

 ÉTUDE

# L'IMMOBILIER LOGISTIQUE DANS LE GRAND PARIS

PORTRAIT ET ÉVOLUTION PAR FILIÈRE ET TERRITOIRE

OCTOBRE 2022

# SUR LE MÊME SUJET



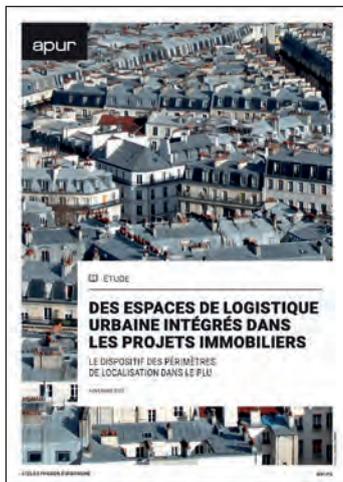
[www.apur.org/fr/nos-travaux/sites-logistiques-actuels-potentiels-contribution-groupe-travail-immobilier-strategie-logistique-parisienne](http://www.apur.org/fr/nos-travaux/sites-logistiques-actuels-potentiels-contribution-groupe-travail-immobilier-strategie-logistique-parisienne)



[www.apur.org/fr/nos-travaux/recueil-bonnes-pratiques-logistique-urbaine](http://www.apur.org/fr/nos-travaux/recueil-bonnes-pratiques-logistique-urbaine)



[www.apur.org/fr/nos-travaux/diversite-projets-espaces-logistiques-analyse-permis-construire-cas-parisien](http://www.apur.org/fr/nos-travaux/diversite-projets-espaces-logistiques-analyse-permis-construire-cas-parisien)



[www.apur.org/fr/nos-travaux/espaces-logistique-urbaine-integres-projets-immobiliers](http://www.apur.org/fr/nos-travaux/espaces-logistique-urbaine-integres-projets-immobiliers)



[www.apur.org/fr/nos-travaux/outils-service-logistique-urbaine-plu-exemple-plan-local-urbanisme-paris](http://www.apur.org/fr/nos-travaux/outils-service-logistique-urbaine-plu-exemple-plan-local-urbanisme-paris)



[www.apur.org/fr/nos-travaux/insérer-espaces-logistiques-tissu-dense-principes-amenagements-exemples-transformation](http://www.apur.org/fr/nos-travaux/insérer-espaces-logistiques-tissu-dense-principes-amenagements-exemples-transformation)

Photo de couverture : La zone d'activités du port de Gennevilliers, le terminal des conteneurs

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

Étude réalisée par : **Pauline CHAZAL, Camille RICHARD**

Avec la contribution de : **Flora MAYTRAUD**

Sous la direction de : **Patricia PELLOUX**

Cartographie et traitement statistique : **Christine DELAHAYE, Chloé LANCHON, Camille RICHARD**

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

Mise en page : **Apur**

[www.apur.org](http://www.apur.org)

22P020206

# Sommaire

INTRODUCTION .....	4
<b>1.   L'immobilier logistique dans la métropole .....</b>	<b>8</b>
<b>Caractérisation de l'immobilier logistique .....</b>	<b>8</b>
Une fonction métropolitaine présente à toutes les échelles .....	8
La logistique, un service indispensable à tous les secteurs d'activité .....	12
<b>Le maillage logistique dans la Métropole du Grand Paris en 2022 .....</b>	<b>14</b>
Analyse par territoire .....	16
Analyse par filière .....	38
Les grandes zones logistiques métropolitaines .....	48
<b>2.   Les dynamiques de développement en cours dans la métropole .....</b>	<b>58</b>
<b>Une fonction essentielle qui se heurte aux enjeux économiques et environnementaux actuels .....</b>	<b>58</b>
La logistique s'implante en zone dense .....	59
La prise en compte de la logistique dans les politiques publiques .....	59
L'apparition de nouvelles formes d'immobilier logistique .....	60
<b>Les nouvelles opportunités à l'heure de la ZFE-m .....</b>	<b>63</b>
L'immobilier logistique à l'heure de la ZFE-m .....	63
L'organisation vers le report modal .....	64
Les nouveaux espaces mobilisables .....	65
Les outils mobilisables .....	67
CONCLUSION .....	72

---

## INTRODUCTION

---

L'activité logistique est une activité économique primordiale puisqu'elle est un service essentiel pour le fonctionnement des activités, l'approvisionnement des populations et le dynamisme des lieux de consommations.

Le système logistique se trouve confronté à des enjeux sociétaux liés à l'évolution globale de notre société impactant l'activité du transport de marchandises elle-même : augmentation des flux et développement du e-commerce, enjeu climatique et réduction de l'impact environnemental de l'activité, évolution de la demande allant vers une réduction des délais de livraison.

En outre, le contexte métropolitain induit des facteurs complémentaires spécifiques. On assiste de plus en plus à une raréfaction du foncier disponible en zone dense, qui touche particulièrement le foncier logistique qui demande des surfaces importantes de stockage. À cela s'ajoute le dispositif ZAN qui consiste désormais à réduire au maximum les constructions sur les espaces naturels ou agricoles. En parallèle, la mise en place progressive de la ZFE-m (Zone à Faible Émission métropolitaine) interdisant certaines motorisations dans la zone dense pourrait impacter le parc de véhicules logistiques et induire une réorganisation spatiale des chaînes d'approvisionnement. Enfin, les politiques

urbaines intégrant de plus en plus la dimension logistique imposent de rapprocher les lieux de stockage et de manutention des marchandises de leurs lieux de livraison finale, notamment pour mieux organiser la livraison vertueuse du dernier kilomètre.

L'ensemble de ces enjeux se traduit notamment dans la forme et la localisation de l'immobilier dédié à la logistique. C'est pourquoi, l'Apur s'attache dans cette étude à illustrer les différentes formes d'immobilier logistique existant dans la Métropole du Grand Paris, recenser et cartographier cet immobilier, à analyser ses évolutions récentes en comparant la situation en 2022 avec la base de données qui avait été établie en 2016 et enfin les évolutions à venir.

Si les grandes zones logistiques métropolitaines sont toujours les secteurs accueillant plus facilement de l'immobilier logistique, les opportunités se diversifient, tant en taille (on voit émerger de petits espaces logistiques relais des grandes plateformes), qu'en localisation (le maillage s'organise de façon diffuse sur l'ensemble du territoire métropolitain), qu'en forme (entrepôts innovants à plusieurs étages et mieux intégrés dans l'environnement urbain, exploitation de sites mutualisés ou temporaires, développement de programmes mixtes...).

---

*Si les grandes zones logistiques métropolitaines sont toujours les secteurs accueillant plus facilement de l'immobilier logistique, les opportunités se diversifient, tant en taille, qu'en localisation, qu'en forme.*

---

## PANTIN LOGISTIQUE



© Apur



La zone d'activités du port de Bonneuil



# 1. L'IMMOBILIER LOGISTIQUE DANS LA MÉTROPOLE

# 1. | L'immobilier logistique dans la métropole

*L'immobilier logistique a longtemps été cantonné aux entrepôts classiques, des bâtiments souvent sur un seul niveau et très étendus. Si cette version reste majoritaire, il prend aujourd'hui de nouvelles formes.*

## Caractérisation de l'immobilier logistique

### Une fonction métropolitaine présente à toutes les échelles

L'immobilier logistique rassemble plusieurs formes de bâtis. Il a longtemps été cantonné aux entrepôts classiques, des bâtiments souvent sur un seul niveau et très étendus. Si l'entrepôt sur un seul niveau reste majoritaire à l'échelle de la métropole, aujourd'hui cet immobilier prend de nouvelles formes visant à réduire l'impact foncier, économique et environnemental de l'activité, allant jusqu'à réduire la surface mobilisée ou mutualiser les usages et en s'implantant dans des espaces délaissés ou sous-utilisés en cœur de villes.

On recense donc des espaces de tailles variables :

- **Les entrepôts supérieurs à 20 000 m<sup>2</sup>** servent au stockage et à la livraison de marchandises et sont souvent éloignés des zones les plus denses. Ces établissements peuvent exercer une influence au-delà de la zone dans laquelle ils sont implantés. Ils peuvent ainsi servir à compléter le maillage d'une entreprise à l'échelle régionale, nationale voire internationale.
- **Les plateformes de distribution de 1 500 à 5 000 m<sup>2</sup>** peuvent être utilisées comme espace de stockage ou de cross-docking et desservent le territoire dans lequel elles sont implantées.
- **Les entrepôts de 5 000 à 20 000 m<sup>2</sup>** ont un intérêt pour les entreprises qui occupent ces entrepôts de taille intermédiaire car ils permettent de multiples activités (cross-docking, stockage,

redistribution à moyenne ou grande échelle) tout en étant proche des villes et des lieux de consommations.

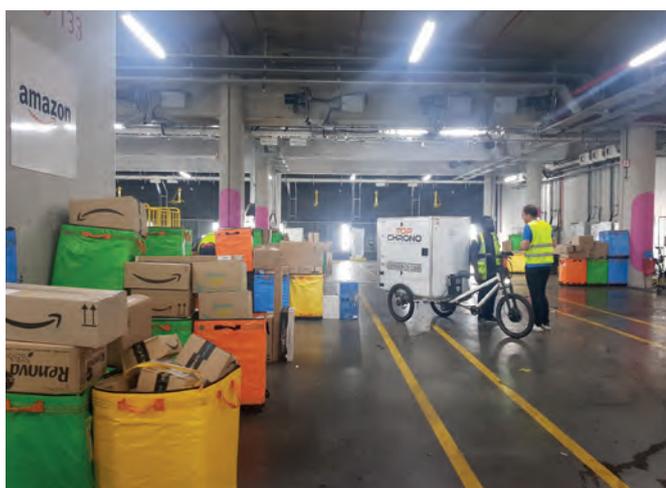
- **Les entrepôts de moins de 1 500 m<sup>2</sup>** qui peuvent se retrouver en zone dense ou dans le diffus. Ces entrepôts sont le plus souvent utilisés pour des opérations de cross-docking et l'organisation de la livraison du dernier kilomètre. Ce type d'entrepôts peut également être implanté dans des zones d'activités un peu plus éloignées comme à Garonor, en partageant un entrepôt avec d'autres entreprises.

Le modèle organisationnel des entreprises influence la taille des entrepôts. L'immobilier logistique abrite ainsi différents types d'organisation, selon leur taille, leur emplacement géographique et la stratégie de l'entreprise. Les entrepôts peuvent accueillir deux types de fonctions principales :

- **Le stockage ou l'entreposage** consiste à conserver en un endroit un ensemble de marchandises dans le but de la redistribuer à des particuliers ou à d'autres entreprises. Puis s'ensuit la préparation de commande sur place en fonction de la demande du client final. Ici le modèle ne s'appuie pas sur une demande déjà constituée par le client, la marchandise patiente dans des rayons avant la commande.
- **Le cross-docking** permet d'avoir une rotation importante des marchandises, sans période de stockage dans l'entrepôt. Cette organisation s'appuie sur la coordination entre le fournisseur, les

entrepôts, les transporteurs et le client final. On retrouve ce type d'organisation en bout de chaîne dans des entrepôts proches des villes où sont dispatchées les marchandises en fonction des tournées du livreur pour effectuer la livraison du dernier kilomètre.

Le recensement de l'immobilier logistique permet de comprendre les stratégies d'implantation à l'œuvre dans le Grand Paris et d'analyser quels en sont les déterminants.



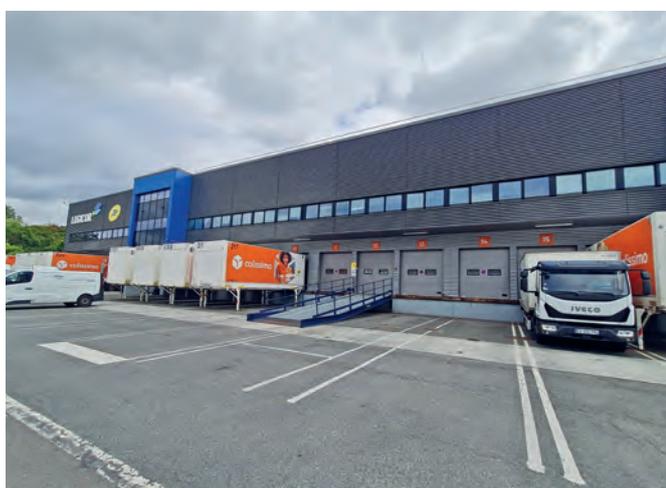
Centre Bus Corentin à Paris 14<sup>e</sup>, espace logistique de moins de 1 500 m<sup>2</sup>

© Apur



Logidis, La Courneuve - 6 000 m<sup>2</sup>

© ph.guignard@air-images.net



Entrepôts La Poste, Aulnay-sous-Bois - 9 000 m<sup>2</sup>

© Apur



Pantin Logistique, Pantin - 30 000 m<sup>2</sup>

© Apur

# Chapelle International, un exemple d'hôtel logistique d'envergure à Paris

**Porteur de projet : Sogaris**

**Localisation : Paris 18<sup>e</sup>**

**Surface (partie logistique) : 15 200 m<sup>2</sup>**

L'hôtel logistique multimodal développé et inauguré en 2018 par Sogaris s'intègre dans un projet de requalification d'un ancien site ferroviaire situé entre le Boulevard Ney et le Rond-Point de la Chapelle dans le 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Implanté à la lisière d'un nouveau quartier d'habitation, il est situé le long du faisceau ferré en direction de la gare du Nord, sa forme longitudinale permet ainsi de limiter les nuisances liées au trafic ferré pour les futurs habitants du quartier.

L'hôtel logistique de Chapelle International est un projet mixte (logistique, bureau, équipement) s'implantant directement dans la vie du quartier. D'une superficie de 45 000 m<sup>2</sup>, le bâtiment comprend 4 espaces. Au sous-sol un entrepôt

de 5 000 m<sup>2</sup> est dévolu à l'enseigne commerciale METRO. Le bâtiment accueille également un data center de la Ville de Paris et une partie de celui de l'AP-HP. L'espace logistique de 15 200 m<sup>2</sup> et de 400 m de long dispose d'un embranchement fer connecté au faisceau ferroviaire de la Gare du Nord. Disposant d'un pont roulant, les conteneurs peuvent ainsi être transposés directement depuis les wagons sur les véhicules. La toiture a également été aménagée et accueille des équipements sportifs ainsi qu'un espace de 7 000 m<sup>2</sup> dédié à l'agriculture urbaine et exploité par la start-up Cultivate.

Le rez-de-chaussée, accessible depuis la rue, accueille de petits commerces et des centres de formations, participant au développement du quartier.

Dans le projet originel, le terminal ferroviaire urbain dédié à la logistique devait accueillir des conteneurs en provenance de deux plateformes multimodales : Dourges (62) et Bruyères-sur-Oise (95) et pouvait accueillir ainsi jusqu'à 6 navettes par jour. Mais actuellement aucun train de fret ne rentre dans l'entrepôt, environ 7 000 m<sup>2</sup> sont loués par Sogaris à l'entreprise DPD comme espace de tri des colis. L'absence d'activité ferroviaire n'impacte pas l'équilibre économique du fonctionnement du site.

L'entrepôt logistique est ainsi intégré à un projet de requalification urbaine à l'échelle d'un quartier et dispose d'une proximité directe avec l'embranchement ferré rendant possible une éventuelle activité de fret logistique à Paris. L'exploitation de l'activité ferroviaire sur le site permettrait ainsi de réduire le nombre de camions sur les routes (1 convoi = 60 camions) et de réduire par la même occasion les émissions de CO<sub>2</sub>. Bien que non-exploitée à ce jour, la présence de cette connexion au fer traduit l'ambition à Paris et dans le Grand Paris de maintenir de l'immobilier logistique multimodal en cœur de zone dense.



© Apur - François Mohrt

Zone de stationnement intérieure potentiellement dédiée au train



© Apur - François Mohrt

Le pont roulant installé pour permettre le transbordement des conteneurs entre le train et les camions

# L'immobilier logistique mobilise des espaces délaissés : le P4 à porte de Pantin

**Porteur de projet : Ville de Paris / Sogaris**

**Localisation : Paris 19<sup>e</sup>**

**Surface : près de 700 m<sup>2</sup>**

Le lauréat de l'Appel à Projet « Logistique Urbaine Durable » organisé par Ville de Paris en 2016 s'est installé dans un espace jusqu'ici délaissé, sous le périphérique parisien. Le projet porté par Sogaris et accompagné par Syvil, un atelier d'architecture, a commencé à être exploité en novembre 2020 par l'entreprise Ecolotrans.

Ce projet veut développer une nouvelle forme de logistique urbaine : « la logistique urbaine réversible », en effet, cette construction est entièrement démontable et peut facilement changer de destination ou de localisation. Ce modèle permet ainsi de répondre aux problématiques liées à l'introduction d'activité logistique dans des espaces denses des villes.

Le hub P4 offre ainsi 798 m<sup>2</sup> dont

681 m<sup>2</sup> dédiés à la logistique du dernier kilomètre. Ce projet accueillera également prochainement un commerce de 117 m<sup>2</sup>. À l'extérieur se trouve un quai de déchargement accessible aux poids lourds qui permet de respecter la chaîne du froid ainsi que cinq emplacements de stationnement permettant la recharge des véhicules électriques mobilisés pour la livraison du dernier kilomètre. Cet entrepôt profite d'une place stratégique sous l'ouvrage du boulevard périphérique entre Paris (19<sup>e</sup>) et Pantin (93). Il a permis de trouver une utilité à un « délaissé urbain » et ainsi d'introduire une activité logistique en ville. L'espace logistique développé par Sogaris offre au quartier une nouvelle solution de livraison de proximité à la fois pour les professionnels et les particuliers.

## Un modèle de logistique durable du dernier kilomètre

C'est l'entreprise Ecolotrans qui a en charge l'exploitation du site depuis son ouverture. Cinq camions de 19 tonnes chacun transportent de Rungis jusqu'à P4 la marchandise en horaires décalés la veille au soir. Sa position proche du Périphérique permet de limiter la circulation de poids lourds et ainsi déployer des solutions de transport mieux adaptées au contexte urbain comme les VUL ou les vélos-cargos. Des opérations de cross-docking sont effectuées jusqu'à 6h, les premiers véhicules de livraisons sortent de l'entrepôt entre 7h et 8h pour des livraisons ultra-locales dans le 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup>, Pantin, le Pré-Saint-Gervais et les Lilas. Ce sont ainsi entre 600 et 800 commandes, grâce à près de 35 véhicules (vélo-cargo et VUL), qui sont effectuées chaque jour. Ecolotrans a mis en place des tournées de livraisons mutualisées entre leurs différents clients dédiés à l'alimentation biologique et la livraison à domicile (Naturalia, Biovore, Frichti...). Les VUL ont en charge 40 à 50 points de livraisons dans une même tournée, les vélo-cargo quant à eux, compte 4 à 5 livraisons par tournée.

Cet exemple serait un modèle à suivre dans la transformation et la transition écologique qui s'opère dans le transport de marchandises avec une organisation maillée des livraisons du dernier kilomètre opérées par des véhicules électriques et la cyclologique.



Parking et zone de livraison

© Thomas Garcia



Espace d'entrepôt sous température dirigée

© Thomas Garcia

## La logistique, un service indispensable à tous les secteurs d'activité

Dans le cadre de cette étude, l'Apur a référencé l'ensemble des entrepôts présents sur le territoire métropolitain et abritant une activité logistique. Pour cartographier ces entrepôts, 21 filières ont été répertoriées et regroupées en 8 grands secteurs d'activités.

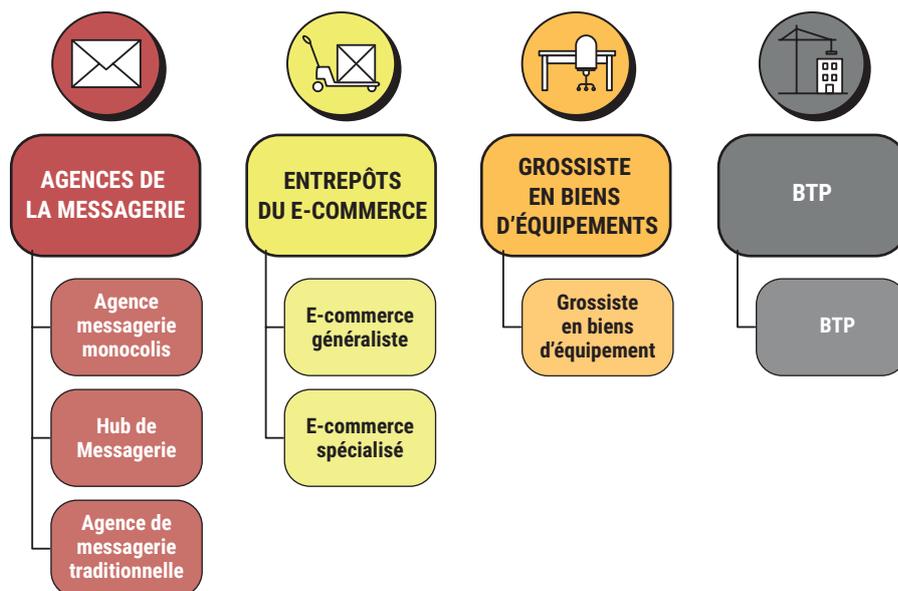
**Les agences de messagerie** regroupent l'ensemble des entreprises exerçant une activité logistique en compte propre ou prestataires logistiques d'enseignes de e-commerce. Il peut s'agir d'agences utilisées pour la distribution finale de colis (aussi appelé logistique du dernier kilomètre) comme Chronopost ou UPS. Cette catégorie comprend également les entreprises de messagerie traditionnelle tels que Geodis ou Mory Ducros. L'agence de messagerie ne comprend pas d'opération de stockage à la différence d'un entrepôt.

**Les entrepôts du e-commerce** sont occupés par des entreprises qui ont tout ou partie de leur activité dédiée à la vente sur internet. C'est l'endroit où sont stockées les marchandises avant livraison au particulier pour des enseignes telles que Zalando, Sarenza, Amazon ou Cdiscount.

**Les entrepôts dédiés à l'activité de grossistes en biens d'équipements** comprennent les entreprises spécialisées dans le stockage et la vente pour les professionnels d'objets dédiés à la personne ou à la maison. On retrouve notamment dans cette catégorie le marché aux fleurs du MIN de Rungis.

**L'activité BTP** est représentée par les entreprises impliquées dans le stockage de matériaux de chantiers (hors espaces en extérieur) et qui n'ont pas de surface de vente, telles que Paprec ou certains Point P.

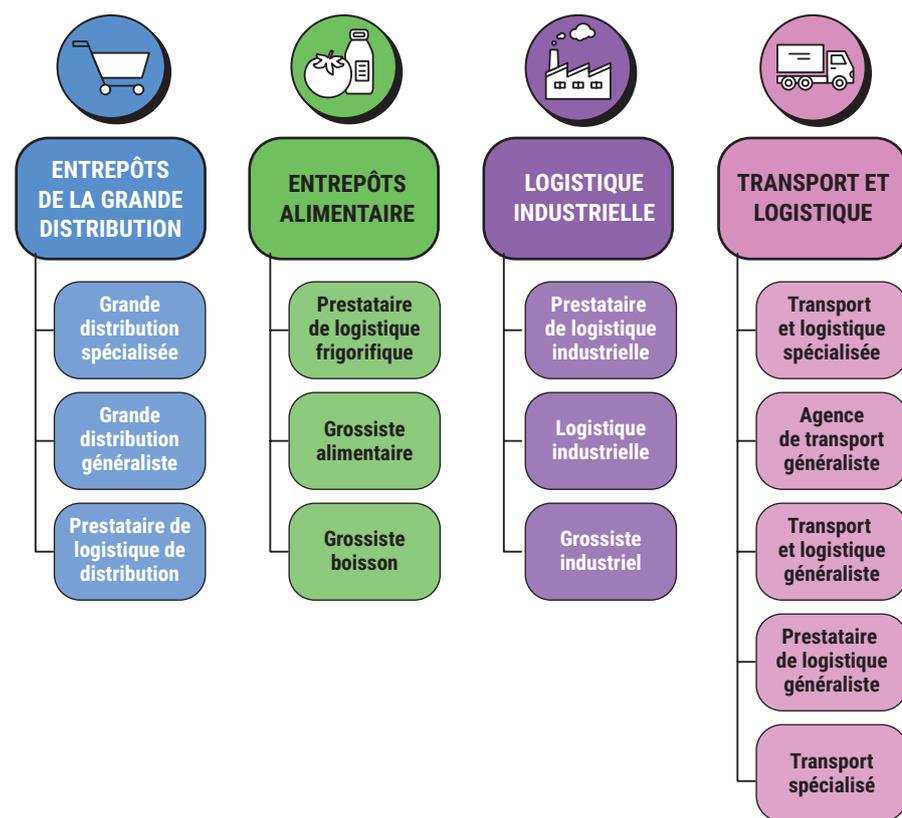
**Les entrepôts de la grande distribution** appartiennent à des enseignes de l'alimentaire (Auchan), de l'équipement (Ikea) ou des enseignes ayant externalisé leur logistique comme Samada ou Jacky Perennot.



**Les entrepôts dédiés à l'alimentaire** sont les entreprises abritant du stockage ou de la livraison de produits alimentaires (fruits, légumes, boissons, produits transformés). On retrouve notamment dans cette catégorie les entreprises présentes au sein du MIN de Rungis. Cette catégorie comprend également les entrepôts sous températures dirigées comme STEF.

**La logistique industrielle** comprend l'ensemble des entreprises qui servent au fonctionnement interne des entreprises (matières premières, pièces détachées) d'entreprises comme L'Oréal, Renault ou Sanofi. Cette catégorie comprend également des prestataires du transport logistique comme Gefco ou Kuehne+Nagel Road.

**Le transport et la logistique** rassemblent des entreprises de transport généralistes ou spécialisées dans le transport aérien, international ou le transport de marchandises spécifiques (presse, santé...). On retrouve dans cette catégorie les entrepôts La Poste, les entrepôts ayant une activité en lien avec le fret aérien ainsi que les entreprises de transport généralistes comme ID Logistics, Dachser France ou Alliance Healthcare Répartition.



**LES 21 FILIÈRES REGROUPÉES EN 8 GRANDS SECTEURS D'ACTIVITÉS**

**Encart méthodologique**

En 2016, une base de données référençant les entrepôts logistiques en Île-de-France a été réalisée par Adeline Heitz, doctorante à l'Ifsttar, que l'Apur a été autorisé à utiliser dans le cadre d'une convention d'études signée entre les deux institutions<sup>1</sup>. Pour la mise à jour de cette base de données en 2022, l'Apur a utilisé la base SIRENE dans sa version de 2018. Le traitement de la base SIRENE a été affiné par un travail d'enquête à partir d'images satellite et des visites de terrain qui ont permis de compléter ces informations pour viser une exhaustivité du recensement.

Quelques modifications méthodologiques ont été apportées pour la mise à jour de cette base en 2022. L'activité de la Poste a été prise en compte, en cohérence avec la croissance de l'activité de e-commerce, l'activité de messagerie des bureaux de Poste s'est aussi transformée par l'accroissement de l'activité de livraison de colis pour le compte de plusieurs entreprises de e-commerce. Concernant l'activité du BTP, elle s'est largement développée au sein de la Métropole et participe à l'activité logistique du territoire en approvisionnant différents chantiers en cours. Il faut néanmoins différencier l'activité industrielle qui est représentée par les centrales à béton ou les plateformes de recyclage, souvent placées bord à voie d'eau le long de la Seine, et l'activité logistique qui peut aussi se faire à partir de ses points car créant des flux. La spécificité de la logistique de chantier est qu'il n'existe pas de réel bâti

pour ces activités souvent à ciel ouvert. Comme en 2016, seuls les sites disposant d'un bâtiment dédié à l'entreposage et exclusivement à l'entreposage ont été recensés. Ainsi, le stockage en extérieur n'a pas été pris en compte, de même que les sites disposant de surfaces de vente. Les espaces de moins de 200 m<sup>2</sup> ne sont pas recensés.

Pour la mise à jour de l'état des lieux du maillage logistique à l'échelle métropolitaine, la base SIRENE mobilisée rassemble des informations sur l'ensemble des entreprises et établissements ayant une activité en France. Elle répertorie ainsi chacun des secteurs d'activité définis par un code NAF. Pour l'étude de l'immobilier logistique ce sont presque 130 secteurs d'activités différents qui ont été étudiés.

Une analyse fine de la physionomie du bâti a ensuite permis de définir si un établissement avait une activité logistique (stockage, cross-docking...). Enfin, une vérification de la tenue de l'activité de l'entreprise entre 2018 et 2022 a été faite.

La base de données ainsi constituée permet de réunir, sur les 1 041 entreprises recensées, les informations suivantes :

- Code NAF
- Nom de l'entreprise
- Adresse (géolocalisation au milieu de la façade du bâtiment)
- Surface du bâtiment
- La filière logistique concernée en 21 postes.

# Le maillage logistique dans la Métropole du Grand Paris en 2022

La Métropole du Grand Paris comprend 7 094 649 habitants, avec en moyenne 8 713,2 habitants par km<sup>2</sup> (Insee 2019). L'immobilier logistique est le plus important représentant 20 % de l'immobilier national.

Parmi les zones logistiques présentes, il existe notamment des entrepôts et plateformes de dimensions nationales et internationales qui ne desservent pas forcément le territoire dans lequel ils sont implantés. Ces grandes plateformes logistiques et entrepôts importants se concentrent principalement au sein de zones spécifiques. Le Nord et le Sud de la Métropole se démarquent par leur fort dynamisme influencé par la présence des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly et par la présence du MIN de Rungis au sein de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre. À l'inverse, l'activité logistique à l'ouest de la Métropole est éparse. Il existe un déséquilibre important entre l'Est et l'Ouest métropolitain. Un phénomène qui peut s'expliquer en partie par un prix du foncier plus important dans l'ouest ainsi qu'une connexion au reste du territoire plus restreinte.

La Métropole reste aujourd'hui un espace central dans l'organisation logistique de la région. Dans cet espace, le maillage logistique tend à se développer avec l'émergence de nombreux espaces de logistique de taille petite ou moyenne plus facile à insérer. En effet, l'importante activité économique et la densité résidentielle du territoire métropolitain présentent tous deux des besoins importants en termes logistiques, que ce soit pour l'alimentation, l'approvisionnement en équipement de la vie quotidienne, les besoins industriels et en matériaux de chantiers.

Au cœur de la Métropole, les contraintes d'implantation sont fortes pour les entreprises souhaitant s'implanter au plus proche des zones de consommation. Les espaces disponibles sont rares, en tension (donc chers), et l'activité logistique

n'est pas toujours bien acceptée par les riverains. En outre, l'activité logistique fait face à la mise en place de politiques urbaines qui ont modifié voire ralenti son développement. Certaines évolutions sociétales ont également eu un impact sur l'activité logistique au sein de la Métropole. La croissance du e-commerce a tout d'abord redimensionné les entreprises de la messagerie et du e-commerce (DPD France, Amazon, Chronopost...). Dans le même temps, on assiste à un resserrement des zones de consommations et des zones de stockage qui permet aux entreprises de la messagerie qui veulent se démarquer par la rapidité de leur livraison de réduire le temps de la livraison.

La Métropole est un territoire stratégique, la présence d'infrastructures de transport et sa connexion au reste du territoire national est un atout structurel important pour son attractivité. L'immobilier logistique se concentre notamment dans les zones d'entrepôts déjà constituées et stratégiquement situées à proximité des axes de communication.

**En 2022, la métropole compte 1 046 sites logistiques représentant 4 347 646 m<sup>2</sup> d'entrepôts, soit une taille moyenne des entrepôts de 4 235 m<sup>2</sup> qui regroupe d'importantes disparités. Ainsi, 75 % des entrepôts ont une taille inférieure à 5 000 m<sup>2</sup>.**

Les plus petits sites recensés sont situés en zone dense où dans de grands entrepôts divisés car occupés par plusieurs entreprises.

Le plus grand entrepôt est localisé sur le Port de Bonneuil et occupé par l'entreprise Franprix (72 000 m<sup>2</sup>).

La tendance actuelle va dans le sens d'une augmentation de l'immobilier logistique au sein de la métropole qui est dû à plusieurs phénomènes :

- L'installation d'entreprises à proximité des axes fluviaux sans pour autant y être toujours connectées pour le transport de marchandises. Au Nord

du territoire de Paris Ouest La Défense, un ensemble d'entreprises sont notamment venues renforcer le maillage sur ce territoire où il existe peu d'activités logistiques.

- L'extension de la zone de Garonor dédiée à la logistique à proximité des plateformes aéroportuaires de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle (Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil) et d'Orly.
- Un turn-over important au sein du MIN de Rungis et la construction de nouveaux entrepôts dédiés à la viande et au poisson. Il existait 230 entreprises en 2016 contre 370 aujourd'hui dans ce secteur.
- L'installation d'agences de la messagerie de taille plus restreinte au cœur de Paris et à proximité des zones denses.

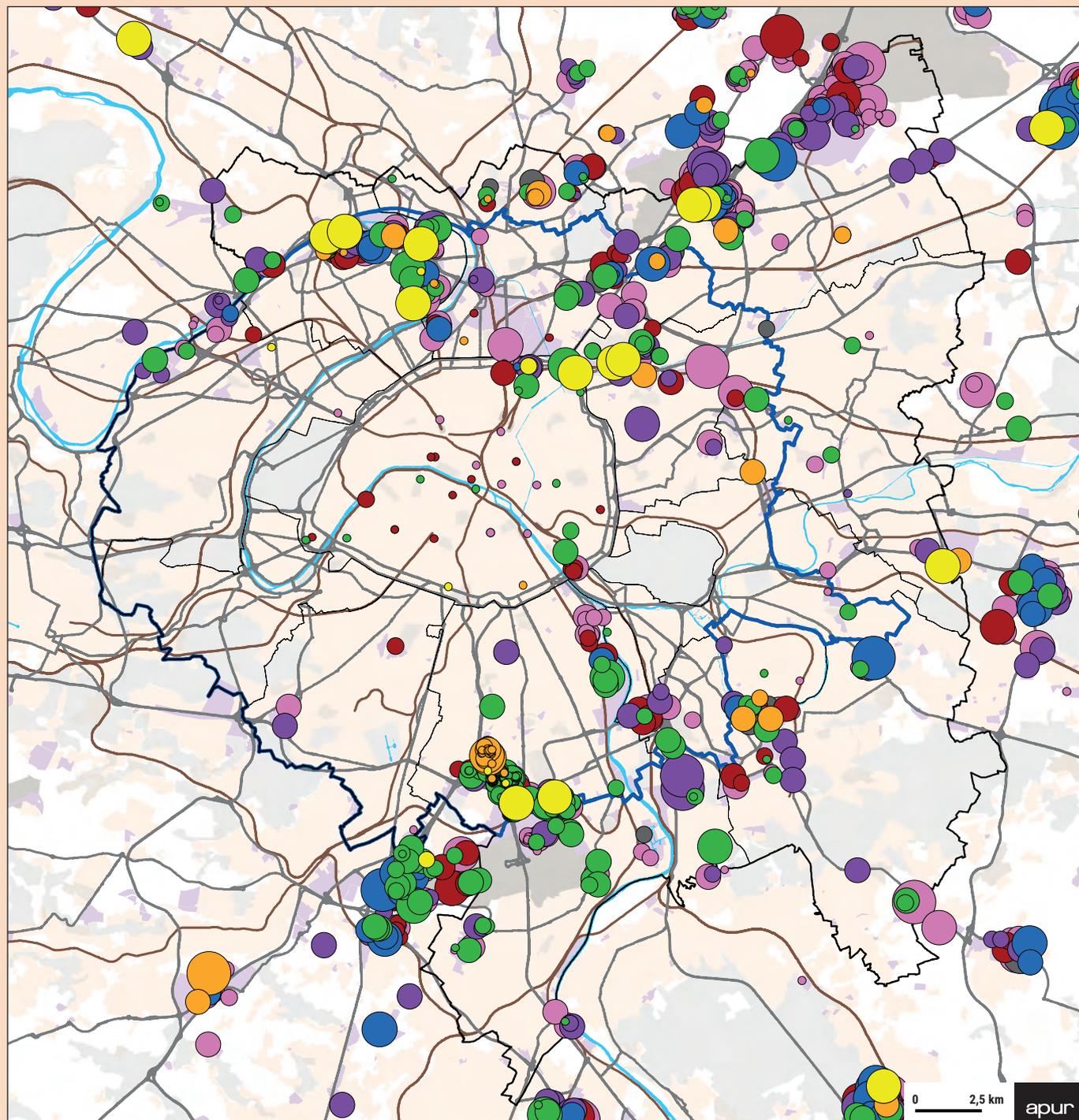


**1 046**

sites logistiques  
représentant  
**4 347 646 m<sup>2</sup>**  
d'entrepôts dans  
la Métropole en 2022

## MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN EN 2022

////////////////////



### Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

### Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Tache urbaine
- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrément DRIEAT. Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port Traitement et consolidation : Apur, 2022

## Analyse par territoire

L'activité logistique au sein de la Métropole s'appuie sur 4 infrastructures structurantes que sont les plateformes aéroportuaires d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle ainsi que les ports de Bonneuil-sur-Marne et Gennevilliers qui permettent le développement et le renforcement des zones logistiques déjà constituées dans le passé. Les territoires forts en termes d'accueil d'activité logistique sont donc logiquement ceux situés à proximité de ces grandes infrastructures.

Les trois territoires concentrant la part la plus importante en termes de surfaces dédiées aux activités logistiques sont :

- **Le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre**, qui accueille plus de la moitié des activités logistiques de la métropole

du Grand Paris en termes de surface (près de 1 300 000 m<sup>2</sup>) et de nombre de sites (51 %), notamment sur les secteurs du MIN de Rungis et de l'aéroport d'Orly.

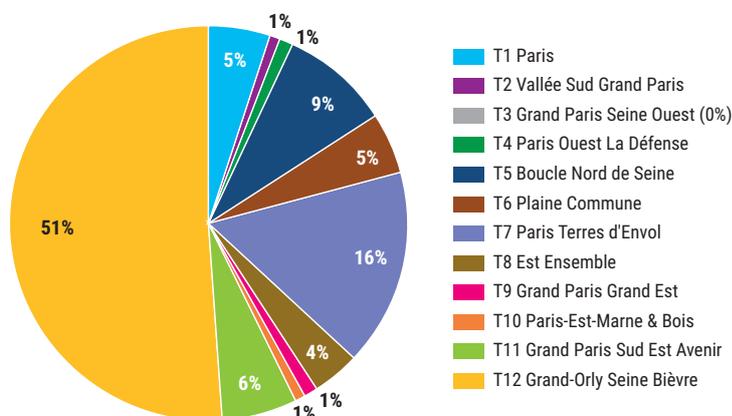
- **Le territoire de Paris Terres d'Envol**, avec 16 % des sites d'activités logistiques de la métropole et plus de 1 150 000 m<sup>2</sup> de surface, notamment dans la zone logistique de Garonor et de l'aéroport de Roissy.

- **Le territoire de Boucle Nord de Seine**, qui accueille 9 % des sites et plus de 625 000 m<sup>2</sup> principalement concentrés au port de Gennevilliers.

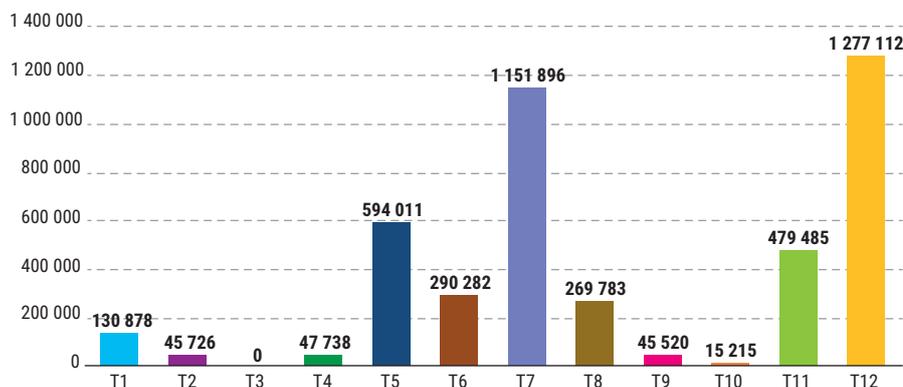
Si le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre concentre le plus d'entrepôts en termes de m<sup>2</sup>, les surfaces occupées par chaque entreprise sont moins importantes que dans les territoires Grand Paris Sud Est Avenir ou Paris Terres d'Envol qui concentrent les plus grands sites dédiés à la logistique.

Les trois territoires concentrant la part la plus importante en termes de surfaces dédiées aux activités logistiques sont : Grand-Orly Seine Bièvre (T12), Paris Terres d'Envol (T7) et Boucle Nord de Seine (T5)

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ENTREPÔTS (nombre d'entrepôts par territoire)



SURFACE D'ENTREPÔTS DÉDIÉS À LA LOGISTIQUE PAR TERRITOIRE (en m<sup>2</sup>)

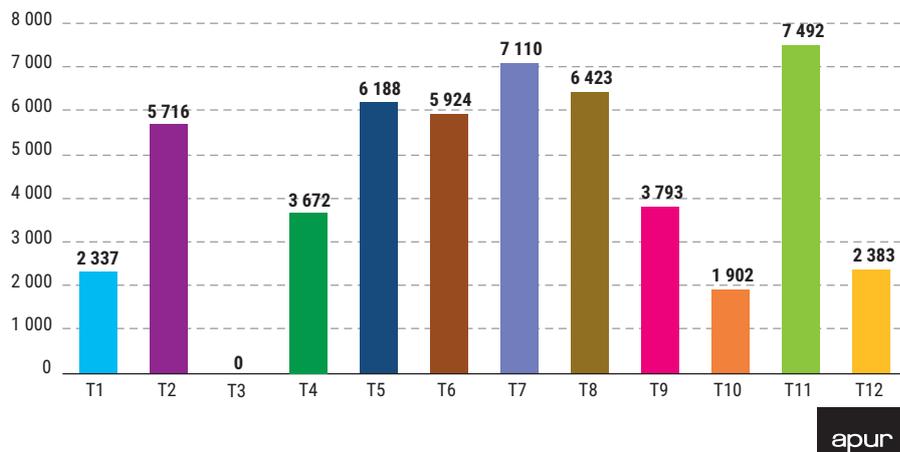




**75 %**

des entrepôts ont une taille inférieure à **5 000 m<sup>2</sup>** dans la Métropole en 2022

**TAILLE MOYENNE DES ENTREPÔTS PAR TERRITOIRE (EN M<sup>2</sup>)**



Zone d'activité économique Mermoz, La Courneuve - Plaine Commune (T6)



Zone d'activité de Garonor, Aulnay-sous-Bois - Paris Terres d'Envol (T7)



Pantin logistique, Pantin - Est Ensemble (T8)

## Paris (T1)

Nombre de sites : 56  
Nombre de m<sup>2</sup> : 130 878 m<sup>2</sup>  
Taille moyenne : 2 337 m<sup>2</sup>

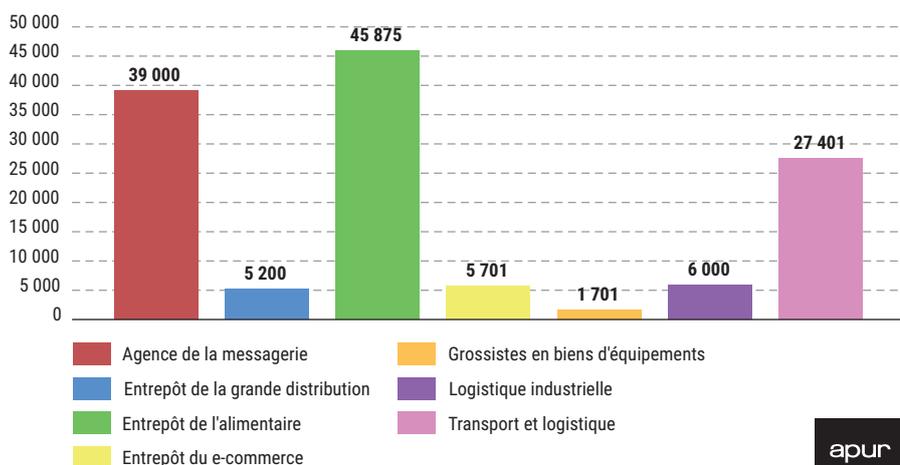
L'immobilier logistique se concentre notamment au nord de Paris et dans le secteur de Bercy pour les sites les plus grands placés historiquement le long des faisceaux ferroviaires. Toutefois, la taille moyenne des sites logistiques est modeste, du fait de la pression foncière dans la capitale.

Le maillage logistique tend à se compléter par des espaces de logistique urbaine plus réduits et une augmentation de l'offre dédiée à la messagerie et à l'alimentaire. Plusieurs dynamiques sont à l'origine du développement de

ces petites surfaces de logistique. D'une part les acteurs du e-commerce sont conscients des changements sociétaux dus à la progression des achats dématérialisés et donc du besoin d'être au plus proche des lieux de consommations pour être concurrentiel. D'autre part, la municipalité a pris conscience de l'importance de réguler cette activité à travers son PLU (qui comprend à travers le dispositif de la zone UGSU des services urbains et aussi des 62 dispositifs PLOC logistique). Enfin, des entreprises privées qui voient leurs activités évoluer ont mis à disposition du foncier leur appartenant pour développer cette activité, de façon permanente (dans les parkings sous utilisés par exemple) ou temporaire (dans les dépôts de bus RATP disponibles en journée).

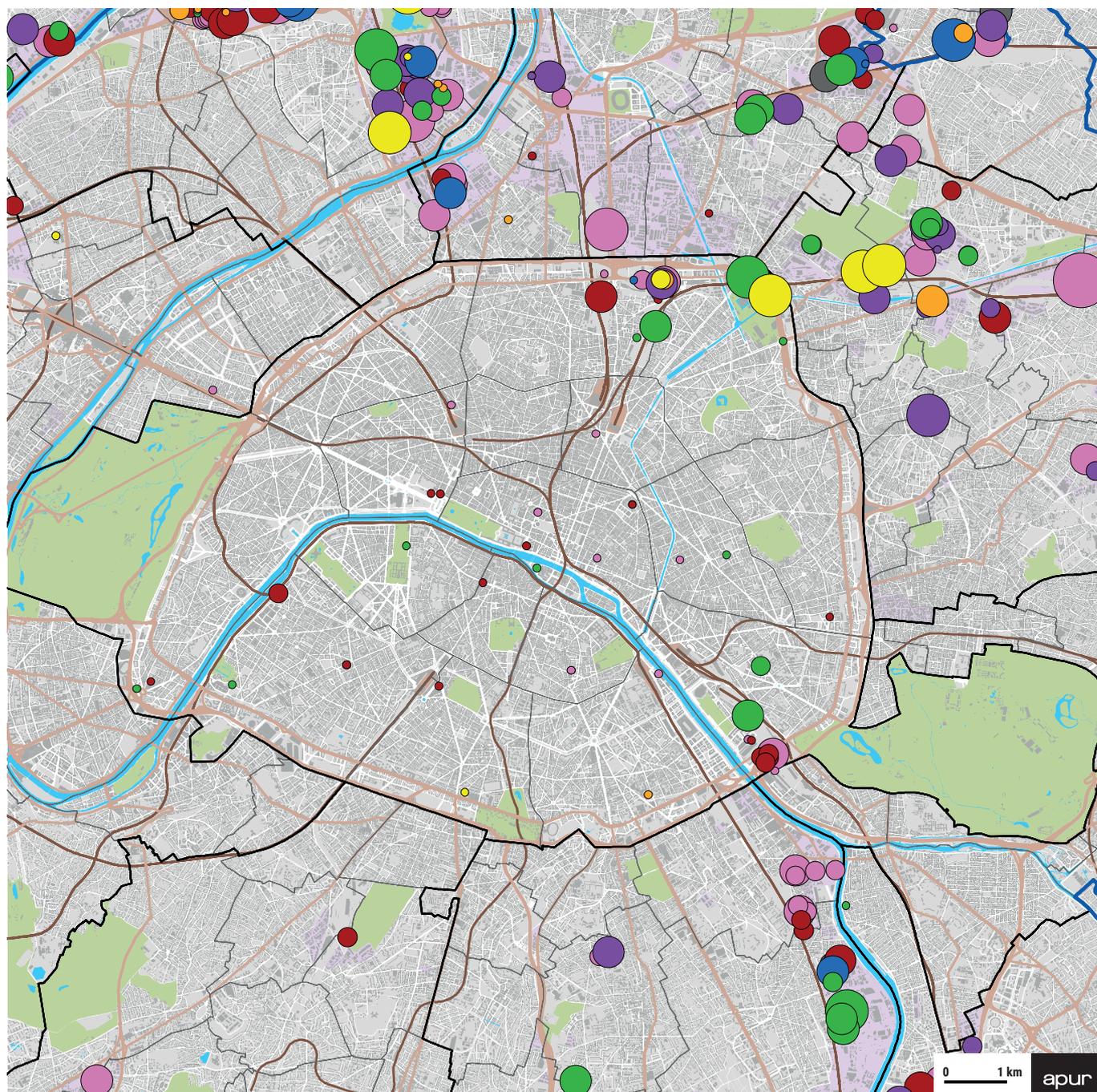
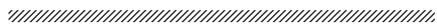
*L'immobilier logistique se concentre au nord de Paris et dans le secteur de Bercy, pour les sites les plus grands, placés historiquement le long des faisceaux ferroviaires.*

### NOMBRE DE M<sup>2</sup> PAR FILIÈRE (T1)



Zone logistique porte de Bercy - Paris 12<sup>e</sup>

## MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À PARIS (T1) EN 2022



### Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

### Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée

- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Emprise bâtie

- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT. Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
Traitement et consolidation : Apur, 2022

## Les dispositifs favorisant la logistique dans le PLU parisien

À travers l'adoption du PLU de 2006, la charte logistique urbaine de 2013, la modification du PLU de 2016, et plus récemment la nouvelle stratégie logistique 2022-2026, la Ville de Paris a affirmé sa volonté croissante d'aboutir à une organisation plus efficace, rationnelle et moins polluante de la logistique. Elle s'est emparée des outils réglementaires disponibles pour reconstituer un maillage de sites logistiques en cœur de ville, en préservant les espaces existants ou en facilitant l'implantation de nouveaux sites logistiques de différentes tailles.

La logistique apparaît dans plusieurs dispositifs du PLU de Paris depuis 2006 :

- **La zone urbaine de grands services urbains (UGSU) instaurée dans le PLU de 2006** rassemble les équipements et services publics ou privés nécessaires au fonctionnement de la ville dont font partie les espaces logistiques. Cette zone a pour objectif de pérenniser et de favoriser le développement de ces espaces. Il s'agit notamment des halles et entrepôts essentiels pour l'organisation logistique à l'échelle de Paris notamment en bord de voies ferrées ou en bord à voie d'eau. Ces entrepôts ont eu tendance à s'éloigner hors de Paris du fait de la pression foncière et de la réalisation d'autres programmes, notamment résidentiels ou d'activités économiques.
- **Les périmètres de localisation pour les équipements de logistique urbaine (PLOC logistique)** sont des servitudes consistant à indiquer la localisation prévue et les caractéristiques d'installations d'intérêt général, en délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements. Le dispositif des PLOC logistique mis en place dans le PLU de 2016 permet de réserver des emplacements pour la réalisation d'équipements dédiés à la logistique sur les parcelles identifiées. Ce dispositif permet la réalisation d'un autre programme im-

mobilier mais oblige le propriétaire à intégrer l'équipement identifié au projet envisagé. Une surface minimale d'ELU à créer est ainsi précisée dans le PLU (généralement de 350 à plus de 1 000 m<sup>2</sup>). Le PLU en vigueur comprend 62 PLOC logistiques.

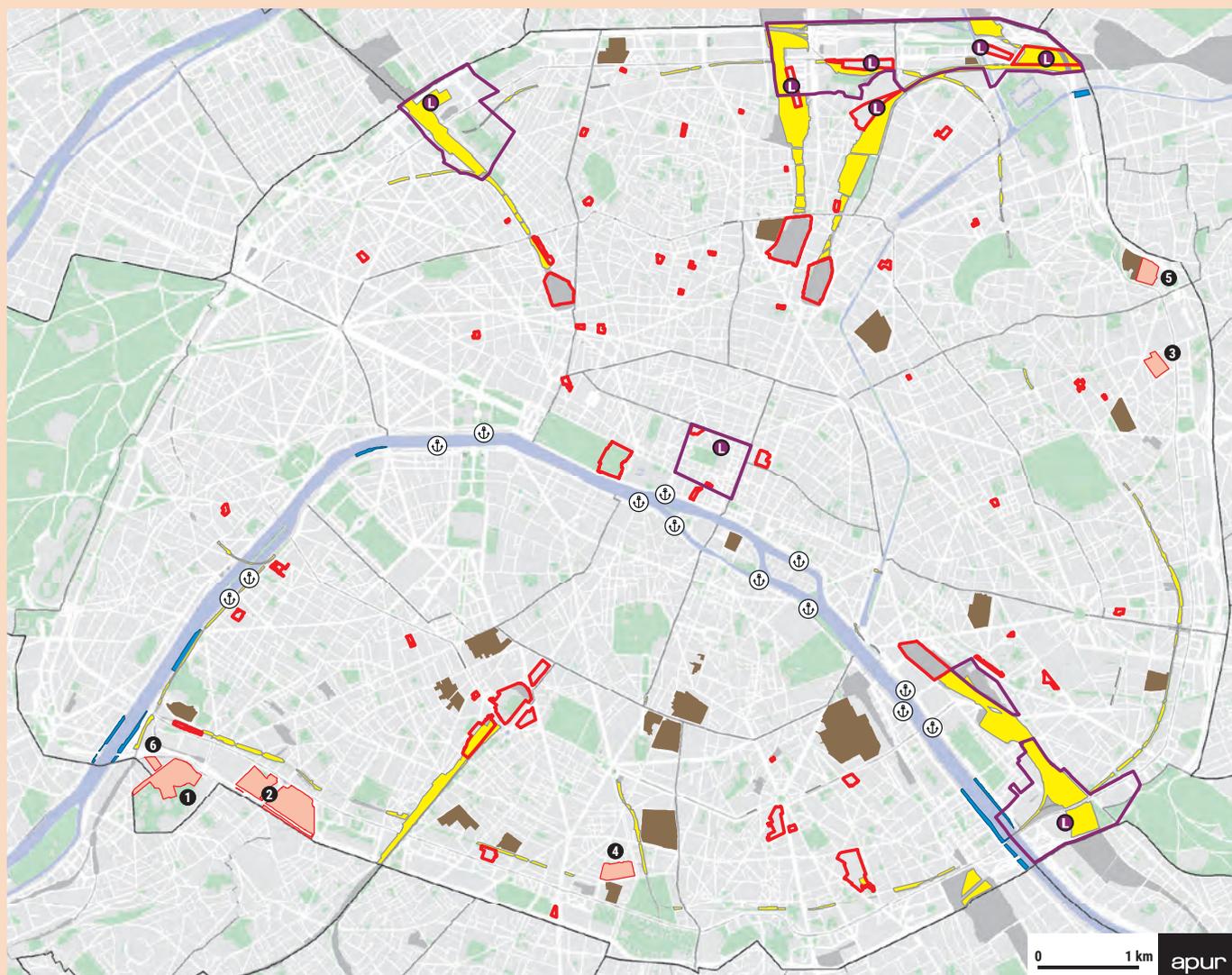
- **L'intégration des équipements de logistique urbaine dans la définition des Constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif (CINASPIC)** dès 2006 pour les « points relais d'intérêt collectif pour la distribution des marchandises », puis son extension aux « espaces de logistique urbaine, dédiés à l'accueil des activités liées à la livraison et à l'enlèvement des marchandises, pouvant accueillir du stockage de courte durée et le retrait par le destinataire » en 2016, a facilité l'insertion d'immobilier logistique dans les opérations. En effet, les CINASPIC bénéficient d'un régime dérogatoire à certaines règles de constructibilité, relatives aux espaces libres et à la pleine terre. La classification des ELU en CINASPIC permet également la mixité ELU – logements dans un même bâtiment.
- À noter cependant, **le Décret N°2015-1783 du 28 décembre 2015 a redéfini la liste des destinations (5 au lieu de 9) et a défini 21 sous-destinations**. Le contenu des destinations et sous destinations est précisé dans un arrêté ministériel et dans le Guide de la modernisation du contenu des PLU. Les auteurs des PLU n'ont pas le droit de définir des « sous-sous-destinations » par exemple pour interdire ou encourager telle ou telle activité. Les espaces de logistique urbaine sont désormais intégrés à la catégorie entrepôt, qui est une sous-destination. Dans le cadre de la révision de son PLU la Ville de Paris va devoir trouver un nouveau mode d'écriture dans le règlement pour faciliter leur implantation dans la mesure où d'une manière générale les entrepôts ne sont pas autorisés à Paris mais où la logistique urbaine est fortement encouragée.

- Enfin, la modification du PLU de 2016 a inscrit un nouveau dispositif applicable aux **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**, permettant de localiser une nouvelle forme d'équipements publics à créer ou à modifier ayant pour vocation d'accueillir des « activités de logistique ou des services à la filière logistique ».

---

*La Ville de Paris a affirmé sa volonté croissante d'aboutir à une organisation plus efficace, rationnelle et moins polluante de la logistique. Elle s'est emparée des outils réglementaires disponibles pour reconstituer un maillage en cœur de ville [...]*

---



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



### Zone UGSU : caractéristiques des emprises

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

### \* Détail

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

### Zone UG : périmètres de localisation logistiques (PLOC)

- Périmètres pour la création d'ELU

### Zone UV

- ⬇ Plateformes de transit des marchandises

### Secteurs OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation)

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

Sources : Apur, Ville de Paris

## Vallée Sud Grand Paris (T2) Grand Paris Seine Ouest (T3) Paris Ouest La Défense (T4)

Nombre de sites : 21  
Nombre de m<sup>2</sup> : 93 464 m<sup>2</sup>  
Taille moyenne : 4 451 m<sup>2</sup>

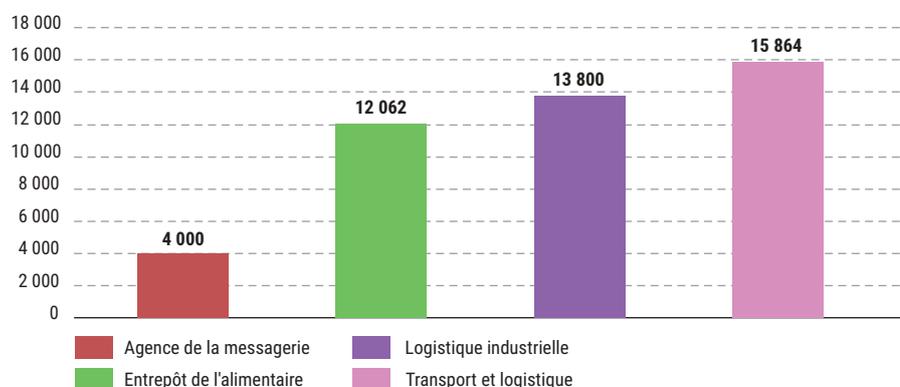
Il n'existe pas de grande zone logistique sur ces trois territoires dans lesquels l'immobilier logistique présent reste relativement diffus. Ces territoires offrent peu d'opportunités pour l'installation

de sites logistiques de grande taille du fait d'un prix du foncier élevé et de la dominante des zones résidentielles.

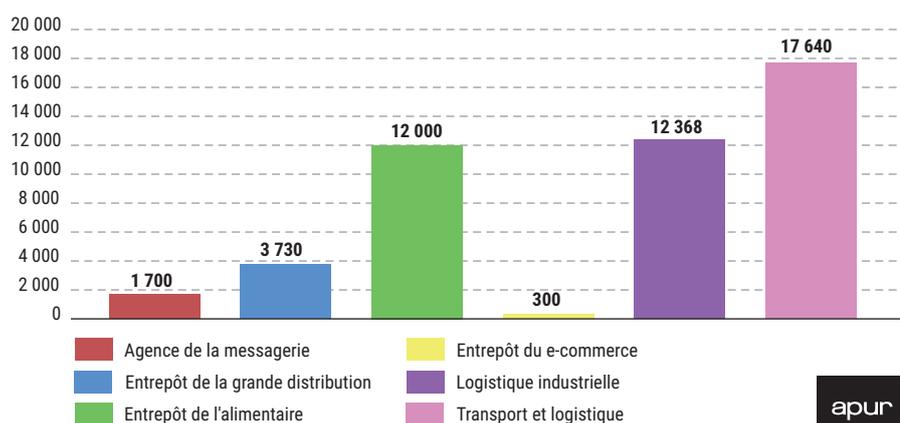
On peut toutefois noter deux pôles :

- **le secteur sud de Clamart et du Plessis-Robinson**, à proximité de l'échangeur entre l'A86 et la RN118 ;
- **le nord de Paris Ouest La Défense**, notamment sur les rives de Seine à proximité de la zone d'influence du Port de Gennevilliers, grand pôle logistique métropolitain.

### NOMBRE DE M<sup>2</sup> PAR FILIÈRE (T2)

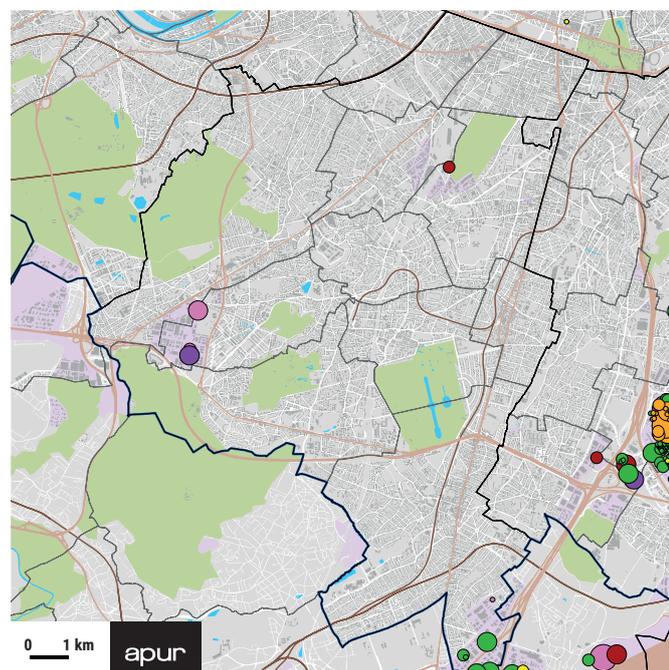


### NOMBRE DE M<sup>2</sup> PAR FILIÈRE (T4)

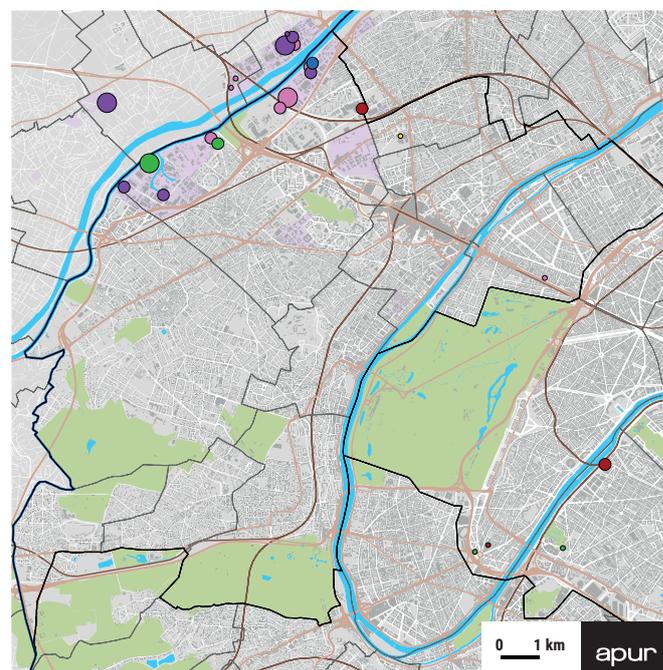


apur

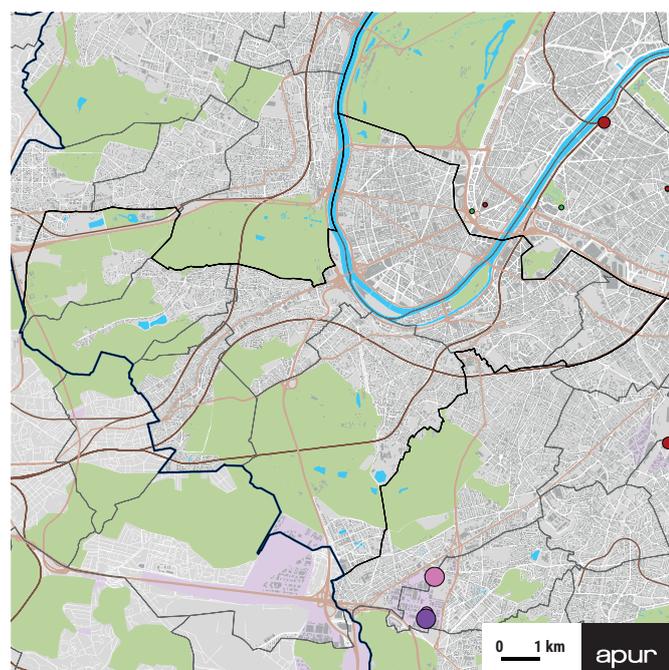
### MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À VALLÉE SUD GRAND PARIS (T2) EN 2022



### MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À PARIS OUEST LA DÉFENSE (T4) EN 2022



### MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À GRAND PARIS SEINE OUEST (T3) EN 2022



#### Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

#### Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Emprise bâtie
- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT. Contributions :  
Base de données des entrepôts de l'Ifsttar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
Traitement et consolidation : Apur, 2022

## Boucle Nord de Seine (T5)

Nombre de sites : 96  
 Nombre de m<sup>2</sup> : 594 011 m<sup>2</sup>  
 Taille moyenne : 6 187 m<sup>2</sup>

La logistique est une activité prépondérante dans le territoire de Boucle Nord de Seine. On y recense 96 sites, soit 7 % de la surface construite du territoire. L'immobilier logistique est notamment regroupé dans trois zones géographiques.

**La zone du Port de Gennevilliers** concentre 51 sites. La connexion au fleuve et l'activité portuaire présente sont un atout important pour l'installation d'activité logistique, bien que toutes les entreprises n'utilisent pas

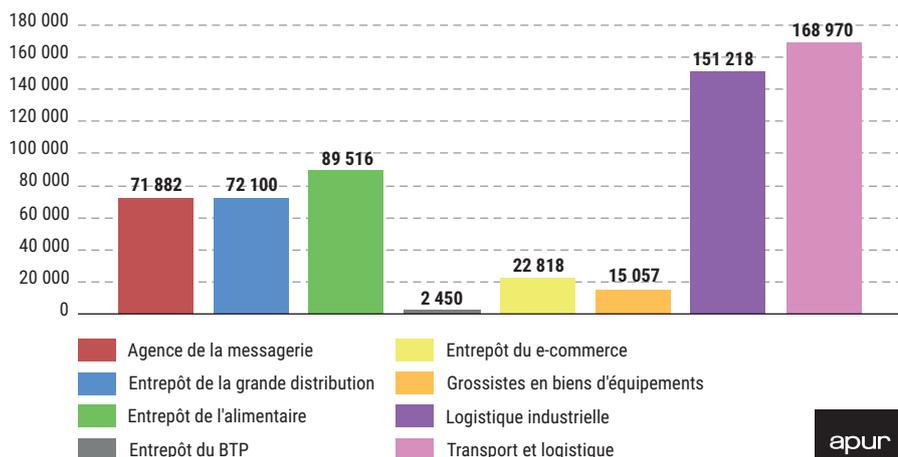
la voie d'eau pour acheminer leur marchandise.

**La zone autour du Parc des Chantereines** située à l'est du port est une zone d'activité qui profite de l'influence du Port de Gennevilliers; on aperçoit clairement que la zone logistique se diffuse au-delà même du port.

**La zone d'activité des Grésillons à Villeneuve-la-Garenne** se renforce avec la présence de nombreuses entreprises dédiées à la logistique industrielle. À proximité du périphérique parisien, c'est un espace stratégique qui permet d'irriguer les territoires voisins moins pourvus en immobilier logistique (Paris et le nord de l'EPT Paris Ouest La Défense).

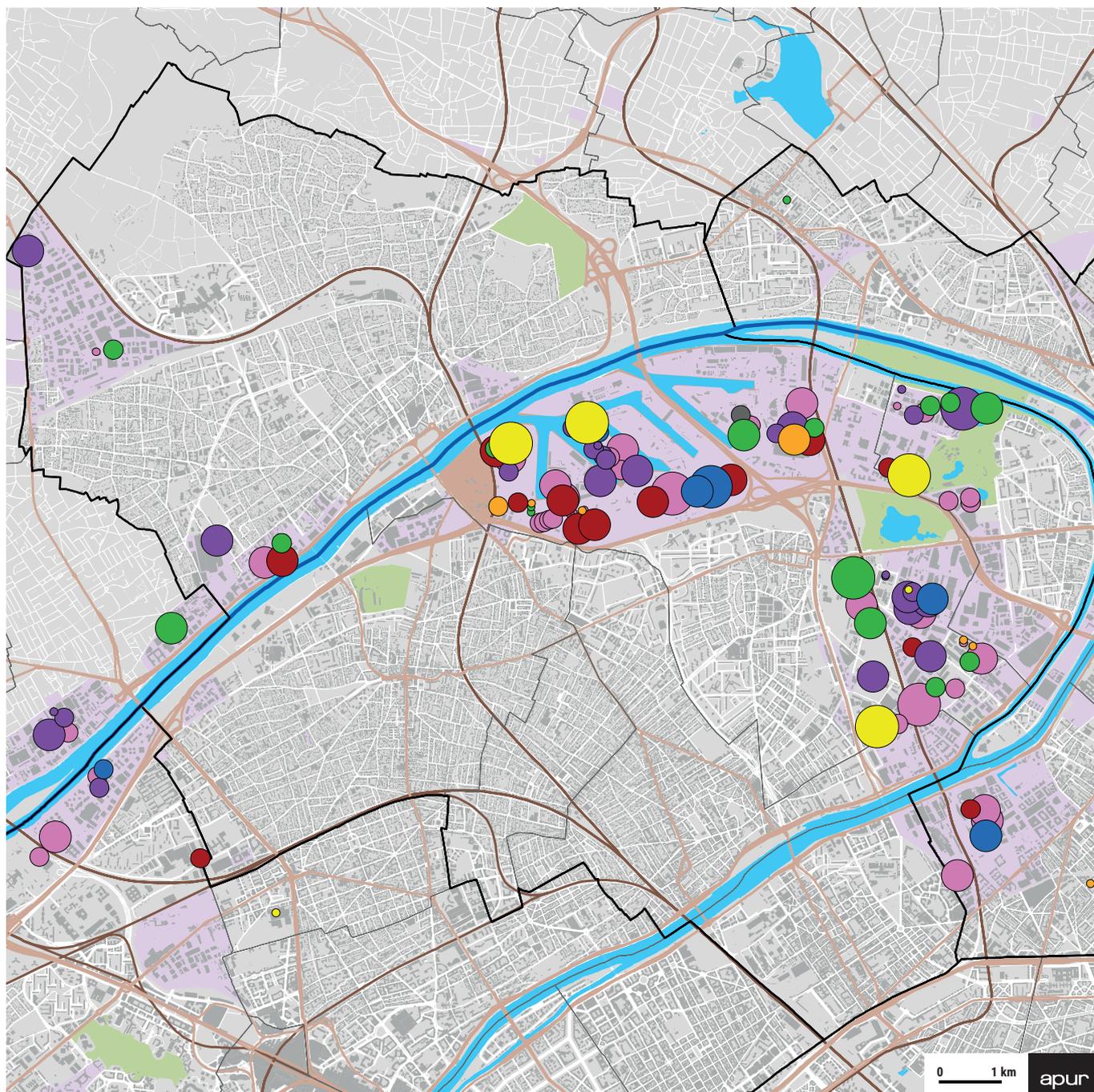
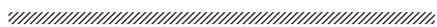
*La logistique est une activité prépondérante sur le territoire de Boucle Nord de Seine. On y recense 96 sites, soit 7 % de la surface construite du territoire.*

### NOMBRE DE M<sup>2</sup> PAR FILIÈRE (T5)



La zone d'activités du port de Gennevilliers, l'autoroute A15 et au fond l'entrepôt IKEA

## MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À BOUCLE NORD DE SEINE (T5) EN 2022



### Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

### Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Emprise bâtie
- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT. Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifstar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
 Traitement et consolidation : Apur, 2022

## Plaine Commune (T6)

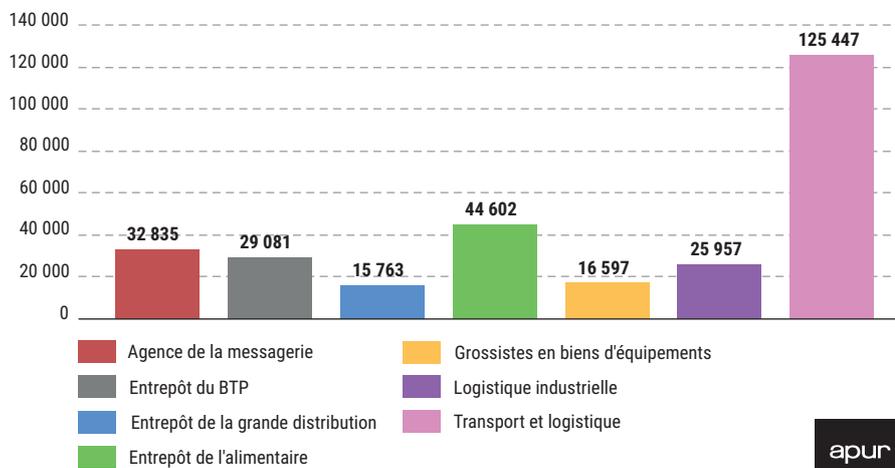
Nombre de sites : 49  
Nombre de m<sup>2</sup> : 290 282 m<sup>2</sup>  
Taille moyenne : 5 924 m<sup>2</sup>

Le territoire de Plaine Commune bénéficie d'une bonne irrigation par les axes routiers et ferroviaires structurants ainsi que par un réseau fluvial et de canaux pouvant accueillir des flux lo-

gistiques. Il accueille un immobilier logistique assez dispersé avec la part des entreprises du BTP la plus importante au sein de la Métropole (29 000 m<sup>2</sup> sur 58 100 m<sup>2</sup> soit 50 % des entrepôts du BTP).

Plaine Commune accueille des sites logistiques importants comme à la Courneuve, par exemple, avec l'entrepôt Paprec de 10 000 m<sup>2</sup>.

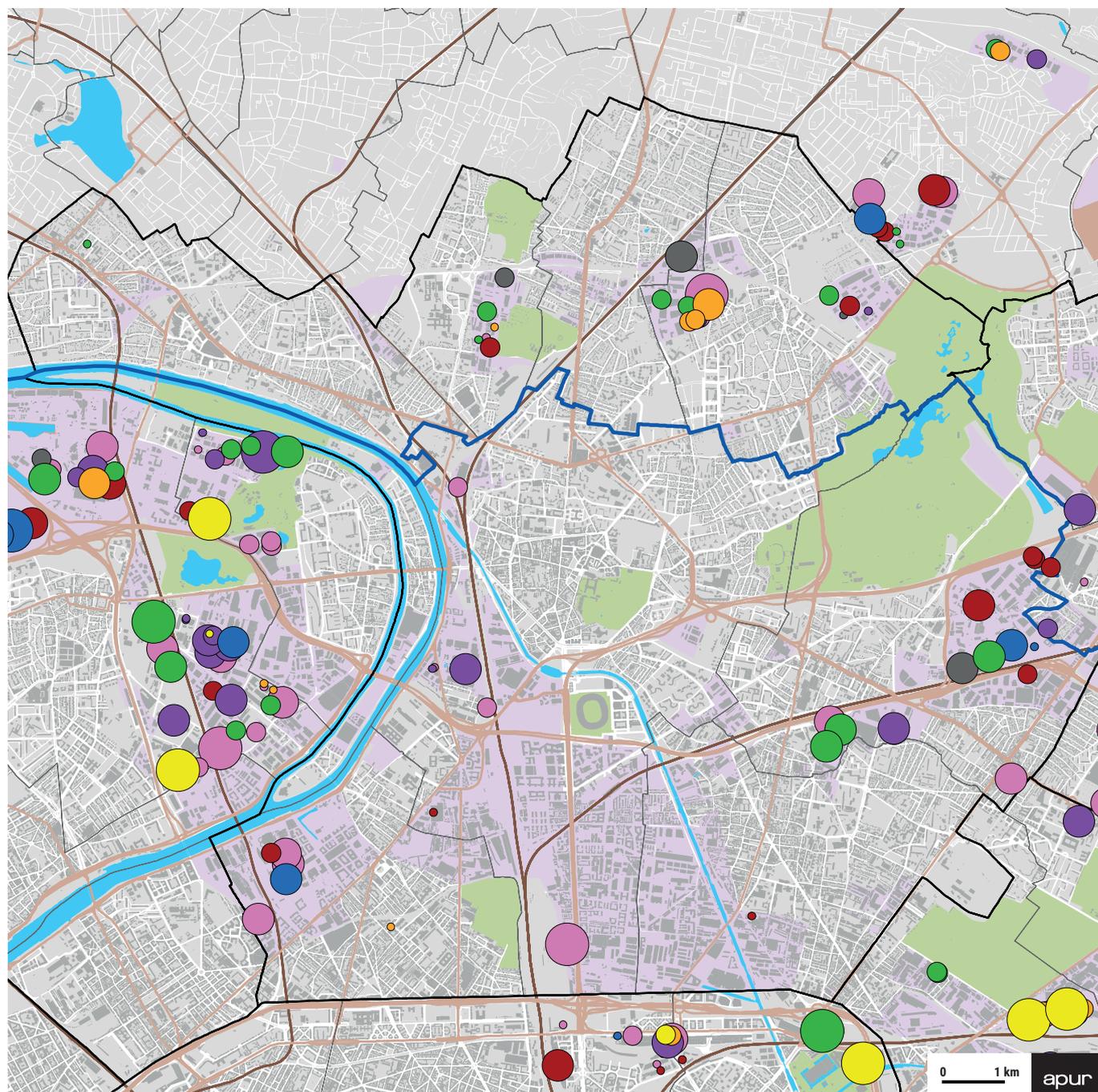
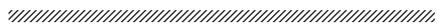
### NOMBRE DE M<sup>2</sup> PAR FILIÈRE (T6)



La zone d'activité Mermoz, La Courneuve

© Ph. Guignard@air-images.net

## MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À PLAINE COMMUNE (T6) EN 2022



### Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

### Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée

- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Emprise bâtie

- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT. Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
Traitement et consolidation : Apur, 2022

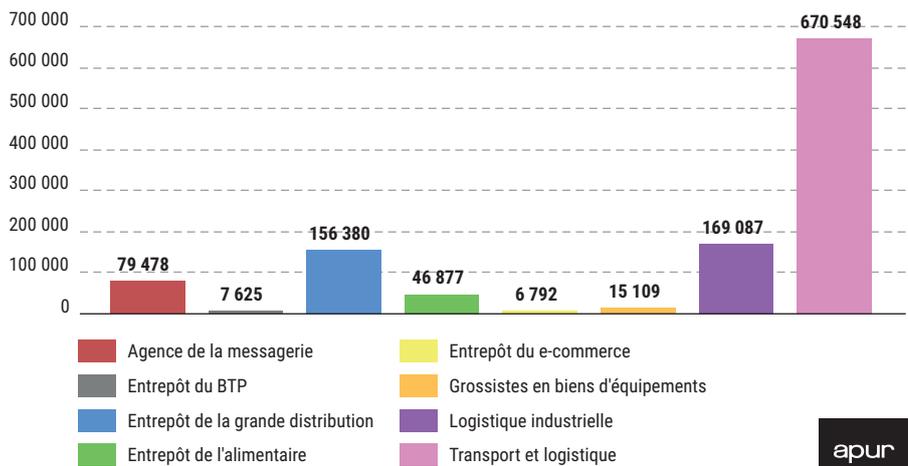
## Paris Terres d'Envol (T7)

Nombre de sites : 162  
 Nombre de m<sup>2</sup> : 1 151 896 m<sup>2</sup>  
 Taille moyenne : 7 110 m<sup>2</sup>

Le territoire de Paris Terres d'Envol est fortement influencé par la présence de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et les zones logistiques qui l'avoisinent. Ce secteur reste attractif et particulièrement dynamique pour l'accueil de nouvelles entreprises de transport et logistique (+ 12 entreprises depuis 2016), en particulier des entreprises de messagerie tournées vers l'international comme DHL ou Fedex. Ce territoire accueille également deux grandes zones d'activités logistiques : **Garonor** bordée par l'A1 (axe routier ma-

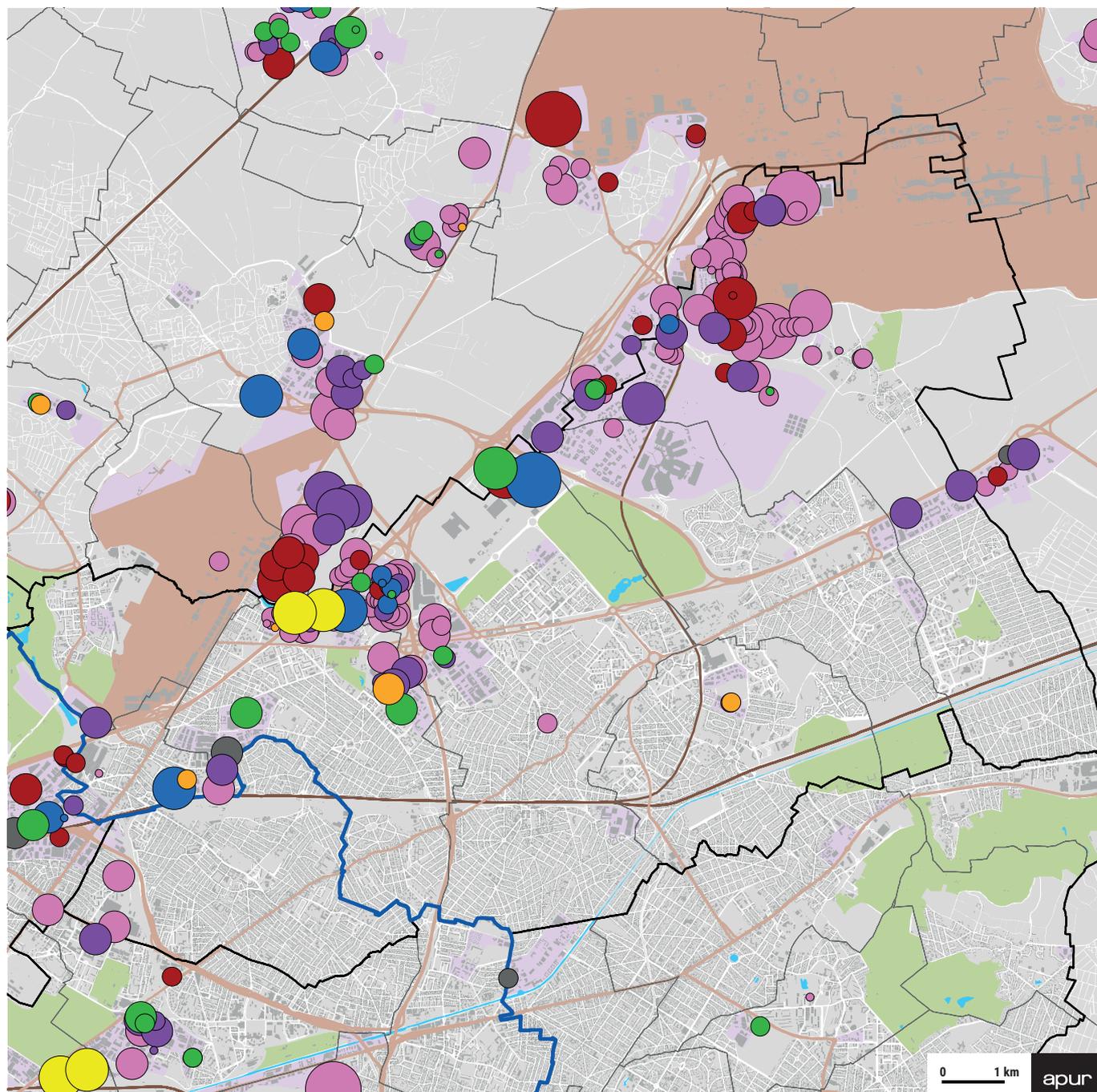
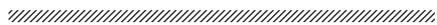
jeur reliant Paris à Lille et à l'Europe du Nord) et **la zone nord de Villepinte**, se prolongeant en Seine et Marne et bordée par l'A104. La réhabilitation de l'ancien site PSA sur la commune d'Aulnay-sous-Bois constitue une opportunité pour les entreprises souhaitant s'installer dans cet espace car situé à proximité de l'aéroport et de la zone Garonor. La réhabilitation de ce site a permis de renforcer le maillage logistique de cette zone car les espaces pour installer de la logistique sont de plus en plus restreints et la construction d'entrepôts de taille importante (plus de 15 000 m<sup>2</sup>) au sein de la Métropole de plus en plus rare. Grâce à la réhabilitation d'une partie de ce site, 3 entreprises ont pu s'installer et créer 100 000 m<sup>2</sup> de nouveaux entrepôts.

### NOMBRE DE M<sup>2</sup> PAR FILIÈRE (T7)



Zone de Garonor, Le Blanc-Mesnil

## MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À PARIS TERRES D'ENVOL (T7) EN 2022



### Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

### Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Emprise bâtie
- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT. Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
Traitement et consolidation : Apur, 2022

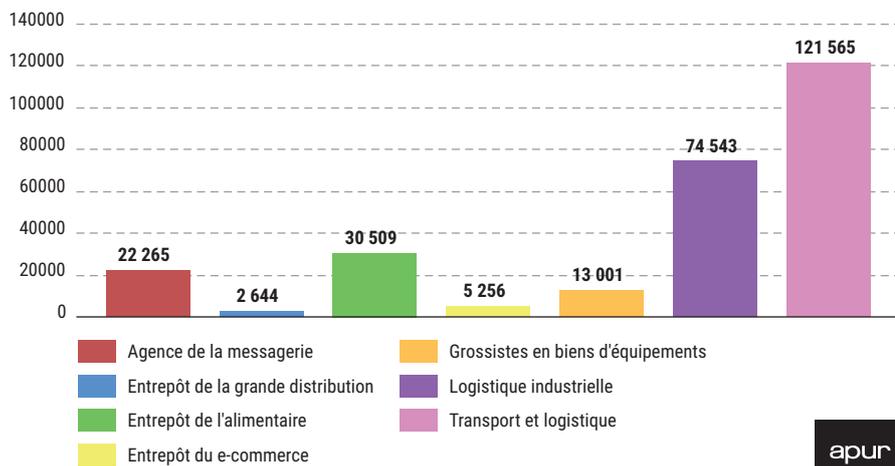
## Est Ensemble (T8)

Nombre de sites : 42  
Nombre de m<sup>2</sup> : 269 783 m<sup>2</sup>  
Taille moyenne : 6 423 m<sup>2</sup>

Le territoire d'Est Ensemble est un territoire très urbanisé, bénéficiant de la desserte d'axes routiers structurants (A3, A86, boulevard Périphérique, RN2 et RN3) et de zones ferroviaires. Les entrepôts dédiés à la logistique y sont majoritairement concentrés au nord du territoire. Quelques entrepôts sont pré-

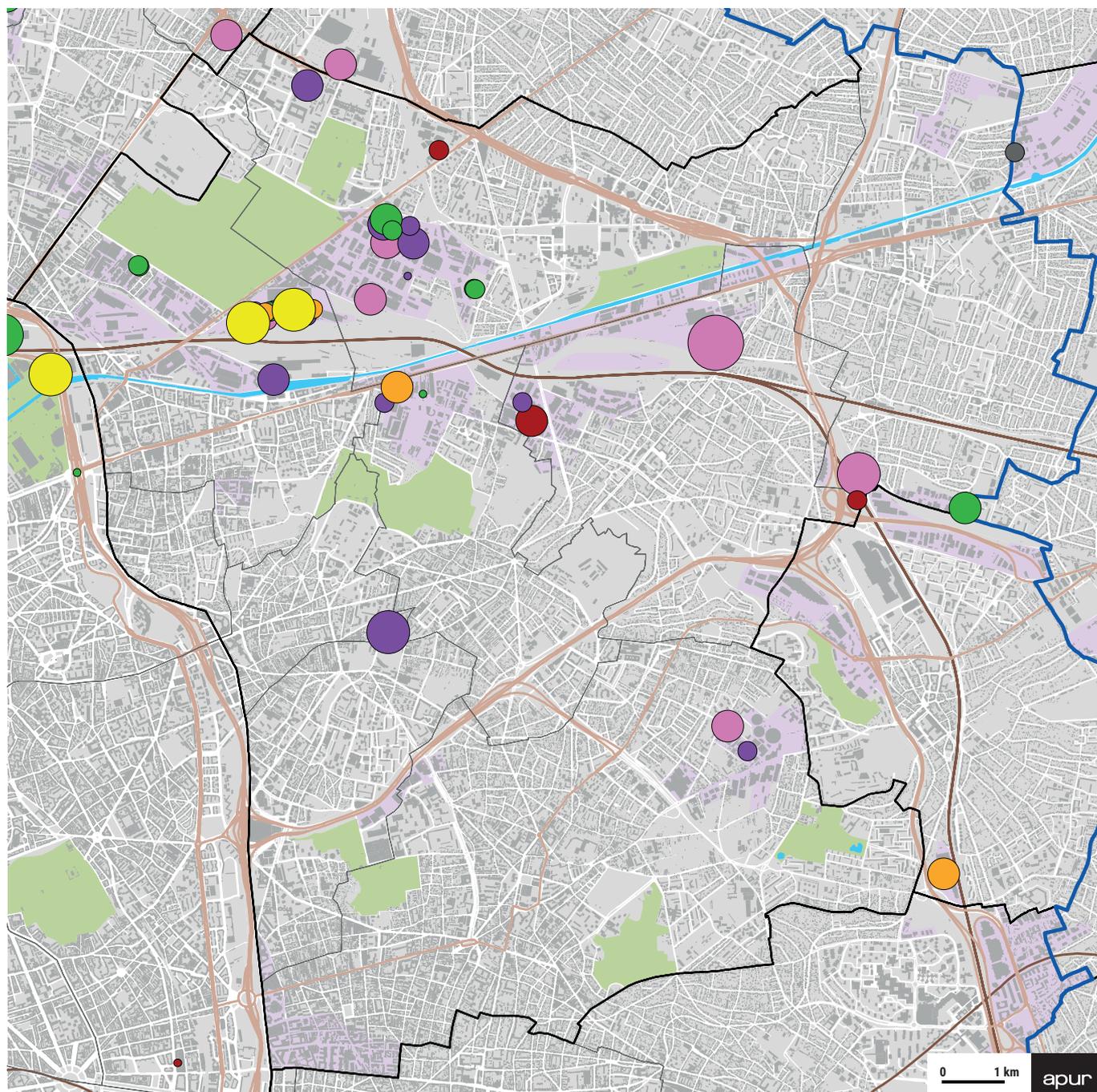
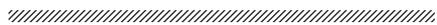
sents dans le diffus au sud. La zone de Pantin logistique concentre la majeure partie des entrepôts du territoire dédiés au e-commerce et à la messagerie principalement. Il est important de remarquer la taille importante des entrepôts dans ce secteur proche de Paris avec 15 entrepôts ayant une taille supérieure à 5000 m<sup>2</sup>. Ceci s'explique par l'héritage historique laissé par le passé industriel de ce territoire, qui a laissé des espaces libres pouvant accueillir aujourd'hui des entrepôts dédiés à la logistique notamment aux abords du faisceau ferré Est.

### NOMBRE DE M<sup>2</sup> PAR FILIÈRE (T8)



Entrepôt de l'entreprise Elis situé dans la ZAC du Port à Pantin

## MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À EST ENSEMBLE (T8) EN 2022



### Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

### Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Limite de la Métropole
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Limite de la ZFE-m
- Cimetière, espace vert, sport
- Limite des EPT
- Emprise bâtie

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT. Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifstar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
 Traitement et consolidation : Apur, 2022

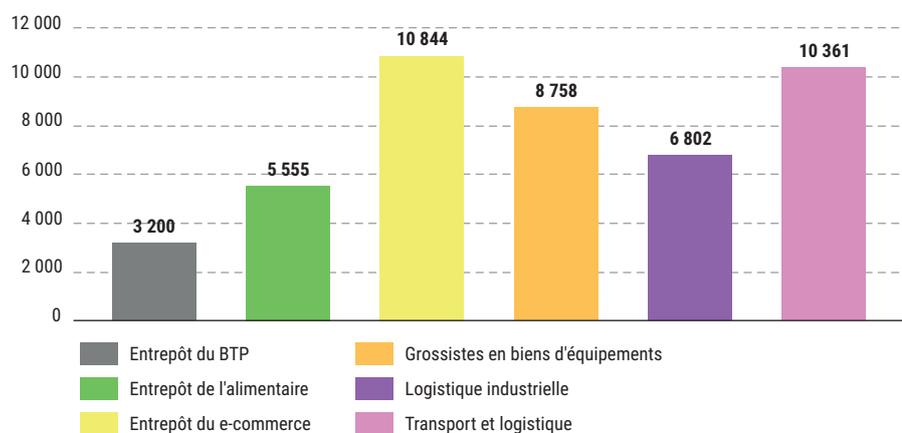
## Grand Paris Grand Est (T9) Paris Est Marne & Bois (T10)

Nombre de sites : 20  
 Nombre de m<sup>2</sup> : 60 735 m<sup>2</sup>  
 Taille moyenne : 3 037 m<sup>2</sup>

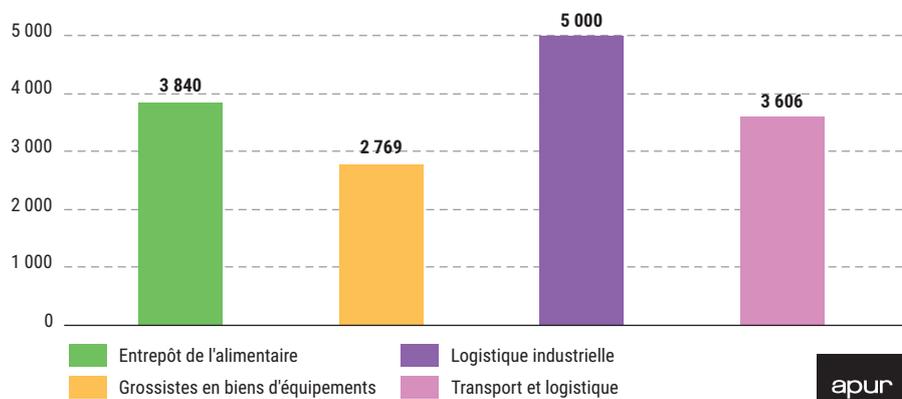
Grand Paris Grand Est et Paris Est Marne & Bois sont deux territoires qui comportent peu d'activités logistiques : on y

recense peu de sites et généralement de taille assez réduite. Ces deux territoires sont des espaces à dominante résidentielle, relativement denses et déjà urbanisés. Dans ce cadran géographique, la possibilité de créer une zone d'activité reste restreinte car l'espace disponible est rare et les entreprises tendent à se concentrer à l'extérieur de la Métropole le long de l'autoroute A4.

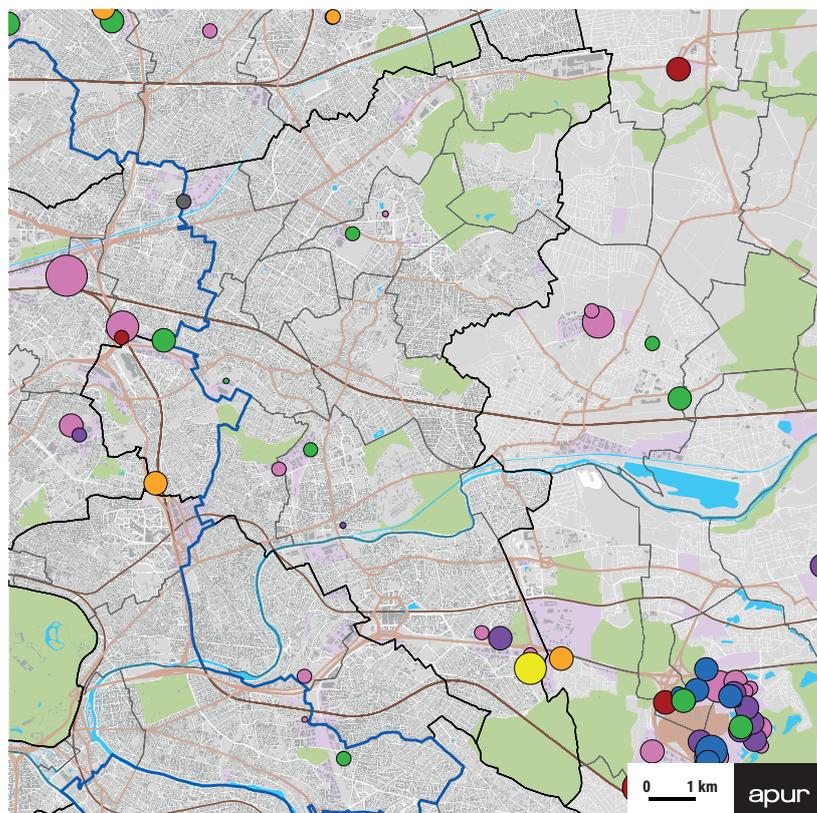
### NOMBRE DE M<sup>2</sup> PAR FILIÈRE (T9)



### NOMBRE DE M<sup>2</sup> PAR FILIÈRE (T10)



### MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À GRAND PARIS GRAND EST (T9) EN 2022



#### Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

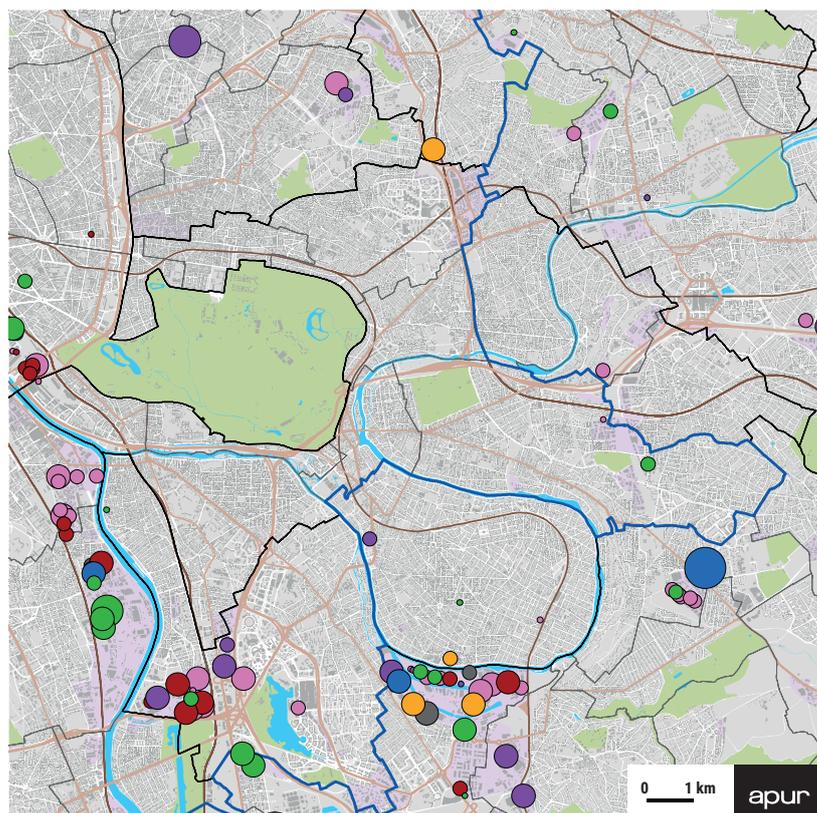
#### Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Emprise bâtie
- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT.  
Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
Traitement et consolidation : Apur, 2022

### MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À PARIS EST MARNE & BOIS (T10) EN 2022



## Grand Paris Sud Est Avenir (T11)

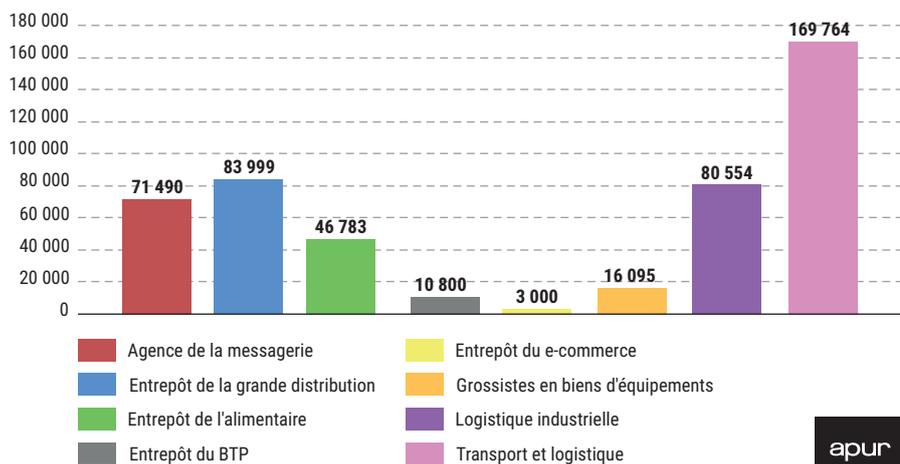
Nombre de sites : 63  
 Nombre de m<sup>2</sup> : 479 485 m<sup>2</sup>  
 Taille moyenne : 7 491 m<sup>2</sup>

L'activité logistique dans l'EPT 11 se concentre principalement autour de l'activité portuaire à **Bonneuil-sur-Marne**, dans la **zone industrielle d'Alfortville** à l'Ouest du territoire et plus ponctuellement **le long de la RN19**, notamment au sud du territoire. On peut noter une prédominance de la logistique

dédiée à la messagerie, au transport et à la logistique industrielle. Le territoire accueille quatre des huit entrepôts de plus de 50 000 m<sup>2</sup> dont le plus grand entrepôt de la Métropole avec 72 000 m<sup>2</sup> appartenant au groupe Franprix.

Ce territoire profite de la présence du port de Bonneuil-sur-Marne qui est aujourd'hui un atout pour le maintien d'un immobilier dédié à la logistique à proximité des zones de consommations, mais arrive à saturation. La présence de l'autoroute A6 et de la N406 sont également des axes importants pour relier ce territoire au reste de la métropole.

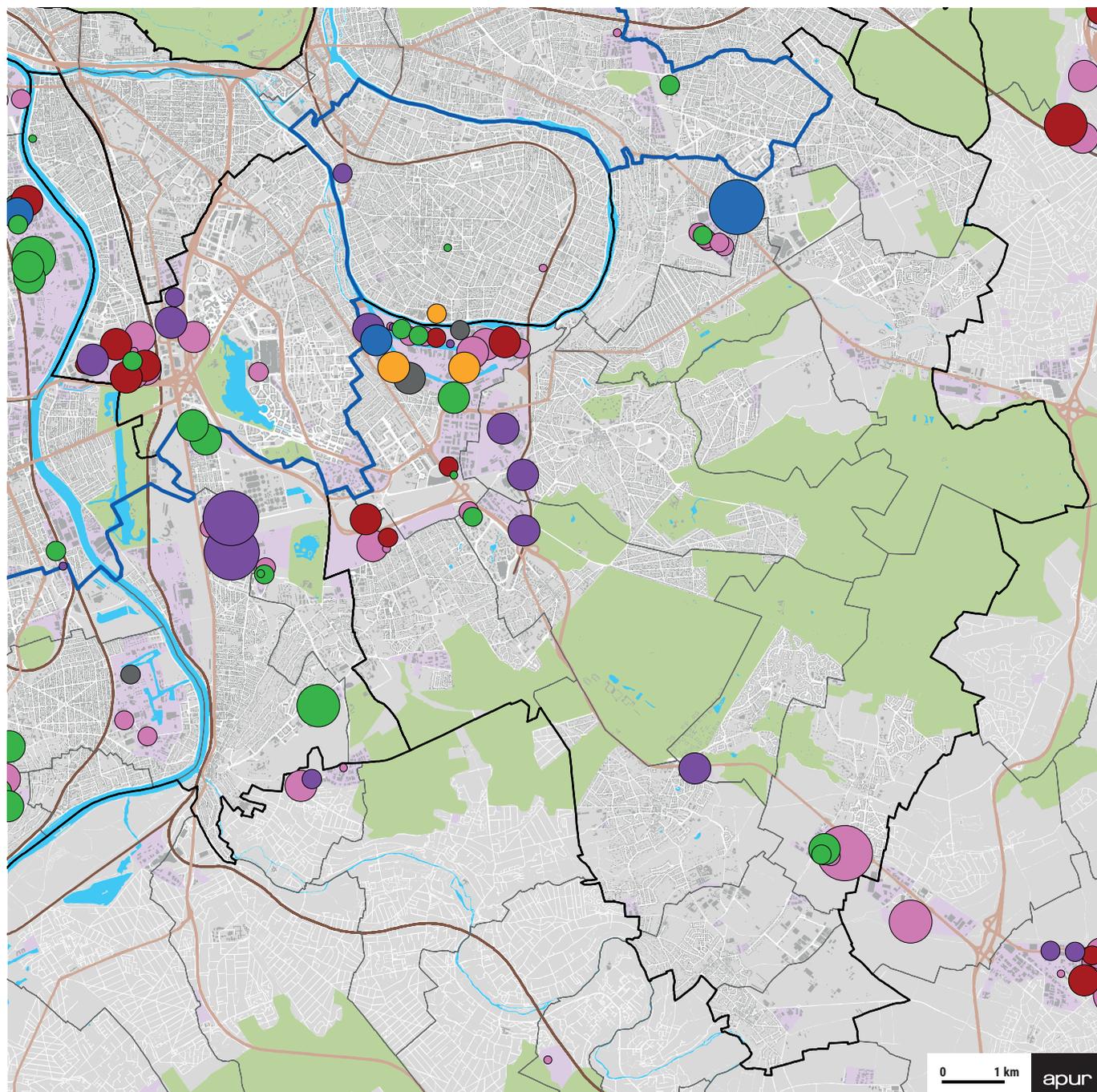
### NOMBRE DE M<sup>2</sup> PAR FILIÈRE (T11)



Zone d'activités à Bonneuil-sur-Marne

© Apur - Michaël Silva-Gori

## MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À GRAND PARIS SUD EST AVENIR (T11) EN 2022



### Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

### Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Emprise bâtie
- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT. Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
 Traitement et consolidation : Apur, 2022

## Grand-Orly Seine Bièvre (T12)

Nombre de sites : 536  
 Nombre de m<sup>2</sup> : 1 277 112 m<sup>2</sup>  
 Taille moyenne : 2 383 m<sup>2</sup>

Grand-Orly Seine Bièvre est le territoire qui concentre le plus d'activité logistique en termes de nombre d'entrepôts présents et de mètres carrés dédiés à la logistique. Avec 51 % des sites et 1 277 112 m<sup>2</sup>, il s'appuie notamment sur la présence historique du MIN de Rungis. Les activités de transport et logistique implantées sur le T12 ont une vocation bien plus étendue que le territoire lui-même puisqu'elles irriguent l'ensemble de la métropole, l'échelle régionale et nationale.

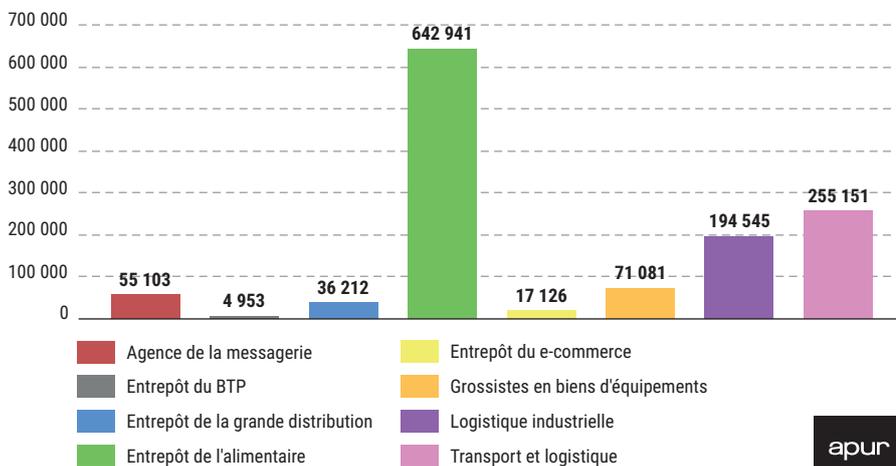
La zone cargo de l'aéroport d'Orly continue son développement et s'appuie sur les importations alimentaires en lien avec le MIN de Rungis. La zone Senia en pleine mutation en raison du Grand Paris Express accueille également des entreprises liées à l'alimentaire profitant de l'influence du marché de Rungis sur cette activité.

Outre la présence de la plateforme aéroportuaire et du MIN de Rungis, le territoire bénéficie d'une irrigation par de nombreux axes structurants routiers (A6, A186), ferroviaires (faisceau des RER C et D) et la présence de la Seine. Au Nord-Est, l'implantation historique d'activités industrielle à Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Maisons-Alfort ont permis le maintien d'une activité logistique significative, qui reste intégrée dans les nombreux projets urbains en cours sur ce secteur géographique.

À l'Est du territoire, le long de la Seine, la zone d'Ivry Confluence concentre plusieurs entreprises dédiées au transport, quand la zone de Villeneuve-Saint-Georges et sa connexion au réseau ferroviaire accueille plusieurs entrepôts de la messagerie et de logistique industrielle. Ce secteur représente un potentiel de développement du fait des opportunités liées aux projets de renouvellement urbain ou au devenir de zones ferroviaires en mutation comme le secteur Villeneuve Triage.

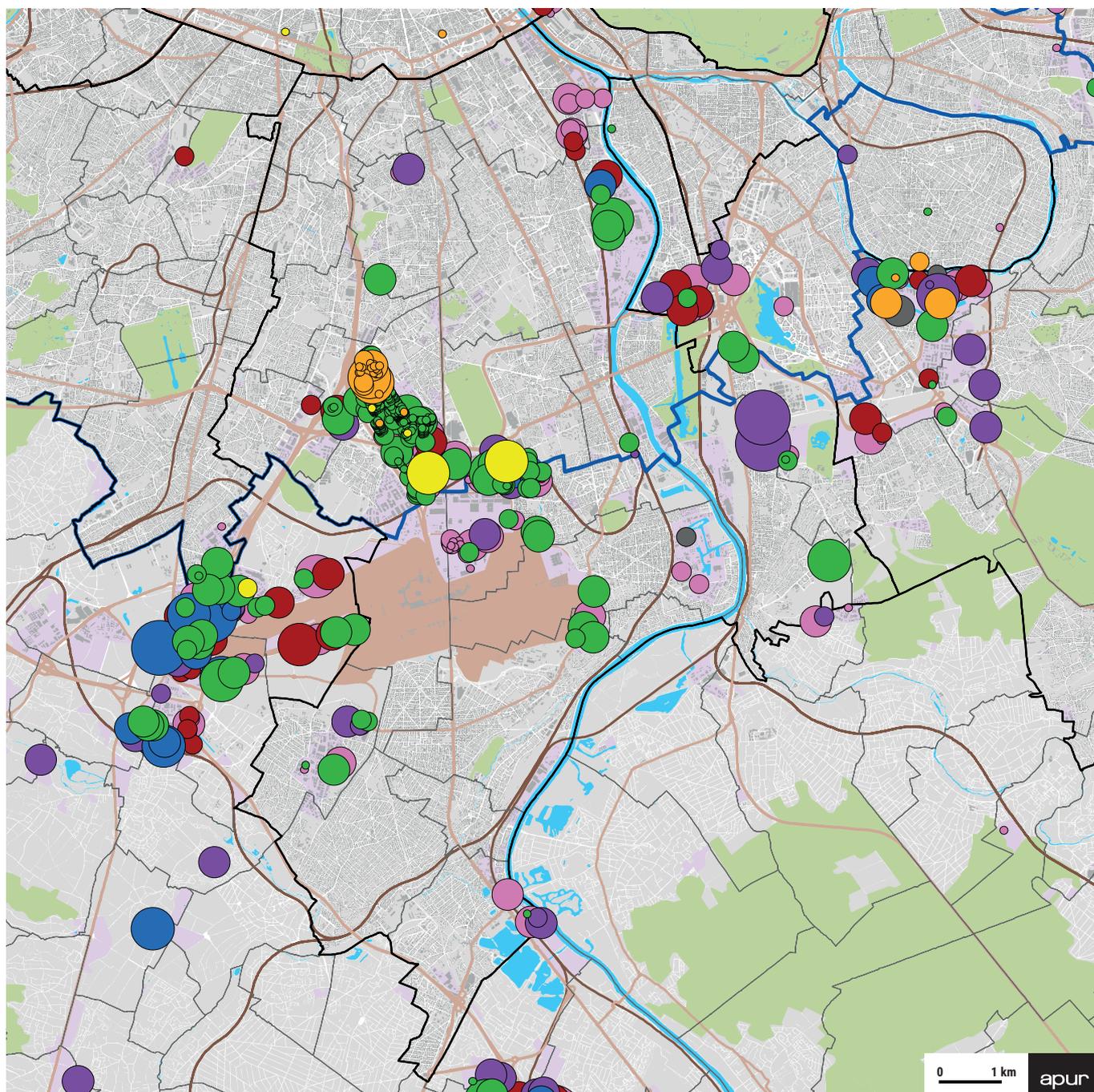
Avec **51 %** des sites et **1 277 112 m<sup>2</sup>** Grand-Orly Seine Bièvre est le territoire qui concentre le plus d'activité logistique en termes de nombre d'entrepôts présents et de mètres carrés dédiés

### NOMBRE DE M<sup>2</sup> PAR FILIÈRE (T12)



Le secteur Senia Nord à droite et la zone Sogaris à gauche - Secteur aéroport d'Orly, Thiais

## MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À GRAND-ORLY SEINE BIÈVRE (T12) EN 2022



### Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

### Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Emprise bâtie
- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT. Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
Traitement et consolidation : Apur, 2022

## Analyse par filière

**Dans la Métropole, les entrepôts de l'alimentaire représentent 460 sites soit 44 % de l'ensemble des entrepôts présents.** Ces entrepôts sont particulièrement implantés au sein du territoire Grand-Orly Seine Bièvre avec la présence du MIN de Rungis qui exerce une grande influence sur cette activité.

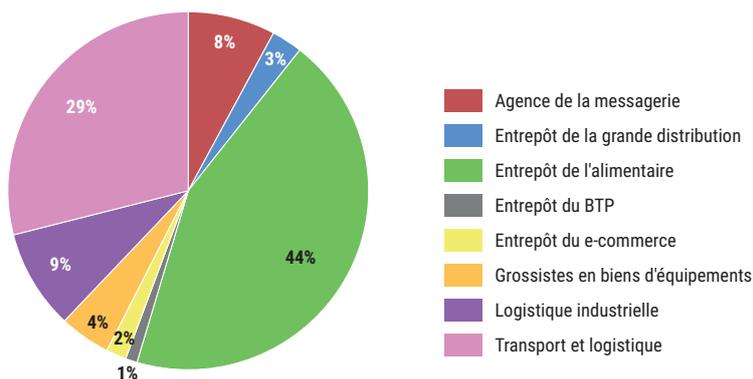
Néanmoins, si le nombre de sites dédiés à l'alimentaire est le plus important, ce n'est pas la filière qui occupe le plus de surface avec ses 980 560 m<sup>2</sup>.

Les activités de transport et logistique occupent un espace plus important avec près de 1 600 000 m<sup>2</sup> dans la métro-

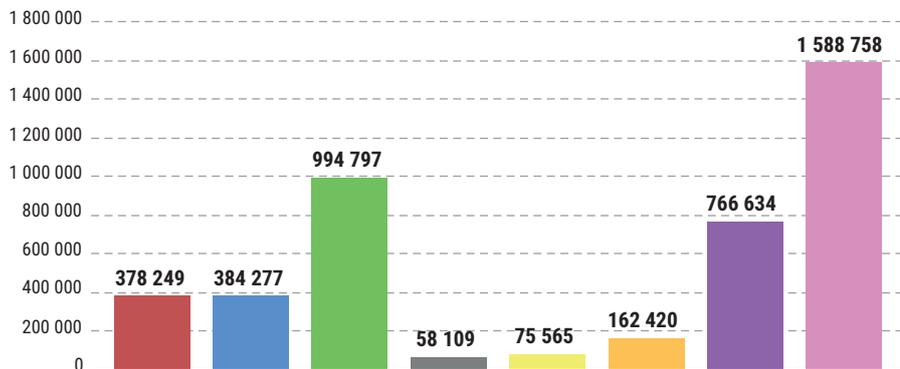
pole. On retrouve cette filière d'activités dans la plupart des territoires de la métropole. La filière alimentaire, à part quelques exceptions, occupe de nombreux sites de petite taille.

Ce sont les entrepôts du BTP et du e-commerce qui sont le moins représentés dans la Métropole que cela soit en termes de surface ou du nombre de sites. Les entreprises du BTP opèrent leur activité de logistique souvent en extérieur ce qui n'est pas pris en compte dans l'étude. Beaucoup d'entreprises du e-commerce implantées en Île-de-France sont situées hors de la métropole.

RÉPARTION DE L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE PAR FILIÈRE



SURFACE DES ENTREPÔTS PAR FILIÈRE (EN M<sup>2</sup>)



### → Les entrepôts dédiés à l'alimentaire

La métropole est un vivier important d'entrepôts dédiés à l'alimentaire. En cause, la présence du MIN de Rungis qui rassemble 322 sites dédiés aux produits alimentaires (fruits et légumes, viandes, poissons...) sur 370. L'influence du MIN de Rungis est telle que de nombreux entrepôts dédiés à l'alimentaire se développent au sud du marché. Grand-Orly Seine Bièvre est ainsi le premier EPT en termes d'offre d'entrepôts dédiés à l'alimentaire.

Les entrepôts dédiés à l'alimentaire se développent également au sein du Port de Gennevilliers (Cafés Richard 30000 m<sup>2</sup>), en connexion avec le fer pour les entrepôts de boisson comme Tafanel (12000 m<sup>2</sup> au cœur de Paris) ou encore à Vitry-sur-Seine Sofrilog avec 49000 m<sup>2</sup> dédiés au froid et à la livraison aux professionnels. Au total, ce sont 460 sites et 994797 m<sup>2</sup> dédiés à la logistique alimentaire présents sur le territoire métropolitain.

### → Les agences de la messagerie

Les 82 sites dédiés à la messagerie occupent 377753 m<sup>2</sup> d'entrepôts. De taille moyenne assez modeste, ils s'insèrent dans des tissus variés et peuvent être localisés en zone dense ou à proximité. Ainsi la plus grande agence de messagerie se situe au sein de la zone cargo de l'aéroport de Roissy, Roissy Handling avec 21600 m<sup>2</sup>. Les plus petits sites de messagerie se trouvent à Paris. On peut citer notamment le site temporaire du centre bus de Charlebourg à la Garenne-Colombes (300 m<sup>2</sup>).

À l'inverse, les plus grands sites sont principalement situés au port de Gennevilliers, dans la zone de Garonor ou à

proximité de l'aéroport Roissy-Charles-De-Gaulle. La plus grande agence de messagerie est celle de Chronopost qui vient d'être mise en service sur l'ancien site de l'entreprise PSA sur la commune d'Aulnay-sous-Bois avec une capacité de plus 20000 m<sup>2</sup>. Le second plus grand entrepôt est situé sur la commune de Limeil-Brévannes où l'entreprise Geodis occupe 19500 m<sup>2</sup>. Ce site représente une réelle opportunité pour développer le fret ferroviaire grâce à sa connexion directe au chemin de fer.

### → Les entrepôts du e-commerce

Ce sont 19 sites qui sont situés à proximité des zones denses ; ils ont une taille inférieure à 15000 m<sup>2</sup> au sein de la Métropole. Les plus grands se trouvent à proximité directe de la Métropole. L'activité de e-commerce s'est développée dans Paris avec de petits espaces (on en compte 15 en 2022 avec une taille moyenne de 4268 m<sup>2</sup> dans Paris intra-muros). Il y a un réel intérêt pour ces entreprises à approcher leur entrepôt des zones denses pour la livraison aux particuliers ou auprès de points relais. Cela permet d'optimiser l'organisation de la livraison du dernier kilomètre notamment dans un objectif de décarbonation. Ces sites se sont parfois développés dans des espaces sous-occupés ou des délaissés comme le P4 sous le boulevard périphérique parisien, dans les parkings en ouvrage sous-utilisés du fait de la démotorisation des ménages métropolitains ou encore dans des espaces disponibles temporairement comme les dépôts de bus RATP sous-occupés en journée.



# 44 %

des entrepôts  
sont dédiés  
à l'alimentaire

# L'utilisation temporaire des dépôts de bus comme ELU et organisation du dernier kilomètre en véhicule propre

**Porteurs de projet : RATP, RATP Solutions Ville**

**Localisation : Paris, Saint-Denis, La Garenne-Colombes, Châtillon**

**Surface (partie logistique) : entre 300 m<sup>2</sup> et 4 000 m<sup>2</sup> selon les sites**

## La mutualisation d'espace foncier

Les dépôts de bus parisiens constituent des espaces largement dimensionnés et de plus disponibles en journée, lorsque les bus sont en circulation sur les lignes.

Depuis le printemps 2021, la RATP loue des espaces au sein de plusieurs de ses dépôts franciliens à des acteurs de la logistique, permettant ainsi une mutualisation d'un foncier non utilisé en journée et l'organisation d'une livraison vertueuse du dernier kilomètre en zone dense de la métropole. Cette pratique concerne 3 dépôts parisiens (Corentin - Paris 14<sup>e</sup>, Point du Jour - Paris 16<sup>e</sup> et Lagny - Paris 20<sup>e</sup>) et plusieurs acteurs de la logistique dont Amazon et Chronopost. Le dispositif a été étendu en mars 2022 au centre bus de Charlebourg à La Garenne Colombes. Avec des espaces mis à disposition allant de 300 m<sup>2</sup> à 600 m<sup>2</sup> par site, les dépôts de bus font donc office de micro-hubs en journée.

## Le dispositif mis en place

Sur ces micro-hubs sont pratiquées des activités de cross-docking de colis du e-commerce. Il s'agit de rapprocher les marchandises de façon massifiée au plus près de la zone de desserte. À partir de ces hubs, on peut ensuite organiser des tournées de livraisons efficaces avec des véhicules légers et décarbonés (et plus particulièrement des vélos cargos électriques) jusqu'aux consommateurs. Ce mode opératoire évite de nombreuses livraisons en camionnettes diesel. Il contribue à réduire les nuisances de la livraison en ville : congestion, pollution et nuisance sonore. Concrètement, les colis sont pré-triés en amont dans une plateforme logistique située en dehors de Paris. Ils sont ensuite acheminés par un porteur 19 tonnes deux fois par jour. Les colis (conditionnés dans des grands sacs affectés à chaque livreur) sont ainsi facilement transférés dans les vélos cargos électriques qui réaliseront deux tournées de livraison dans l'arrondissement (une en matinée et une en après-midi). Les opérateurs ne disposent d'aucun stockage sur site en dehors de la

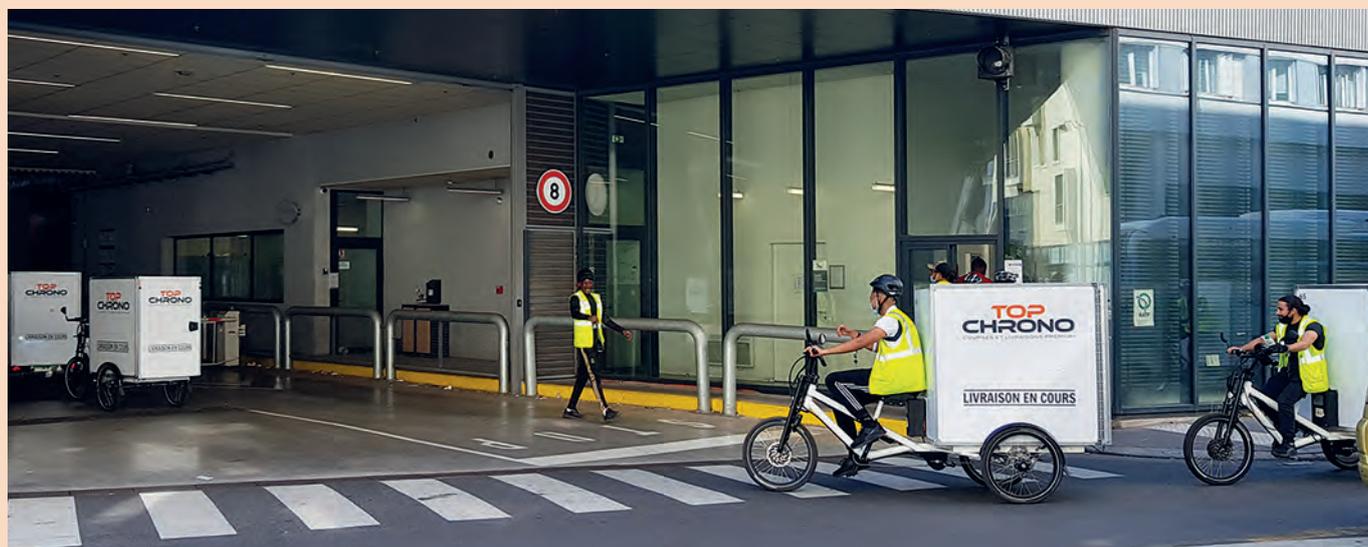
journée. L'ensemble du matériel doit être rangé et évacué à 16 h, avant le retour au dépôt des premiers bus vers 17 h.

## Un dispositif gagnant-gagnant

Le dispositif innovant - en temps partagé dans les dépôts de bus - offre aux opérateurs logistiques des espaces adaptés pour une livraison du dernier km décarbonée. Il apporte une réponse à la difficulté actuelle des opérateurs à trouver des hubs de proximité pour un budget cohérent avec leur équilibre financier.

Par ailleurs, une activité de logistique urbaine est également opérée de manière plus classique, dans d'autres types de sites industriels RATP, avec des emprises plus importantes et 24h/24h : 1 000 m<sup>2</sup> à Saint-Denis et 4 000 m<sup>2</sup> à Châtillon-Bagneux. Au total ce sont 7 500 m<sup>2</sup> qui sont consacrés à la logistique urbaine par la RATP.

Le groupe RATP valorise un foncier adapté à des activités logistiques et des sites aux dimensions industrielles qui se prêtent à une mixité de fonctions, ce qui est rare en cœur de zone dense.



Cyclo-logistique au centre-bus RATP Corentin (14<sup>e</sup>)

→ **Le BTP**

L'activité BTP est peu représentée dans l'immobilier logistique à l'échelle de la Métropole car la plupart des activités se font en plein air<sup>2</sup>. Du moins, une partie de cette activité est présente sur les ports de Gennevilliers et de Bonneuil profitant de leur proximité avec le Seine ; le fleuve étant une solution adaptée et fortement utilisée pour le transport de pondéreux du BTP. Le reste de l'activité reste très peu présente dans la Métropole avec quelques entreprises dominantes comme Paprec à La Courneuve par exemple. Il existe 11 entrepôts dédiés au BTP dans la Métropole.

→ **La grande distribution**

Les 29 entrepôts de la grande distribution sont dédiés à la livraison des commerces physiques de l'alimentaire ou d'équipements. De tailles supérieures à 50 000 m<sup>2</sup> pour les plus grands groupes (Franprix, Carrefour, Ikea), ils se situent majoritairement dans des zones dédiées à la logistique comme Garonor, Gennevilliers ou Bonneuil. Ces entrepôts permettent d'alimenter les commerces de la grande couronne et de Paris.

→ **La logistique industrielle**

Les entrepôts compris dans la logistique industrielle sont utiles à l'activité interne des entreprises métropolitaines. Les 94 sites sont situés à proximité des zones dédiées à l'activité économique ou au sein de zones historiquement industrielles. Ils se concentrent auprès des infrastructures telles que les ports et les aéroports. Les deux plus grands entrepôts sont situés

à Villeneuve-Saint-Georges. Philips a ainsi un entrepôt de 56 000 m<sup>2</sup> qui pourrait potentiellement utiliser le fret ferroviaire au vu de son positionnement. Gefco entreprise dédiée à la logistique de véhicules finis utilise le fret pour le transport de véhicules, des rails sont directement implantés au cœur du site de l'entreprise. Avec une superficie de 64 000 m<sup>2</sup>, il est le plus grand entrepôt dédié à la logistique industrielle.

→ **Les entrepôts dédiés au transport et à la logistique**

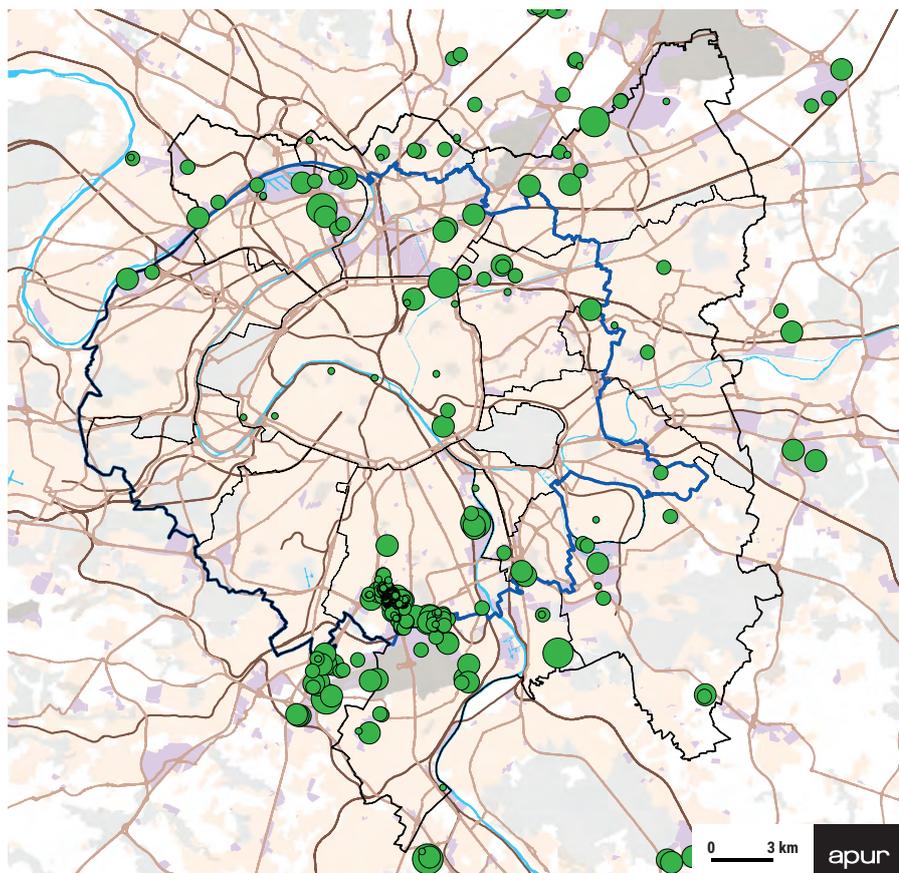
Les entrepôts dédiés au transport et la logistique sont présents dans l'ensemble des EPT excepté l'EPT Grand Paris Seine Ouest. Les 303 sites sont concentrés près des ports et des aéroports. Cette catégorie d'entrepôts se concentre également au sein de zones intégrant d'autres activités logistiques. Cette activité a un intérêt qui dépasse les frontières métropolitaines car elle comprend les entreprises au service du fret national et international dans les zones aéroportuaires de Roissy et d'Orly.

→ **Les entrepôts dédiés aux grossistes en biens d'équipement**

Les entrepôts appartenant aux grossistes en biens d'équipement sont présents au sein de zones déjà constituées comme zones logistiques majoritairement avec une taille comprise entre quelques centaines de m<sup>2</sup> et plus de 22 000 m<sup>2</sup> pour le plus important, avec 48 sites présents dans la Métropole. Le plus grand entrepôt est dédié aux fleurs et plantes. Il est situé au sein du MIN de Rungis.

## MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE EN 2022 PAR FILIÈRE

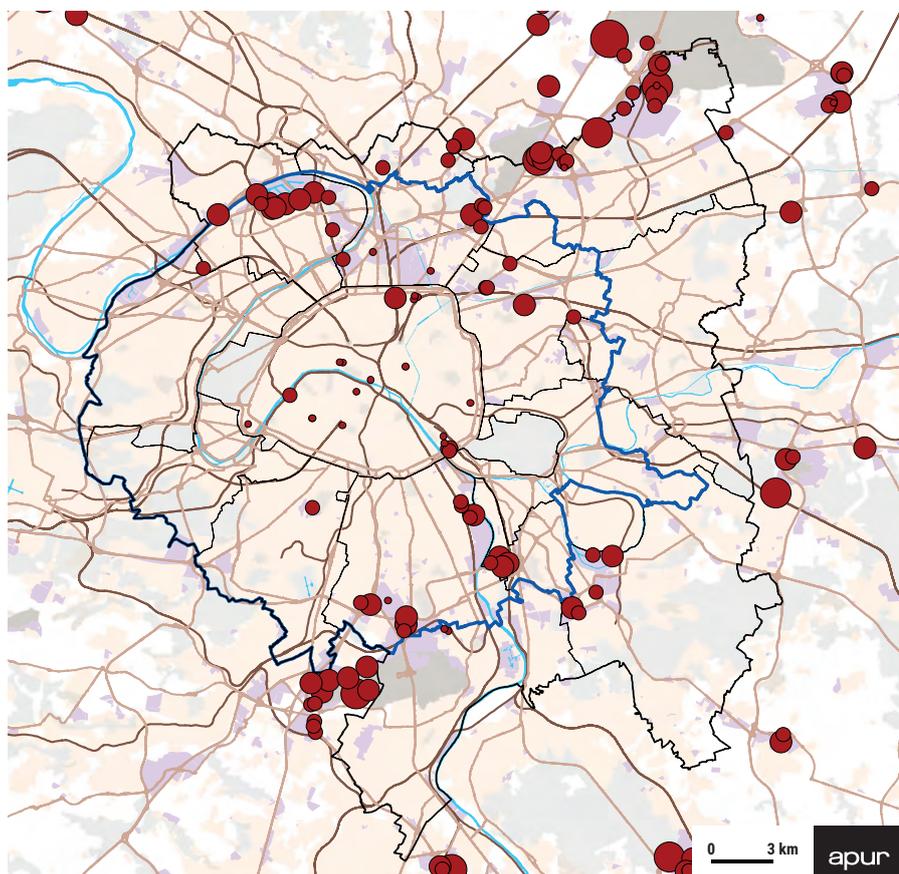
### → LES ENTREPÔTS DÉDIÉS À L'ALIMENTAIRE



**994 797**m<sup>2</sup>

d'entrepôts dédiés  
à l'alimentaire dans  
la Métropole en 2022

### → LES AGENCES DE LA MESSAGERIE



**378 249**m<sup>2</sup>

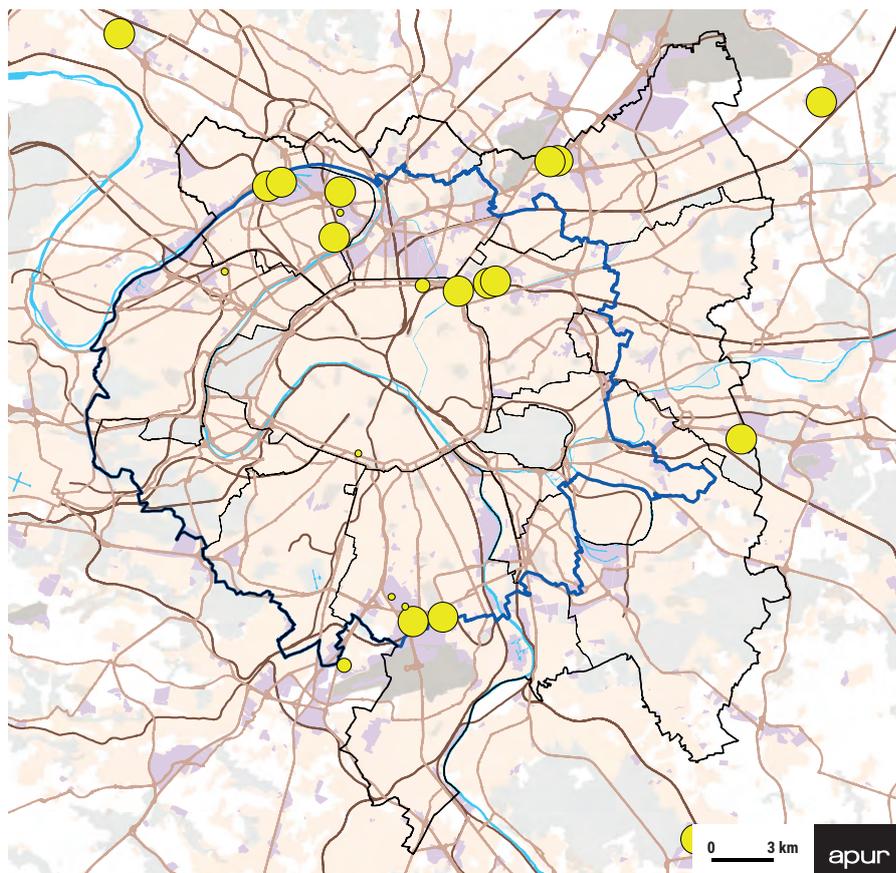
d'entrepôts dédiés  
aux agences de  
la messagerie dans  
la Métropole en 2022

→ LES ENTREPÔTS DU E-COMMERCE



75 565 m<sup>2</sup>

d'entrepôts dédiés  
au e-commerce dans  
la Métropole en 2022



Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

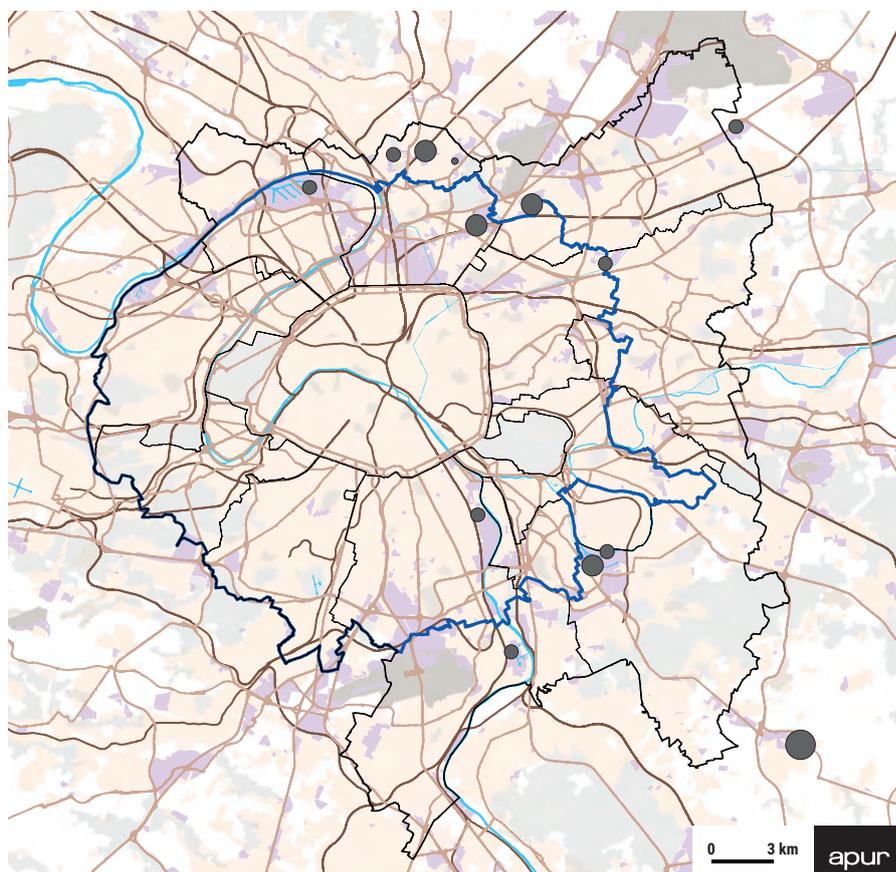
Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

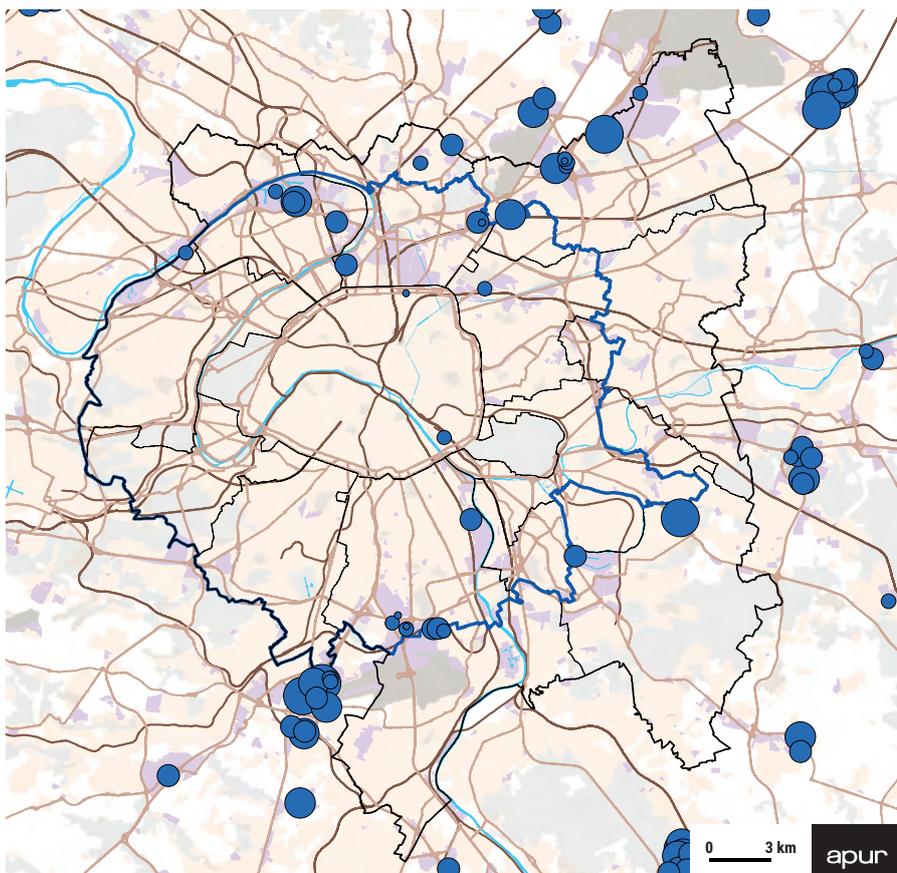
- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Tache urbaine
- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT.  
Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar -  
A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
Traitement et consolidation : Apur, 2022

→ LE BTP (grands entrepôts, hors activités en extérieur)



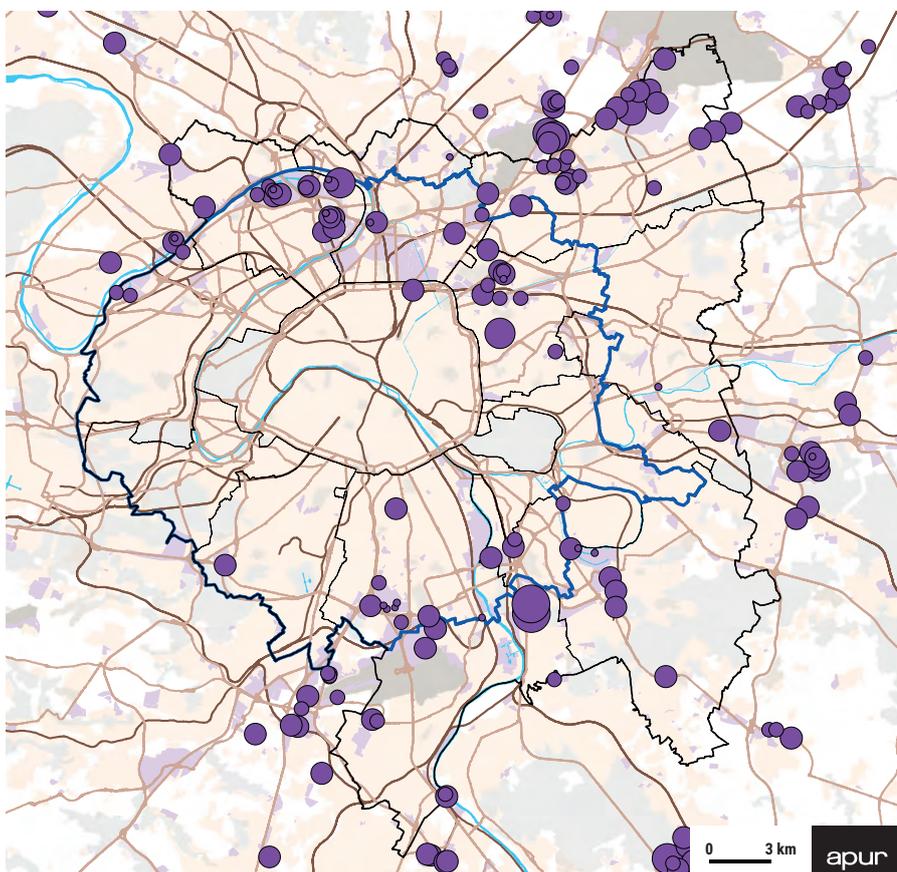
→ LA GRANDE DISTRIBUTION



**384 277**m<sup>2</sup>

d'entrepôts dédiés  
à la grande distribution  
dans la Métropole  
en 2022

→ LA LOGISTIQUE INDUSTRIELLE



**766 634**m<sup>2</sup>

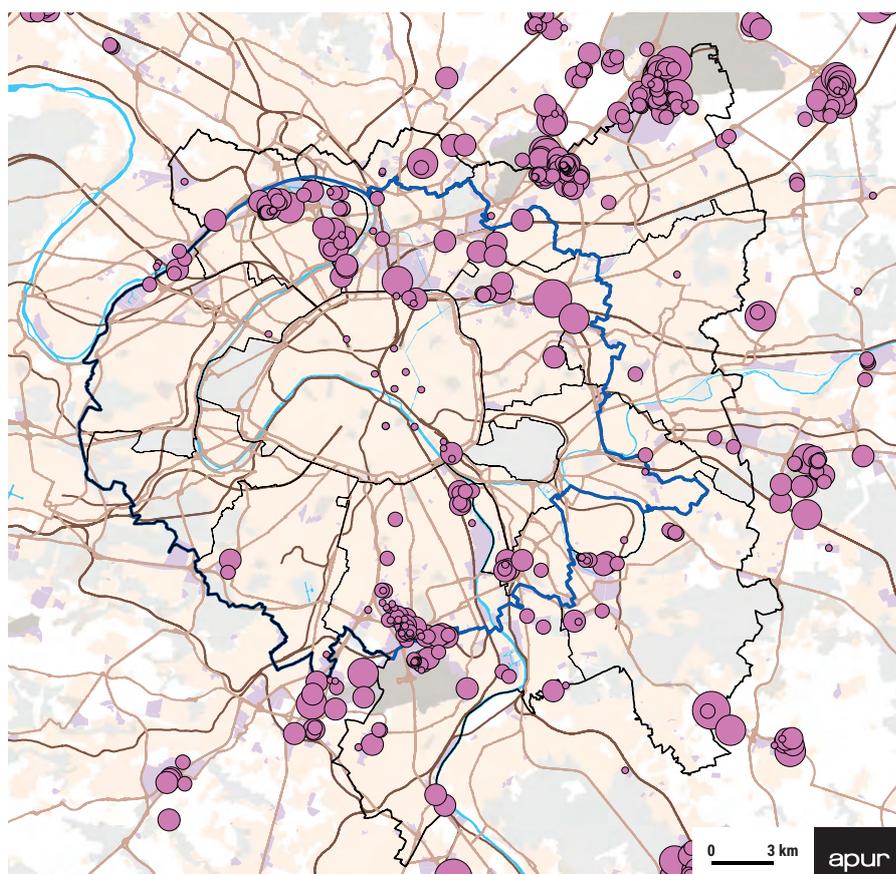
d'entrepôts dédiés à  
la logistique industrielle  
dans la Métropole  
en 2022

→ LES ENTREPÔTS DÉDIÉS AU TRANSPORT ET À LA LOGISTIQUE



1 588 758  
m<sup>2</sup>

d'entrepôts dédiés  
au transport et à  
la logistique dans  
la Métropole en 2022



Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

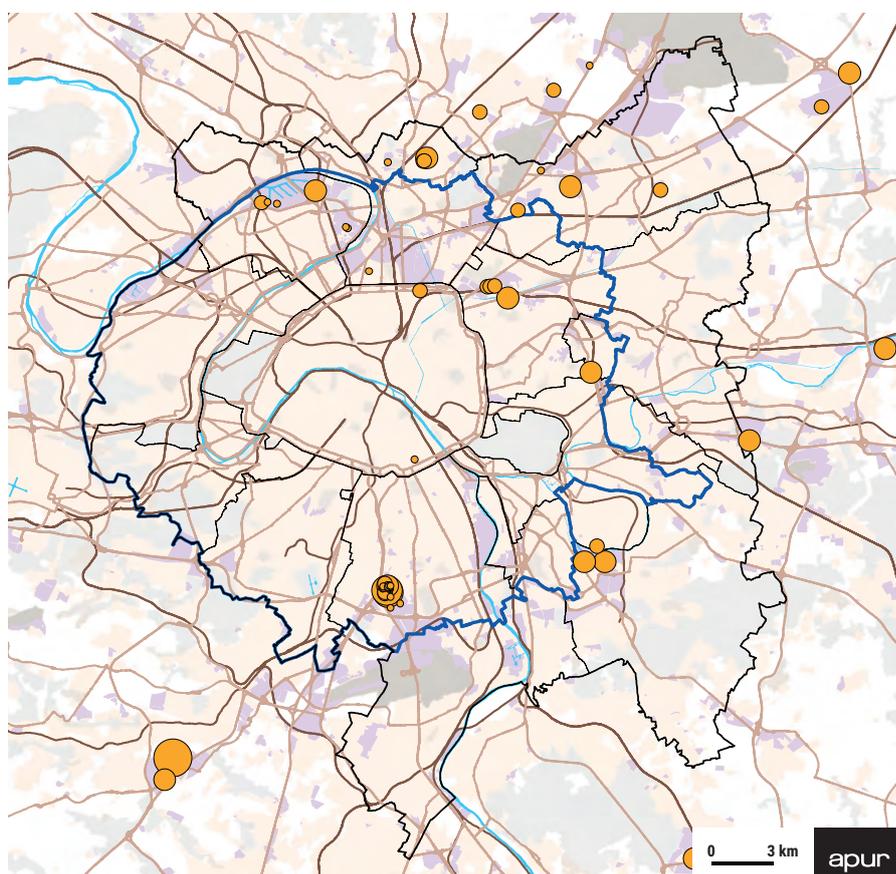
Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Tache urbaine
- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT.  
Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar -  
A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
Traitement et consolidation : Apur, 2022

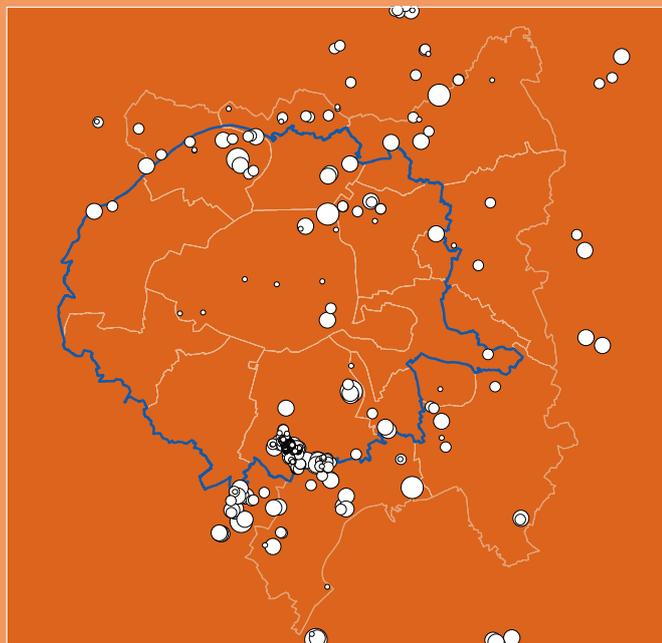
→ LES ENTREPÔTS DÉDIÉS AUX GROSSISTES EN BIENS D'ÉQUIPEMENT



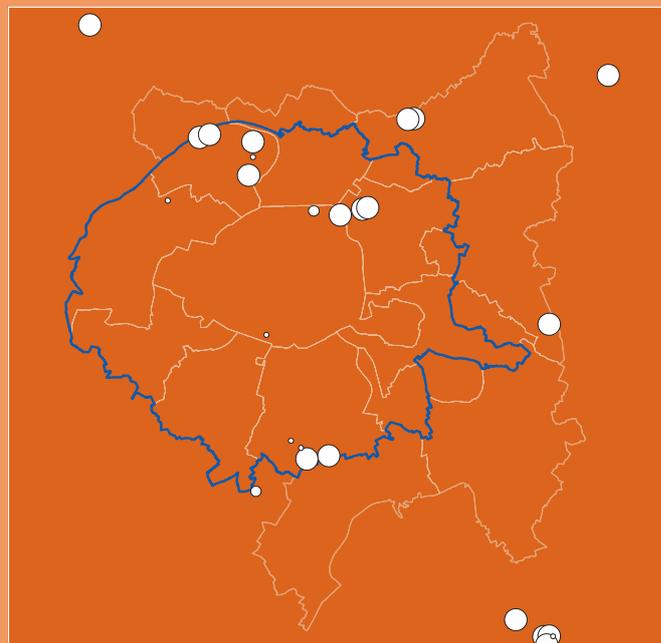
# MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE EN 2022 PAR FILIÈRE



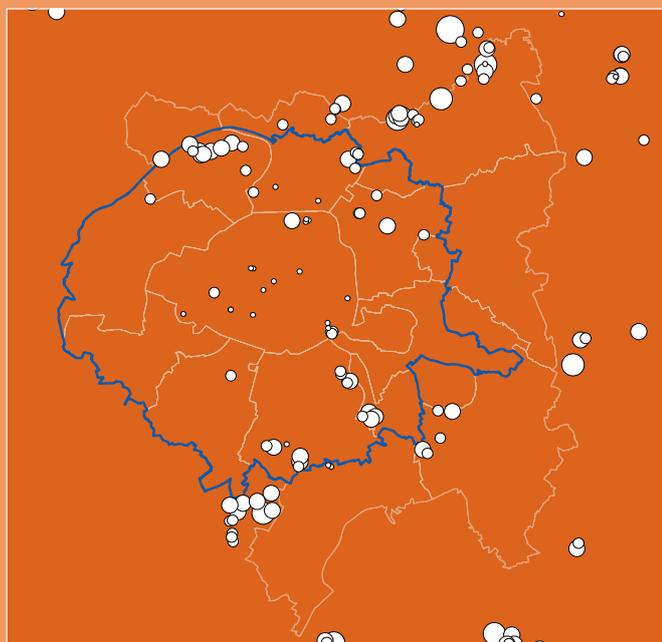
LES ENTREPÔTS DÉDIÉS À L'ALIMENTAIRE



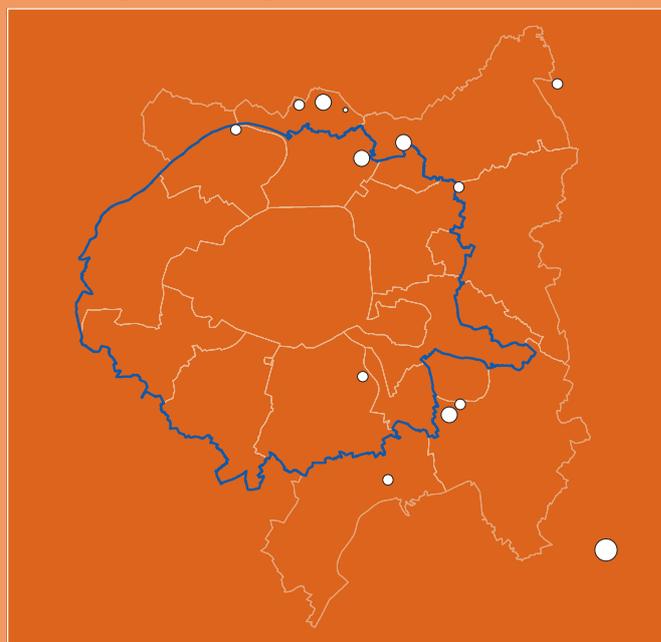
LES ENTREPÔTS DU E-COMMERCE



LES AGENCES DE LA MESSAGERIE

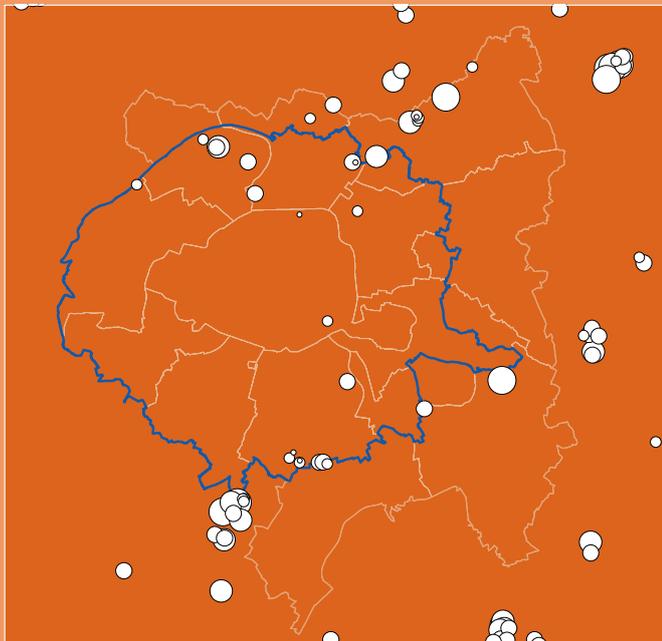


LE BTP  
(grands entrepôts, hors activités en extérieur)

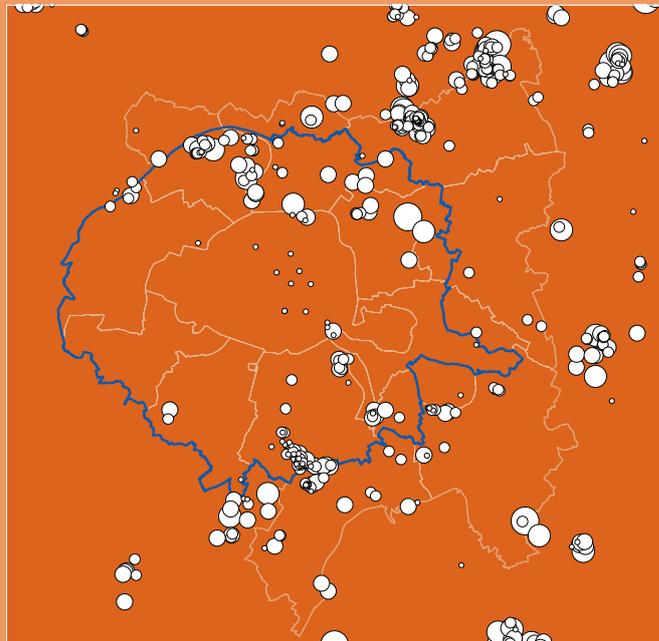




LA GRANDE DISTRIBUTION



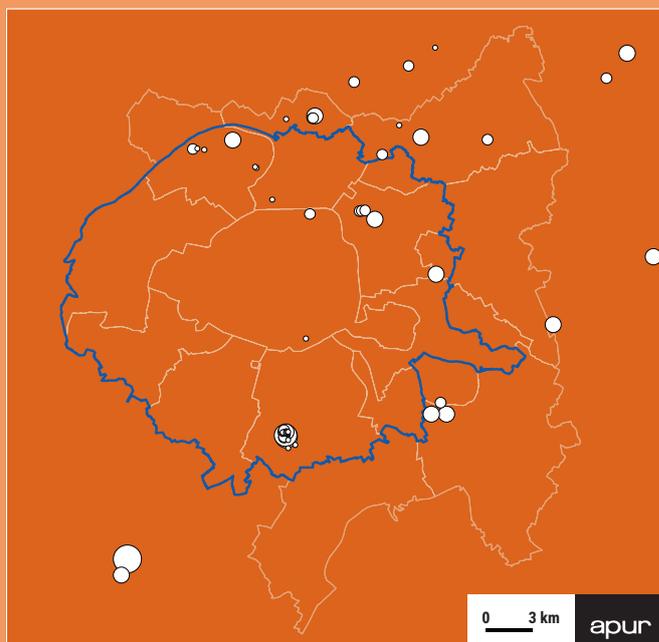
LES ENTREPÔTS DÉDIÉS AU TRANSPORT ET À LA LOGISTIQUE



LA LOGISTIQUE INDUSTRIELLE



LES ENTREPÔTS DÉDIÉS AUX GROSSISTES EN BIENS D'ÉQUIPEMENT



— Limite de la Métropole  
— Limite de la ZFE-m  
— Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT.  
 Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
 Traitement et consolidation : Apur, 2022

## Les grandes zones logistiques métropolitaines

**Les grandes zones logistiques métropolitaines regroupent 65 % des sites et 2 147 011 des m<sup>2</sup> dédiés à la logistique dans la Métropole.** Souvent bien connectées aux infrastructures de transports, qu'elles soient routières, fluviales ou ferroviaires, ces zones où le foncier reste accessible sont souvent les plus adaptées pour accueillir les entrepôts logistiques de taille conséquente. Les opportunités restent en effet réduites sur le reste du territoire métropolitain. Toutefois, certaines d'entre elles connaissent une situation de saturation et recherchent des opportunités d'extension à proximité de la zone historique ou ailleurs en métropole.

Ces zones accueillent les plus grands sites (entrepôt Franprix de 72 000 m<sup>2</sup> sur le Port de Bonneuil, 67 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts ID logistique dans la zone de Garonor) et permettent également de mutualiser certains services (stationnement des véhicules, garagistes/loueurs spécialisés sur les véhicules logistiques, services aux salariés comme la médecine du travail, RIE...).

### → La zone Logistique de Garonor et Roissy-Charles-de-Gaulle

La zone logistique de Garonor a été créée en 1970 sur les communes de Blanc-Mesnil et d'Aulnay-sous-Bois, c'est un secteur stratégique car il est situé au carrefour de l'A1 et de l'A3. Le secteur situé entre la zone de Garonor et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle s'est notamment développé en lien avec l'activité de transport aérien et la desserte routière.

Sur l'ensemble de ce secteur, on recense 133 entrepôts logistiques représentant 957 450 m<sup>2</sup>. La zone de Garonor accueille de nombreux entrepôts dédiés au transport et à la logistique (soit 74 % dans cette zone) ainsi qu'à la logistique industrielle (8 % de la zone). Les entreprises de la messagerie sont fortement représentées près de l'aéroport de Rois-

sy CDG avec 79 478 m<sup>2</sup>.

Le secteur tend à asseoir son attractivité notamment avec la construction de plusieurs entrepôts sur l'ancien site de l'entreprise PSA. Le site, d'une superficie totale de 107 ha devrait à terme accueillir 3 000 logements et 600 000 m<sup>2</sup> d'activités, dont 180 000 m<sup>2</sup> appartenant à Segro. Ce sont d'ores et déjà 113 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts logistiques qui se sont installés avec la présence de Chronopost (20 000 m<sup>2</sup>), STEF (25 000 m<sup>2</sup>) et ID Logistics (67 000 m<sup>2</sup>). L'installation de ces nouveaux sites permet au secteur Garonor/Roissy de diversifier ses activités en intégrant des entrepôts de la grande distribution et de l'alimentaire.

L'occupation des autres entrepôts du secteur se divise en plusieurs entreprises et il existe des espaces vacants au sein de ces entrepôts. Le renouvellement de cette zone s'inscrit d'une part par les nouvelles installations qui ont eu lieu dans le secteur, avec Amazon au sud, une agence La Poste au Nord et l'extension d'une autre agence au Sud de la zone. Un nouveau projet est en cours de construction à l'ouest de l'actuel entrepôt de Samada. Les bâtiments déjà existants sont en train d'être réhabilités.

---

*Les grandes zones logistiques métropolitaines regroupent 65 % des sites et 2 147 011 des m<sup>2</sup> dédiés à la logistique*

---



Agence Chronopost dans la zone Garonor, Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois

## L'immobilier logistique s'approche de la zone dense : Entrepôt Amazon au sein de la zone d'activités de Garonor

**Porteur de projet : Amazon**

**Localisation : Le Blanc-Mesnil (93)**

**Surface : 10 000 m<sup>2</sup>**

Afin de mieux répondre à la demande des consommateurs de livraison rapide, Amazon a fait le choix en 2017 d'implanter une agence de livraison (sa 3<sup>e</sup> en France) dans la zone logistique de Garonor au Blanc-Mesnil. L'objectif étant de s'approcher du cœur de métropole et donc du destinataire final.

L'entrepôt Amazon de Garonor a permis de renforcer le maillage logistique de l'entreprise au nord de la Métropole, proche de nombreuses infrastructures de transport (autoroutes A1 et A3, l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et du Boulevard périphérique parisien). Cet entrepôt permet à Amazon de développer la livraison en moins de 24h, 6 jours sur 7 pour les clients présents au nord de Paris et en Seine-Saint-Denis. Un

autre entrepôt de 10000 m<sup>2</sup> est installé dans l'est parisien à Noisy-le-Grand. D'autres entrepôts de tailles plus restreintes se sont également développés récemment à Paris.

L'implantation d'un entrepôt de 10000 m<sup>2</sup> à Garonor permet à la fois à Amazon d'être présent au sein d'une zone stratégique au côté d'autres acteurs de la messagerie et du e-commerce pour créer un élan commun pour le développement de la logistique mais également d'adopter une nouvelle politique de livraison plus rapide en réduisant la distance entre le lieu de préparation de commande et le lieu de livraison final.

Amazon dit être attentif à l'impact environnemental de ses livraisons, et met

en avant les créations d'emplois liées à cette implantation. La livraison du dernier kilomètre étant souvent confiée à des sous-traitants, notamment pour les colis, il reste difficile, pour l'instant, d'apprécier avec précision l'impact de ce choix d'implantation, dans Paris et dans le Grand Paris, sur la décarbonation des livraisons. La livraison en moins de 24h impose des livraisons quasi individualisées dont l'enjeu est de ne pas augmenter le nombre de kilomètres parcourus par manque d'anticipation et des tournées de livraisons plus difficiles à optimiser pour respecter les délais affichés.



Entrepôt Amazon au sein de la zone d'activités de Garonor

### Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

### Surface d'entrepôt

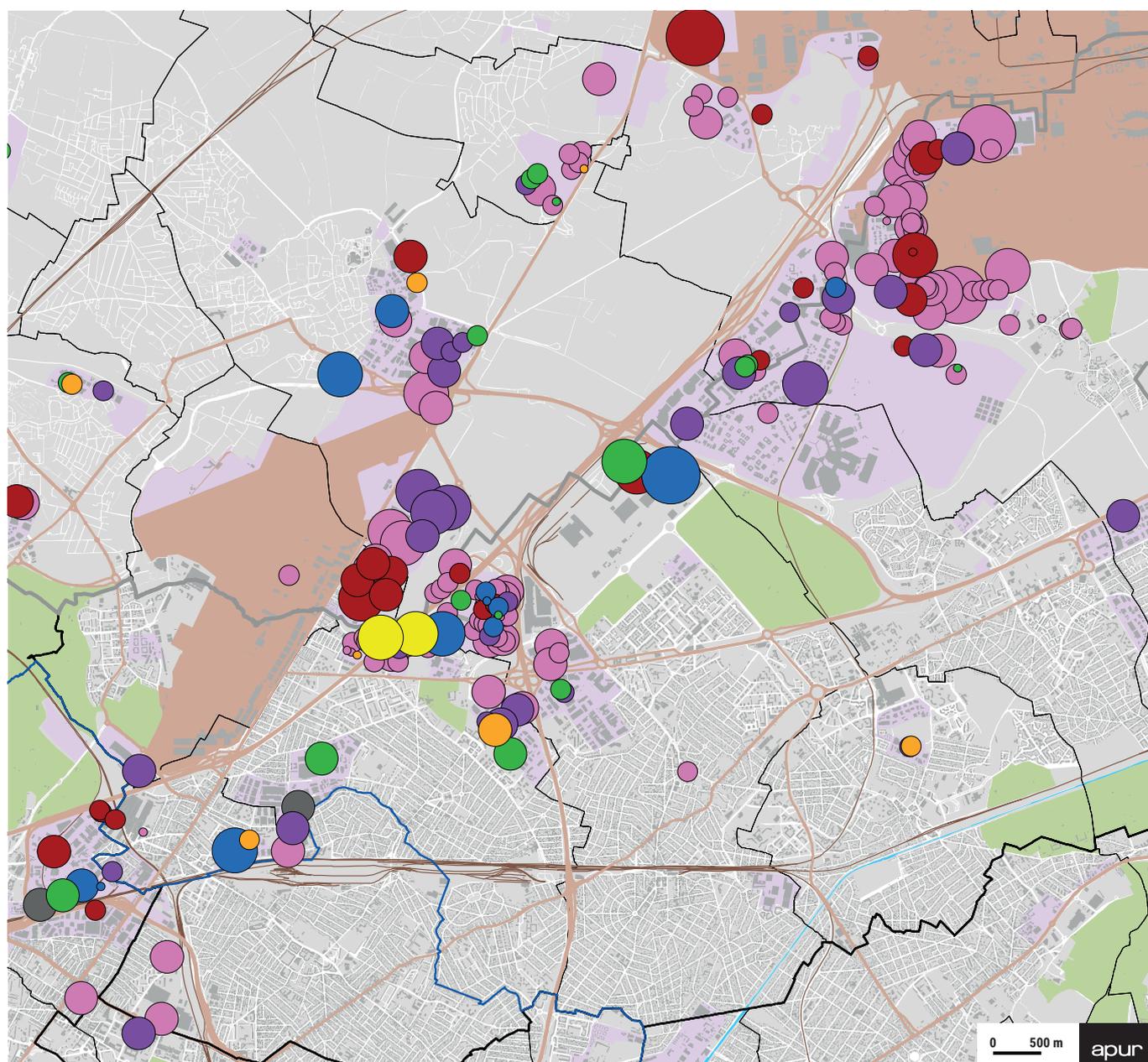
- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Emprise bâtie

- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT. Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
Traitement et consolidation : Apur, 2022

## MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À GARONNOR EN 2022



→ **Les ports de Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne**

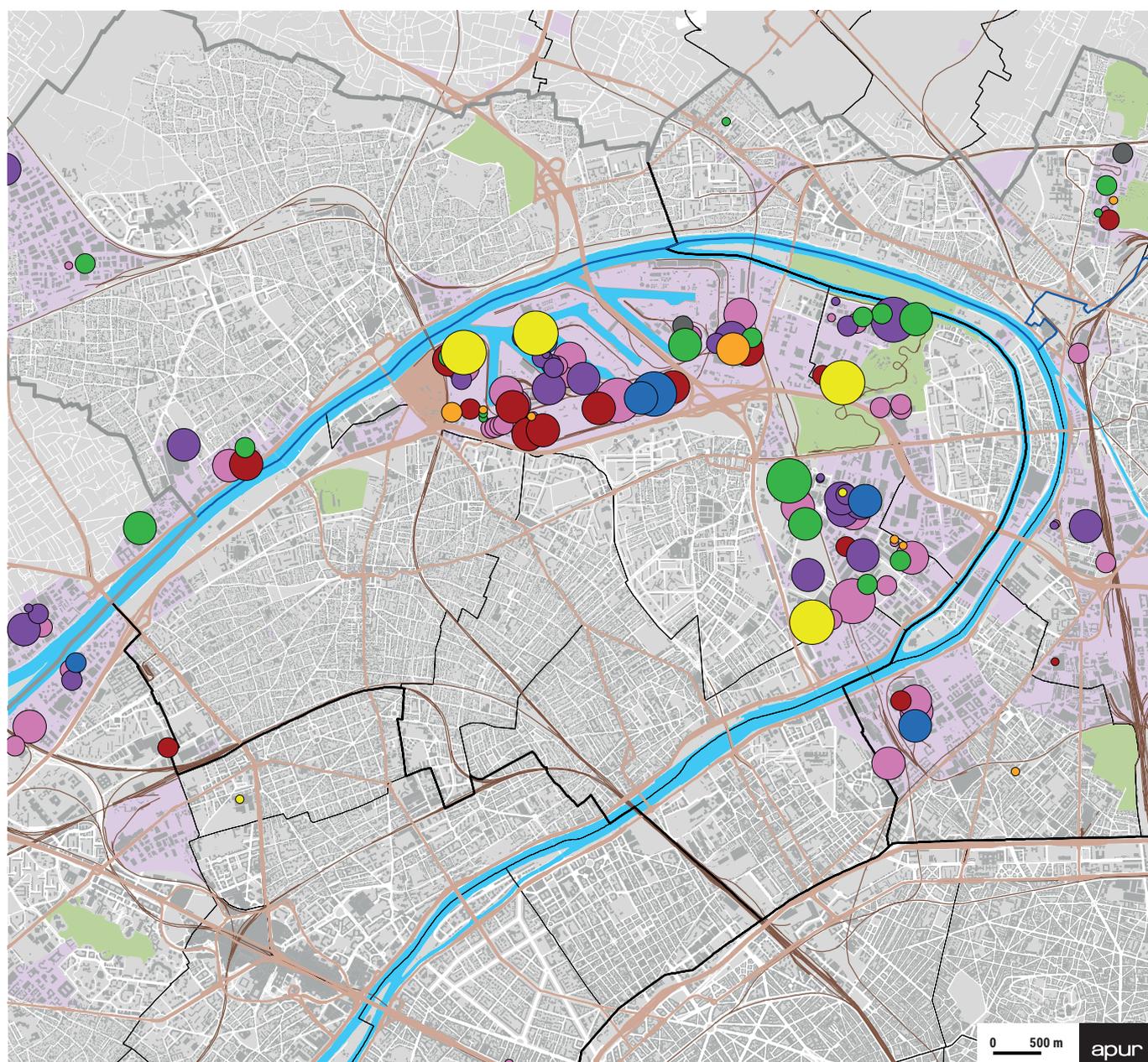
Le secteur du port de Gennevilliers est un espace attractif pour l'activité logistique métropolitaine. Le port influence l'installation de nouvelles entreprises dans le secteur. Connecté directement à l'A86 et à l'A15, c'est un espace stratégique pour l'installation d'entreprises aux portes de Paris. Dans ce secteur, la présence de la Seine est également une opportunité pour relier Paris.

Le port de Gennevilliers accueille 51 sites dédiés à la logistique soit plus de 50 % des sites du territoire Boucle de Seine. La logistique industrielle et le

transport et la logistique sont les deux filières les plus représentées. On assiste à un renforcement de l'activité logistique avec la construction d'un entrepôt à étage de 63 000 m<sup>2</sup> accueillant Ikea et Leroy Merlin. Cet entrepôt à 4 étages devrait voir le jour en 2024 avec l'utilisation du transport fluvial.

Le port de Bonneuil-sur-Marne est le second port métropolitain en termes d'accueil d'activités logistiques. Avec 24 entrepôts dédiés à la logistique, il est le secteur fort de l'Est métropolitain. L'activité au sein de la ZAC de la Montjay s'est maintenue et n'a pas vu de nouvelles entreprises s'installer.

**MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À GENNEVILLIERS EN 2022**



# L'immobilier logistique se densifie : l'entrepôt à deux étages d'Ikea

**Porteur de projet : Vailog (groupe Segro)**

**Localisation : Gennevilliers (92)**

**Surface : 63 000 m<sup>2</sup>**

Au sein du Port de Gennevilliers, Vailog (groupe Segro) a investi un ancien parking de 8 hectares afin de construire le premier entrepôt à étage de la région Île-de-France : Paris Air<sup>2</sup> Logistics. Cette construction à étage permet d'intégrer un entrepôt de 63000 m<sup>2</sup> dans un espace contraint. Cet entrepôt, original par sa forme culmine à 20 mètres de haut (équivalent à un immeuble de 6 étages) et comprend 71 quais de chargements. Cette plateforme de distribution, occupée par Ikea et Leroy Merlin, permet de renforcer le maillage logistique de ces deux enseignes à l'Ouest du Grand Paris. Leroy Merlin occupe 13000 m<sup>2</sup> de l'entrepôt. C'est Ikea qui occupe la plus grande surface avec 50000 m<sup>2</sup>. Avec 30000 m<sup>2</sup> à l'étage (à 9 m utiles de hauteur) et 20000 m<sup>2</sup> au rez-de-chaussée (avec une hauteur de 7 m), ce sont quatre ascenseurs qui relient les surfaces occupées par Ikea, aidés par un monte-charge dédié au transport des chariots de manutention.

Ikea utilise cet entrepôt pour son activité BtoC à Paris, à l'ouest du département de Seine Saint-Denis et à l'est des Hauts-de-Seine pour les marchandises les plus volumineuses. Le e-commerce est l'activité la plus importante pour cet entrepôt qui y consacre 48000 m<sup>2</sup>. Les 2000 m<sup>2</sup> restant sont dédiés à l'approvisionnement de son magasin de La Madeleine à Paris. Cet emplacement permet ainsi de réduire les délais de livraison et de proposer davantage de créneaux. L'ensemble des opérations de réception, stockage et de préparations de commandes sont confiées à XPO Logistics.

La construction d'entrepôts verticaux permet de rationaliser les espaces de plus en plus rares et prisés proches de Paris tout en réduisant l'espace utilisé au sol.

## **Une ambition multimodale**

Grâce à leur emplacement sur le Port de Gennevilliers, Ikea et Leroy Merlin ont d'ores et déjà entamé des études afin

d'utiliser la voie fluviale pour leur livraison à destination de Paris. En attendant, Ikea mise sur la livraison en camions électriques ; 27 bornes de recharges sont donc installées sur le site. Pour montrer son ambition environnementale, Vailog a également installé des ombrières photovoltaïques sur le parking de l'entrepôt, des ruches, des vignes ainsi que des talus végétalisés qui s'intègrent sur d'anciens espaces désimperméabilisés.

## **Le Port de Gennevilliers, un espace stratégique**

Le port de Gennevilliers, en limite du périmètre de la ZFE-m, est également un espace stratégique pour les acteurs de la logistique. Situé à 7 km de Paris, il est également au carrefour de plusieurs autoroutes (A86, A15, A1, A14). Il pourrait permettre de développer une offre multimodale (fer/fleuve) ainsi que des alternatives au mode routier pour les livraisons à Paris.



Entrepôt sur deux niveaux d'Ikea à Gennevilliers, inauguré en 2019

## MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À BONNEUIL-SUR-MARNE EN 2022



### Type d'entrepôt

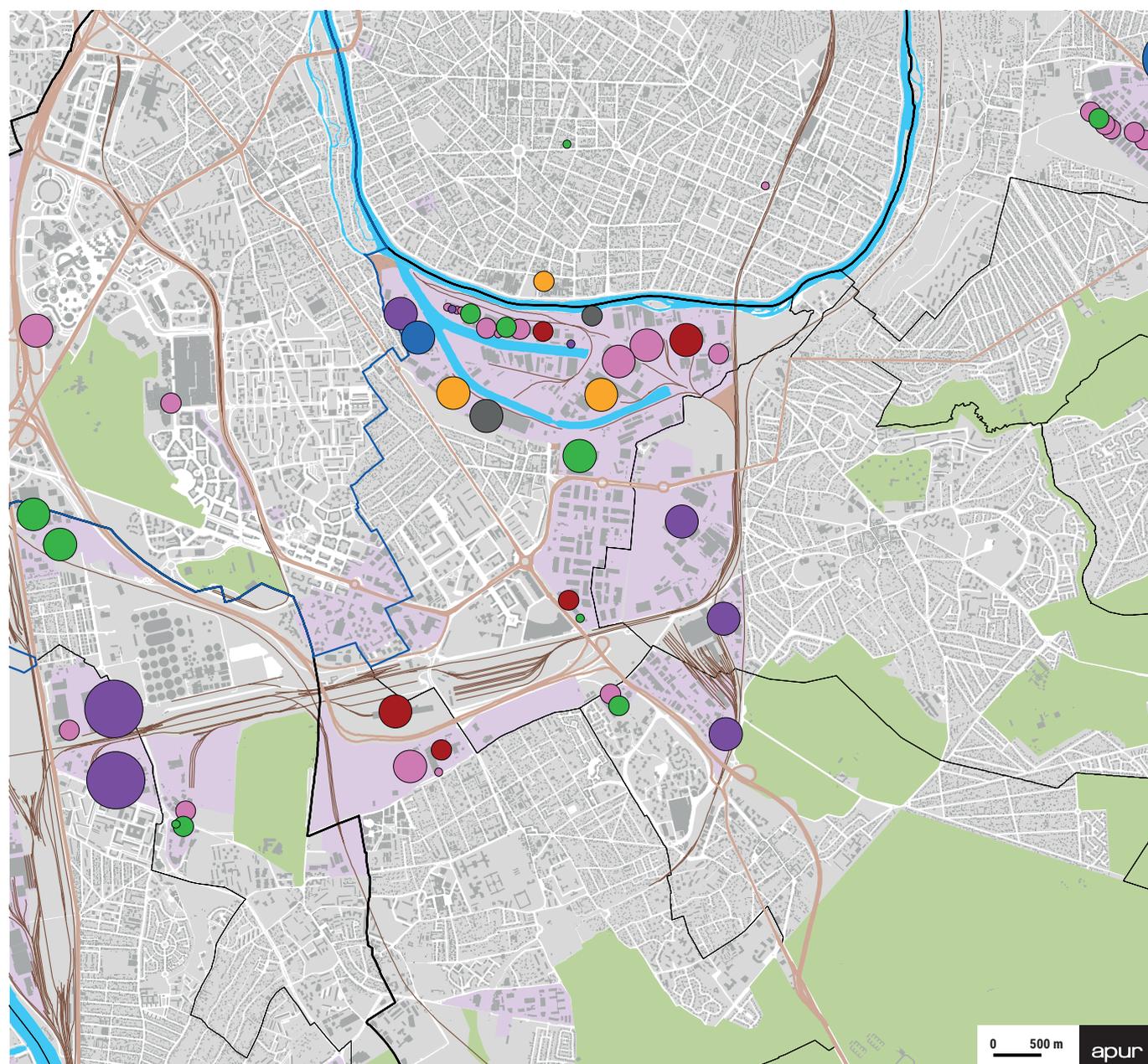
- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

### Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Emprise bâtie
- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT. Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
 Traitement et consolidation : Apur, 2022



## MAILLAGE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE À RUNGIS-SENIA-ORLY EN 2022

### → Le secteur Rungis-Senia-Orly

Cette zone située au sud de la Métropole est un vivier important dans le paysage logistique. Avec une influence à plusieurs échelles, différents secteurs d'activités se développent. Le MIN de Rungis, fort de son implantation historique, est spécialisé dans la logistique alimentaire avec 428 928 m<sup>2</sup> dédiés à ce secteur.

À proximité immédiate, la zone car-

go de l'aéroport d'Orly concentre 43 284 m<sup>2</sup>. Les infrastructures de transports participent au développement de l'activité logistique, le fret aérien et ferroviaire permet au secteur logistique d'exercer une influence à différentes échelles. La présence de l'A86 et de l'A6 permet à l'activité logistique une connexion rapide au reste du territoire métropolitain.

#### Type d'entrepôt

- Transport et logistique
- Logistique industrielle
- Entrepôts de l'alimentaire
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Agence de messagerie
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en bien d'équipements

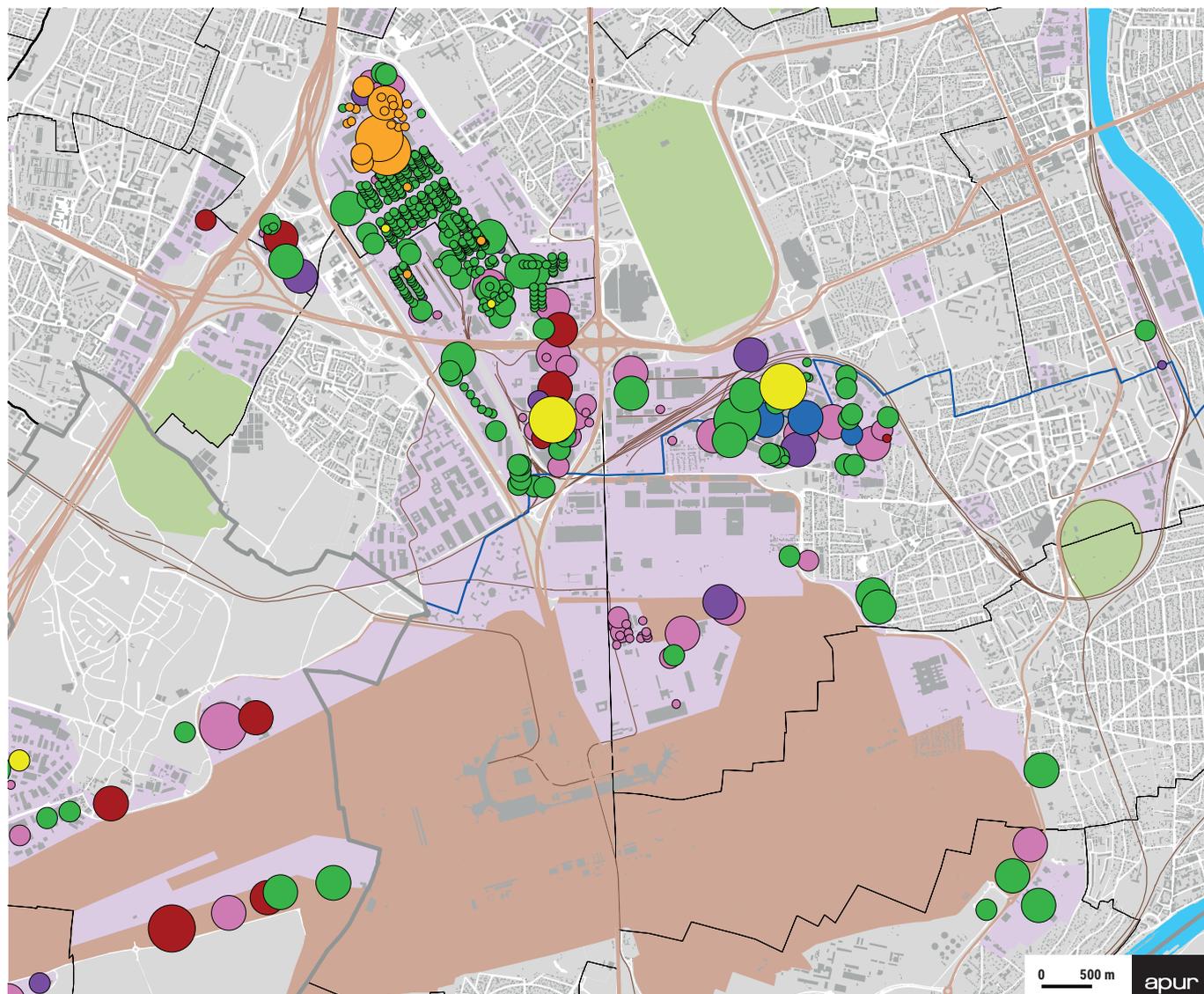
#### Surface d'entrepôt

- plus de 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 20 000 et 50 000 m<sup>2</sup>
- entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- entre 1 500 et 5 000 m<sup>2</sup>
- moins de 1 500 m<sup>2</sup>

- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Aéroport, activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Emprise bâtie

- Limite de la Métropole
- Limite de la ZFE-m
- Limite des EPT

Sources : SIRENE 2018, demandes d'agrèments DRIEAT. Contributions : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar - A. Heitz, 2016, CD93, EPT 12, Haropa Port  
 Traitement et consolidation : Apur, 2022



## Les grandes zones logistiques métropolitaines : la réhabilitation de la Zone Cargo de l'aéroport de Paris-Orly

**Porteur de projet : Aéroports de Paris (ADP)**

**Localisation : Zone Cargo, Aéroport de Paris-Orly (94)**

**Surface : 22 000 m<sup>2</sup>**

### Un parc d'activité au fort développement

La zone Cargo de l'aéroport d'Orly est une zone d'activité regroupant, bureaux, ateliers et activités logistiques à proximité de l'A86 et de l'A106, où les entreprises peuvent profiter de sa connexion directe avec l'aéroport pour leur activité de fret. En pleine mutation, la rénovation de plusieurs zones, dont le parc d'activité Roméo, participe à la stratégie d'ADP pour rendre plus opérationnelle cette plateforme aux forts atouts multimodaux.

Forte de sa réserve foncière de 302 hectares, la Zone Cargo accueille majoritairement des entreprises dédiées à la messagerie ou au transport international.

La stratégie immobilière du Groupe ADP en matière de fret est d'aménager les terrains et de développer ou d'investir dans des installations (entrepôts,

gares de fret, messagerie express, etc.) directement connectées aux avions, facilitant ainsi les opérations de chargement/déchargement du fret. ADP organise ainsi l'ensemble de la chaîne logistique pour les entreprises installées dans cette zone.

### L'offre immobilière d'entrepôts en lien avec les activités déjà présentes sur le territoire

L'offre d'entrepôts permet en outre à ADP de s'inscrire dans le paysage du territoire en offrant une place stratégique pour les entreprises internationales. Le territoire de Grand-Orly Seine-Bièvre est le premier territoire de la Métropole en nombre d'entrepôts. Ce qui fait de lui le premier pôle économique du sud francilien, accueillant, entre autres, le MIN de Rungis et la zone d'activité Senia.

Paris-Orly a traité en 2017 plus de

100 000 tonnes de fret et de courrier. Sa proximité avec le marché d'intérêt national de Rungis lui permet d'être bien positionné pour l'importation de produits alimentaires.



La zone Cargo de Paris-Orly réhabilitée en 2017

© Apur



La zone d'activités du port de Gennevilliers, le terminal des conteneurs



## 2. LES DYNAMIQUES DE DÉVELOPPEMENT EN COURS DANS LA MÉTROPOLE



© ph.Guignard@air-images.net

## 2.

# Les dynamiques de développement en cours dans la métropole

*Les nouveaux espaces logistiques se développent en zone dense, où le coût immobilier reste plus élevé qu'en périphérie, mais sous des formes de plus petites tailles*

### Une fonction essentielle qui se heurte aux enjeux économiques et environnementaux actuels

Le contexte récent a mis en lumière l'activité logistique comme une fonction essentielle au bon fonctionnement de la société, tant pour l'approvisionnement alimentaire de la population, que pour l'acheminement de biens de première nécessité et le bon fonctionnement des activités des entreprises d'un territoire. Pour autant, l'activité logistique, si elle est de plus en plus prise en compte dans les politiques et les projets d'aménagement, continue de souffrir d'une image négative auprès de la population et des décideurs car elle reste associée à des idées négatives : circulation de poids lourds, pollution sonore et atmosphérique, formes architecturales peu qualitatives... En outre, la logistique est un secteur où l'équilibre financier reste parfois fragile et qui nécessite des espaces

relativement conséquents. Son développement se heurte à la proximité de logements parfois peu compatible à la circulation soutenue de poids lourds et à la pression foncière et financière de l'immobilier sur le territoire métropolitain. Aussi, l'organisation logistique à l'échelle nationale évolue vers un rapprochement des sites logistiques au plus près des populations et activités à desservir. Ce rapprochement géographique comporte en effet plusieurs atouts répondant aux enjeux actuels :

- **Une optimisation de la gestion des flux à moyenne et grande échelle permettant d'améliorer le taux de remplissage des véhicules**, de consolider et regrouper au maximum les flux et de mobiliser des véhicules de capacité adaptée. Cela permet de rationaliser

#### CONSOMMATION KM ET NOMBRE MOYEN D'UNITÉS TRANSPORTÉES PAR TYPE DE VÉHICULE

Moyen de transport	Volume	Taux d'utilisation (charge + vide)	Consommation kilométrique (l/100 km)	Nombre moyen d'unités transportées (trajets à vide compris)
Fourgon	8 mg	35 %	16,0	2,8 m <sup>3</sup>
Porteur	45 mg	35 %	27,0	15,8 m <sup>3</sup>
Ensemble articulé	90 mg	35 %	34,2	31,5 m <sup>3</sup>

Sources : ADEME, Sphera et Ginkgo21. « Analyse du Cycle de Vie relative à la mobilité hydrogène » (2020) [bilans-ges.ademe.fr/fr/accueil/authentication](https://bilans-ges.ademe.fr/fr/accueil/authentication)

N.B. : Des valeurs de charge utile, taux d'utilisation (tous trajets confondus, y compris à vide), et consommation moyenne du véhicule, ont été proposées par le groupe de travail de l'OEEET. Elles sont reportées dans le tableau ci-dessus.

les coûts de l'activité pour les transporteurs, mais présente également un intérêt environnemental en réduisant le nombre de véhicules en circulation et car les véhicules gros porteurs sont les plus efficaces du point de vue des émissions de carbone.

- **Une réduction de l'impact environnemental de la livraison du dernier kilomètre** qui peut être réalisée en cyclo-logistique ou par des petits véhicules propres.
- **Un gain en souplesse et en réactivité pour les opérateurs** qui leur permet de répondre aux nouvelles pratiques et attentes des consommateurs.

### La logistique s'implante en zone dense

Les nouveaux espaces logistiques se développent donc en zone dense, où le coût immobilier reste plus élevé qu'en périphérie de la métropole, mais sous des formes de plus petites tailles (Espaces de Logistique Urbaine, sites de cross-docking). En outre, il est plus aisé d'intégrer ces sites logistiques plus modestes dans des espaces délaissés ou sous-utilisés. Les nombreux

projets en cours s'orientent vers des délaissés urbains (comme l'entrepôt P4 sous le boulevard périphérique à la Porte de Pantin), la reconversion de friches, la mobilisation d'espaces en perte d'usage comme les parkings ou la mutualisation d'espaces comme la mise à disposition par la RATP de ses centres bus en journée.

Cette tendance devrait perdurer comme en témoignent plusieurs projets en cours tels que l'immeuble inversé de la Sogaris dans Paris Centre ou l'extension récente du dispositif de mutualisation des centres bus RATP à de nouveaux sites de première couronne.

### La prise en compte de la logistique dans les politiques publiques

Si la logistique est mentionnée dans les documents cadres et schémas directeurs d'aménagement depuis une quinzaine d'années, les prescriptions se font récemment plus précises et plus concrètes, à l'image des dispositifs réglementaires intégrés dans le PLU de 2016 de la Ville de Paris (Périmètres de localisation, pastille logistique dans



Entrepôts Tafanel - Paris 19<sup>e</sup> - L'aluminium anodisé réfléchit le paysage de la rue - Chartier Dalix architecture

© Camille Gharbi

les OAP). Ces dispositifs permettent le maintien et la réinsertion d'espaces de logistique en zone dense où la pression foncière aurait tendance à chasser ce type de fonctions urbaines pourtant essentielles, notamment pour répondre aux enjeux environnementaux actuels. Sur le sujet, le PLU de la Ville de Paris est novateur et fait encore figure d'exception dans la métropole. Toutefois, la réflexion s'étend à d'autres territoires en pression foncière et pourrait être intégrée dans d'autres documents réglementaires des territoires voisins dans les années à venir.

À l'échelle métropolitaine, la logistique apparaît notamment dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) dans lequel il est fait mention de la nécessité de préserver et de développer une offre immobilière dédiée aux fonctions logistiques dans la métropole. Les grandes plateformes et infrastructures à préserver sont également mentionnées dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France.

Enfin, la prise en compte de la logistique par les aménageurs et décideurs publics est de plus en plus fréquente dans les projets d'aménagement urbain et de développement de nouveaux quartiers. La fonction logistique s'intègre dans ces projets comme un service rendu à la population et aux activités locales. Dans le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre par exemple, plusieurs projets en cours intègrent une programmation

logistique à l'image de l'hôtel logistique des Ardoines à Vitry-sur-Seine.

### L'apparition de nouvelles formes d'immobilier logistique

Le paysage de l'immobilier logistique reste traditionnellement dominé par les entrepôts de plus de 50000 m<sup>2</sup> dont les nouveaux projets tentent d'optimiser leur insertion. Dans l'objectif de réduire leur impact environnemental et la consommation d'espace, des projets d'entrepôts à plusieurs étages, produisant leur propre énergie via des panneaux solaires ou encore atteignant la neutralité carbone, sont en cours ou à l'étude.

Les entrepôts en zones denses innovent également pour mieux s'insérer dans l'environnement urbain particulièrement contraint. Les formes architecturales évoluent pour mieux s'intégrer dans la ville, les sites logistiques se développent à la verticale (que ce soit en étage ou vers les sous-sols), les fonctions logistiques s'intègrent dans des bâtiments de services dédiés au quartier d'implantation, sous la forme d'hôtels logistique. Ce type d'équipement de quartier intègre non seulement la fonction logistique, mais également des activités, commerces et différents services pour le quartier. Il n'est pas rare d'y associer un espace d'agriculture urbaine ou des équipements de loisirs.



© Takuji Shimmura

Entrepôts Tafanel - Paris 19<sup>e</sup> - À l'intérieur, l'espace est libéré pour accueillir quotidiennement la ronde des camions

# Densification au cœur d'une zone logistique déjà constituée : le projet Green Dock

**Porteur de projet : Haropa Port, Goodman**

**Localisation : Gennevilliers (92)**

## Densification verticale de l'immobilier logistique

Le port de Gennevilliers se dote de son second entrepôt à étage avec la construction d'un bâtiment de 90 000 m<sup>2</sup> répartis sur 4 niveaux. La livraison de ce bâtiment est prévue début 2026 et permettra de renouer les liens entre le port et le fleuve. Cet entrepôt se veut innovant d'une part par sa conception verticale qui permet de réduire la surface utile au sol et d'autre part, par son utilisation qui se veut multimodale. Pour créer une connexion entre le fleuve et le bâtiment, il sera équipé d'un ponton de transbordement fluvial.

D'une hauteur totale de 30 m, le bâtiment occupera une ancienne friche industrielle de 6,5 ha. L'accès aux étages supérieurs se fera par des rampes in-

dépendantes. Deux des quatre étages auront une hauteur sous-plafond de 4,70 m et seront dédiés aux opérations de cross-docking. Les deux autres étages auront une hauteur de 6,20 m et pourront accueillir des opérations de stockage. Tous les niveaux seront accessibles aux poids lourds.

## Une nouvelle image donnée au port historiquement industriel

Outre les innovations techniques, le bâtiment intègre également l'aspect environnemental dans sa construction. Le bâtiment sera équipé de 11 000 m<sup>2</sup> de toitures photovoltaïques et d'une installation de géothermie qui permettra de mieux gérer les dépenses énergétiques du bâtiment et de son activité.

Le bâtiment diversifiera son activité en accueillant une ferme urbaine de 17 000 m<sup>2</sup> en toiture, projet conçu avec l'entreprise Cultivate spécialisée dans l'intégration de fermes en milieu urbain. Ce projet montre la capacité du secteur logistique à proposer des offres foncières renouvelées. Si le projet est inédit de par sa hauteur et les questions d'insertion paysagère qu'il soulève, il propose une réponse à l'étalement foncier de l'activité logistique là où l'espace se fait de plus en plus rare, et peut proposer une alternative à la route pour l'acheminement des marchandises. Ce type de plateforme devrait permettre le transbordement entre la route et le fluvial sur le site du port de Gennevilliers situé en limite du périmètre de la ZFE-m.



Le projet Green Dock prévoit une connexion avec le fleuve grâce à un ponton de transbordement fluvial de 80 m

# Le développement d'hôtels logistiques nouvelle génération : l'hôtel logistique des Ardoines

**Porteur de projet : Sogaris, Banque des Territoires**

**Localisation : Vitry-sur-Seine (94)**

**Surface (partie logistique) : 20 000 m<sup>2</sup>**

## La logistique au cœur de nouveaux programmes immobiliers

L'hôtel logistique des Ardoines s'intègre dans un programme de 49 hectares au sein de la ZAC Gare des Ardoines à Vitry-sur-Seine. Ce programme permet de renforcer l'offre de logistique urbaine au sud-est de la Métropole. D'une superficie de 37 000 m<sup>2</sup>, le bâtiment accueillera 20 000 m<sup>2</sup> de logistique, ainsi que des bureaux et des activités tertiaires. Le toit du bâtiment sera dédié à un projet d'agriculture urbaine de 8 000 m<sup>2</sup>. L'objectif de ce programme est de construire un quartier de ville mixte, mais également d'ouvrir l'hôtel logistique sur la ville en développant une architecture qualitative et en connectant le rez-de-chaussée avec la rue qui le dessert.

Ce programme consolide l'offre d'entrepôts logistiques en zone urbaine dense, directement connecté à l'A86. Il

permettra d'alimenter le nouveau quartier des Ardoines mais également d'être connecté au reste du territoire. L'activité logistique s'organisera autour d'une cour intérieure, l'étage étant dédié aux activités, son accès pour les poids lourds sera possible par une rampe. Le développement d'une activité logistique dans ce programme permettra d'offrir un service supplémentaire au quartier : pour ses résidents et ses commerçants.

## La logistique au sein d'un quartier entre innovation et acceptabilité

L'intégration d'une activité logistique au sein de programme immobilier est toujours en phase d'expérimentation. Si plusieurs projets intègrent de l'activité logistique, ils restent peu nombreux dans la métropole ; bien que ce type de projets mixtes participent au renforcement du maillage logistique et

à l'intégration de cette activité en cœur de ville. L'équilibre entre les besoins de logements et le besoin d'activités participant au fonctionnement de la ville est souvent difficile à trouver tant les zones résidentielles sont nombreuses (et restent en tension en zone dense) et que les zones pouvant accueillir des activités économiques sont restreintes. Les innovations en termes de réduction des nuisances induites par l'activité logistique, notamment sur les nouvelles motorisations des véhicules ainsi que les nouvelles méthodes de livraison, participent à l'acceptabilité par les riverains de ce type d'activité au sein de nouveaux quartiers. De plus, l'aménagement du projet est tel que l'activité logistique s'intègre au sein d'un bâtiment utile au fonctionnement du quartier et permet de réintégrer des zones économiques de petite taille au sein de ce quartier.



Installé au sein de la ZAC des Ardoines à Vitry-sur-Seine, l'hôtel logistique Sogaris accueillera une ferme urbaine de 8 000 m<sup>2</sup> (Chartier-Dalix architecture)

## Les nouvelles opportunités à l'heure de la ZFE-m

### L'immobilier logistique à l'heure de la ZFE-m

La mise en œuvre progressive de la ZFE-m impacte la circulation des véhicules dédiés à la logistique. Les restrictions progressives de circulation de certains types de véhicules peuvent avoir plusieurs effets :

- Une évolution du parc de véhicules vers des véhicules autorisés, donc moins polluants. Toutefois, cette bascule ne pourra s'effectuer que progressivement du fait de la disponibilité ou non des véhicules dits « propres » et des capacités d'investissement des opérateurs de transport.
- Une adaptation des pratiques de livraison orientant la circulation des véhicules sur les périodes autorisées (après 20h et avant 8h)
- Une rupture de charge à l'entrée de la ZFE-m pour un transfert vers un véhicule autorisé à entrer dans le périmètre de la ZFE-m. Cette solution permettant de réduire la flotte de véhicules

propres nécessaire et de conserver des véhicules roulant au diesel pour les trajets de longue distance (notamment les gros-porteurs plus capacitaires) dans un premier temps.

Ces différents effets auront nécessairement un impact sur le positionnement géographique de l'immobilier dédié à la logistique, avec une multiplication des sites visant à améliorer le maillage et les points de recharge potentiels pour les véhicules propres d'une part, ou la relocalisation de sites logistiques à proximité de la limite de la ZFE-m pour organiser la rupture de charge entre les flux longue distance et les véhicules propres d'autre part. En outre, si les opérateurs optent pour une livraison hors période de fonctionnement effectif de l'interdiction de circuler, il sera nécessaire de sécuriser les temps de trajets et d'opération dans la ZFE-m, ce pour quoi un rapprochement des hubs logistiques et sites de préparation des tournées et une amélioration de leur maillage sera nécessaire.



Livraisons effectuées par des véhicules propres à Aubervilliers



Livraisons effectuées en VUL électrique à Paris

## L'organisation vers le report modal

La mise en œuvre de la ZFE-m pourrait également renforcer l'évolution vers le report modal et favoriser le développement d'un immobilier logistique embranché fer ou situé bord à voie d'eau. Plusieurs projets de ce type ont déjà vu le jour, même si l'utilisation d'un mode alternatif à la route, bien que possible, n'est pas toujours effective. L'exemple de Franprix qui approvisionne ses magasins parisiens depuis le Port de Bonneuil-sur-Marne jusqu'au pied de la

Tour Eiffel par le fleuve, puis par une livraison avec des véhicules routiers propres, est un exemple réussi et pérennisé de report modal.

La rupture de charge étant un paramètre particulièrement pénalisant pour l'efficacité de la chaîne logistique (en termes de temps et de coûts), si elle devient indispensable du fait de la nécessité d'un changement de véhicule pour entrer dans la ZFE-m, on peut penser que ce frein au développement du report modal pourra être levé dans le même temps.



© Apur - Emmanuelle Roux

Train de fret livrant auparavant la halle Gabriel Lamé, Paris 12<sup>e</sup>



© Apur - David Boureau

Déchargement des conteneurs Franprix en provenance du port de Bonneuil-sur-Marne - Quai du port de la Bourdonnais - Paris 7<sup>e</sup>



© VNF

Navire entrepôt à moteur électrique FLUDIS sur la Seine



CC by - Nelso Silva - SA - 2.0

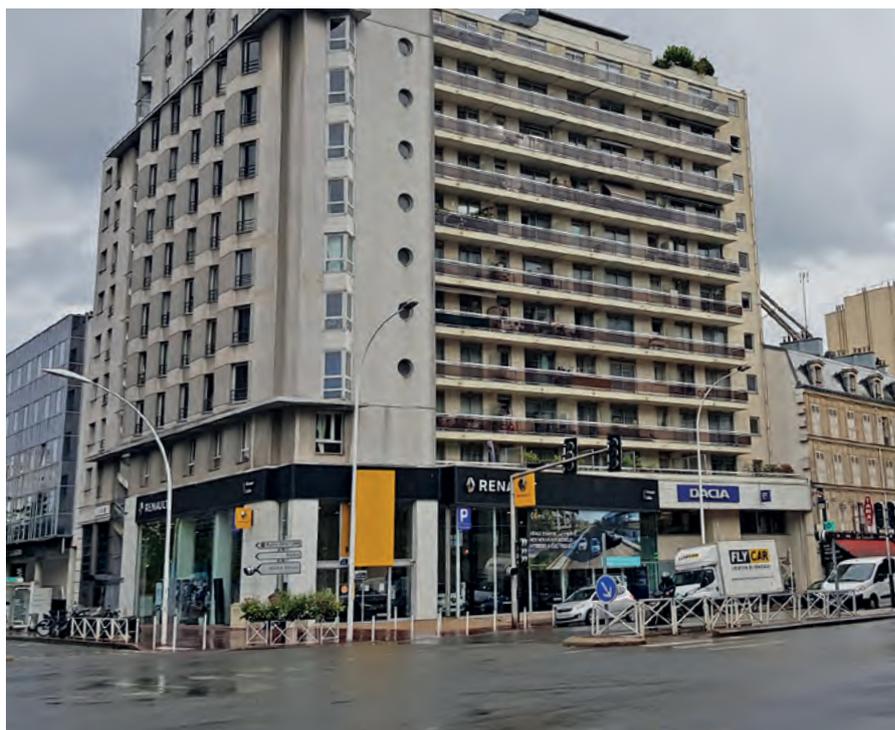
Train des Primeurs de Rungis

## Les nouveaux espaces mobilisables

Fort de cet enjeu de développement d'un maillage fin de sites logistiques sur le territoire de la métropole, tout en subissant des contraintes liées à la pression foncière en zone dense, certains sites immobiliers existant semblent particulièrement attractifs pour l'implantation de nouveaux hubs logistiques. C'est le cas des **concessions automobiles et garages ou encore des centres de contrôle technique** qui bénéficient généralement déjà d'une accessibilité routière, parfois d'une hauteur sous plafond compatible avec l'accès des poids lourds. En outre, avec la baisse de la motorisation des ménages, on peut supposer que ce type d'activité se réduit dans la métropole et que des opportunités de reconversion de ces sites sont envisageables. Rien que dans Paris, on recense plus de 390 commerces de ce type, dont une vingtaine dispose d'une surface de plus de 1 000 m<sup>2</sup>. Dans la commune de Montrouge, sur la RN20 une concession automobile de plus de 5 000 m<sup>2</sup> a été acquise par la Sogaris en septembre 2021 pour être transformée en hub de logistique urbaine.

Dans la même logique, **les parkings souterrains** qui sont de moins en moins sollicités pourraient représenter des sites disposant des caractéristiques pour accueillir une activité logistique. Il faut toutefois que leur configuration soit compatible avec l'accessibilité des véhicules d'approvisionnement (hauteur sous plafond, possibilités de retournement interne). Les sous-sols du secteur de La Défense pourraient par exemple représenter un potentiel foncier intéressant avec une belle hauteur sous plafond.

Enfin, **les centres commerciaux** sont des sites de grande taille qui disposent souvent d'une aire de livraison et d'une hauteur sous plafond compatible avec l'accessibilité des poids lourds. Plusieurs centres commerciaux ont quelques locaux vacants, notamment avec le développement du e-commerce et l'évolution des pratiques d'achat. La reconversion d'une partie de leurs espaces en hubs logistique de quartier pourrait être intéressante et compatible avec les enjeux économiques des propriétaires et exploitants de ces sites.



Concession automobile Renault-Dacia de Montrouge sur la RN20, acquise par la Sogaris en septembre 2021

© Apur

# L'immobilier logistique au service du commerce dans le quartier « Beaubourg » : le projet Immeuble Inversé

**Porteur de projet : Ville de Paris / Sogaris**

**Localisation : rue du Grenier Saint-Lazare, Paris Centre**

**Surface : 1 600 m<sup>2</sup>**

## Un espace de logistique collaboratif

L'immeuble inversé est le lauréat de l'Appel à Projet « Réinventer Paris » organisé par la Ville de Paris en 2019. Ce projet vise à réhabiliter un parking qui était sous utilisé. Ce projet permet d'équiper le secteur d'un nouvel outil collectif.

5 espaces différents sont envisagés au sein de cet immeuble :

- La conciergerie sera occupée par *Lulu dans ma rue*, l'entreprise mettant en relation habitants et professionnels pour effectuer des tâches ménagères ou travaux.
- Un service de logistique urbaine dédié aux particuliers sera proposé par *Les boîtes du grenier*.
- Une réserve déportée pour les com-

merçants avec notamment une zone dédiée à la cyclologie.

- Un grenier partagé dédié à l'économie collaborative.
- Une salle de réunion professionnelle et associative.

Avec une surface de 1 600 m<sup>2</sup>, l'Immeuble inversé permet d'intégrer la logistique au sein d'un quartier du cœur de Paris sans mobiliser pour autant l'espace urbain en surface et en évitant les conflits avec d'autres usages. Le bâtiment en surface est constitué d'un kiosque servant de conciergerie de quartier. La zone située au -1 accueillera l'espace dédié à la cyclo logistique. Les niveaux allant du -2 au -6 seront dédiés au stockage pour les commerçants et les habitants.

## La logistique au service d'un quartier commerçant

La réserve déportée proposée servira de réserve tampon pour les commerçants. Dans ce quartier, le tissu commercial est très concentré. Les zones de stockage des commerces sont de plus en plus restreintes, les commerçants préférant dédier la surface disponible à la vente. Les livraisons se retrouvent alors plus régulières mais toujours avec de faibles volumes. Grâce à cet espace de logistique, les commerçants pourront augmenter leur espace de stockage. Les flux d'approvisionnement pourront être mutualisés et affrétés tôt le matin et le vélo-cargo pourra être utilisé pour livrer l'enseigne sur le dernier kilomètre.

Ce projet répond à plusieurs enjeux tels que la réutilisation d'espaces délaissés pour répondre à la pression foncière, la constitution d'un maillage en zone dense pour optimiser et décarboner la livraison du dernier kilomètre, et répondre à la question du stockage et des besoins des commerces de proximité. La livraison du site est prévue pour fin 2022.



© Sytill / Diorama

Projet d'Immeuble inversé, la reconversion d'un parking souterrain en un espace dédié à la logistique de quartier

D'autres espaces plus difficiles à catégoriser ou très disparates pourraient s'avérer compatibles avec l'implantation de hubs logistiques. Les acteurs de l'immobilier logistique étudient de nombreuses possibilités au sein des espaces délaissés, des friches industrielles ou urbaines, des projets d'aménagement. L'activité logistique permet notamment la valorisation de certains espaces incompatibles avec l'accueil d'immobilier de bureau ou résidentiel (à proximité d'infrastructures routières ou ferroviaires par exemple, ou encore sous ouvrages), tout en apportant un service urbain.

L'acceptabilité de ce type de projet et de l'insertion de ce type d'activité par les riverains est encore fragile. La peur des nuisances (bruit induit par le trafic de poids lourds) reste forte et la concertation est bien souvent nécessaire pour permettre l'émergence de tels projets. Il est nécessaire de mettre en avant l'apport de ces ELU dans la réduction globale du trafic poids lourds

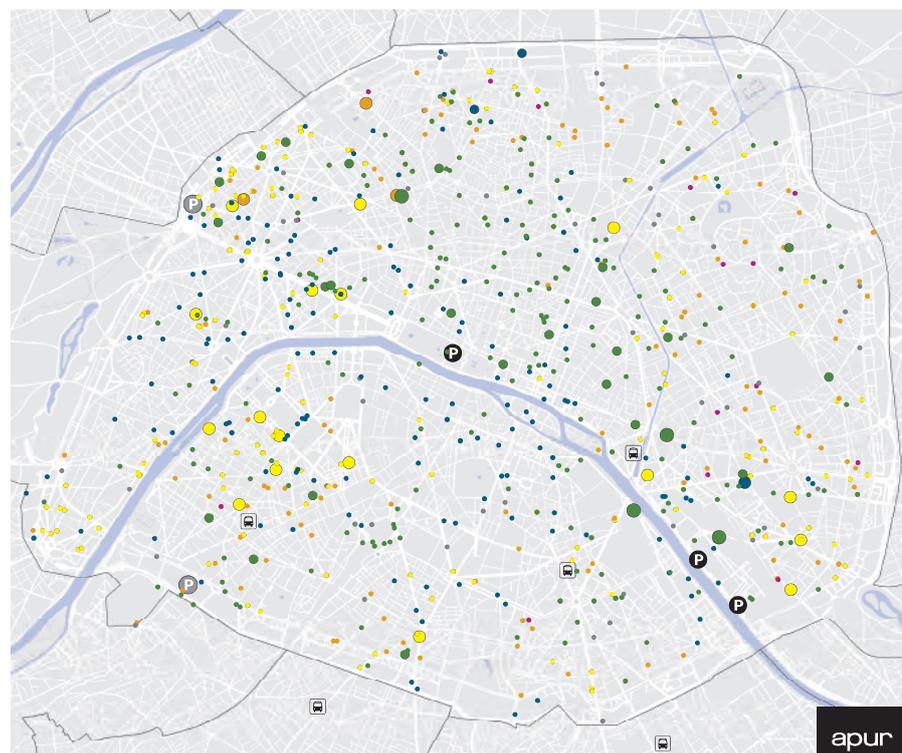
et VUL, les nouvelles certifications sur les livraisons silencieuses et l'intérêt environnemental de la livraison propre du dernier kilomètre.

### Les outils mobilisables

Les initiatives privées, telles que celles de la Sogaris à Montrouge, peuvent permettre le développement de ces nouveaux sites de logistique. Toutefois, l'activation de leviers réglementaires par les entités publiques peut s'avérer nécessaire pour donner la priorité à ces initiatives par rapport à d'autres programmes parfois plus rentables ou encore faciliter l'acceptabilité de ces projets par le grand public. Pour cela, les acteurs de l'aménagement urbain bénéficient des outils tels que le PLU dont le dispositif des PLOC a montré son intérêt sur le territoire parisien, la programmation des secteurs de projets et ZAC ou encore l'organisation d'appels à projets ou à manifestation d'intérêt. Ce dernier type d'outil permet

d'associer la volonté de l'acteur public aux ambitions de propriétaires fonciers souvent privés qui peuvent proposer de mobiliser certaines de leurs aménités (parfois en friches ou en reconversion) pour faire émerger des projets qui ne verraient pas le jour sans cette association dans un même objectif. Les projets Îlot Fertile à Paris 19<sup>e</sup>, Reprendre Racines sur la gare des Gobelins dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, La Folie Champerret dans le 17<sup>e</sup> ou encore Node à la Porterne des Peupliers intègrent tous une programmation logistique et ont été lauréats de l'appel à projets Réinventer Paris. À l'échelle métropolitaine, un appel à manifestation d'intérêt pour développer la logistique urbaine fluviale de l'axe Seine est en cours (AMI-LUF), porté par l'ensemble des partenaires de l'Axe Seine, et la recherche de sites potentiels, un sujet régulièrement documenté (friches, grands projets urbains, sites industriels en reconversion, anciens garages et concessions automobiles...).

### VERS DE NOUVELLES PISTES D'OPPORTUNITÉS À EXPLORER ?



**Parking commerciaux par limite maximale de hauteur des véhicules**

- Inférieure à 2,20 m
- Entre 2,20 m et 2,80m inclus
- Plus de 2,80 m

**Parkings concédés par limite maximale de hauteur des véhicules**

- Inférieure à 2,20 m
- 2,20 m ou 2,30 m
- 3,50 m

**Commerce automobile existant en 2020 de moins de 1000 m²**

- Concessionnaire automobile (156)
- Contrôle technique automobile (16)
- Garage (142)
- Station-service (59)

**Commerce automobile de plus de 1000 m² (surface de vente)**

- Concessionnaire automobile (17)
- Garage (3)

**Parking autocars**

- Souterrain
- Surface (parc cloturé)
- Centres bus RATP sans projet (à ce jour)

Sources : Apur - BDCom, Ville de Paris

# L'activité logistique insérée dans la programmation de nouveaux quartiers : le projet Îlot Fertile

**Porteur de projet : Linkcity, SEGRO, Urb-it**

**Localisation : Paris 19<sup>e</sup>**

**Surface : 1 000 m<sup>2</sup>**

Les nouvelles programmations immobilières sont de plus en plus sensibles à l'insertion d'activités et d'une mixité urbaine au sein des nouveaux quartiers.

À l'image du programme Îlot Fertile qui se développe à la limite des 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements de Paris sur l'ancien site des usines à gaz de la Villette. Désigné en 2016 lauréat de l'Appel à Projet Réinventer Paris, il sera le premier quartier zéro carbone de Paris. L'un des objectifs est d'intégrer une mixité d'usages. C'est ainsi qu'a été insérée une « base logistique du dernier kilomètre », autrement dit un ELU au sein du quartier sur un es-

pace total de 1 046 m<sup>2</sup>. Cet espace logistique situé en rez-de-chaussée permet aussi d'offrir un service de conciergerie directement au service des habitants.

## **La mixité d'usages dans les nouveaux programmes immobiliers**

L'activité logistique en ville, et plus précisément l'insertion de foncier dans les programmations immobilières, est l'un des outils d'aide au développement de nouveaux espaces de logistique urbaine, de tailles restreintes, mais qui constitueront un maillage resserré. L'implantation d'une activité logistique au sein même de ce quartier permettra

d'une part de réguler les flux et d'autre part d'optimiser les flux du dernier kilomètre en utilisant des moyens de transport réduisant les émissions de CO<sub>2</sub>, comme les vélos cargo que l'entreprise Urb-it utilise.

L'intégration d'espaces de logistique urbaine de taille réduite dans les projets urbains permet de développer un maillage efficace en zone dense, favorisant la desserte au plus près des habitants et la livraison vertueuse du dernier kilomètre.



Îlot Fertile (Paris 19<sup>e</sup>)

© TVK

# Les outils réglementaires pour maintenir ou réintroduire de l'immobilier logistique en zone dense : la Manufacture de Reuilly

**Porteur de projet : Corsalis Logistics Real Estate et Altarea Commerce**

**Localisation : Paris 12<sup>e</sup>**

**Surface : 4 500 m<sup>2</sup>**

## Un renforcement du maillage dans l'Est Parisien

Ancien entrepôt de l'entreprise Conforama, ce bâtiment fait partie des 62 Périmètres de Localisation (PLOC) dédiés à la logistique dans le PLU de 2016 de la Ville de Paris. Il fait aujourd'hui l'objet d'une réhabilitation pour accueillir une activité logistique sur une surface de 4 500 m<sup>2</sup> et sera en activité à la fin de l'année 2022. Des bornes de recharges électriques sont installées, les aménagements prévus permettent de décharger et de traiter les marchandises à l'intérieur même du bâtiment. Une zone est également aménagée pour faire stationner les VUL à l'intérieur du bâtiment.

Son occupant est l'entreprise La Belle Vie, e-commerçant dans le domaine

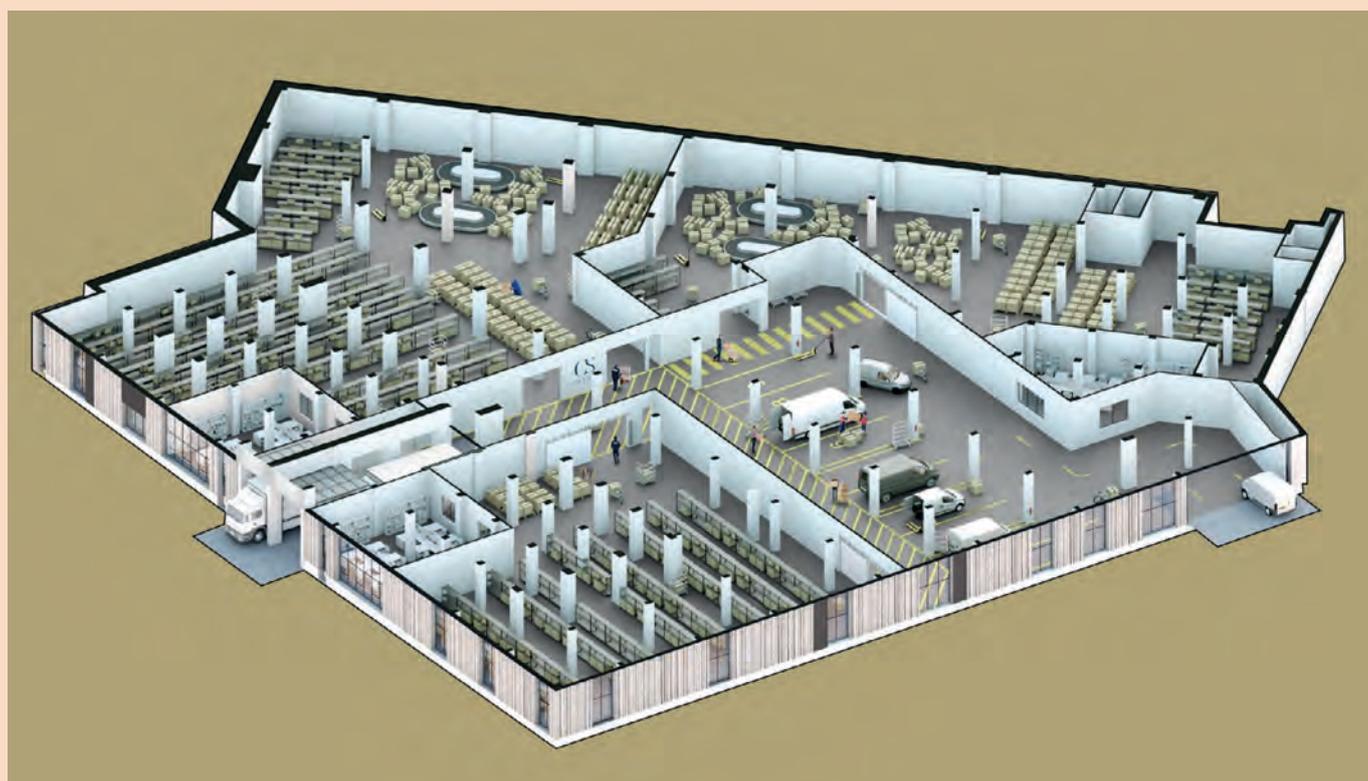
de l'alimentaire ; cette entreprise s'appuie sur une livraison en moins de 2 heures dans Paris. Ce type d'activité s'appuie sur un réseau d'Espaces Logistiques Urbains (ELU) au plus proche du client final en réduisant les temps de livraison. Cet ELU permet de renforcer le maillage logistique à l'est de Paris notamment dans le domaine de l'alimentaire. Il propose une offre à la fois proche du Boulevard périphérique parisien mais également située dans un espace dépourvu d'entrepôts dédiés à la logistique alimentaire.

## La logistique particulière de l'alimentaire

La logistique de l'alimentaire à Paris reste rare, l'organisation de cette filière a besoin de dispositifs spécifiques comme un local à température dirigée

par exemple, un dispositif qui demande des règles d'hygiène et de sécurité particulières. Les projets et leur installation dans des espaces restreints et à réhabiliter restent alors difficiles à concrétiser. Le modèle de l'entreprise La Belle Vie s'appuie sur le e-commerce. Peu d'entrepôts dédiés à la livraison de supermarchés sont présents à Paris. Pour preuve, Paris ne dispose que de trois jours de réserves alimentaires.

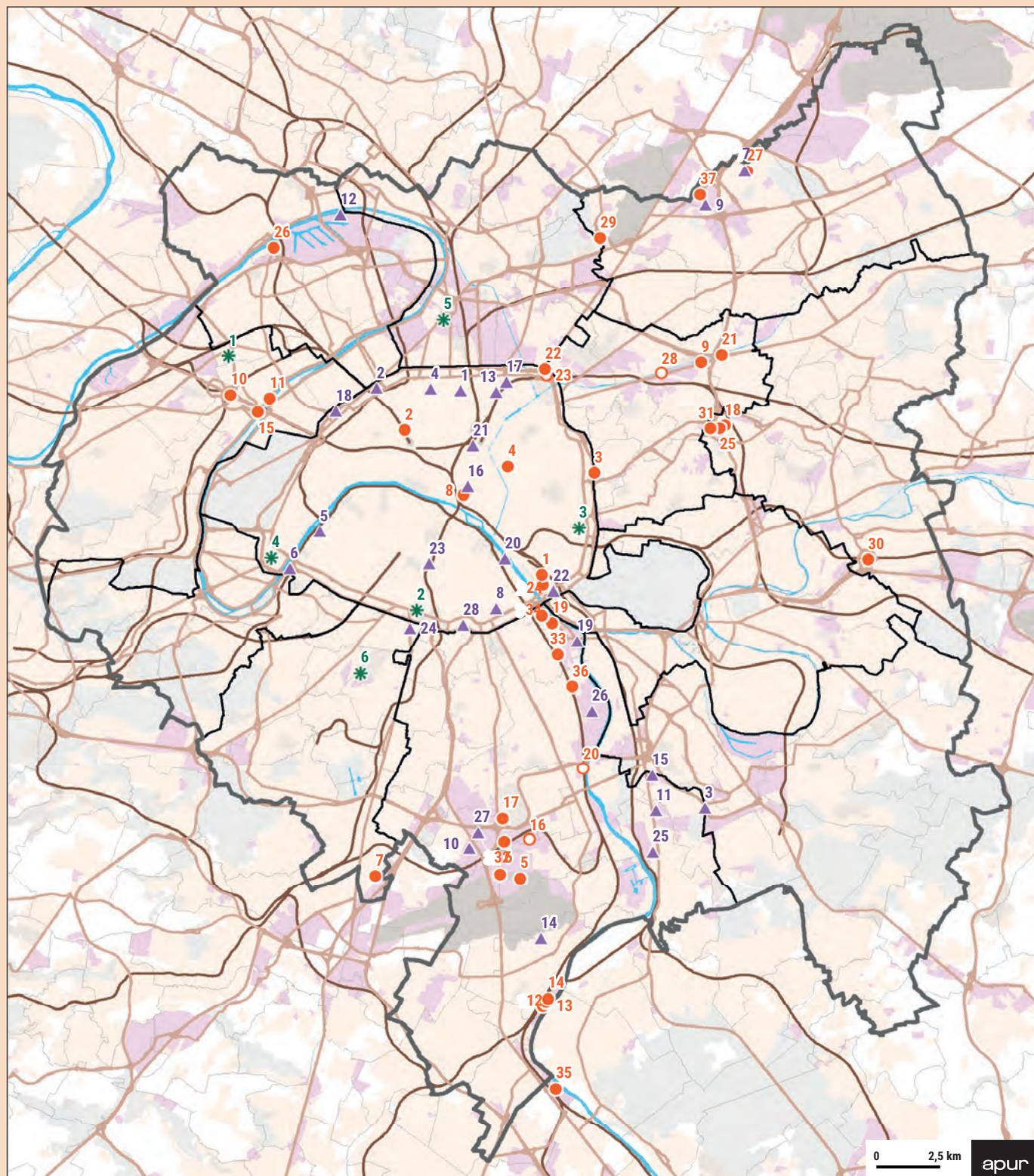
La logistique dédiée à l'alimentaire doit alors se renforcer sur l'ensemble du territoire parisien. Le dispositif de PLOC du PLU parisien a permis l'installation de ce nouvel entrepôt au cœur d'un quartier peu pourvu en immobilier logistique.



Maquette de la Manufacture de Reuilly réalisée en 2022

© Corsalis

# PROJETS ENGAGÉS ET QUELQUES POTENTIELS DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS EN 2022



- Périmètre de la MGP
- Périmètre des EPT
- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée
- Zone d'activité économique
- Aéroport , activité portuaire, infrastructure de transports
- Cimetière, espace vert, sport
- Tache urbaine

Source : Apur, EPT 12, RATP, CD 93  
 Traitement et consolidation : Apur, 2022

### ▲ Projet de site logistique localisé

1	120 Clignancourt
2	Batignolles
3	Chantier TC Valenton
4	Carrière de Montmartre
5	Dalle Keller
6	EDA quai d'Issy
7	Fifty
8	Gare des Gobelins
9	Garonor
10	Goodman 1
11	Goodman 2
12	Green Dock
13	Halle Hébert
14	Hôtel logistique
15	IDEC
16	Immeuble Inversé
17	Îlot Fertile
18	La Folie Champéret
19	Les Lettres
20	Pavillon 1 et 2
21	Poste Magenta
22	Quai de Bercy
23	Saint Vincent de Paul
24	Ancien concessionnaire Dacia
25	Triage Ferroviaire
26	Vitry - Les Ardoines
27	MIN de Rungis
28	Node

### ● Potentiel de sites localisés

1	Halle Gabriel Lamé
2	Halle Rome Europe
3	Les Mercuriales
4	Malevert
5	Orly
6	P+R Pont de Rungis
7	PADAF
8	Parking Centre Pompidou
9	Parking Hengelhard
10	Parkings Esplanade de la Défense
11	Plateforme Éole
12	Quai de l'Industrie 1
13	Quai de l'Industrie 2
14	Quai de l'Industrie 3
15	Rue Bellini
17	Centre Commercial de la Belle Épine
18	Centre Commercial Rosny 2
19	Centre Commercial Quai d'Ivry
21	Conforama Avenue Galien
22	Forceval
24	Halle de la Rappée Supérieure
25	Base travaux SGP Rosny
26	Gennevilliers 1
27	Ancien site PSA
29	Ancien site ID Logistic
30	Centre Commercial des Arcades
31	Centre Commercial Domus
32	Base Travaux SGP Orly
33	Champs Dauphin
34	Garage Mannes
35	6e Sens Immobilier
36	Cop Site
37	Garonor 1

### ○ Au sein d'un projet d'aménagement

16	ZAC Senia
20	Fusco Le Lugo
23	Entrepôts Bertrand
28	Ecoparc Ouest

### \* Centre bus accueillant de la logistique

1	Charlebourg
2	Montrouge
3	Lagny
4	Point du Jour
5	Playel
6	Châtillon -Bagneux

**Sur le territoire métropolitain, 28 projets développant de la surface d'entrepôts logistiques, en cours ou à l'étude, ont été recensés. 15 sont situés dans Paris, 9 sur le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre, 2 dans la zone de Garonor à Aulnay-sous-Bois (EPT7), un à Montrouge (EPT2) et un dans le port de Gennevilliers (EPT5).**

Ces projets ont des échelles diverses. On recense :

- des projets de grande ampleur comme le projet Fifty qui prévoit 85 000 m<sup>2</sup> sur l'ancien site PSA à Aulnay-sous-Bois ou l'entrepôt en étages Green Dock sur le port de Gennevilliers ;
- des hôtels logistiques de plus de 10 000 m<sup>2</sup> comme aux Ardoines ou à Paray-Vieille-Poste ;
- des espaces de logistique urbaine de plus petite taille qui peuvent être intégrés dans la programmation urbaine de quartiers en évolution (ZAC Les lettres à Ivry-sur-Seine) ou dans des refontes d'îlot ou de bâtiments à plus petite échelle (l'Îlot Fertile ou la Poste Magenta à Paris, projet Sogaris sur une ancienne concession Dacia à Montrouge).

Des réflexions sont également en cours sur le développement de plateformes multimodales d'envergure métropolitaine voire régionale visant à développer la mixité rail/route. C'est notamment le cas sur les sites de Valenton, de Villeneuve-Saint-Georges et du MIN de Rungis dans l'EPT 12.

À l'exception des projets de grande envergure et des plateformes multimodales régionales qui se positionnent dans des zones logistiques déjà constituées, la grande majorité des projets s'insère dans des programmations mixtes, en zone dense ou à proximité, dans l'objectif de rapprocher la logistique des destinataires, de proposer un service urbain au quartier dans lequel il s'insère et de servir d'appui au dé-

veloppement d'un acheminement vertueux du dernier kilomètre.

Les prochains projets à venir pourront se développer sur l'un des sites potentiels déjà identifiés au sein du territoire métropolitain (ou sur d'autres sites qui pourraient émerger). **On peut identifier 37 sites potentiels présentant un contexte et/ou des caractéristiques compatibles avec l'implantation d'activités logistiques.** Ces sites sont de différents types :

- friches non urbanisées ou à reconverter au sein de zones d'activités et/ou de logistique ;
- zones occupées temporairement et pouvant être libérées comme des bases travaux ;
- espaces délaissés ou en perte d'usage (parkings, centres commerciaux)
- secteurs de projets (ZAC, quartiers de gare du Grand Paris, secteur de grands projets urbains...);
- sites ou anciens entrepôts non utilisés
- parcelles identifiées dans les documents d'urbanisme (PLOC du PLU de la Ville de Paris).

Ces sites peuvent être de petite taille en zone dense ou représenter de grandes superficies, notamment dans les zones d'activité et de logistique déjà constituées. Les sites présentés ici doivent faire l'objet d'une étude plus précise pour vérifier la faisabilité de l'implantation d'une activité logistique (compatibilité réglementaire avec les documents d'urbanisme, conditions d'accessibilité, intérêt de l'opportunité, bilan financier global...) mais représentent une famille d'espace potentiellement mobilisable et répartie sur l'ensemble du territoire métropolitain. En outre, la pertinence d'implanter de l'immobilier logistique sur ces sites potentiels doit faire l'objet d'une analyse fine justifiant de l'intérêt de la fonction logistique notamment au regard du besoin dans le secteur, de la concurrence avec d'autres fonctions et de l'intégration de la fonction logistique dans l'environnement proche.

---

## CONCLUSION

---

### **La logistique dans la métropole, un paysage diversifié**

La logistique est une fonction essentielle au fonctionnement de la métropole, tant pour sa population que son activité économique. En outre, la métropole supporte également une activité logistique dont l'intérêt dépasse ses frontières et revêt un intérêt à l'échelle régionale, nationale et internationale. On recense en 2022, **1 046 sites accueillant de l'activité logistique** représentant **4 347 646 m<sup>2</sup> sur l'ensemble du territoire métropolitain**.

L'immobilier logistique se présente sous différentes formes : grandes plateformes de plus de 20 000 m<sup>2</sup>, sites intermédiaires de stockage de plus de 5 000 m<sup>2</sup>, hubs de cross-docking ou encore espaces de logistique urbaine de moins de 1 500 m<sup>2</sup>, supports à l'organisation de la livraison du dernier kilomètre.

### **Concentration dans les grandes zones logistiques**

Les sites logistiques se concentrent dans les grandes zones d'activité à proximité des plateformes aéroportuaires de Roissy et Orly, des Ports de Bonneuil-sur-Marne et Gennevilliers et les zones logistiques du territoire telles que Garonor. Les principaux territoires accueillant ces sites sont le département de la Seine-Saint-Denis et l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre. On observe un déséquilibre entre l'est et l'ouest de la métropole où les sites logistiques sont peu implantés. Si la concentration de l'immobilier logistique dans ces grandes zones permet de mutualiser l'utilisation des infrastructures, elle induit également la sur-sollicitation des axes routiers et une extension foncière qui se fait aux dépens d'autres program-

mations sur les communes concernées. En outre, les aménageurs se retrouvent confrontés à des conflits d'usages, notamment sur les rives du fleuve, entre fonction logistique, fonction de loisirs et promenade et protection environnementale.

### **Les enjeux environnementaux dans un contexte de développement de nouveaux usages**

Les choix d'implantation des activités logistiques répondent à de nombreux enjeux et facteurs. L'enjeu économique concernant le prix du foncier est prépondérant, mais l'accessibilité routière du site et son positionnement géographique par rapport à la zone de desserte sont également à prendre en compte. En outre, dans un contexte où les enjeux environnementaux sont de plus en plus intégrés dans les réflexions des opérateurs, la nécessité de se rapprocher des destinataires est un objectif pour permettre la décarbonation de la livraison du dernier kilomètre et une plus grande réactivité des opérateurs. Dans ce contexte, l'augmentation des besoins en immobilier logistique peut interroger, en particulier sur la cohérence entre ces enjeux environnementaux et les nouveaux besoins. L'essor du e-commerce et le développement des livraisons rapides, voir express, induisent une augmentation des surfaces d'entrepôts logistiques (parfois au détriment du commerce de proximité) et la nécessité d'un maillage plus fin sur l'ensemble du territoire. En outre, ces impacts sont peu connus et peu visibles du consommateur.

---

*En 2022, **1 046** sites accueillent de l'activité logistique représentant **4 347 646 m<sup>2</sup>** sur l'ensemble du territoire métropolitain.*

---

**3** — En septembre 2021, le gouvernement a indiqué l'objectif de doubler la part des marchandises transportées par le rail en France d'ici à 2030 en mobilisant 170 M€ par ans jusqu'en 2024 pour soutenir l'exploitation des services de fret ferroviaire.

**4** — Données SDES sur le parc immatriculé 2021.

*L'utilisation d'espaces souterrains, d'entrepôts à plusieurs niveaux et atteignant la neutralité carbone, vise à répondre aux enjeux d'insertion urbaine de la fonction logistique.*

### Les nouvelles formes d'immobilier logistique : une réponse innovante à maîtriser ?

Dans cette logique, on assiste au développement de petites surfaces de logistique, hubs de quartier ou espaces de logistique urbaine qui se développent en zone dense et dans de nouveaux espaces comme les parkings ou les délaissés urbains. Ce développement engagé par des initiatives privées est accompagné par les politiques publiques qui mettent en place des outils réglementaires et appels à projet pour favoriser la création d'un maillage de sites logistiques en zone dense, dans l'idée que chaque territoire soit porteur de la fonction logistique nécessaire à son propre fonctionnement. Cette idée a priori vertueuse implique une adhésion de la population au concept de maillage de logistique urbaine et une acceptation de l'intégration de ces espaces (et des externalités qu'ils induisent). Si la mixité entre espaces de bureaux et espaces logistiques est relativement bien admise, les projets alliant logements et activités logistiques sont plus difficilement acceptables par les riverains.

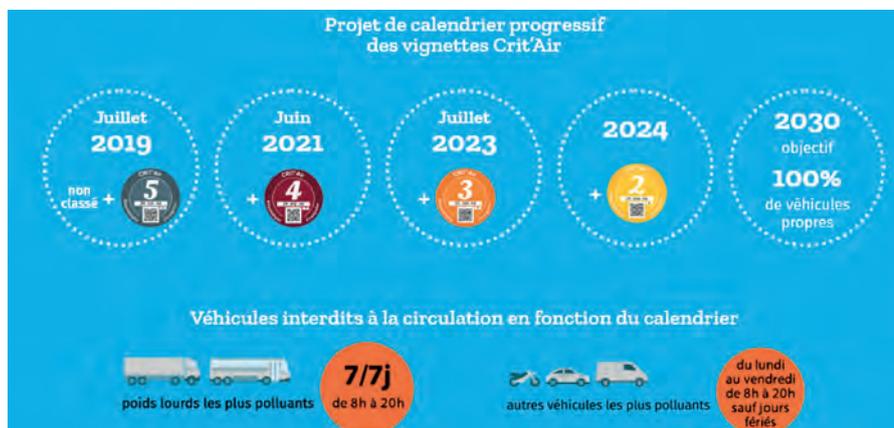
Les évolutions de l'immobilier logistique vont également dans le sens d'innovations et de nouvelles formes. L'utilisation d'espaces souterrains, d'entrepôts à plusieurs niveaux et atteignant la neutralité carbone, vise à répondre aux enjeux d'insertion urbaine de la fonction logistique et à la

réduction de l'espace occupé par cette fonction. Cela permet également de répondre à l'enjeu économique des opérateurs en réduisant l'espace dédié à cette activité. Ces initiatives sont à réaliser au bon endroit, en évitant les conflits d'usages, en proposant une insertion paysagère et environnementale de qualité et en permettant un réel usage des modes alternatifs à la voiture (fer, fleuve, cyclologistique). On recense encore trop de projets aux ambitions vertueuses (notamment sur le sujet du report modal) qui ne se traduisent finalement pas par une activation effective de l'usage du mode alternatif. Or, la volonté de développer le fret ferroviaire et fluvial est affichée comme portée au plus haut de l'État, que ce soit en termes d'objectifs et de moyens<sup>3</sup>.

### Quel impact potentiel de la mise en œuvre de la ZFE-m ?

La mise en œuvre de la ZFE-m devrait prolonger les tendances observées et renforcer le report modal et le développement d'un maillage de sites logistiques permettant la mobilisation de véhicules propres pour la livraison du dernier kilomètre. Toutefois, il semble encore difficile d'avoir une vision précise de l'évolution des pratiques logistiques aux différentes échéances de mise en œuvre de la ZFE-m et d'anticiper l'évolution de la motorisation du parc de VUL et de PL dans la Métropole, notamment au regard des délais de production des nouveaux véhicules et de l'investissement nécessaire à leur achat. Les véhicules Crit'Air Propre et 1 ne représentent que 7 % du parc de VUL<sup>4</sup> et 4 % du parc PL à l'échelle de la Métropole. Ce sont donc en théorie plus de 300 000 VUL et près de 28 000 PL qui devront évoluer d'ici à 2024 (véhicules Crit'Air 2 et 3).

Les évolutions rapides en cours devraient continuer tant la décarbonisation des flottes, le mode d'acheminement qu'un maillage plus fin d'immobilier logistique dans le Grand Paris.



# L'immobilier logistique dans le Grand Paris

PORTRAIT ET ÉVOLUTION PAR FILIÈRE ET TERRITOIRE

La logistique est une activité essentielle au fonctionnement de la métropole, tant pour sa population que pour le dynamisme de ses activités économiques et l'attractivité du territoire. Dans cette étude, l'Apur s'est attaché à recenser et catégoriser les sites immobiliers dédiés à la logistique, afin de porter à connaissance un état des lieux précis à l'échelle de la Métropole du Grand Paris. La base de données 2022 ainsi établie permet de dresser un portrait du territoire et de l'offre d'immobilier logistique ; de cartographier les grandes zones logistiques à l'échelle métropolitaine et d'identifier les spécificités géographiques de certains territoires. Une classification en huit filières différentes représentant les différents secteurs d'activités de la logistique permet d'affiner l'analyse.

À l'heure où l'activité logistique se trouve confrontée à de nombreux enjeux (pression foncière de plus en plus importante, décarbonation du transport, nouvelles pratiques des consommateurs, mise en place d'une ZFE-m) dans un contexte financier toujours plus tendu, l'immobilier logistique évolue et tant à s'adapter tant du point de vue de la forme que du positionnement géographique.

Enfin, au regard de ces évolutions récentes et en cours, l'étude s'attache à présenter les projets et potentiels de développement d'immobilier logistique au sein de la métropole, en présentant les projets les plus emblématiques et en identifiant certains types d'espaces qui disposent des caractéristiques compatibles avec l'implantation de ce type d'activité et pourraient constituer une réserve immobilière ou foncière potentielle pour le développement de cette activité.

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

