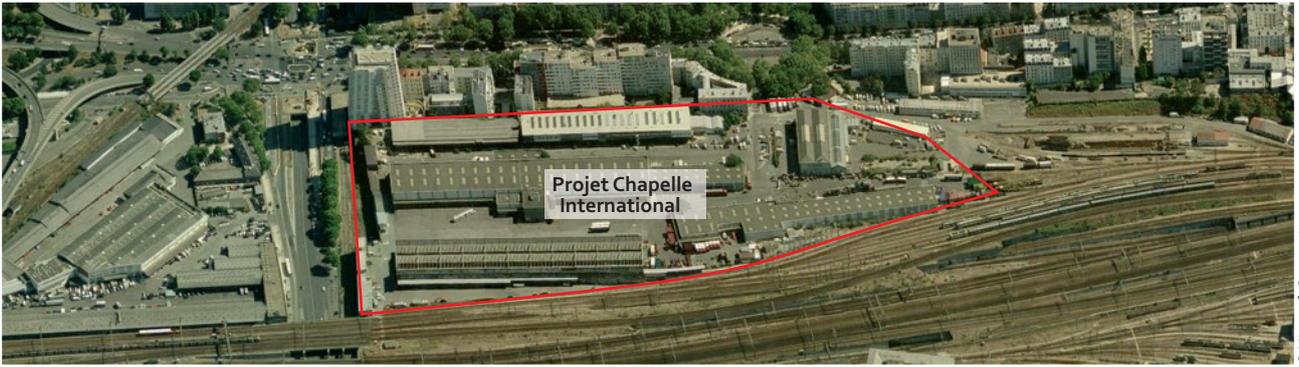
► Avantages

- Grande surface intra-muros à proximité du Boulevard périphérique.
- Connexions ferroviaires.
- Multifonction.
- Bâtiment aux dernières normes.

► Inconvénients

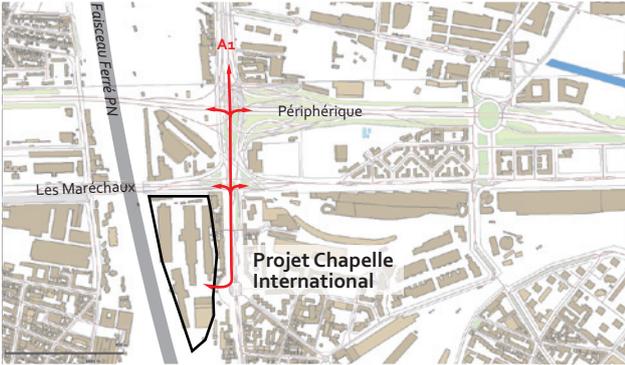
- Pour conserver des vues vers l'ouest depuis les immeubles voisins, la hauteur de la halle logistique est limitée à 7 mètres.

Vue aérienne



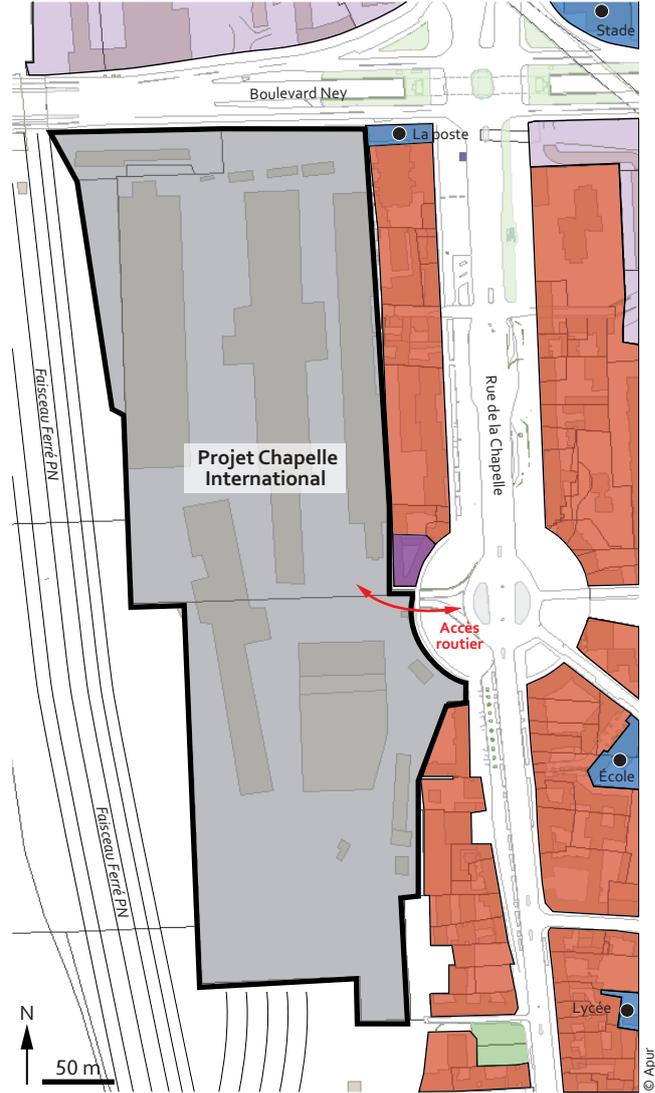
© Microsoft Corporation

Accès routier



© Apur

Occupation du sol



© Apur

Vue du toit végétalisé



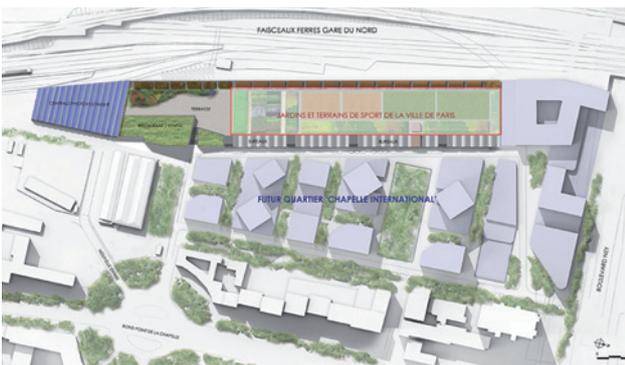
© Sogaris-SAGL

Coupe halle logistique



© Sogaris-SAGL

Plan masse



© Sogaris-SAGL

- Habitats collectifs
- Entrepôts logistiques
- Équipements
- Activités économiques et industrielles

5. Batignolles

Projet de base logistique urbaine

Adresse: 75 017 Paris

Parcelles:

Propriétaire: SNCF

Zonage PLU: Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)

Projet

Sur une emprise SNCF située au nord de la ZAC Clichy- Batignolles, la Mairie de Paris et son aménageur, Paris Batignolles Aménagement, souhaitent construire un nouveau quartier mêlant habitations, emplois et une base de logistique urbaine. Pour cette dernière, un terrain de 15 000 m² sera vendu à un opérateur suite à un appel d'offres.

La base de logistique urbaine sera embranchée au mode ferroviaire sur le faisceau Paris Saint-Lazare.

Sa hauteur maximale ne doit pas dépasser 20 mètres à une distance minimale de 6 mètres des limites de la parcelle.

Elle devra être mise en service le 31 décembre 2017 au plus tard.

Le Syctom, qui jouxtera la plateforme, a d'ores et déjà manifesté son intérêt pour évacuer par mode ferroviaire les produits issus de son centre de traitement.

Environnement urbain direct

L'emprise est située dans la partie nord de la ZAC Clichy-Batignolles.

La ZAC Clichy-Batignolles s'étend sur 43,2 ha. Son programme prévoit l'aménagement de: 177 000 m² de logements et de structures d'hébergement adapté, 111 000 m² de bureaux, 28 000 m² de commerces et services, 24 000 m² d'équipements publics de proximité et d'infrastructures de logistique, dont 5 000 m² pour le centre de tri, et de 120 000 m² pour le futur palais de justice de Paris et la Direction Régionale de la Police Judiciaire (DRPJ).

La halle sera insérée entre le centre de tri du Syctom, un parc de stationnement pour autocars, le palais de justice, la DRPJ, des bureaux et une centrale à béton.

Situation



Caractéristiques techniques

Mode et capacité	Route: / Rail: 2 voies ferrées de 190 m
État du site	Route: / Rail: /
Accessibilité	Route: à proximité directe des Maréchaux, à 900 m du Périphérique Rail: embranché au faisceau ferré Paris Saint-Lazare
Type de marchandises	/
Classement	/
Emplois sur site	/
Fonctionnement	/
Autre	Toiture végétalisée Présence optionnelle de panneaux photovoltaïques sur le toit

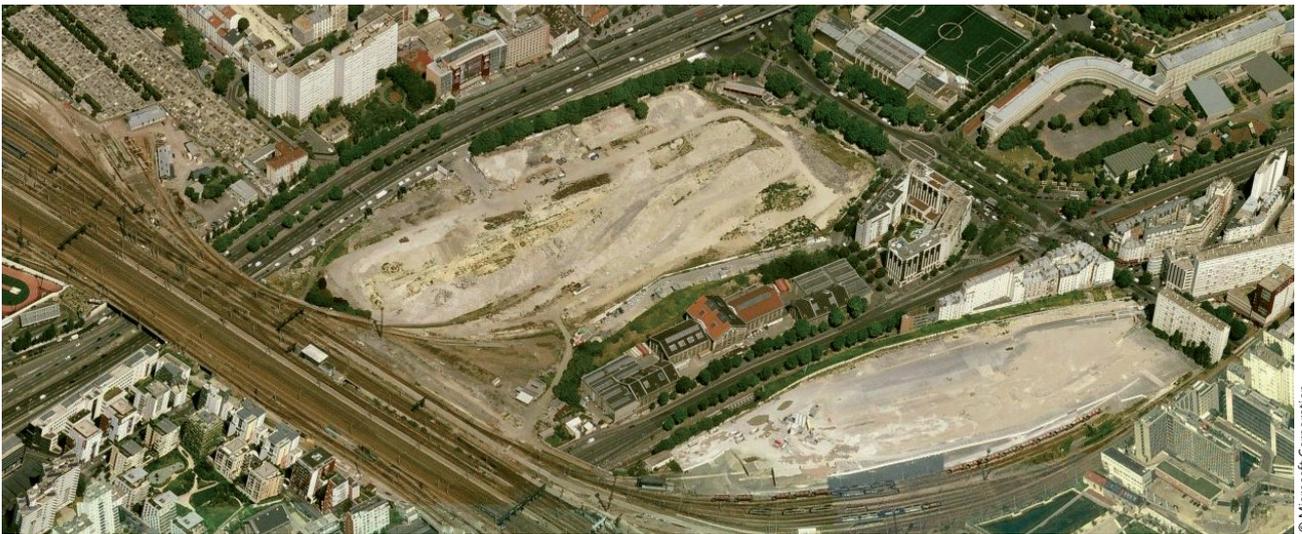
► Avantages

- Grande surface intra-muros à proximité du Boulevard périphérique.
- Connexions ferroviaires.
- Bâtiment aux dernières normes.

► Inconvénients

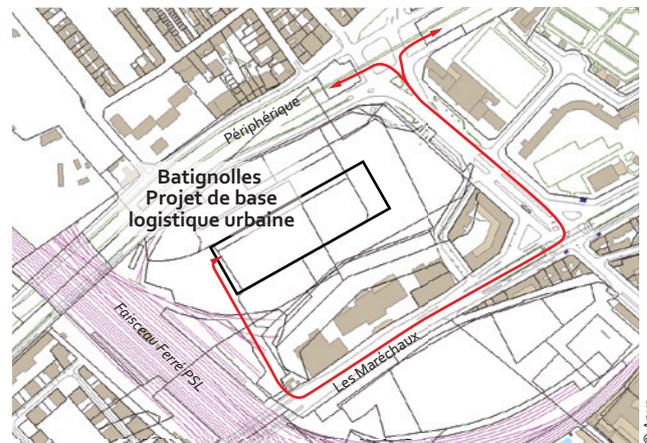
- Contraintes d'accès routier liées au palais de justice et à la direction de la police judiciaire.

Vue aérienne (2012)



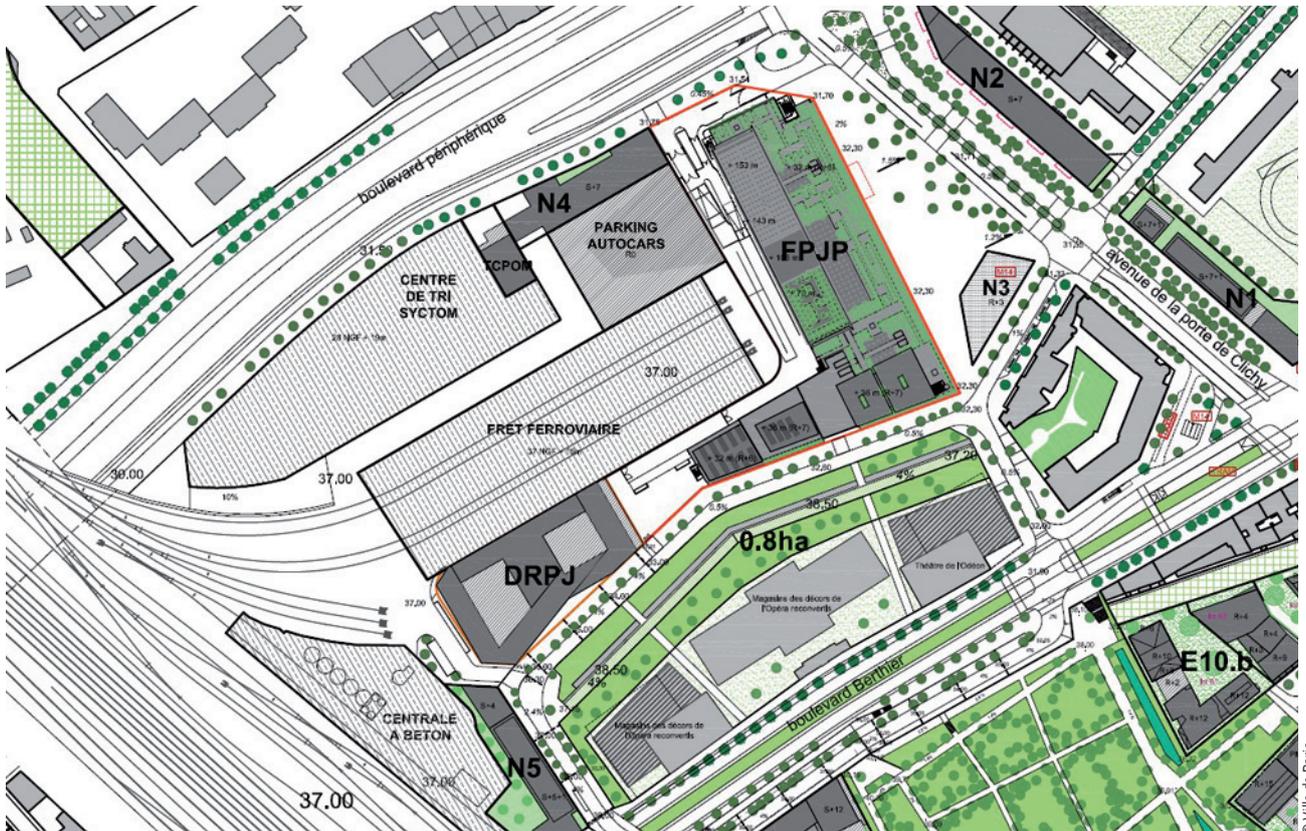
© Microsoft Corporation

Accès routier



© Apur

Plan masse du projet



© Ville de Paris

6. Chapelle Charbon

État : sans activité logistique

Adresse : 27-29 rue Tchaïkovsky 75 018 Paris

201-203 rue d'Aubervilliers 75 018 Paris

Parcelles : 000 CV 19, 64 173 m²

000 CU 25, 35 586 m²

Propriétaire : RFF

Zonage PLU : Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)

Utilisateurs/Usages

Le site est aujourd'hui utilisé pour des activités sportives. Des terrains de foot y sont aménagés au niveau supérieur. Le niveau inférieur est vacant.

Avenir du site

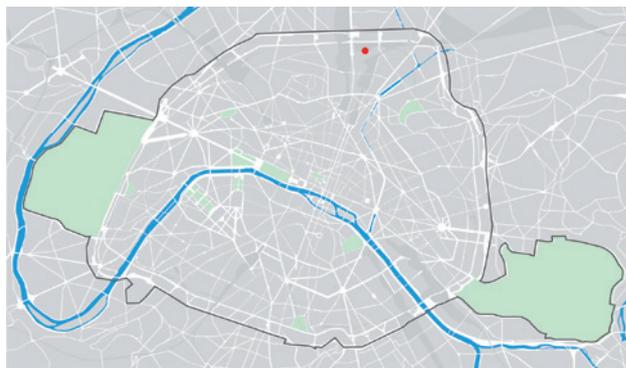
Le site est situé dans le secteur d'étude Paris Nord-Est élargi.

Environnement urbain direct

Dans l'environnement direct de la halle, les parties sud et ouest peuvent être sensibles aux nuisances générées par l'activité logistique. Elles sont en effet composées d'immeubles de logement collectif.

Les parties nord et est seraient en revanche très peu sensibles à ce type de nuisances puisque le site est bordé par des voies ferrées et des activités économiques et industrielles.

Situation



Caractéristiques techniques

SHON	11 000 m ²
Niveaux	2 niveaux
Mode et capacité	Rail : 300 m de quai à l'extérieur de la halle Route : /
État du site	Rail : à reprendre Route : bon Bâtiment : transformé en terrains de foot en salle
Accessibilité	Rail : embranché aux faisceaux nord et est via le triangle Évangile et au faisceau ferré Saint-Lazare via la petite ceinture (sous réserve de réaménagement de la connexion) Route : à 1 km des Maréchaux, à 1,2 km du Périphérique et à 2 km de l'A1
Type de marchandises	/
Classement	/
Nombre d'employés	/
Fonctionnement	/
Autre	/

► Avantages

- À proximité du Boulevard périphérique.
- Connexion ferroviaire.

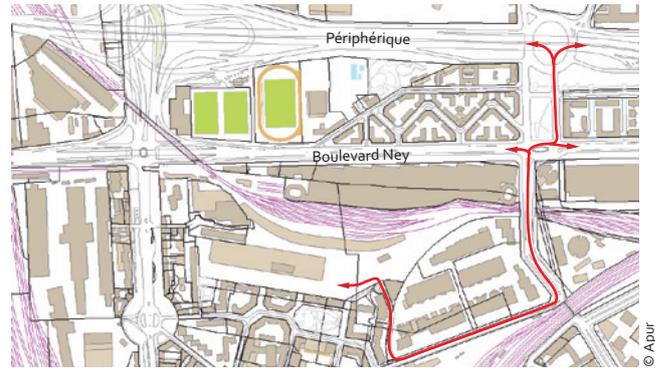
► Inconvénients

- Desserte routière très contrainte (via la rue Moussorgski).
- Situé dans un environnement urbain sensible aux nuisances.
- Non exploité aujourd'hui par des activités logistiques.

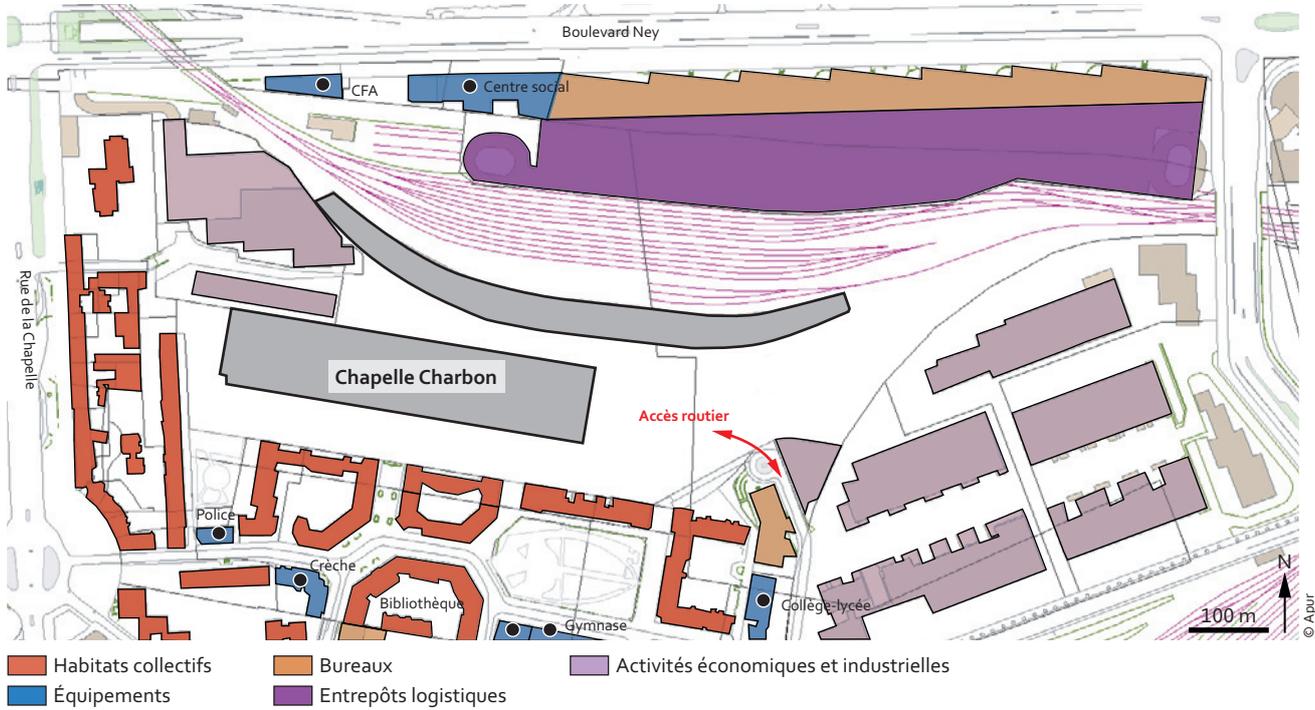
Vue aérienne



Accès routier



Occupation du sol



7. Halle Gabriel Lamé

État : en activité

Adresse : rue Baron Le Roy 75 012 Paris

Parcelles : 000 DH 19, 70 800 m²

000 DE 50, 47 354 m²

Propriétaire : SNCF

Zonage PLU : Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)

Utilisateurs/Usages

Utilisateurs : Samada (filiale logistique du groupe Monoprix) et Bistro Cash (groupe Milliet BBC).

Samada occupe 3 700 m² de la halle pour du cross docking. Les marchandises arrivent par train depuis Combs-la-Ville (1 train par jour) et sont directement chargées dans des camions roulant au gaz naturel qui desservent 80 points de vente de l'enseigne Monoprix dans Paris et en proche banlieue. La quantité maximale de marchandises qui y transite atteint 100 000 tonnes par an. Samada dispose d'une vingtaine de camions qui effectuent entre 2 et 3 mouvements chacun par jour.

Bistro Cash occupe 7 300 m². Elle y entrepose et y vend des boissons à des professionnels. La société n'utilise que l'infrastructure routière et ne réalise pas de livraison. Les clients se déplacent pour retirer leurs achats.

Avenir du site

Dans le cadre du projet Bercy-Charenton, la halle Gabriel Lamé sera déplacée vers le sud-est, entre les Maréchaux et le Boulevard périphérique, et intégrée dans un hôtel logistique qui reprendra également les activités du site Poniatowski de Geodis.

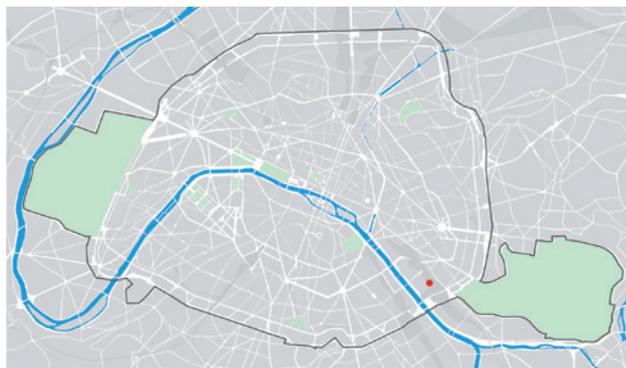
Environnement urbain direct

Des abords du site, seuls ceux situés à l'ouest sont sensibles aux nuisances qui peuvent être générées par un espace logistique : présence d'immeubles de logements avec des commerces en rez-de-chaussée, d'un hôtel de tourisme, et d'équipements.

De nombreuses plaintes sont déposées par les habitants de ces immeubles, en raison du déchargement du train la nuit.

À l'est, le site est bordé par le faisceau ferré Paris Sud-Est.

Situation



Caractéristiques techniques

SHON	11 000 m ²
Hauteur max	11,45 m
Niveaux	1 niveau
Mode et capacité	Rail : 180 m de quai inséré dans la halle, 2 trains/jour Route : une trentaine de sas de chargement camion
État du site	Rail : très bon Route : très bon Bâtiment : très bon
Accessibilité	Rail : accès difficile aux faisceaux ferrés des gares de Lyon et d'Austerlitz Route : à moins d'1 km des Maréchaux, du Périphérique, de l'A4 et du quai de Bercy
Type de marchandises	Boissons et marchandises générales
Classement	Autorisation ICPE
Nombre d'employés	Samada : 14
Fonctionnement	24/24h
Autre	Station de gaz naturel pour l'approvisionnement des camions Elle est aussi utilisée par Ecolotrans (transporteur) et les bennes à ordures ménagères de la ville de Paris

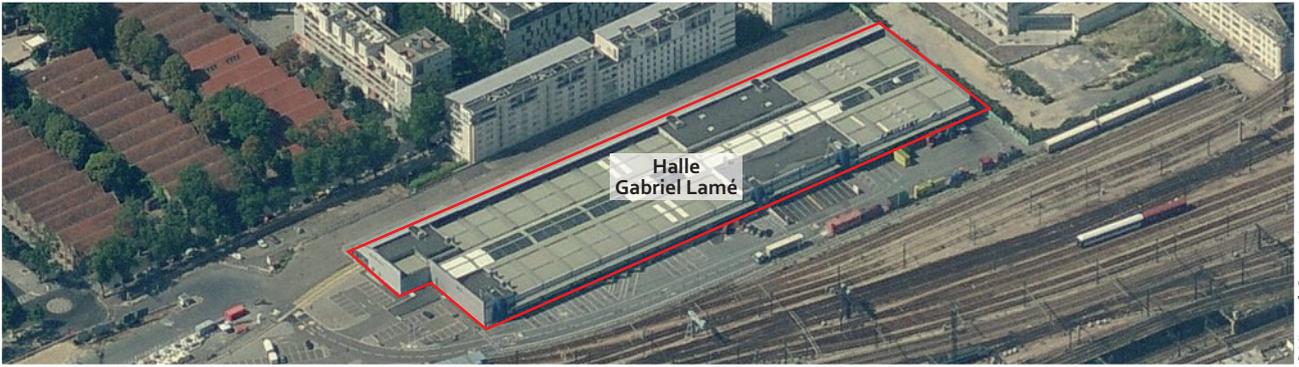
► Avantages

- À proximité du Boulevard périphérique.
- Connexion ferroviaire.

► Inconvénients

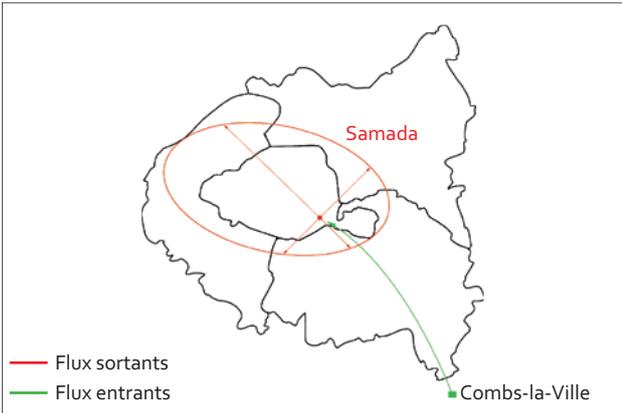
- Complexité de la connexion ferroviaire : manœuvres complexes pour séparer le train en deux.
- Insertion urbaine : problème de voisinage.
- Équipement sous-exploité aujourd'hui.

Vue aérienne



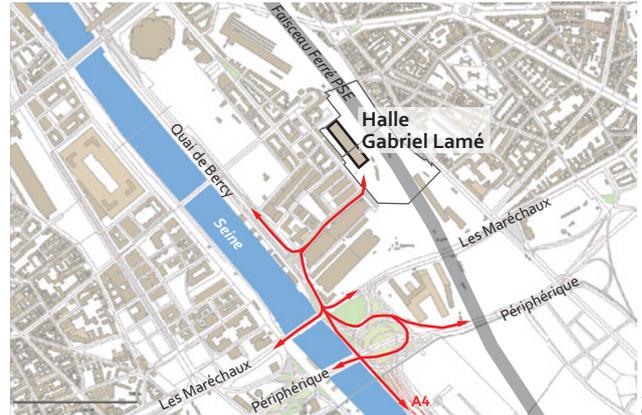
© Microsoft Corporation

Chalandise



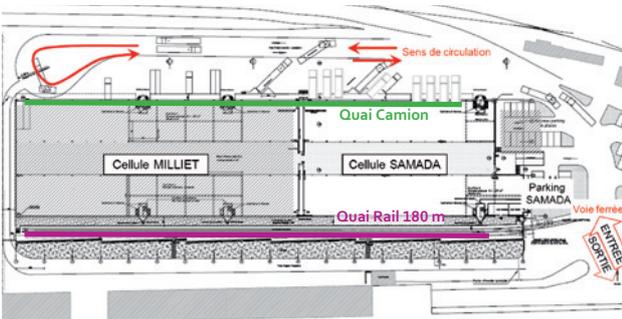
© Apur

Accès routier



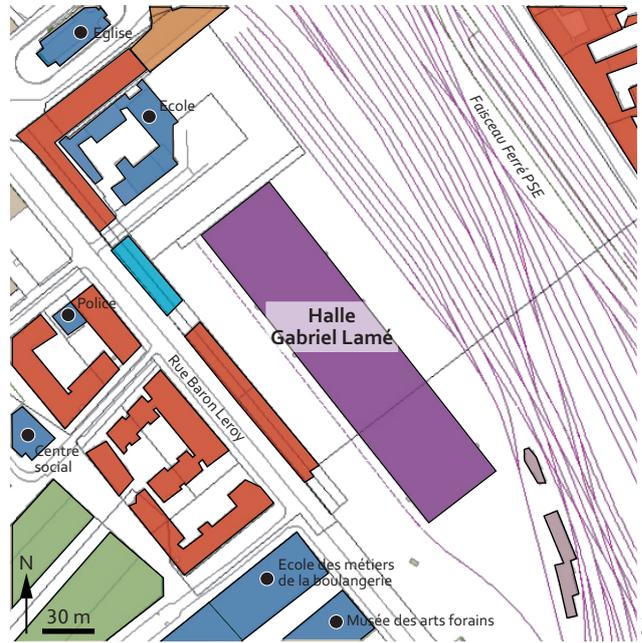
© Apur

Plan des circulations



© Fond de plan: Samada/Apur

Occupation du sol



© Apur

Train rentrant dans la halle



© Samada

- Habitats collectifs
- Autres équipements
- Équipements touristiques
- Entrepôts logistiques
- Bureaux
- Commerces
- Activités économiques et industrielles

8. Halle de la Rapée

État : en activité

Adresse : Boulevard Poniatowski 75 012 Paris

Rue Baron Le Roy 75 012 Paris

Parcelles : 000 DS 2, 43 726 m²

000 DI 4, 63 858 m²

Propriétaire : SNCF

Zonage PLU : Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)

Utilisateurs/Usages

Site sur 2 niveaux, avec un niveau supérieur vétuste (aucune activité aujourd'hui) et un niveau inférieur maintenu dans un état permettant d'accueillir quelques activités, dont :

- Des cellules de stockage pour des artisans ;
- Un vendeur de boisson ;
- Un transporteur : Ecolotrans, spécialisé dans la livraison écologique.

Le site n'est pas utilisé à sa capacité maximum.

Avenir du site

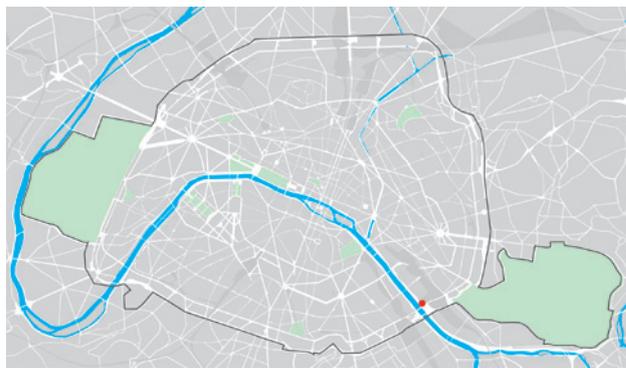
Le site est situé dans le périmètre du projet Bercy-Charenton. Il est voué à disparaître.

Environnement urbain direct

La halle de la Rapée est située dans un environnement urbain peu sensible aux nuisances sonores, environnementales et visuelles qui peuvent être générées par de l'activité logistique.

Elle est implantée entre la Seine, un grand immeuble de bureaux, le boulevard des Maréchaux, le site logistique de Bercy-Poniatowski et le faisceau ferré Paris Sud-Est.

Situation



Caractéristiques techniques

SHON	/
Niveaux	2 niveaux, dont seul le supérieur est embranché au rail
Mode et capacité	Rail : / Route : /
État du site	Rail : mauvais Route : bon Bâtiment : mauvais
Accessibilité	Rail : embranché au faisceau ferré Paris sud-est Route : à moins d'1 km des Maréchaux, du Périphérique, de l'A4 et du quai de Bercy
Type de marchandises	/
Classement	/
Nombre d'employés	/
Fonctionnement	/
Autre	/

► Avantages

- Connexion ferroviaire.
- Bonne accessibilité.
- Environnement urbain peu sensible.
- Grande emprise intra-muros sur 2 niveaux.

► Inconvénients

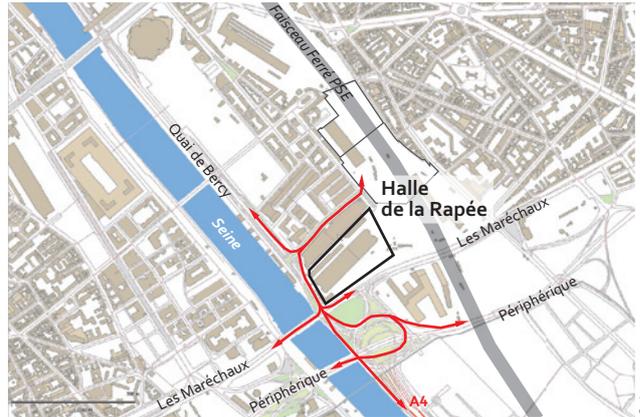
- Le bâtiment n'est plus aux standards de la logistique d'aujourd'hui et est très dégradé.
- Site voué à disparaître dans le cadre du projet Bercy-Charenton.

Vue aérienne



© Microsoft Corporation

Accès routier



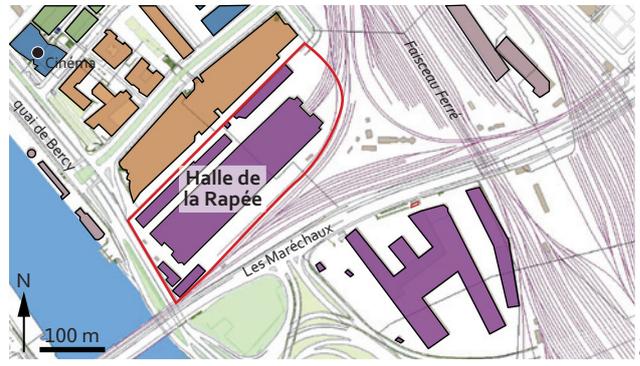
© Apur

Le niveau inférieur



© Apur

Occupation du sol



© Apur

- Habitats collectifs -> OU ?
- Commerces
- Équipements
- Entrepôts logistiques
- Bureaux
- Activités économiques et industrielles

Le niveau supérieur



© Apur

9. Gare des Gobelins

État : en activité

Adresse : Olympiades, rue du Javelot 75 013 Paris

Parcelle : 000 CS 5, 44 585 m²

Propriétaire : RFF

Zonage PLU : Zone Urbaine Générale (UG) et Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU) (embranchement fer)

Usages

Le niveau de l'ancienne gare accueille une vingtaine d'entreprises dont 2/3 de demi-gros asiatiques (produits frais, surgelés, objets divers) : les restaurateurs et les commerçants viennent directement chercher leurs produits.

Le niveau inférieur, la « halle », accueille du stockage sur 38 900 m² (matériaux de construction, riz, livres...).

Les flux de marchandises reposent uniquement sur du transport par la route.

Ce lieu sert de plate-forme de redistribution des produits. 25 % des produits (en volume) sont destinés à Paris et sa petite couronne, 30 % à la grande couronne et la France, le reste (45 %) part dans l'Europe entière. Les marchandises arrivent par camions depuis des usines situées à Thiais (94), Choisy-le-Roi (94), Lieusaint (77), le MIN de Rungis (94), l'aéroport Charles de Gaulle (95) et les ports du Havre et de Rotterdam.

En moyenne, 800 véhicules y passent quotidiennement, dont 250 poids lourds.

Avenir du site

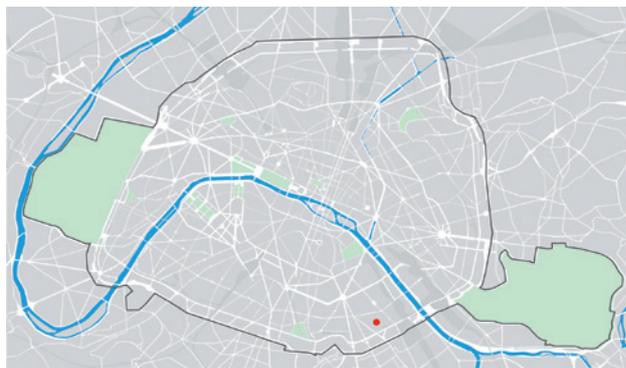
Cession en cours par RFF. L'activité logistique devrait être maintenue, mais évolution possible suivant la stratégie du nouveau propriétaire.

Environnement urbain direct

Forte densité de logements, mais activité contenue sous la dalle.

Seule la circulation des véhicules de livraison est source de nuisances.

Situation



Caractéristiques techniques

SHON	74 200 m ² : 30 000 m ² de locatif (dont 400 m ² de bureau), le reste en circulations
Hauteur max/Niveaux	2 niveaux en sous-sol
Mode et capacité	Rail : 200 m de longueur utile, 4 voies de services embranchées au niveau supérieur (niveau gare) Route : connecté aux deux niveaux mais non adapté (voies internes étroites, pas de zone de parking ni de quai de livraison)
État des connexions	Rail : désaffecté, à réaménager Route : bon
Accessibilité	Rail : embranché à la petite ceinture Route : à 200 m des Maréchaux, à 500 m du Périphérique, à 2 km de l'A6b et de l'A4
Type de marchandises	Alimentaire sec, frais et surgelé + marchandises diverses
Classement	ICPE
Nombre d'employés	/
Fonctionnement	Ouvert de 6h à 20h sauf dimanche et jours fériés
Autre	Loyer : niveau gare = 120 €/m ² , niveau halle = 105 €/m ²

► Avantages

- Grande surface intra-muros répartie sur 2 niveaux, accessible aux gros porteurs.
- À proximité du Boulevard périphérique.
- Connexion ferroviaire avec la petite ceinture.
- Activité sous-dalle, aucune nuisance extérieure.

► Inconvénients

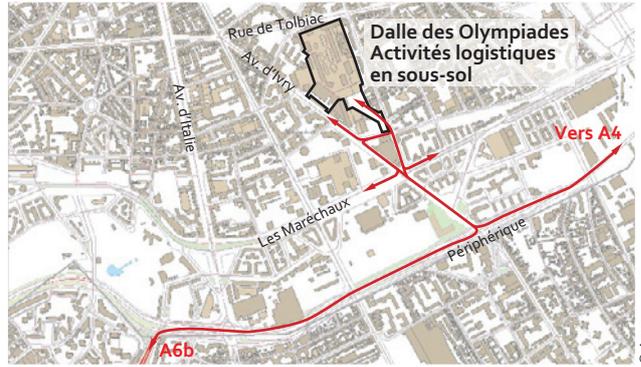
- Voirie interne non adaptée.
- Site à réaménager.
- Ventilation difficile.
- Avenir ferroviaire de la petite ceinture très incertain, mais possibilité d'utiliser un TramFret.

Vue aérienne des parties extérieures



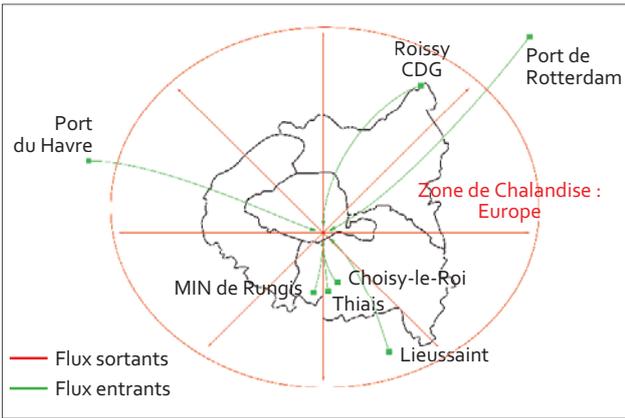
© Microsoft Corporation

Accès routier

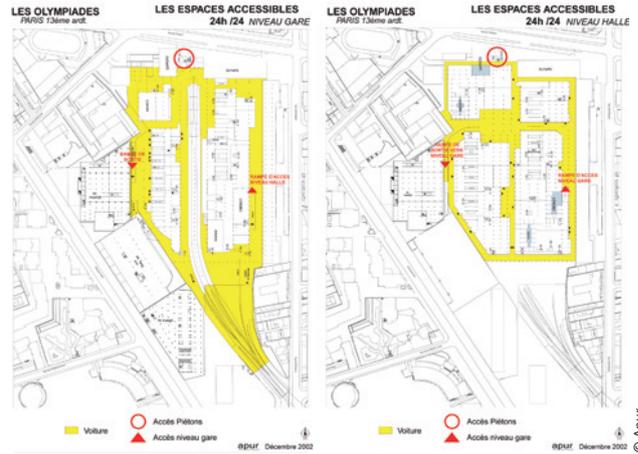


© Apur

Chalandise



© Apur



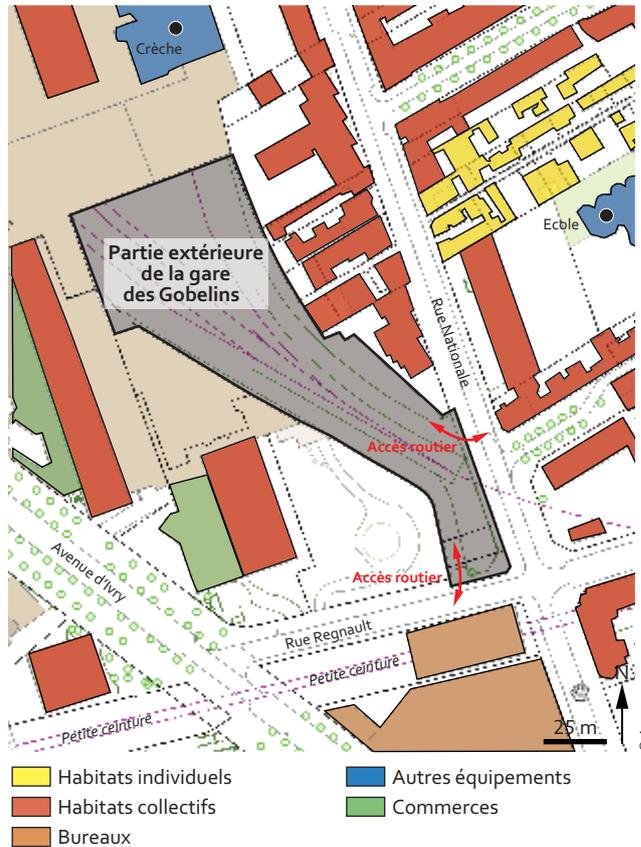
© Apur

Train dans la gare des Gobelins (1977)



© Apur

Occupation du sol



© Apur

Niveau gare



© Apur

10. Halle Europe

État : en activité mais sans logistique

Adresse : 43 bis boulevard des Batignolles 75 008 Paris

1 rue de Saint-Petersbourg 75 008 Paris

Parcelles : 000 CE 99, 409 m²

000 BZ 12, 4 073 m²

000 CE 26, 6 320 m²

Propriétaire : SNCF

Zonage PLU : Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)

Utilisateurs/Usages

Ancienne halle dédiée à la distribution urbaine des messageries transportées par fret ferroviaire, la halle de l'Europe est aujourd'hui affectée à du stationnement de véhicules particuliers, du stationnement et du déchargement pour la Poste. La SNCF y a également aménagé un poste d'aiguillage et un restaurant d'entreprise.

Avenir du site

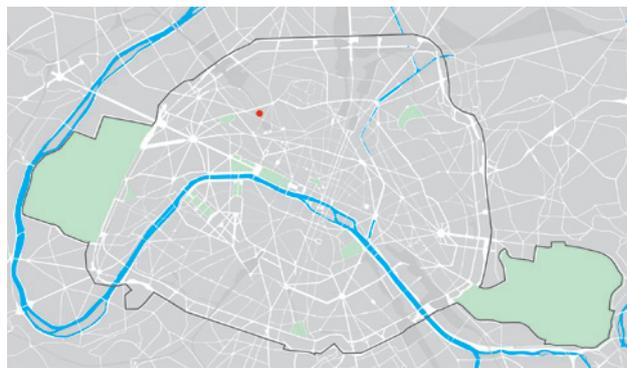
Un permis de construire a été déposé le 6 mars 2013 et validé, pour « réhabilitation d'un parc de stationnement public au rez-de-chaussée et deux niveaux de sous-sol sous halle avec ravalement de l'ensemble des façades de la dalle, réfection de la couverture, création d'un niveau supplémentaire dans le volume de la halle et démolition d'un bâtiment de 2 étages à usages d'annexe au parc de stationnement. »

Environnement urbain direct

La halle Europe est située dans un environnement sensible aux nuisances qui peuvent être générées par de l'activité logistique. Sauf à l'ouest, où elle est longée par le faisceau ferré Paris Saint-Lazare, elle est entourée d'immeubles d'habitat collectif.

En revanche, sa taille et la configuration de ses accès routiers permettent d'envisager le confinement des activités bruyantes à l'intérieur de la halle.

Situation



Caractéristiques techniques

SHON	Environ 30 000 m ²
Niveaux	3 niveaux de 10 000 m ² : un niveau ferroviaire, un en rez-de-chaussée et un intermédiaire
Mode et capacité	Rail : / Route : /
État du site	Rail : très bon Route : très bon Bâtiment : très bon
Accessibilité	Rail : embranché au faisceau ferré Paris Saint-Lazare Route : à 2 km des Maréchaux et à 2,5 km du Périphérique
Type de marchandises	/
Classement	/
Nombre d'employés	/
Fonctionnement	/
Autre	/

► Avantages

- Situé en zone urbaine dense, non loin de la gare Saint-Lazare.
- Connexion ferroviaire.
- Configuration entrée-sortie.
- Grande emprise sur 3 niveaux.

► Inconvénients

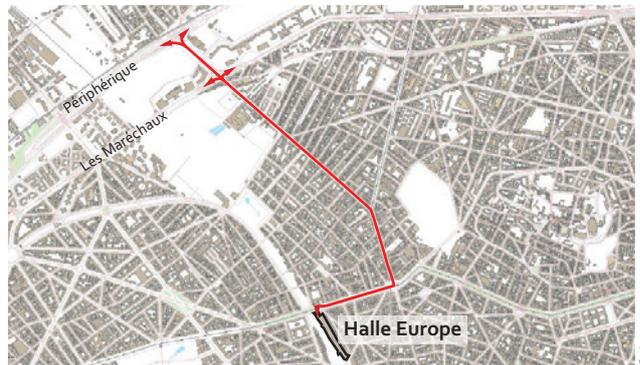
- Environnement urbain sensible.
- Le bâtiment n'est plus aux standards de la logistique d'aujourd'hui, à réaménager en profondeur.
- Accès camion difficile (à 2,5 km du Boulevard périphérique).
- Permis de construire validé.

Vue aérienne



© Microsoft Corporation

Accès routier



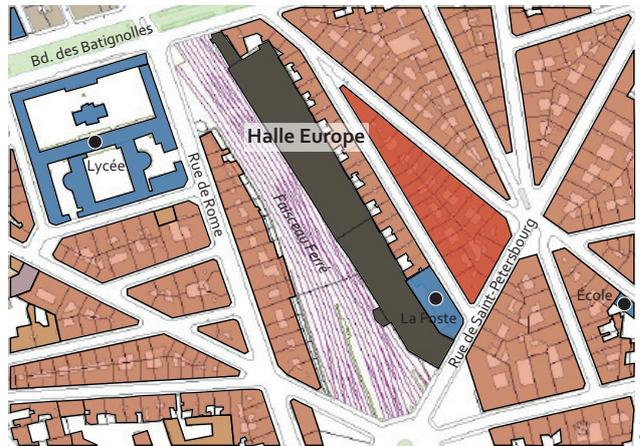
© Apur

Vue de puis la rue de Rome



© Google

Occupation du sol



© Apur

Vue depuis la place de l'Europe



© Google

- Habitats collectifs
- Bureaux
- Équipements
- Activités économiques et industrielles

11. Bercy-Poniatowski

État : en activité

Adresse : 20 boulevard Poniatowski 75 012 Paris

Parcelles : 000 DN 8, 21 825 m²

000 DO 6, 41 034 m²

000 DN 9, 3 954 m²

Propriétaire : GEODIS

Zonage PLU : Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)

Utilisateurs/Usages

Le site est utilisé pour 7 activités de la Division Messagerie et Express du groupe Geodis :

- Calberson, messagerie, 4 550 m² de surface de quai ;
- Paris 8, messagerie spécialisée vin et spiritueux, 3 006 m² ;
- France Express, express industriel, 4 200 m² ;
- Distripolis, mutualisation vertueuse, 290 m² ;
- Ciblex Nuit, express médical et paramédical, 4 205 m² ;
- Prisme, plateforme interprofessionnelle du livre, 4 130 m² ;
- Cellule retour livres : 2 250 m².

Environ 350 mouvements de véhicules par jour entre réceptions et expéditions vers d'autres plateformes du groupe (150) et véhicules pour livraison finale (200).

Avenir du site

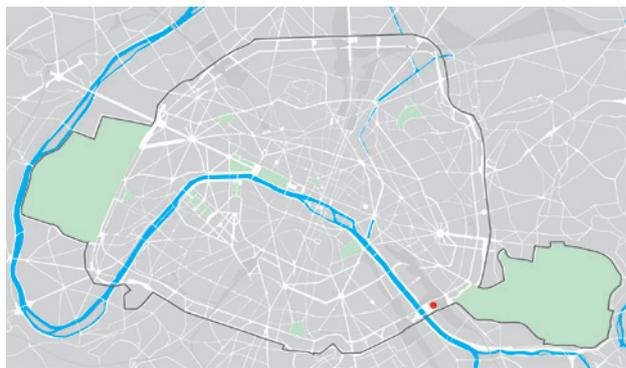
Dans le cadre du projet Bercy-Charenton, le site de Bercy-Poniatowski sera remodelé en profondeur.

Environnement urbain direct

La plateforme Geodis de Bercy-Poniatowski est située dans un environnement très peu sensible aux nuisances générées par l'activité logistique.

Elle est implantée entre les Maréchaux, le Boulevard périphérique, un échangeur routier et le faisceau ferré Paris sud-est.

Situation

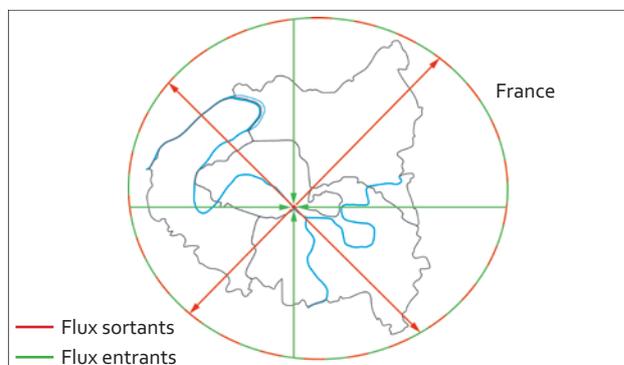


© Apur

Caractéristiques techniques

SHON	22 631 m ² + 2 886 m ² de bureaux
Niveaux	1
IGH	Non
Mode et capacité	Route : /
État du site	/
Accessibilité	Très bonne : situé entre les Maréchaux et le Périphérique et à proximité directe de l'A4
Type de marchandises	Messagerie, express, boissons, médical, livres, verres optiques
Classement	/
Nombre d'employés	600
Fonctionnement	24/24h
Autre	/

Chalandise



© Apur

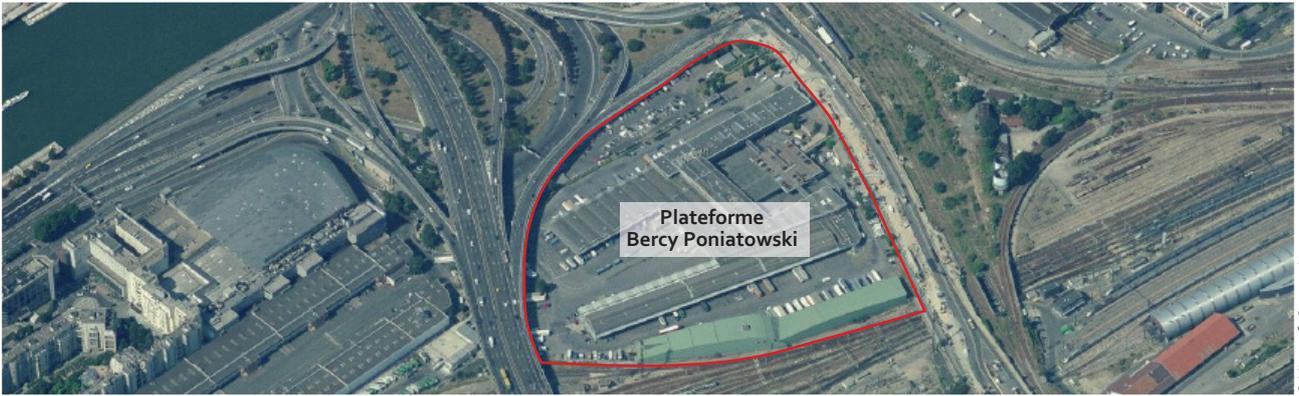
► Avantages

- Très bonne accessibilité.
- Environnement urbain peu sensible.
- Exploité au maximum.

► Inconvénients

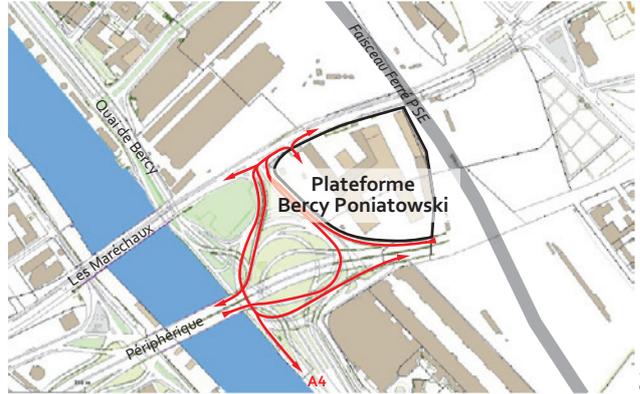
- COS actuel faible.

Vue aérienne



© Microsoft Corporation

Accès routier



© Apur

Utilisateurs/Usages



© Image: InterAtlas/Apur

Occupation du sol



© Apur

Entrepôts logistiques Bureaux

Entrée du site



© Apur

12. Port Serrurier

État : en activité

Adresse : Canal de l'Ourcq rive gauche,
25 rue Delphine Seyrig, 75 019 Paris

Parcelles : 000 CK 5, 9 103 m²

Propriétaire : Ville de Paris

Zonage PLU : Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)

Le site et ses usages

Le port n'accueille qu'une seule activité : une centrale à béton dont les matériaux nécessaires à sa fabrication sont acheminés par voie d'eau.

Obsolète et inesthétique, l'outil a été entièrement rénové en 2010. Son insertion urbaine a été repensée en profondeur, tant sur le plan esthétique que sur la cohabitation avec les modes de circulation doux le long du canal (un tapis d'approvisionnement permet de transporter les matériaux récupérés dans les barges jusqu'à la centrale, sans gêner les circulations douces le long du canal).

L'installation génère aussi moins de nuisances :

- L'eau utilisée est recyclée intégralement ;
- Pas d'émission de poussière ;
- Impact sonore minimisé (pelle électrique pour le déchargement des granulats) ;
- Boues de béton évacuées de nuit et intégralement recyclées ;
- Voie d'accès privée depuis la Porte de Pantin le long du Boulevard périphérique.

Le site produit 100 000 m³ de béton par an. Cela représente 35 000 t de ciment, 63 000 t de sable et 120 000 t de gravier acheminé par bateau.

Avenir du site

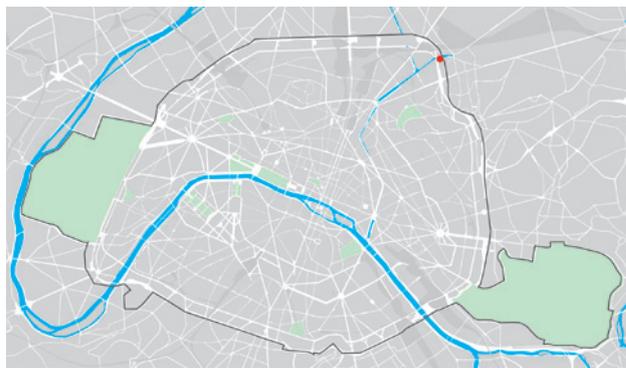
Aucun projet à l'heure actuelle, rénovation récente.

Environnement urbain

Le port Serrurier est situé dans un environnement peu sensible aux nuisances qu'il génère. Il est bordé par le canal de l'Ourcq, le Boulevard périphérique, un entrepôt et de l'activité économique et industrielle.

Le secteur en projet au sud sera bientôt livré dans sa totalité, il comprend des équipements sportifs (stade Ladoumègue), le centre de maintenance et de remisage du tramway T3 et des logements. Ces derniers seront cependant situés à bonne distance du port Serrurier.

Situation

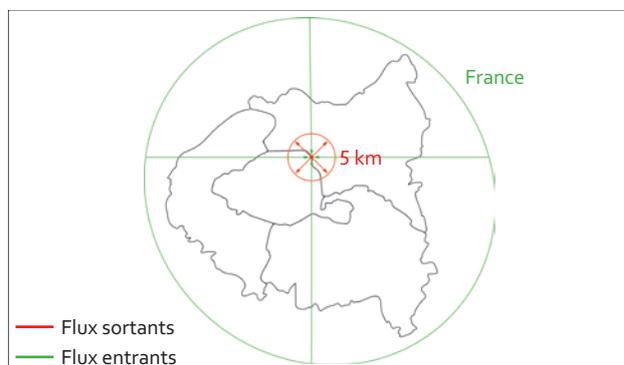


© Apur

Caractéristiques techniques

Mode et capacité	Route : voirie réservée et partiellement couverte depuis la Porte de Pantin. Fluvial : bateau de 250 à 400 tonnes
État du site	Route : bon Fluvial : bon
Accessibilité	Route : à 600 m des Maréchaux, du Périphérique et de l'ex RN3
Type de marchandises	Matériaux pour centrale à béton
Classement	/
Emplois sur site	/
Fonctionnement	/
Autre	/

Chalandise



© Apur

► Avantages

- Bonne connexion routière (à proximité du Boulevard périphérique, du boulevard des Maréchaux et de l'ex RN3) avec voie d'accès séparative.
- Multimodal routier-fluvial.
- Environnement urbain non sensible aux nuisances.
- Installation conçue pour s'intégrer de la meilleure façon possible dans son environnement urbain.

► Inconvénients

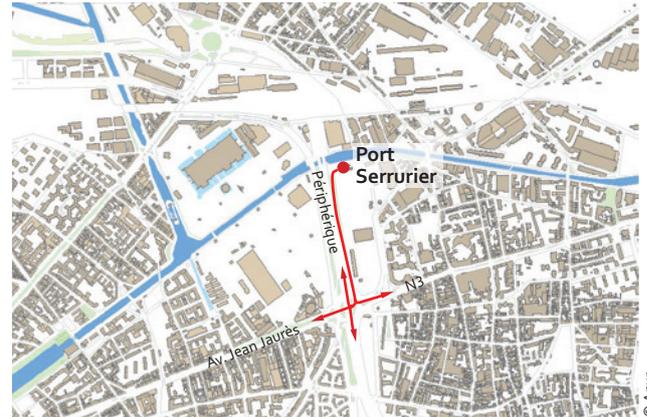
- Impossible d'y développer d'autres activités.

Vue depuis la rive droite du canal



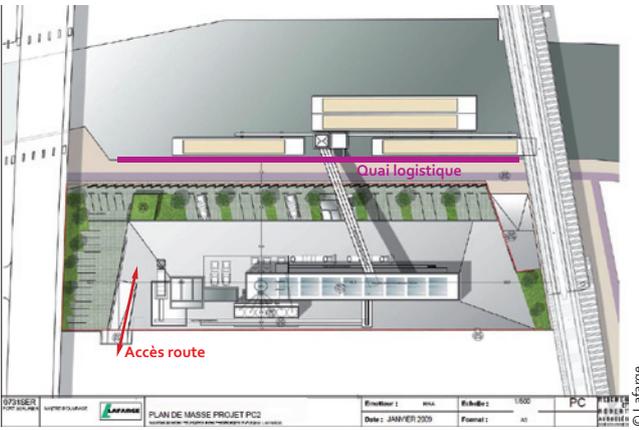
© Lafarge

Accès routier



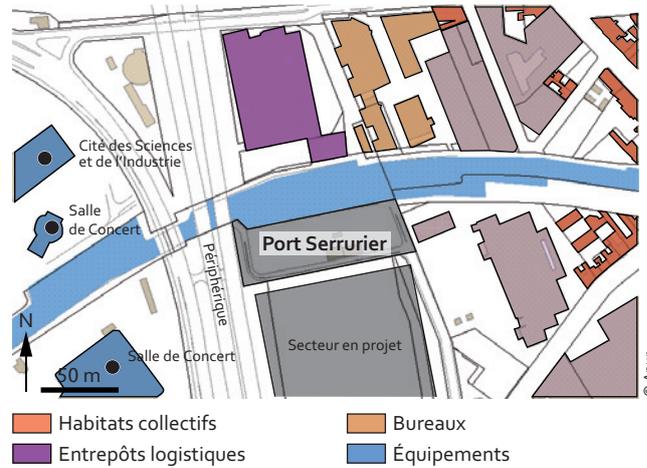
© Apur

Plan masse



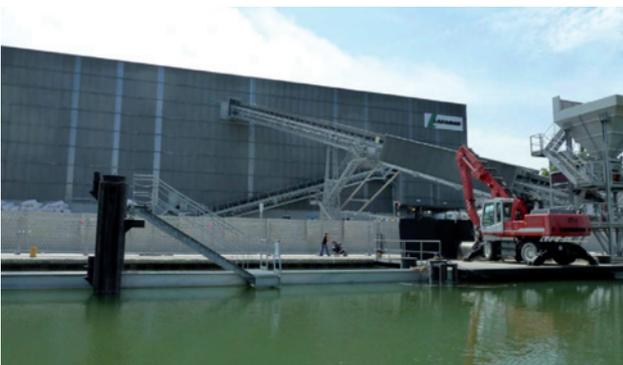
© Lafarge

Occupation du sol



© Apur

La centrale à béton



© Lafarge

13. Port Victor Port du Point du jour

État : en activité

Adresse : PV : quai du Président Roosevelt 92 130 Issy-les-Moulineaux

PPJ : quai Saint-Exupéry 75 016 Paris

Parcelles : PV : 000 FN 1, 9 248 m²; 000 GJ 1, 6 346 m²

PJ : 000 AF 8, 6 085 m²; 000 AA 4, 4 568 m²

Propriétaire : Ports de Paris

Zonage PLU : Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)

Usages

Sur les ports Victor et du Point du Jour, plusieurs grands groupes de matériaux de construction livrent ou évacuent par bateau leurs matériaux et déblais de chantier, ainsi que des matières premières servant à la fabrication du béton (sur les deux grandes centrales situées sur le port Victor).

Sur le port Victor, on compte annuellement près de 199 000 tonnes de marchandises chargées dans les bateaux pour près de 534 000 tonnes déchargées.

Sur le Port du Point du Jour, 315 000 tonnes sont chargées annuellement pour 12 000 tonnes déchargées des bateaux.

Au droit du pont du Garigliano, le port Victor réserve 3 emplacements pour des bateaux de logement.

Avenir du site

Sur le port du Point du Jour, au droit du pont du périphérique aval, Ports de Paris prévoit d'aménager un port public.

Le port Victor va, quant à lui, être rénové en profondeur avec l'aménagement d'un port public pour le fret sous l'ouvrage du périphérique, un traitement architectural des centrales à béton et la mise en place de cheminements piétons accessibles en dehors des horaires de fonctionnement.

Environnement urbain

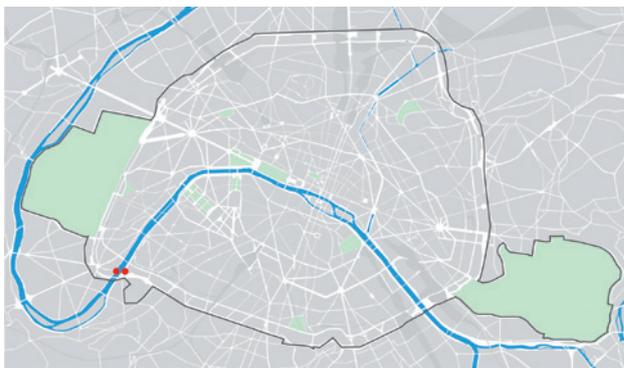
Le port Victor est inséré entre la Seine et la voie ferrée de la ligne C du RER.

Aucun élément dans ses abords n'est susceptible d'être impacté par les nuisances qu'il génère.

Le port du Point du Jour est inséré entre la Seine, des équipements sportifs et une école.

Seul ce dernier élément est susceptible d'être impacté par des activités logistiques.

Situation

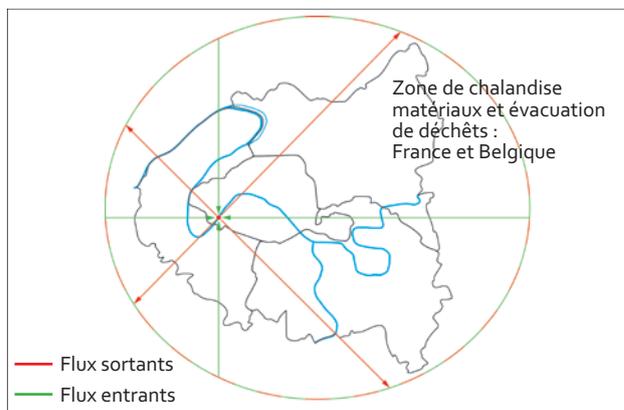


© Apur

Caractéristiques techniques

Mode et capacité	Route : - Port Victor : une rampe d'accès depuis le quai d'Issy-les-Moulineaux - Port du Point du Jour : une rampe d'accès depuis le quai Saint-Exupéry Fluvial : bateaux jusqu'à 3 200 tonnes
État du site	/
Accessibilité	Route : à 2 km des Maréchaux et à 2,5 km du Périphérique et de l'A4
Type de marchandises	Matériaux et déblais de chantier
Classement	/
Emplois sur site	/
Fonctionnement	/
Autre	/

Chalandise



© Apur

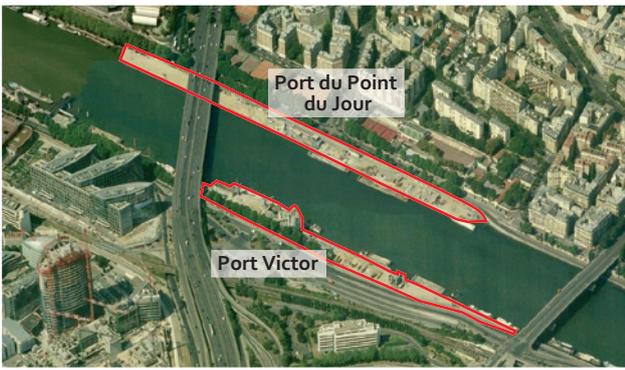
► Avantages

- Situés dans un environnement urbain peu sensible.
- Bonne connexion routière (quai d'Issy et quai Saint-Exupéry).
- Multimodal routier-fluvial.

► Inconvénients

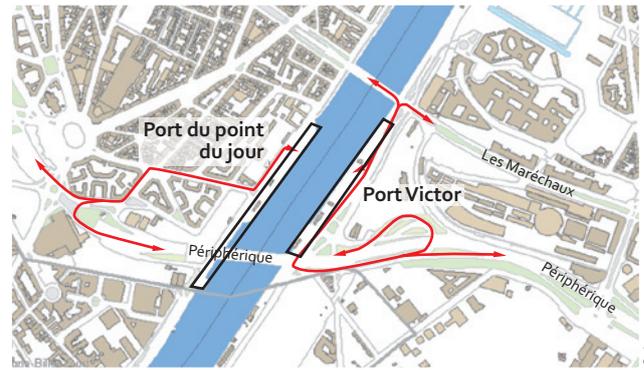
- Inutilisable en cas de crue de la Seine.
- Centrale à béton ancienne, traitement urbain et architectural nécessaire.

Vue aérienne



© Microsoft Corporation

Accès routier



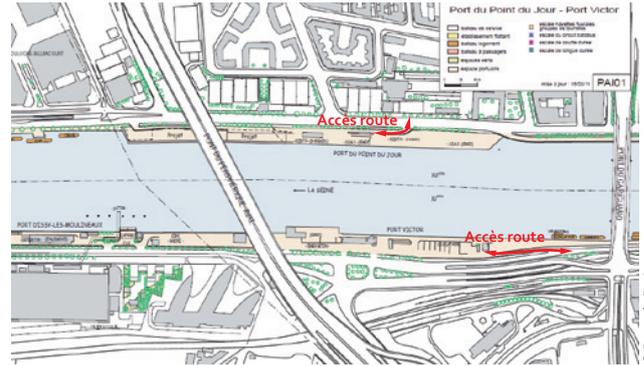
© Apur

1^{er} plan : port du Point du Jour/2^e plan : port Victor



© Apur

Plan masse



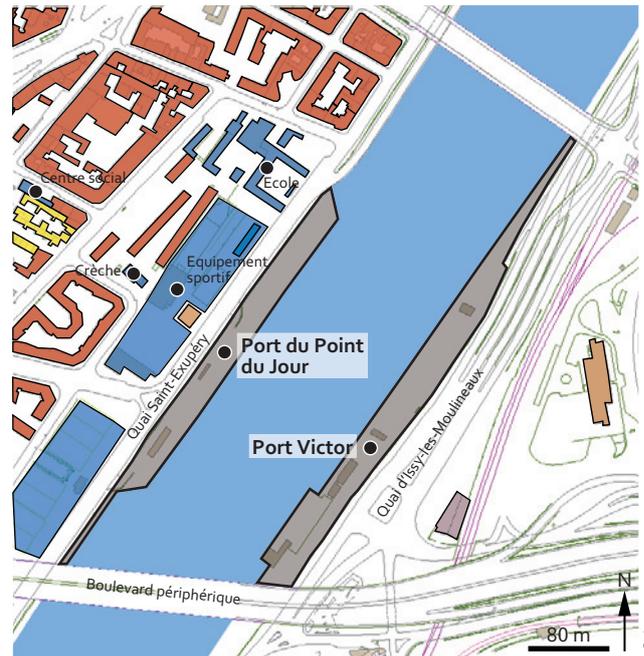
© Ports de Paris

1^{er} plan : port du Point du Jour/2^e plan : port Victor



© Apur

Occupation du sol



© Apur

- Habitats collectifs
- Équipements
- Habitats individuels
- Bureaux
- Activités économiques et industrielle

14. Port de Javel-Bas

État : en activité

Adresse : quai André Citroën, 75 015 Paris

Parcelles : 000 FU 1, 10 505 m² ;

000 FS 1, 10 745 m² ;

000 FW 1, 9 047 m².

Propriétaire : Ports de Paris

Zonage PLU : Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU) et Zone Urbaine Verte (UV)

Usages

Le port est divisé en deux parties : une zone logistique et industrielle du côté du pont Mirabeau et une zone réservée aux bateaux-logement et aux établissements flottants du côté du pont du Garigliano.

Sur la zone logistique et industrielle, trois grands groupes de matériaux de construction livrent ou évacuent par bateau leurs matériaux et déblais de chantier (évacuation des déblais via un poste de transit) ainsi que les matières premières servant à la fabrication du béton. Ce dernier est fabriqué directement sur place : une centrale à béton est installée sur le port en retrait du quai.

On compte annuellement plus de 56 000 tonnes de marchandises chargées dans les bateaux pour plus de 238 000 tonnes déchargées.

À proximité du pont Mirabeau, un espace est réservé comme port de transit partagé : port pouvant être loué pour des durées courtes.

Avenir du site

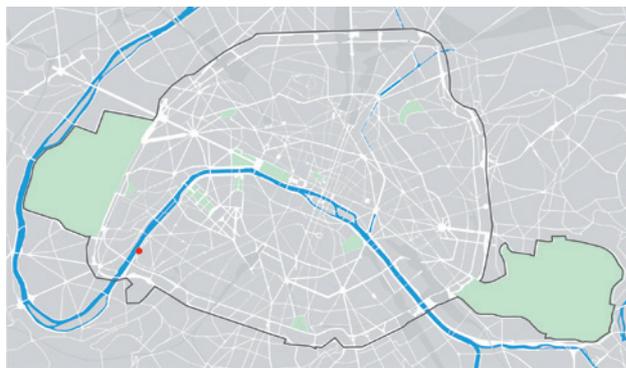
Un projet de réaménagement est à l'étude afin de mieux l'intégrer qualitativement dans son environnement urbain.

Environnement urbain

Les activités logistiques et industrielles du port de Javel-Bas sont insérées entre la Seine et la voie ferrée de la ligne C du RER.

Seuls les logements situés rives droite de la Seine sont susceptibles d'être impactés par l'infrastructure portuaire.

Situation

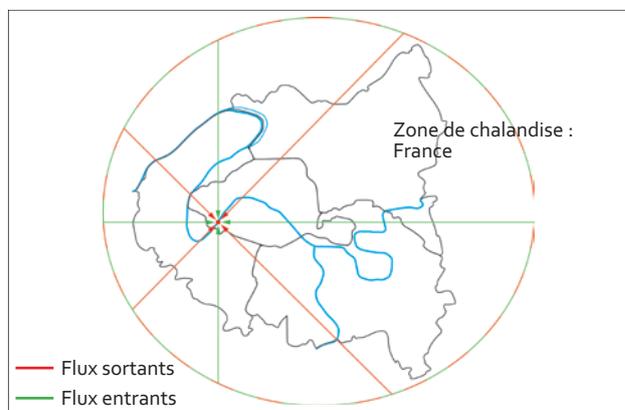


© Apur

Caractéristiques techniques

Mode et capacité	Route : une rampe d'accès depuis le quai d'Issy-les-Moulineaux et une autre depuis le pont Mirabeau Fluvial : bateaux jusqu'à 3 200 tonnes
État du site	Route : bon Fluvial : bon
Accessibilité	Route : à 300 m des Maréchaux et à 1 km du Périphérique
Type de marchandise	Matériaux et déblais de chantier
Classement	/
Emplois sur site	/
Fonctionnement	/
Autre	Poste de transit

Chalandise



© Apur

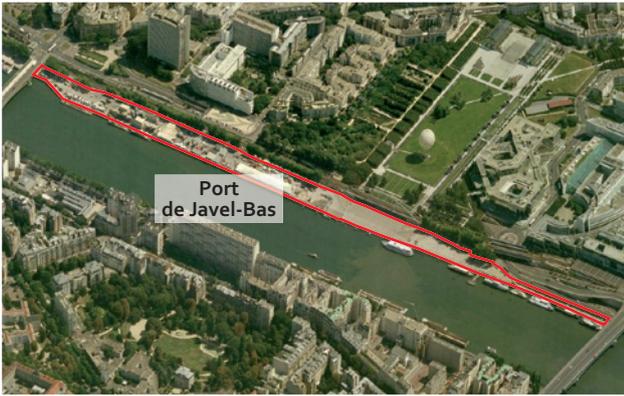
► Avantages

- Bonne connexion routière (à proximité du Boulevard périphérique et du boulevard des Maréchaux).
- Multimodal routier-fluvial.

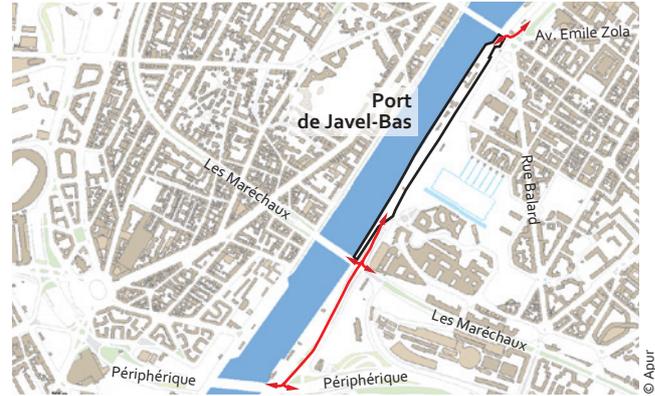
► Inconvénients

- Inutilisable en cas de crue de la Seine.
- Centrale à béton ancienne, traitement urbain et architectural nécessaire.

Vue aérienne



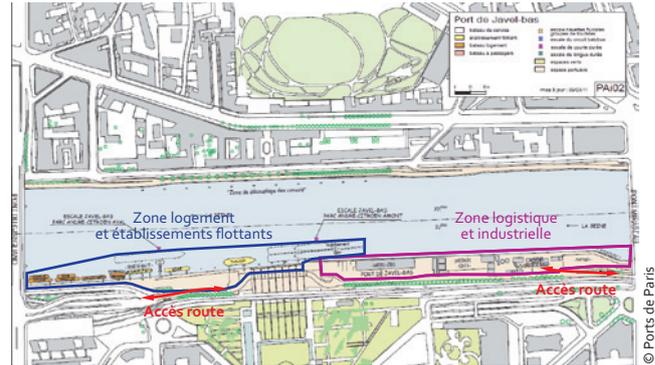
Accès routier



Vue depuis le quai Louis Blériot



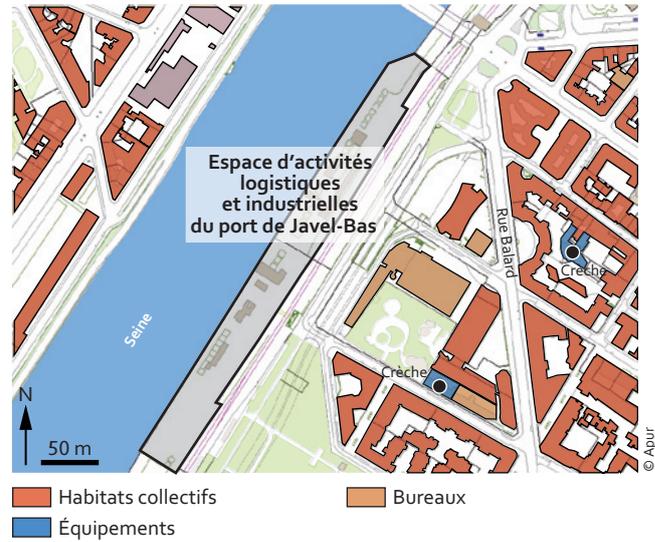
Plan masse



La centrale à béton



Occupation du sol



15. Port de la Bourdonnais

État : en activité

Adresse : quai Branly, 75 007 Paris

Parcelles : 000 CO 1, 6 735 m²

000 CQ 1, 4 691 m²

000 CP 1, 6 275 m²

Propriétaire : Ports de Paris

Zonage PLU : Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)
et Zone Urbaine Verte (UV)

Usages

Le port de la Bourdonnais croise de multiples usages : il héberge des bateaux à passagers, des établissements flottants et des activités logistiques. Les activités logistiques sont concentrées entre la passerelle Debilly et le pont de l'Alma.

Sur le site, on distingue deux types d'activités logistiques :

- Franprix y décharge quotidiennement 26 conteneurs venus par bateau depuis le port de Bonneuil. Le bateau arrive au port de la Bourdonnais vers 5h du matin. Les caisses mobiles sont déchargées à l'aide d'un reach stacker puis montées sur les 7 porteurs stationnés sur le quai (stationnement autorisé seulement la première année). Les camions délivrent ensuite leur marchandise à la centaine de magasins de l'enseigne implantés à Paris et Boulogne-Billancourt. Cette manœuvre s'achève à 12h. Elle génère 18 400 tonnes de marchandises manutentionnées par an ;
- un grand groupe de matériaux de construction y fait évacuer des déchets de chantier vers le port de Sandrancourt (Yvelines). Les déchets arrivent de chantiers géographiquement proches (Paris et petite couronne sud-ouest), et sont transbordés via un poste de transit. L'activité se déroule de 7h à 17h et génère 44 400 tonnes manutentionnées par an.

Avenir du site

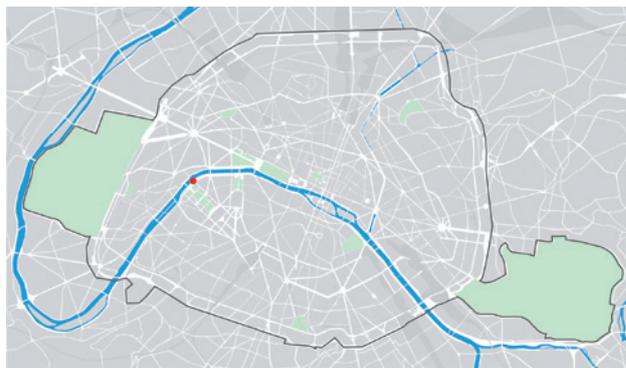
Avec l'augmentation des heures d'ouverture des écluses, le nombre de caisses mobiles manutentionnées pourra être doublé.

Environnement urbain direct

L'environnement direct du site est constitué par la Seine au nord et le musée du quai Branly et des bureaux au sud.

Aucun de ces éléments n'est susceptible d'être impacté par des activités logistiques.

Situation



Caractéristiques techniques

Mode et capacité	Route : une rampe d'accès depuis le quai Branly Fluvial : - 11 positions pour bateaux ou établissements flottants - 2 positions pour des escales de courte durée - 150 m linéaires de quai pour les activités logistiques - bateaux jusqu'à 3 200 tonnes
État du site	Route : bon Fluvial : bon
Accessibilité	Route : à 200 m des Maréchaux, à 500 m du Périphérique et à 1,3 km de l'A1
Type de marchandises	Marchandises diverses et déchets de chantier
Classement	Aucun
Emplois sur site	/
Fonctionnement	5h-17h
Autre	Poste de transit

► Avantages

- Situé au centre de Paris dans un environnement urbain peu sensible.
- Bonne connexion routière (quai Branly).
- Multimodal routier fluvial.

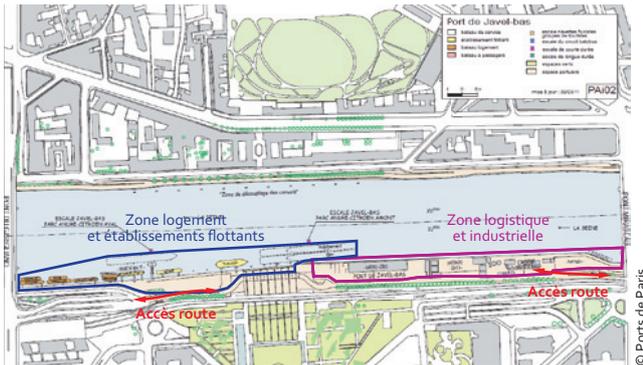
► Inconvénients

- Inutilisable en cas de crue de la Seine.
- Interdiction d'y stationner les camions la nuit (après la première année).
- Entrave à la continuité de la promenade en bord à voie d'eau.

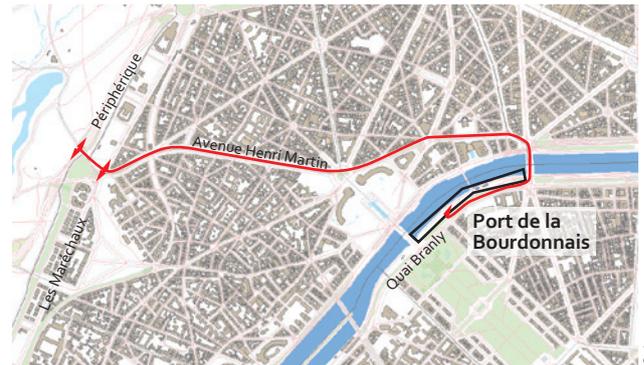
Vue aérienne



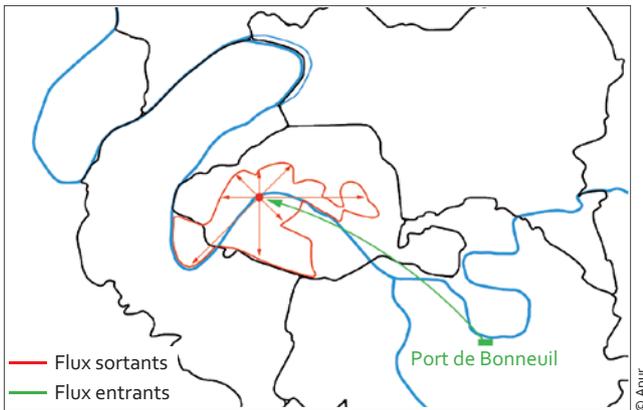
Plan masse



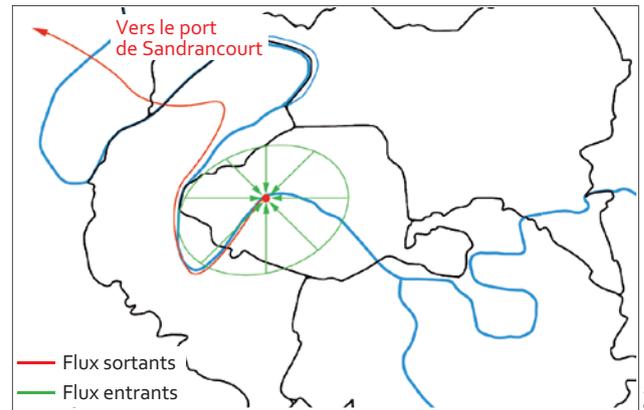
Accès routier



Chalandise distribution



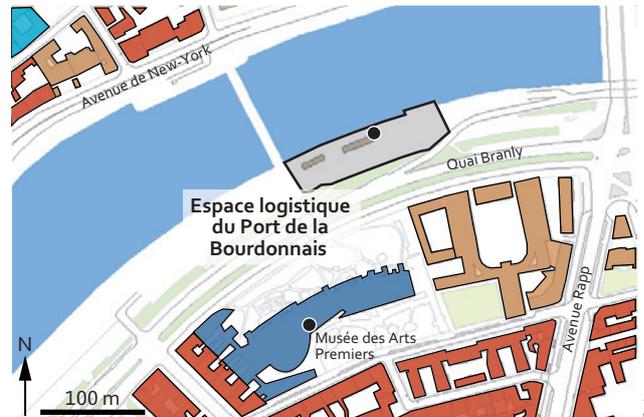
Chalandise déchets de chantier



Déchargement des caisses mobiles



Occupation du sol



- Habitats collectifs
- Bureaux
- Équipements touristiques
- Autres équipements

16. Port d'Austerlitz

Projet de plateforme fluviale

Adresse: Port de la d'Austerlitz 75 007 Paris

Parcelles: 000 AF 1, 8 686 m²

000 AC 2, 8 802 m²

Propriétaire: Ports de Paris

Zonage PLU: Zone Urbaine Générale (UG) et Zone Urbaine Verte (UN)

Usages

Le port d'Austerlitz comporte 7 pavillons à 3 niveaux, 1 pavillon à 1 niveau et 1 immeuble de bureaux à 3 niveaux.

Le port accueille la cité de la Mode et du Design et des bureaux. Il n'y a pas aujourd'hui d'activité logistique.

Avenir du site

À l'horizon 2014, 2 pavillons seront réaménagés en entrepôts logistiques constitués de 3 niveaux: un rez-de-quai, un rez-de-chaussée et un niveau +1. Les 2 premiers niveaux seront consacrés aux activités de logistique et le dernier à des bureaux.

Il est prévu de diviser les étages des pavillons en plusieurs cellules, 2 en rez-de-quai et 4 en RC (espace plus grand, le RC est en porte à faux du quai). Ces cellules de 500 m² permettront l'usage du site par des opérateurs différents.

Les cibles sont: les textiles, le luxe, les produits à forte valeur ajoutée (parfum par exemple) et le e-commerce. De la préparation de commandes est également envisagée ainsi que de la livraison de plateaux-repas pour les personnes âgées. Une cellule froide pourrait donc éventuellement être réalisée.

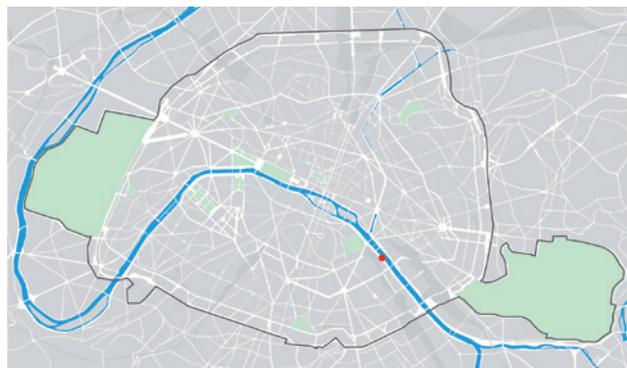
Le loyer sera fixé de manière à encourager les opérateurs à utiliser le mode fluvial.

Environnement urbain

L'environnement direct du site est constitué par la Seine, la Cité de la Mode et du Design et des bureaux.

Aucun de ces éléments n'est susceptible d'être impacté négativement par des activités logistiques.

Situation



Caractéristiques techniques

Mode et capacité	Route: une rampe d'accès depuis le quai d'Austerlitz, quai sur lequel la circulation est interdite aux véhicules de plus de 7,5 t Fluvial
État du site	Route: bon Fluvial: bon
Accessibilité	Route: à 2 km des Maréchaux, à 2,5 km du Périphérique et de l'A4
Type de marchandise	/
Classement	/
Emplois sur site	/
Fonctionnement	/
Autre	/

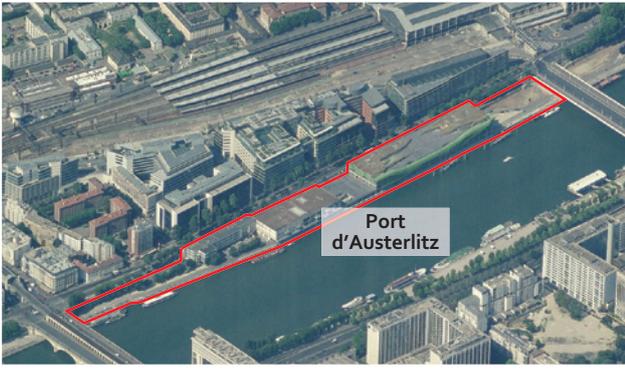
► Avantages

- Situé au centre de Paris dans un environnement urbain peu sensible.
- Multimodal routier-fluvial.
- Logistique sur 2 niveaux.
- Multifonctionnalité: logistique et bureaux.
- Encouragement économique du mode fluvial.

► Inconvénients

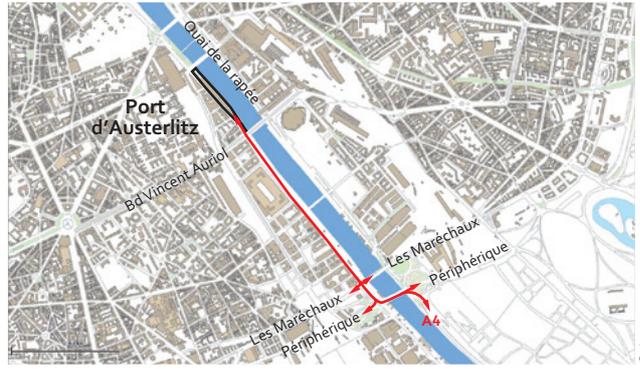
- Voie d'eau inutilisable en cas de crue de la Seine.

Vue aérienne



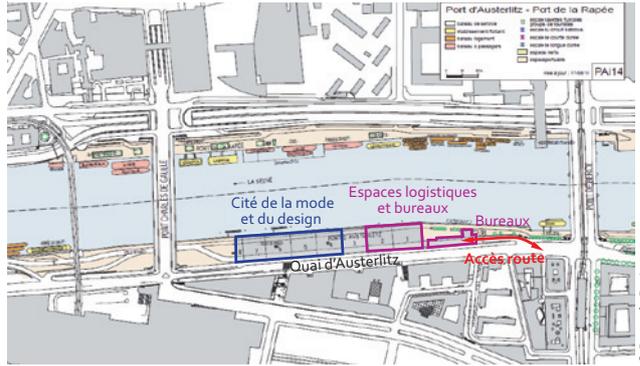
© Microsoft Corporation

Accès routier



© Apur

Plan masse



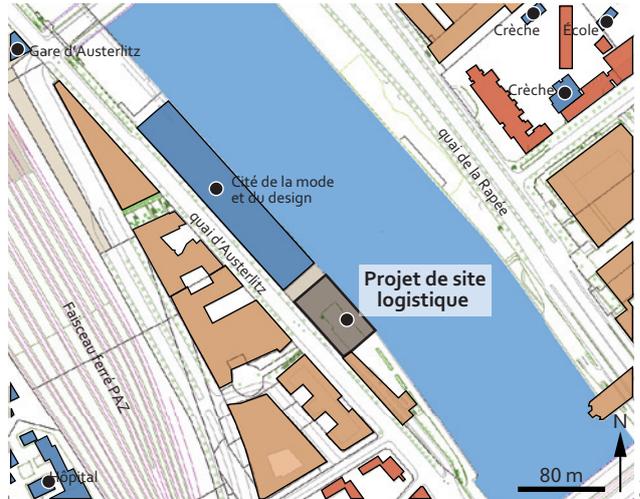
© Ports de Paris

Vue depuis le quai de la Rapée



© Apur

Occupation du sol



© Apur

Vue depuis le quai d'Austerlitz



© Google

17. Port de Tolbiac Port de Bercy- Amont

État : en activité

Adresse : Tolbiac : quai Panhard et Levassor, 75 013 Paris

Bercy Amont : quai de Bercy, 75 012 Paris

Parcelles : PT : 000 BC 1, 6 909 m²

000 BU4, 7 957 m²,

000 BX5, 2 171 m²

000 BW7, 5 111 m².

Propriétaire : Ports de Paris

Zonage PLU : Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)

Usages

Sur les ports de Tolbiac et de Bercy-Amont, plusieurs grands groupes de matériaux de construction livrent ou évacuent par bateau leurs matériaux et déblais de chantier (évacuation des déblais via un poste de transit pour Bercy-Amont) ainsi que les matières premières servant à la fabrication du béton. Ce dernier est élaboré sur place : trois centrales à béton sont installées sur les deux ports (une à Bercy-Amont et deux à Tolbiac).

Sur le port de Tolbiac, on compte annuellement près de 89 000 tonnes de marchandises chargées dans les bateaux pour près de 134 000 tonnes déchargées.

Le Port de Bercy-Amont, n'est utilisé que pour le déchargement des bateaux avec plus de 300 000 tonnes déchargées par an.

Sur le port de Tolbiac, au droit du pont de Tolbiac, est implanté un port public (port que l'on peut louer pour des durées courtes). Deux parcelles demeurent inoccupées.

Avenir du site

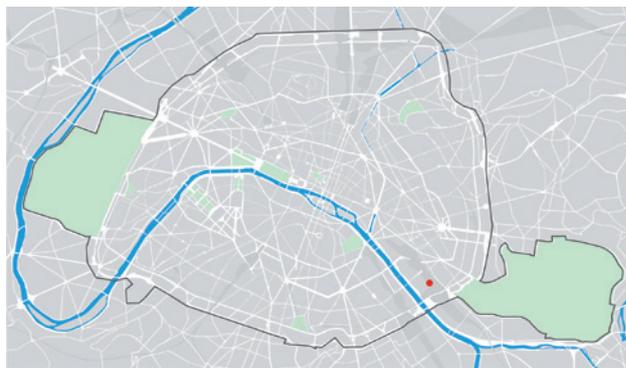
Aucun projet en cours

Environnement urbain

Aucun élément implanté aux abords du port de Bercy-Amont n'est susceptible d'être impacté par les nuisances qu'il génère. Il est en effet bordé par des bureaux, un cinéma et le parc de Bercy.

Le port de Tolbiac est en revanche implanté dans un environnement plus sensible puisque, outre l'université Diderot et des bureaux, il accueille de l'habitat collectif. Le site vient cependant d'être réaménagé avec un travail architectural qui facilite l'acceptabilité de l'infrastructure.

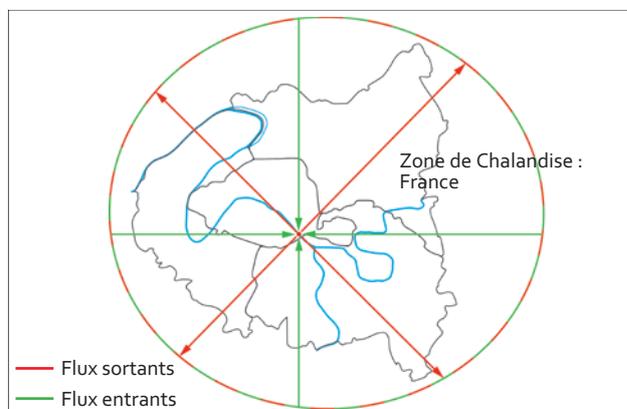
Situation



Caractéristiques techniques

Mode et capacité	Route : - Tolbiac : deux rampes d'accès depuis le quai Panhard et Levassor - Bercy-Amont : deux rampes d'accès depuis le quai de Bercy Fluvial : bateaux jusqu'à 3 200 tonnes
État du site	Route : bon Fluvial : bon
Accessibilité	Route : les deux ports sont situés à moins de 1 km du Périphérique et des Maréchaux
Type de marchandises	Matériaux et déblais de chantier
Classement	/
Emplois sur site	/
Fonctionnement	/
Autre	Poste de transit

Chalandise



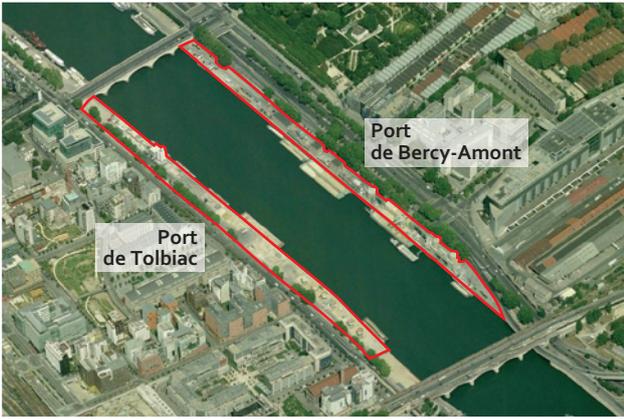
► Avantages

- Bonne connexion routière à proximité des Maréchaux et du Boulevard périphérique.
- Multimodal : routier-fluvial.
- Centrale à béton du port de Tolbiac traitée architecturalement.

► Inconvénients

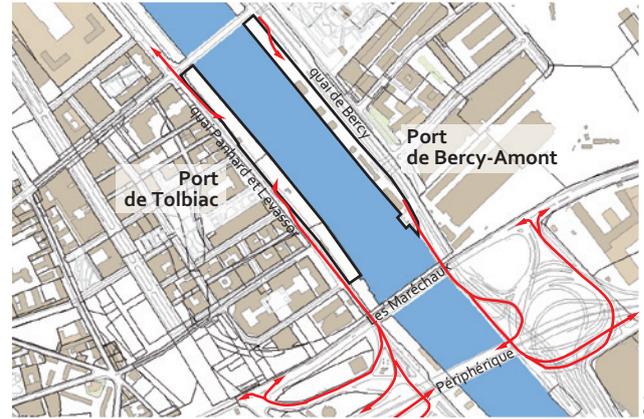
- Inutilisable en cas de crue de la Seine.
- Présence d'habitat collectif à proximité directe du port de Tolbiac.

Vue aérienne



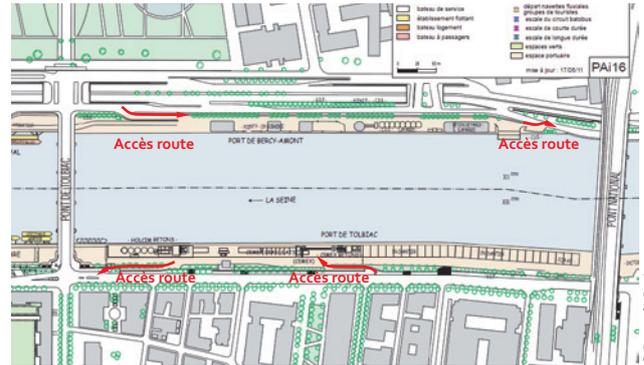
© Microsoft Corporation

Accès routier



© Apur

Plan



© Ports de Paris

Le port de Tolbiac



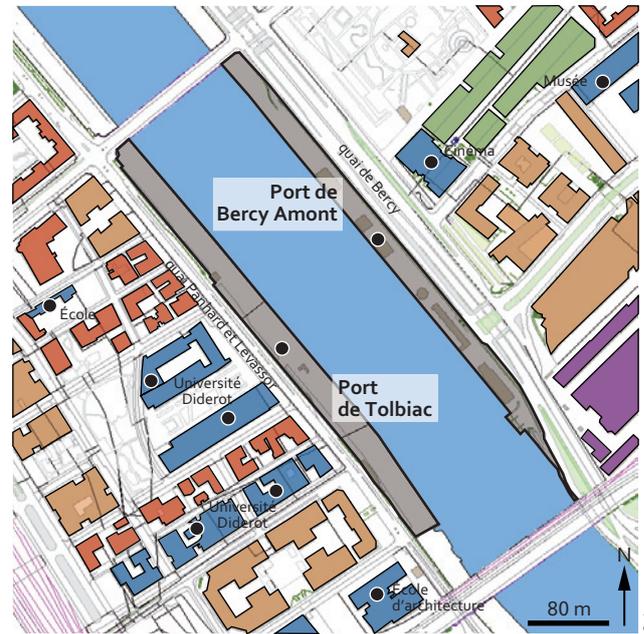
© Apur

Le port de Bercy Amont



© Apur

Occupation du sol



© Apur

- Habitats collectifs
- Équipements
- Entrepôts logistiques
- Bureaux
- Commerces

18. Port National

État : en activité
Adresse : quai d'Ivry, 75 013 Paris
Parcelles : 000 BY1, 11 507 m²
Propriétaire : Ports de Paris
Zonage PLU : Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU)

Usages

Sur le port National, la majorité des marchandises manutentionnées provient d'une usine d'incinération des ordures ménagères qui y fait évacuer son mâchefer via une rampe de chargement. Un groupe de matériaux de construction y fait aussi livrer ou évacuer par bateaux ses matériaux et déblais de chantier ainsi que les matières premières servant à la fabrication du béton, mais dans des quantités beaucoup moins importantes. Le béton est fabriqué dans une centrale située à cheval sur le port National et le port d'Ivry-sur-Seine.

On compte annuellement près de 121 000 tonnes de marchandises chargées (dont 120 000 tonnes de mâchefer) dans les bateaux pour près de 7 000 tonnes déchargées.

Dans la partie nord de l'emprise, un espace est à l'activité d'une petite entreprise de messagerie (Vert Chez Vous) qui utilise des moyens écologiques de distribution de marchandises (bateaux et triporteurs, petits utilitaires).

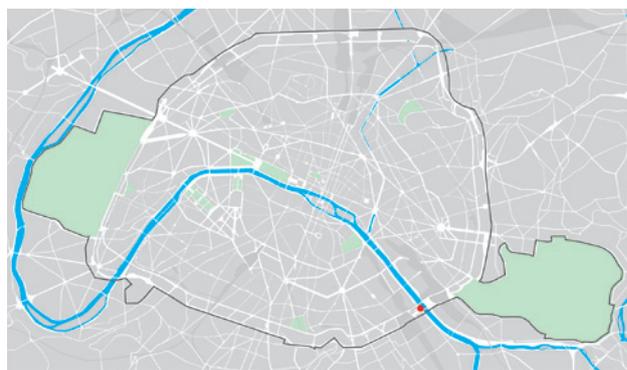
Avenir du site

Requalification prévue dans le cadre de la ZAC Paris Rive Gauche. La municipalité envisage de créer une ouverture vers la Seine depuis le boulevard Jean Simon (les Maréchaux).

Environnement urbain

Aucun élément situé aux abords du port National n'est susceptible d'être impacté par les nuisances générées par l'équipement : il est inséré entre la Seine et un échangeur routier.

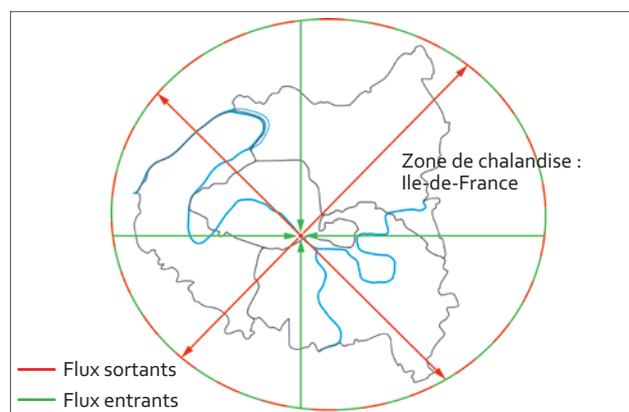
Situation



Caractéristiques techniques

Mode et capacité	Route : une rampe d'accès depuis le quai d'Ivry Fluvial : bateaux jusqu'à 3 200 tonnes
État du site	Route : bon Fluvial : bon
Accessibilité	Route : situé entre le Périphérique et les Maréchaux, à 1,3 km de l'A4
Type de marchandises	Mâchefer, matériaux et déblais de chantier
Classement	/
Emplois sur site	/
Fonctionnement	/
Autre	/

Chalandise



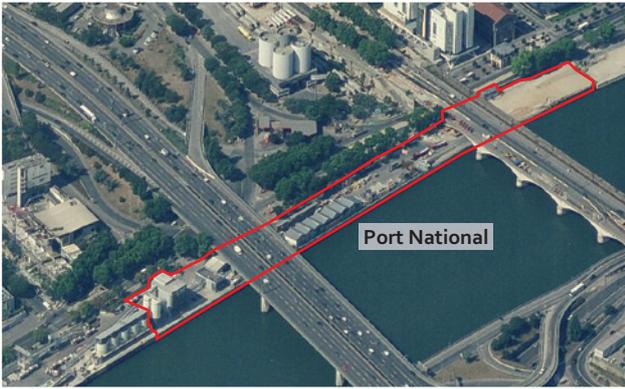
► Avantages

- Bonne connexion routière à proximité directe des Maréchaux et du Boulevard périphérique.
- Multimodal : routier-fluvial.
- Environnement urbain non sensible.

► Inconvénients

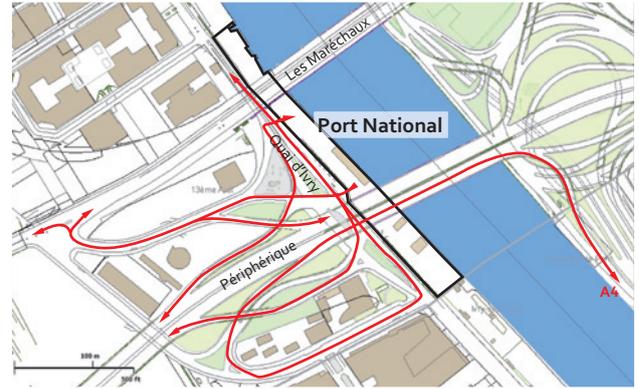
- Inutilisable en cas de crue de la Seine.

Vue aérienne



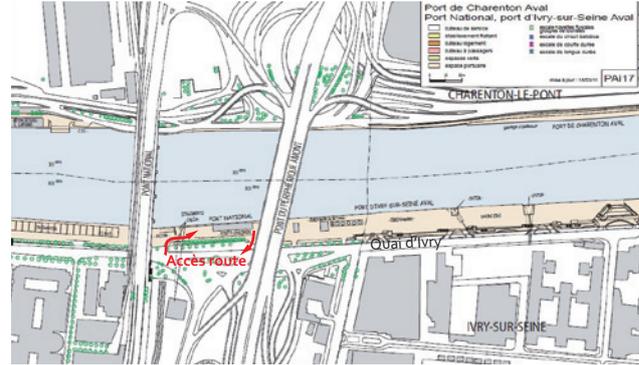
© Microsoft Corporation

Accès routier



© Apur

Plan masse



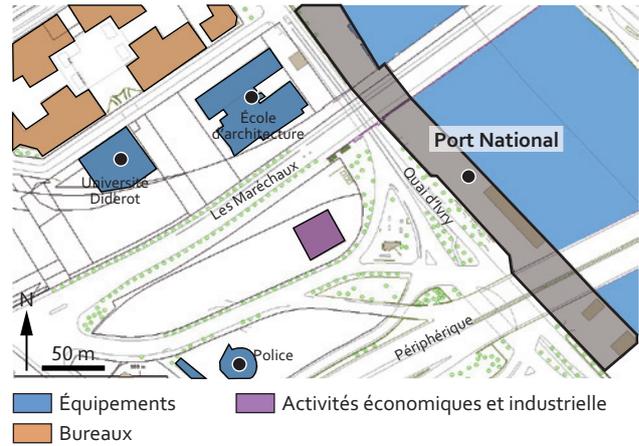
© Ports de Paris

La rampe de chargement du mâchefer



© Apur

Occupation du sol



© Apur

Le port National depuis le quai de Bercy



© Apur

19. Colizen - Cap 18

État : en activité
 Adresse : 189 rue d'Aubervilliers 75 018 Paris
 rue de l'Évangile 75 018 Paris
 Parcelle : 000 CX8, 8 652 m²
 Propriétaire : Foncière Europe Logistique
 Zonage PLU : Zone Urbaine Générale (UG)

Usages

Colizen est une entreprise proposant un service de livraison sur rendez-vous. Elle travaille aujourd'hui avec une dizaine de web-marchands.

Colizen est implanté dans la zone d'activité CAP 18, propriété du groupe Foncière Europe Logistique. Cette zone est aujourd'hui en déclin, avec de plus en plus de locaux vacants.

Les web-marchands acheminent par camion leurs colis jusqu'à Colizen qui se charge du dernier km.

Le site fonctionne sur 3 cycles pour permettre les livraisons entre 7h et 22h. 1 500 colis sont livrés chaque jour, avec une capacité de 3 500 (le pic enregistré est de 3 875 colis). 60 tournées partent chaque jour, avec des véhicules utilisés plusieurs fois (entre 2 et 3 fois). L'activité de transport est entièrement sous-traitée. Colizen est censé assurer la livraison en véhicule électrique. En raison de problèmes techniques, ce n'est plus le cas aujourd'hui et les livraisons se font en petits véhicules utilitaires thermiques classiques. Des discussions sont en cours avec PSA Peugeot-Citroën pour retourner vers une flotte électrique.

Colizen réalise également l'activité de stockage et préparation de commandes pour le compte de Nespresso exclusivement (son plus gros client : 60 % de son activité). 200 m² sont réservés à cette activité, avec stockage sur rack et zone de préparation de commandes.

Avenir du site

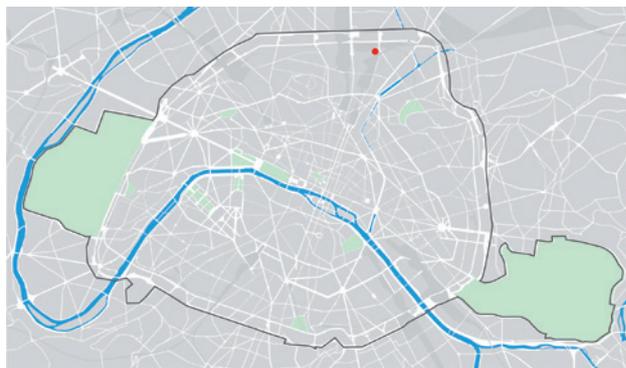
La zone d'activité CAP 18 sera peut-être impactée par le projet de transport en commun Charles de Gaulle Express.

Environnement urbain direct

Mis à part à l'ouest où elle est bordée par un collège-lycée, des bureaux et de l'habitat collectif, la zone d'activité CAP 18 est située dans un environnement peu sensible aux nuisances susceptibles d'être générées par des activités logistiques.

Elle est en effet entourée au nord et au sud par des faisceaux ferrés, et à l'est par de l'activité économique et industrielle. Au sud-ouest, on y trouve de l'activité commerciale, mais il s'agit de vente de matériaux de chantier, peu sensible aux nuisances.

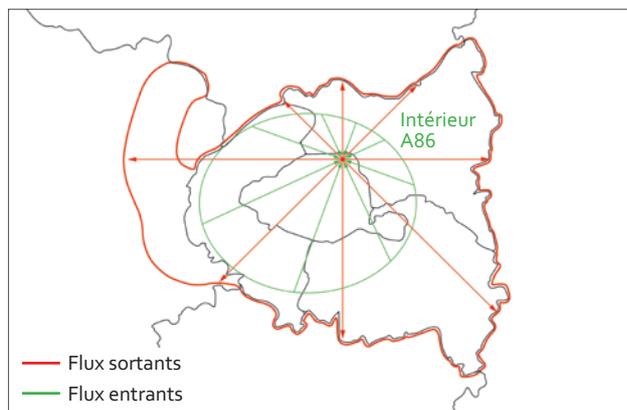
Situation



Caractéristiques techniques

SHON	Halle logistique : 580 m ² Bureaux : 70 m ²
Hauteur max	11,45 m/1 niveau
Niveaux IGH	Non
Mode et capacité	Route : deux portes d'accès du même côté, pas assez de place à l'extérieur pour les poids lourds
État du site	Route : bon Bâtiment : bon
Accessibilité	Route : à 200 m des Maréchaux, à 500 m du Périphérique et à 1,3 km de l'A1
Type de marchandises	Messagerie
Classement	Aucun
Emplois sur site	Environ 20 personnes
Fonctionnement	7h-22h
Autre	/

Chalandise



► Avantages

- À proximité directe du Boulevard périphérique et de l'A1.
- Situé dans un environnement urbain peu sensible aux nuisances.

► Inconvénients

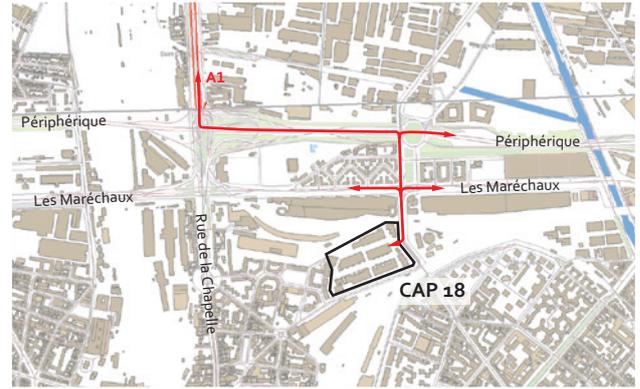
- Deux portes d'accès situées du même côté.
- Espaces de parking extérieur limités.

Vue aérienne



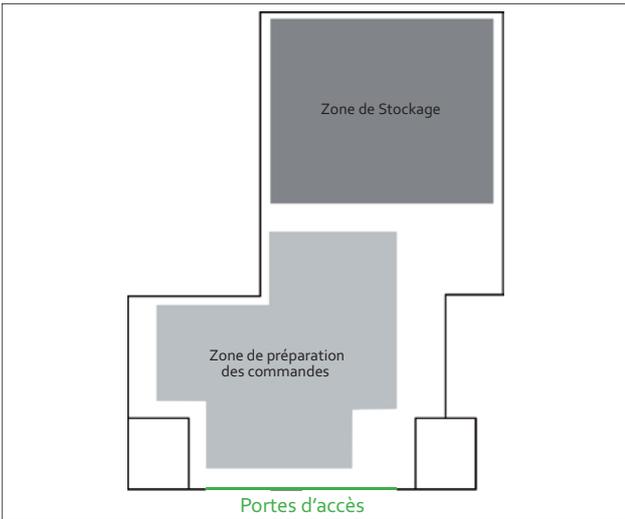
© Microsoft Corporation

Accès routier



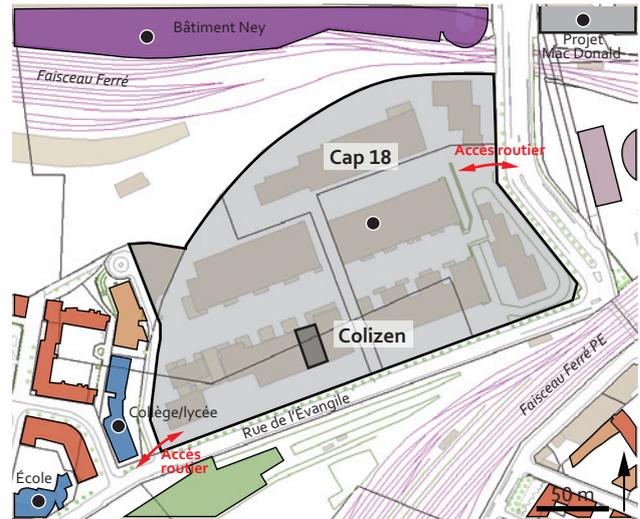
© Apur

Schéma du site



© Apur

Occupation du sol



© Apur

- Habitats collectifs
- Équipements
- Entrepôts logistiques
- Bureaux
- Commerces
- Activités économiques et industrielles

Vue intérieure



© Apur

Vue extérieure



© Apur

20. The Green Link

État : en activité

Adresse : 17 rue Eugène Varlin 75 010 Paris

Parcelle : 000 BS 65, 419 m²

Propriétaire : privé

Zonage PLU : Zone Urbaine Générale (UG)

Fonctionnement

The Green Link est une petite société de livraison urbaine qui s'inscrit dans une démarche écologique. Elle utilise pour cela des triporteurs à assistance électrique (une trentaine), un véhicule électrique (Goupil), et des vélos.

Elle est répartie sur trois sites : au 17 rue Eugène Varlin (10^e), sur le port des Saints-Pères (6^e), et au 10 rue Wurtz (13^e). Nous présentons ici le site de la rue Eugène Varlin.

L'entreprise compte quatre clients : Fedex (messenger), TNT (messenger), Eurodep (dépositaire pharmaceutique) et Saveurs et Vie du groupe Sodexho (plateaux-repas). Elle livre en moyenne 1 500 colis par jour.

Selon la période de l'année, l'entreprise tourne avec deux ou trois équipes.

Les camions des messagers déposent leurs colis sur le site en début de matinée (entre 6h30 et 8h45). Les colis sont ensuite triés en fonction de leur destination puis chargés dans les triporteurs pour le départ en tournée jusqu'à 13h. Les colis les plus lourds sont livrés avec le véhicule électrique.

Le portage des plateaux-repas nécessite le respect de la chaîne du froid. Pour cela, des caissons isothermes contenant les plateaux sont directement transbordés sur les triporteurs.

Pour l'entretien des triporteurs, un mécanicien est présent sur le site.

Développement de l'entreprise

The Green Link a de grandes ambitions et souhaite que ce site soit une vitrine pour son développement. Le principal frein à ce développement est la difficulté à trouver du foncier disponible à Paris. Elle est cependant en train d'ouvrir un nouveau site aux alentours de la porte Maillot.

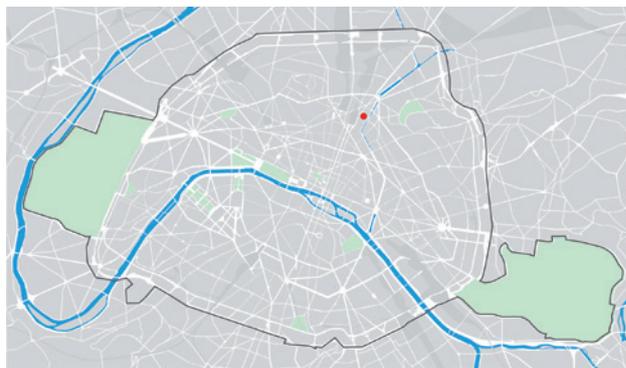
L'entreprise travaille actuellement sur un projet de transport fluvial en partenariat avec CFT (Compagnie Fluviale de Transport). Le bateau partirait du port de Gennevilliers avec des triporteurs chargés de colis à bord.

Environnement urbain direct

Le site de The Green Link est inséré dans un quartier résidentiel dense de Paris, environnement sensible aux nuisances qui peuvent être générées par l'activité logistique.

Cependant, du fait de la nature des véhicules utilisés, des faibles volumes manutentionnés et du processus employé, l'entreprise cohabite bien avec son voisinage.

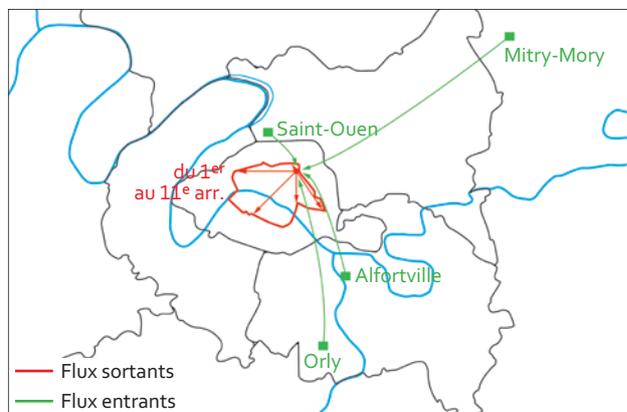
Situation



Caractéristiques techniques

SHON	Environ 300 m ²
Hauteur max	Intégré dans un ensemble d'immeubles de logements
Niveaux	1 niveau en RC
Mode et capacité	Route : 1 porche d'accès sur la rue, pas de place de livraison à proximité directe
État du site	Route : bon état
Accessibilité	Route : centre de Paris et à 2,8 km du Périphérique
Type de marchandises	Colis, plateaux-repas froids, pharmacie
Classement	Non
Nombre d'employés	40 sur ce site
Fonctionnement	6h-21h
Autre	Loyer : 100-110 €/m ²

Chalandise



► Avantages

- Implanté en tissu urbain dense, dans la zone de desserte.

► Inconvénients

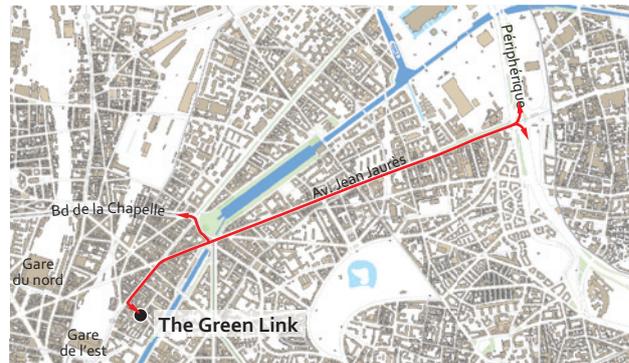
- Situé dans l'arrière-cour d'un immeuble d'habitation.
- Pas d'aire de livraison à proximité de l'accès.

Accès depuis la rue



© Apur

Accès routier



© Apur

Vue de l'intérieur



© Apur

Occupation du sol



© Apur

Triporteur



© Apur

- Habitats collectifs
- Entrepôts / sites logistiques
- Équipements

21. Beaugrenelle Chronopost

État : en activité
Adresse : 35-37 quai de Grenelle 75015 Paris
Parcelle : 000 DR6, 7784 m²
Propriétaire : SemPariSeine
Zonage PLU : Zone Urbaine Générale (UG)

Activité/Usages

Le site était auparavant un parking sous-utilisé sous la dalle Beaugrenelle. Il vient d'être réaménagé en espace logistique urbain.

Chronopost y distribue des colis (moins de 30 kg) dans le 15^e arrondissement ainsi que dans les communes de Boulogne et d'Issy-les-Moulineaux.

Les colis sont acheminés quotidiennement depuis le hub de Chilly-Mazarin par trois camions (deux caisses mobiles de 40 m³ et un poids lourd de 30 m³), entre 5h et 6h30 le matin. Ils sont déchargés au niveau 1 sur un convoyeur puis triés.

Les espaces sont séparés par tournée : niveau 1 pour les tournées d'Issy et de Boulogne, niveau 2 pour les tournées du 15^e arrondissement. Un convoyeur permet de faire passer les colis vers le niveau 2.

Le site de Beaugrenelle reçoit en moyenne chaque jour 3 500 colis. Cela représente 30 tournées de distribution qui partent dès 8h. Parmi les trente véhicules utilisés, qui appartiennent à cinq sous-traitants transporteurs, près d'une dizaine sont des Renault Kangoo ZE électriques

Le site accueille également les particuliers qui peuvent venir retirer les colis sur place (en cas d'absence pendant la distribution).

Avenir du site

À horizon 3 ans, la flotte du site passera à 90 % de véhicules électriques. En plus des Renault Kangoo ZE, 2 Moovilles vont être prochainement testés (produit fabriqué en France par la PME MUSES, basée à Conflans-Sainte-Honorine).

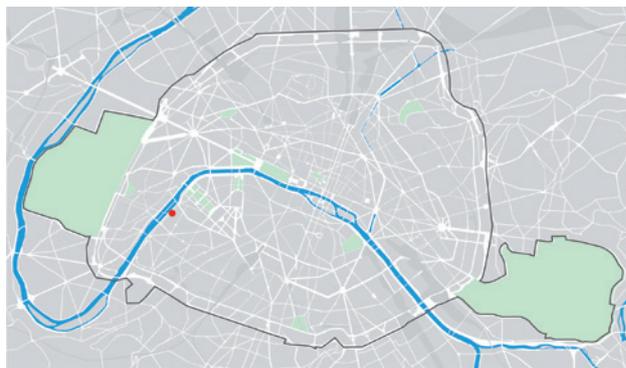
En raison de l'augmentation annuelle du nombre de colis (+12 %), Chronopost souhaite multiplier ce genre de site dans Paris.

Environnement urbain direct

Le site est inséré dans un quartier dense de Paris, comprenant des logements collectifs, des bureaux et des équipements. C'est un environnement sensible aux nuisances qui peuvent être générées par l'activité logistique.

Cependant, les activités de manutention se limitent à des colis de moins de 30 kg ; elles ont lieu en intérieur dans des locaux bien isolés ; et l'accès des véhicules se fait par le quai de Grenelle. Les nuisances restent donc très limitées.

Situation



Caractéristiques techniques

SHON	3 027 m ²
Niveaux	2 niveaux
Mode et capacité	Route : 2 aires de livraisons extérieures et 50 places de stationnement pour véhicule électrique à l'intérieur (contrainte de hauteur : 1,96 m)
État du site	Neuf
Accessibilité	Route : à 2 km des Maréchaux et à 2,5 km du Périphérique
Type de marchandise	Colis
Classement	Non
Nombre d'employés	/
Fonctionnement	/
Autre	15 prises de rechargement peuvent fonctionner en simultané

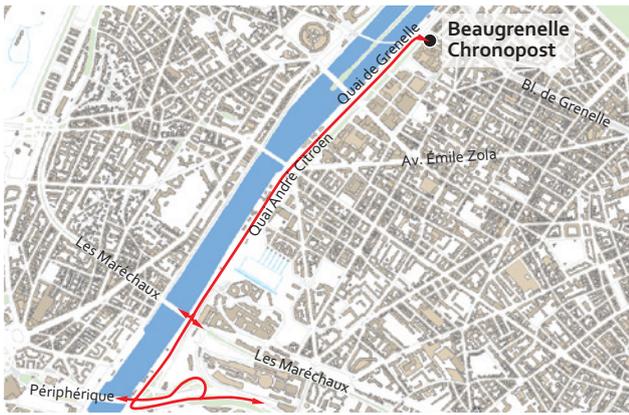
► Avantages

- Son implantation en tissu urbain dense, au cœur de la zone desservie.
- Surface importante : 3 027 m² sur deux niveaux.
- Zone située dans les espaces de parking du quartier Beaugrenelle, sous la dalle, accessible via des voiries privées (compatible 4,30 m de hauteur).
- 2 aires de livraison extérieures à l'ELU (mais donnant sur les voies internes), accessibles aux gros véhicules (porteur 10 m de longueur).
- Installation de convoyeurs pour distribuer les colis à l'intérieur du site.

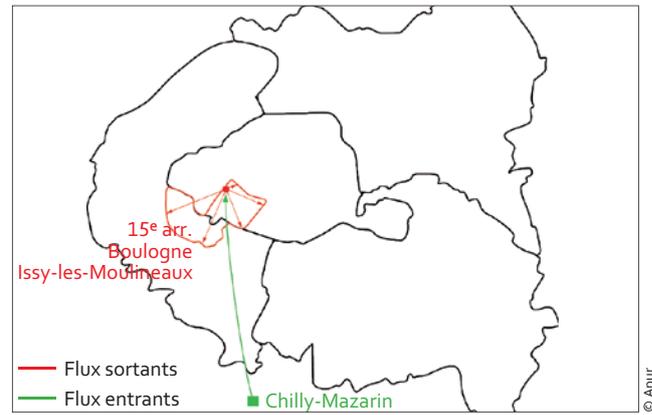
► Inconvénients

- Capacité installée en chargement de véhicules électriques : limite réglementaire à 50 kW, seules 15 prises peuvent recharger simultanément (sur les 50 installées).
- Contrainte d'accès à l'intérieur de l'ELU à 1,96 m.

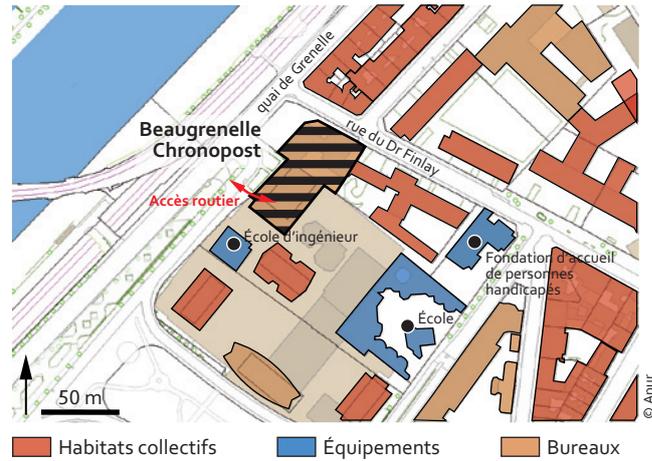
Accès routier



Chalandise



Occupation du sol



Niveau 1



Le convoyeur au niveau 2



Mooville



Kangoo ZE



22. ELU Chronopost Concorde

État : en activité

Adresse : place de la Concorde 75 008 Paris

Propriétaire : Mairie de Paris

Zonage PLU : Zone Urbaine Générale (UG)

Usages

Cet Espace Logistique Urbain est situé sous la place de la Concorde, dans un parking en DSP de la Ville de Paris dont l'exploitation est concédée à Vinci.

Mis en place en 2005, il est occupé par Chronopost pour des activités de distribution et de collecte de colis dans les 7^e et 8^e arrondissements de Paris. Pour les flux extérieurs à ce périmètre, l'ELU est relié au centre Ney dans le 18^e arrondissement, plateforme qui gère des flux plus importants.

L'ELU distribue en moyenne 6 200 colis par mois. Quotidiennement, la distribution est répartie en deux tournées : une le matin et une en début d'après-midi. Chaque livreur dessert 70 points par jour.

La collecte a lieu dans l'après-midi et récupère en moyenne 5 900 colis par mois. Chaque livreur passe quotidiennement par 21 points de collecte.

Son implantation au cœur de la zone desservie permet à l'exploitant d'assurer ses services en véhicules propres : chariots électriques Chronocity et véhicules électriques (Goupil ou petit utilitaire). Chronopost a aussi recours à des sous-traitants.

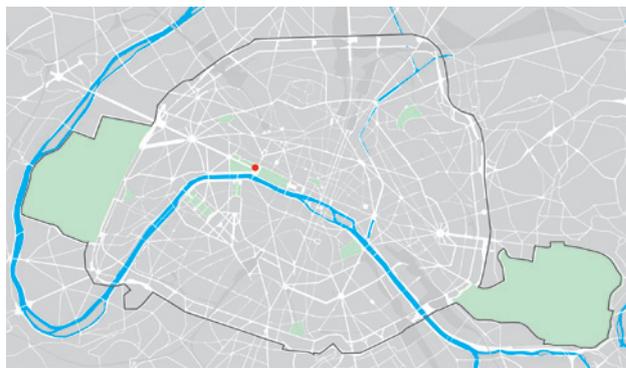
Avenir du site

Pas de projet prévu sur le site.

Environnement urbain direct

L'ELU est situé dans un quartier à dominante d'activité qui comporte des bureaux et des équipements touristiques (hôtels). Seuls ces derniers sont susceptibles d'être impactés par l'ELU mais celui-ci étant situé dans les sous-sols de la place de la Concorde, il ne génère pas de nuisance particulière.

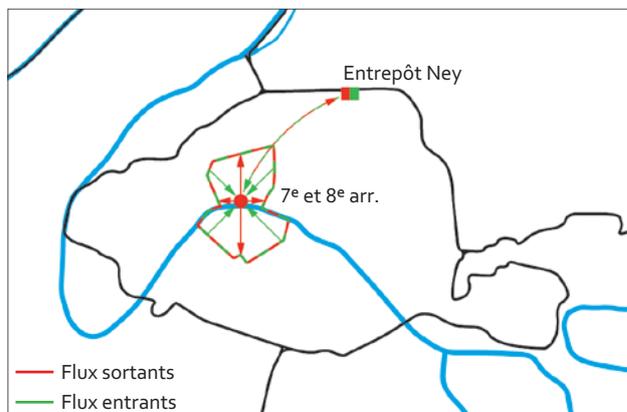
Situation



Caractéristiques techniques

SHON	950 m ² dont 487 loués à la Mairie de Paris
Niveaux	1 niveau
Mode et capacité	Route : une rampe d'accès et une de sortie, hauteur limitée : 1,90 m, rayon de braquage limité
État du site	Route : bon Bâtiment : bon
Accessibilité	Route : à 3,2 km du Périphérique
Type de marchandise	Colis
Classement	ICPE
Emplois sur site	Environ 20 ETP
Fonctionnement	/
Autre	8 bornes de recharges pour les véhicules électriques

Chalandise



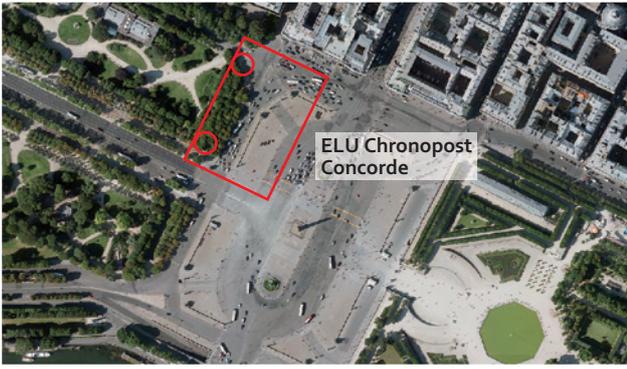
► Avantages

- Implanté au centre de Paris, au cœur de la zone de desserte.
- Peu de risque d'impacter le voisinage.

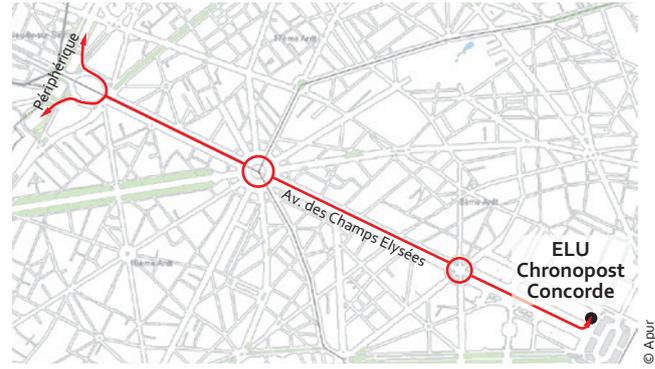
► Inconvénients

- Hauteur limitée à 1,90 m et rayon de giration contraint.

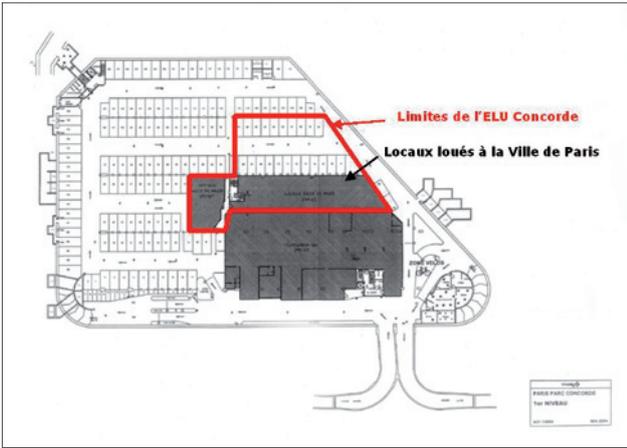
Vue aérienne



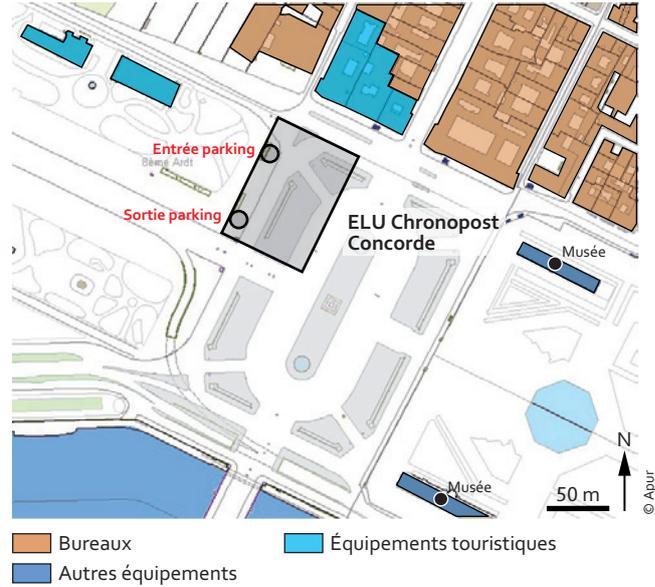
Accès routier



Chalandise



Occupation du sol



Le chariot électrique 1



Vue intérieure de l'ELU



23. Distripolis BLUE Montparnasse

État : en activité

Adresse : 37 boulevard de Vaugirard 75015 Paris

Parcelle : 000 CO4, 16457 m²

Propriétaire : SNCF (par sa filiale Geoparts)

Zonage PLU : Zone Urbaine Générale (UG)

Utilisateur/Usages

Distripolis a été mis en place en 2011 par Geodis afin de développer la livraison urbaine en véhicules propres à partir de bases logistiques réparties en ville : les bases BLUE. Le réseau est aujourd'hui constitué de deux bases sur Paris (l'une sur la plateforme Geodis Calberson de Bercy-Poniatowski, l'autre dans la gare Montparnasse) et devrait à terme être composé de 8 bases. L'organisation Distripolis mutualise aujourd'hui les flux de différentes marques du groupe GEODIS (Calberson et France Express). Leurs flux sont gérés à partir de la plateforme de Bercy-Poniatowski.

Au départ de la base BLUE, l'activité Distripolis utilise deux types de véhicules : des Fiat Ducato 100 % électriques et des triporteurs à assistance électrique. À 13h15, un porteur amène les colis sur la base Montparnasse depuis Bercy-Poniatowski. Ils sont ensuite transférés directement (les tournées sont préparées en amont) dans les 3 véhicules électriques et le triporteur qui assurent la livraison du dernier kilomètre. La base BLUE de Montparnasse livre aujourd'hui 150 positions (points de livraison).

Les véhicules électriques sont stationnés et chargés sur le site de Bercy. Seul le triporteur est stationné sur la base BLUE. Le loueur, Géoparts, utilise aussi une partie du site pour ses activités propres.

Avenir du site

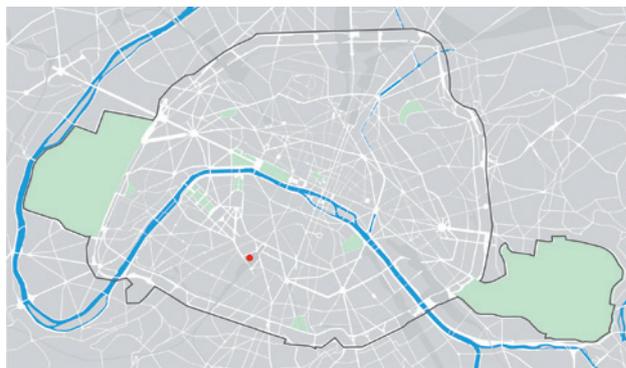
L'activité Distripolis devrait à terme être renforcée sur le site avec l'intégration des flux de Ciblex, filiale de Geodis. Sa capacité passera alors à 800 positions par jour, avec 7 véhicules électriques et 4 triporteurs. Le site possède en effet plusieurs avantages importants : il est adapté aux activités logistiques et situé dans le centre de Paris. Par ailleurs, grâce à son implantation au cœur de la gare Montparnasse, il ne génère pas de nuisance pour les riverains.

Il existe cependant quelques freins à son développement : la puissance électrique installée ne permet pas le chargement rapide de tous les véhicules électriques et son augmentation coûte très cher. De plus, le parking sur lequel s'effectuent les opérations de manutention est utilisé pour d'autres activités (taxi, bus, dépose VIP). À terme, la zone de chalandise sera ramenée aux 6^e, 7^e, 14^e et 15^e arrondissements dans leur totalité.

Environnement urbain direct

Des bureaux, des logements et des équipements sont situés aux abords directs du site logistique. Cependant, celui-ci étant implanté à l'intérieur d'un parking, l'opération la plus nuisible qu'est la manutention (car la plus bruyante), est réalisée en intérieur et n'impacte donc pas le voisinage. Seule la circulation des véhicules de livraison est donc source de nuisances.

Situation

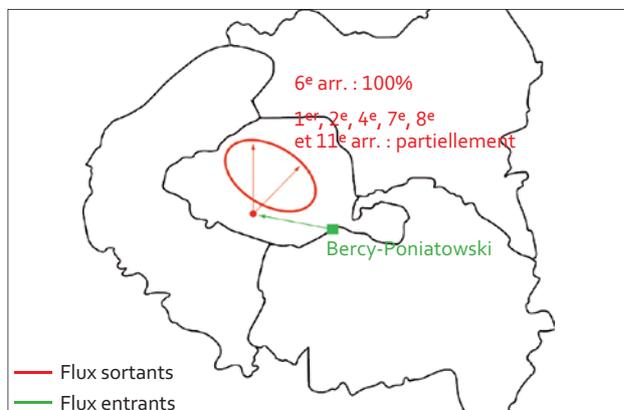


© Apur

Caractéristiques techniques

SHON	200-300 m ²
Hauteur max	Intégré dans la gare Montparnasse
Niveaux	1 niveau
Mode et capacité	Route : 2 quais de chargement (inutilisés aujourd'hui)
État du site	Route : bon état
Accessibilité	Route : centre de Paris, à 3 km des Maréchaux et à 3,5 km du Périphérique
Type de marchandise	Colis et palette
Classement	Non
Nombre d'employés	/
Fonctionnement	/
Autre	/

Chalandise



© Apur

► Avantages

- Situé dans le centre de Paris.
- Pas de nuisance pour les riverains.

► Inconvénients

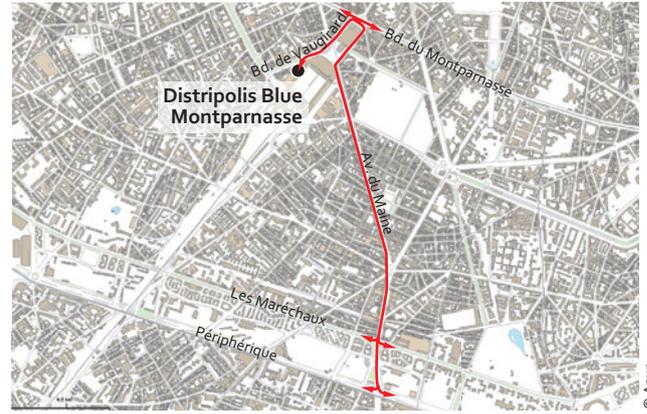
- Puissance insuffisante pour le rechargement des véhicules électriques.
- Le parking où s'opère la manutention est utilisé pour d'autres usages (taxi...).

Vue depuis le parking



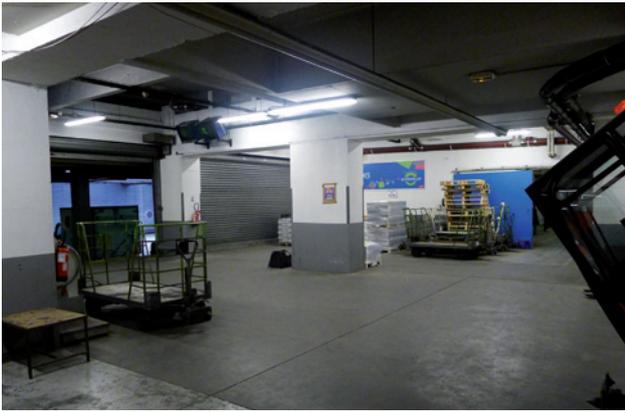
© Apur

Accès routier



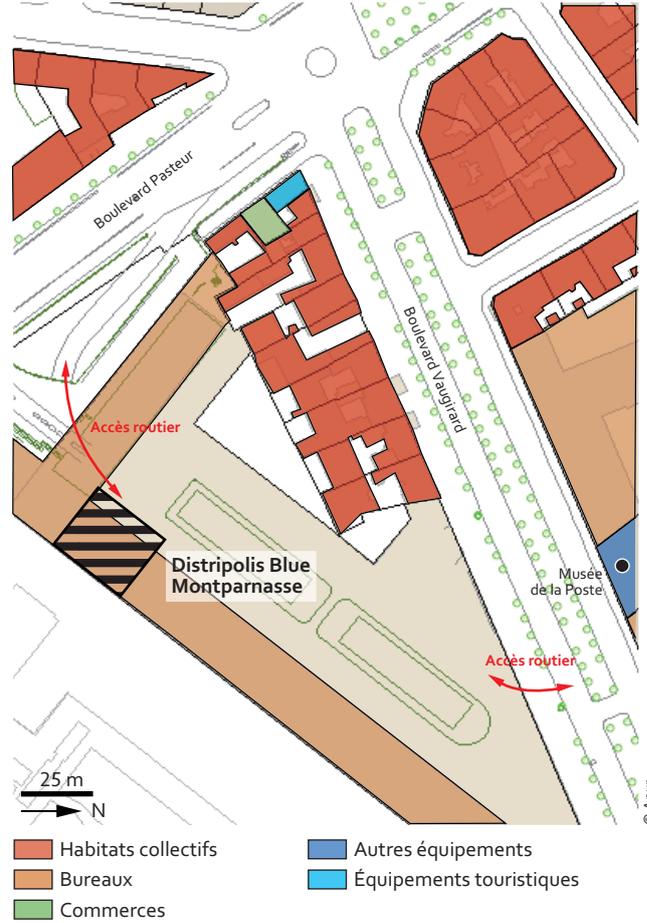
© Apur

Vue de l'intérieur



© Apur

Occupation du sol



© Apur

Véhicule électrique Fiat Ducato



© Apur

24. Mozinor

État : en activité

Adresse : av. du Président Salvador Allende 93 100 Montreuil

Parcelles : 000 S 146, 21 440 m²

Propriétaire : Copropriété (la ville de Montreuil en possède 65 %, il y a 17 autres copropriétaires)

Zonage PLU : Zone UCa

Usages

Le site Mozinor est une zone industrielle verticale construite en 1973. Sa verticalité lui permet d'économiser sur le foncier à proximité de Paris.

Le site accueille 450 emplois dans des activités très diverses : imprimerie, stockage, artisanat, artiste peintre, fabricant de peinture, etc. Il n'y a pas d'activité logistique sur le site.

Des comptages ont été effectués entre 7h et 19h : 900 véhicules de tout type entrent sur le site. De nombreux poids lourds ne sont pas pris en compte car ils arrivent avant 7h.

Avenir du site

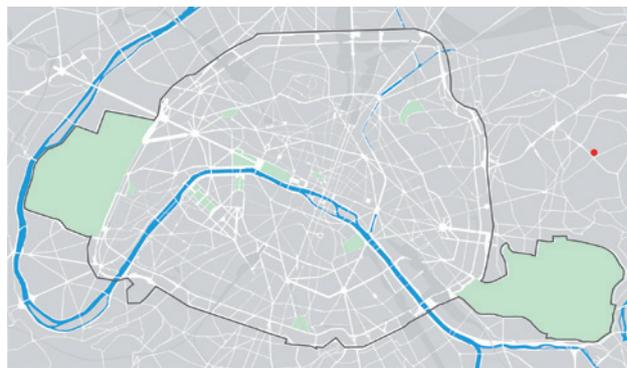
La Mairie de Montreuil souhaite supprimer les activités de stockage et privilégier les activités à valeur ajoutée afin de faire venir plus d'emplois sur le site.

Environnement urbain direct

Le voisinage du site est notamment composé de logements collectifs et individuels, sensibles aux nuisances provoquées par de l'activité industrielle.

Les activités ayant lieu en intérieur, les nuisances sont limitées et aucune plainte de voisinage n'est à déplorer.

Situation



Caractéristiques techniques

SHON	43 000 m ² d'activité Environ 60 000 m ² de circulations
Hauteur max Niveaux IGH	4 niveaux plus toit-terrasse Non
Mode et capacité	Route : tout type de véhicule, circulation intérieure large et haute en double rampe hélicoïdale
État du site	Route : bon Bâtiment : bon
Accessibilité	À proximité directe de l'A186 et à 1,7 km de l'A3
Type de marchandise	/
Classement	/
Emplois sur site	Environ 450
Fonctionnement	24h/24
Autre	Chaudière, toit terrasse jardin, possibilité de surélever le bâtiment

► Avantages

- À proximité de l'A186 et de l'A3.
- Peu de risque d'impacter le voisinage.
- Configuration entrée-sortie.
- Adapté à tous les types de véhicules.
- Bonne insertion urbaine (qualité architecturale et toiture végétalisée).
- Bâtiment industriel sur plusieurs niveaux.

► Inconvénients

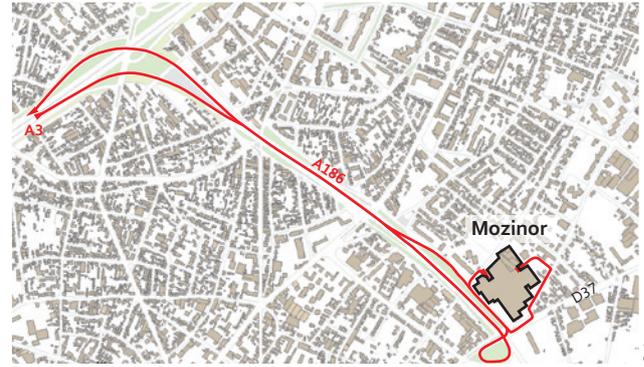
- Aucun.

Vue aérienne



© Microsoft Corporation

Accès routier



© Apur

Entrée



© Apur

Occupation du sol



© Apur

- Habitats collectifs
- Habitats individuels
- Activités économiques et industrielles
- Équipements

Les circulations intérieures



© Apur

Le toit-terrasse



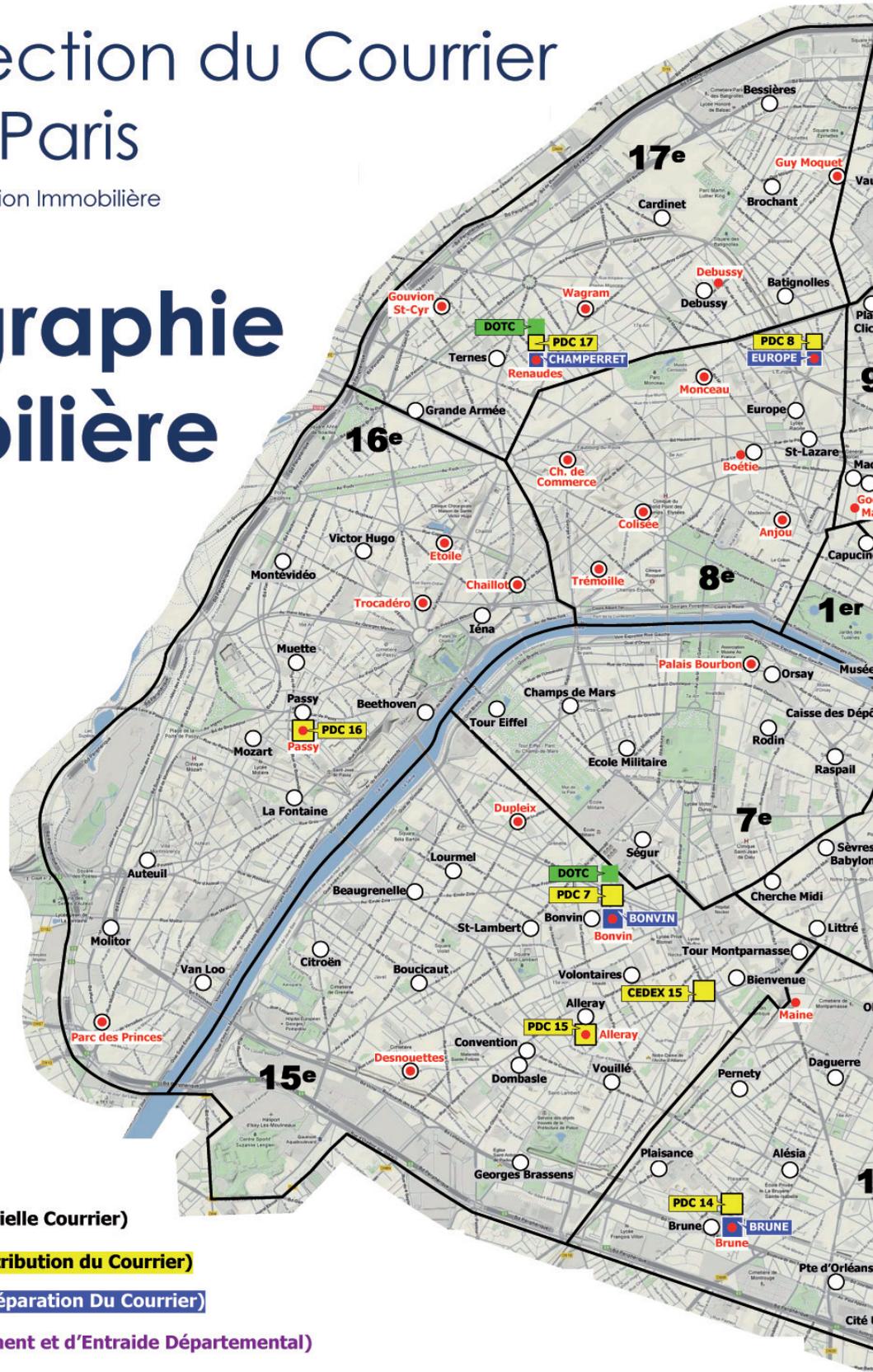
© Apur

25. Cartographie immobilière de La Poste à Paris



Direction du Courrier
de Paris
Optimisation Immobilière

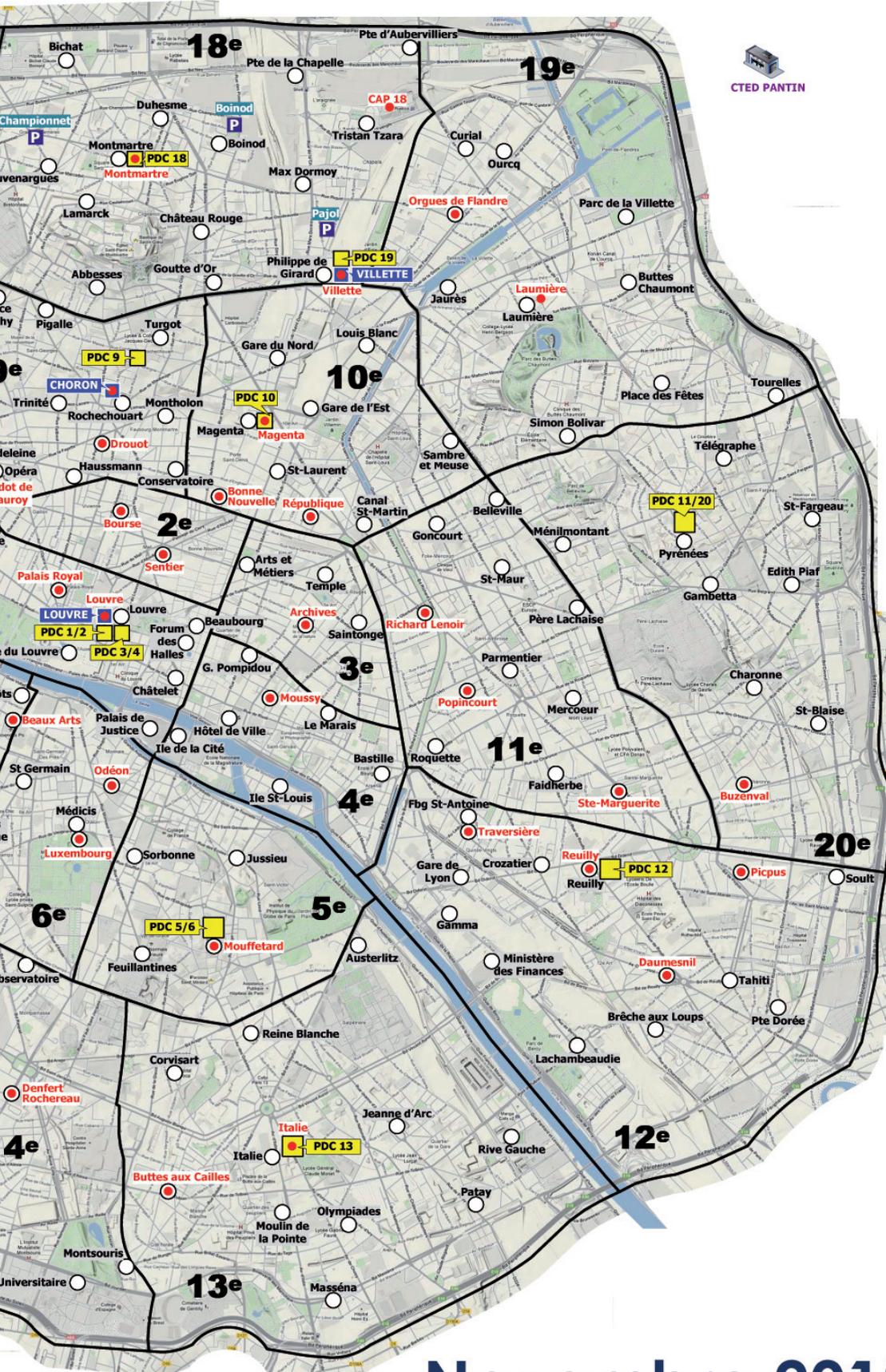
Cartographie immobilière



Légende

-  **PIC (Plateforme Industrielle Courrier)**
-  **PDC (Plateforme de Distribution du Courrier)**
-  **PPDC (Plateforme de Préparation Du Courrier)**
-  **CTED (Centre de Traitement et d'Entraide Départemental)**
-  **Espaces entreprises**
-  **Bureaux de poste**
-  **Direction**
-  **Parkings**





Novembre 2013

21/11/2013

© La Poste

