



DE LA PLATEFORME À LA VILLE LOGISTIQUE

SOGARIS + ALEXANDRE CHEMETOFF & ASSOCIÉS / JONCTION / IFSTTAR / MDETC / MDTs

RUNGIS

ORLY

PARAY-VIEILLE-POSTE

2014
CONCEPTION DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA PLATEFORME SOGARIS

Rungis (94)

De la plateforme à la ville logistique

Maître d'ouvrage SOGARIS

Maîtrise d'œuvre Alexandre Chemetoff & associés (mandataire),
IFSTTAR,
MDETC et MDTs

Responsables de projet Alexandre Chemetoff, arc hitecte, urbaniste
et paysagiste, assisté de Pierre Amiot et de Marion Jouin

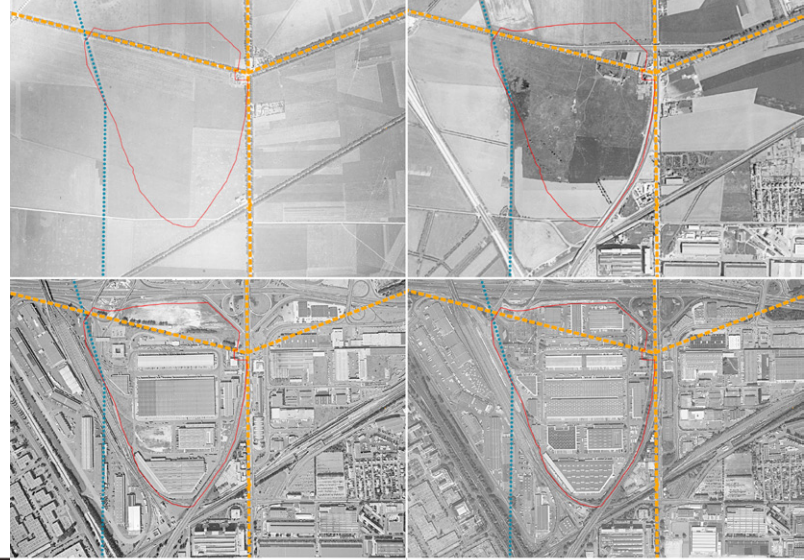
Mission Définir le schéma directeur de la plateforme logistique SOGARIS de Rungis en prenant en compte
à la fois les mutations des territoires environnants et les évolutions de la logistique urbaine

Le comité des partenaires Laurent Garnier, vice-président du Conseil Général du Val-de-Marne,
Raymond Charresson, maire de Rungis,
Jacques Touchefeu, directeur général de l'EPA Orly Rungis - Seine Amont,
Stéphane Layani, président directeur général de la SEMMARIS,
Claude Samson, président d'Afilog,
Pierre Lefort, président de l'ADOR,
Julien Darthout, club DEMETER,
Eloïse Roche Cussenaud, TLF IDF,
L'APUR Dominique Alba, directrice Consultant

Inauguré en 1967 peu avant son grand voisin le marché international, le site SOGARIS de Rungis est dès l'origine pensé pour améliorer l'organisation de la logistique de l'agglomération parisienne. Cinquante ans après, cette vocation première est plus que jamais d'actualité. A l'heure des choix pour l'avenir de ce site, son emplacement et sa desserte exceptionnels invitent à prolonger l'ambition initiale, tout en intégrant les fruits d'un demi-siècle de développement métropolitain : la progression de la ville appelle à l'ouverture aux territoires environnants, la raréfaction et le renchérissement du foncier invitent à la densité et à l'économie, la compétition économique oblige à l'efficacité dans la conception des outils et à l'amélioration des conditions de travail. Que sera la plateforme SOGARIS de Rungis dans 15 ans ? L'équipe d'Alexandre Chemetoff et associés avec ses partenaires (Jonction, IFSTTAR, MDETC et MDTs) ont arpenté le territoire, écouté les acteurs, analysé les besoins, proposé une vision. Ils ont changé d'échelle, fait fi des limites institutionnelles, bousculé des schémas établis, apporté un souffle nouveau. Ce livre présente le fruit de ces travaux : non pas un aboutissement, mais le début d'une transformation. Avec un fil conducteur : respecter l'héritage pour mieux préparer l'avenir. Une telle évolution ne pourra se faire qu'avec les acteurs du territoire : ils ont été associés tout au long de la démarche et ont parfois réagi vivement aux propositions touchant "leurs" périmètres. Le vif intérêt porté à la réalisation de ce schéma directeur témoigne de leur attachement à ce territoire et à son devenir et constitue un terreau fertile pour l'engagement des travaux de la "deuxième couche de l'aménagement".

Quel est l'avenir

des emprises occupées et gérées par SOGARIS sur la commune de Rungis depuis 1967, date de l'inauguration de la plateforme ? Comment cette activité peut-elle évoluer pour s'adapter à la ville qui l'entoure et dont elle fait désormais partie ? "Compte tenu des mutations des territoires environnants et compte tenu des évolutions de la logistique urbaine elle-même, SOGARIS souhaite disposer d'un schéma directeur pour la plateforme logistique urbaine de Rungis à horizon 2020/2030." C'est le compte-rendu de l'élaboration de ce schéma qui fait l'objet de la présente publication.



Nous sommes en 1920, une campagne cultivée est parcourue par des routes plantées d'arbres. C'est l'époque où le nombre de sujets de haute tige est plus important le long des routes que dans les forêts. En regardant de près, on aperçoit quelques constructions près des carrefours dont certaines sont toujours présentes.

Photographie aérienne du carrefour de Belle Epine, 1920

En 1960, beaucoup de choses ont changé. L'aqueduc de la Vanne n'a pas encore été dévoté. De premières constructions ont vu le jour : petites cités et hangars. L'A106 ouvre en 1960, et l'A86 est encore la RN86. Un premier aménagement de carrefour au lieu-dit la Belle Epine en préfigure d'autres. La RN7, qui avait inauguré le premier projet de déviation routière à Villejuif, est à nouveau détournée de son tracé pour rejoindre l'A106.

1960



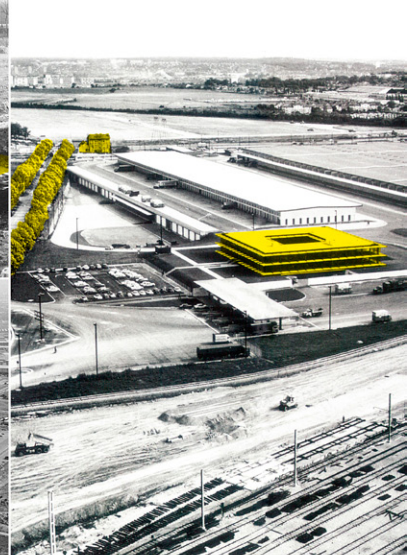
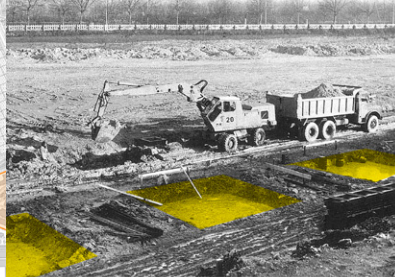
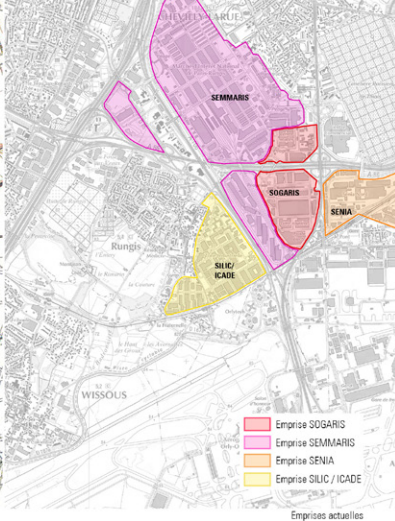
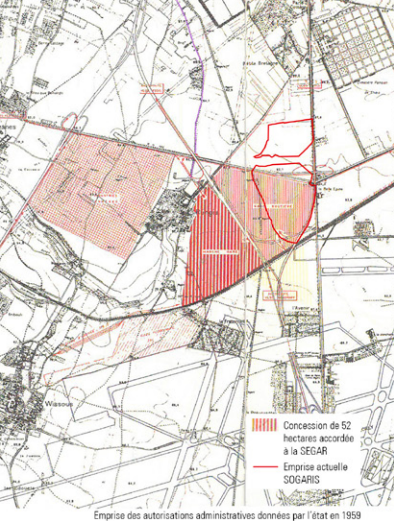
Entre 1985 et 2012, presque rien ne semble s'être passé pourtant on voit encore en 1985 des traces significatives de l'ancien alignement de l'allée de la Reine que la construction des derniers entrepôts a réduit à l'état de reliques-témoins.

1985

Alors que les immeubles de SILIC ont entamé leur première mue, on a vu une campagne accueillir des activités pour disparaître : une première couche de la ville est passée.

2012

- Axes fondateurs
- Emprise SOGARIS
- Ancien tracé de l'aqueduc de la Vanne



Les premières emprises des autorisations administratives données par l'Etat pour les implantations respectives de la gare routière, devenue SEGAR puis SOGARIS et du marché-gare devenu SEMMARIS, sont de taille égale. Elles sont implantées de part et d'autre de l'autoroute A106, au nord de l'aéroport d'Orly. Le marché-gare est alors à l'emplacement actuel de la zone SILIC et des industries annexes occupent la totalité de la plaine de Montjean. On comprend que depuis l'origine, la destinée de ces deux équipements est liée à une même volonté d'aménagement dont ils sont l'expression à la fois distincte et complémentaire. Les sites gérés par SOGARIS ou SEMMARIS comme ceux de la zone SENIA côtoient d'autres activités pour former un ensemble orienté autour des différentes fonctions logistiques ; c'est ce qui constitue à nos yeux

la fondation même de ce que nous avons appelé la ville logistique.

Nota : On observe sur la première carte la position de la ville de Rungis qui se trouve placée au centre d'un dispositif qui l'enserme complètement. On constate également que ce qui présidait à l'aménagement à cette période, c'est la notion de grandes emprises qui, dans leur conception même, annoncent ce qui va être réalisé : de grands équipements sur de grands périmètres. C'est cet héritage qu'il faut cultiver et développer, c'est cette situation qu'il faut aussi faire évoluer.

Les premiers travaux à l'automne 1965 : on peut constater que les fondations des constructions restent superficielles, les sols étant très portants.

Sur cette image datant de 1970, on voit encore nettement les alignements plantés de l'ancienne RN186.

On comprend également que les bâtiments sont, par leur taille, des sites construits à l'échelle du plateau sur lequel ils se sont installés. Appelé plateau de Longboyau, il est délimité par les vallées de la Seine à l'est et de la Bièvre à l'ouest.

Le site en 1967
L'alignement de platanes de l'allée de la Reine est encore présent ainsi que les bâtiments construits à proximité de l'ancien carrefour de Belle Epine et en particulier l'immeuble de la gendarmerie nationale démolie depuis. Œuvre des architectes Olivier Vaudou et Raymond Luthi, le bâtiment qui abrite les locaux administratifs de SOGARIS se tient à l'entrée du site, non loin de la barrière de péage aujourd'hui disparue. Au premier plan, le secteur du transport combiné est encore en travaux.

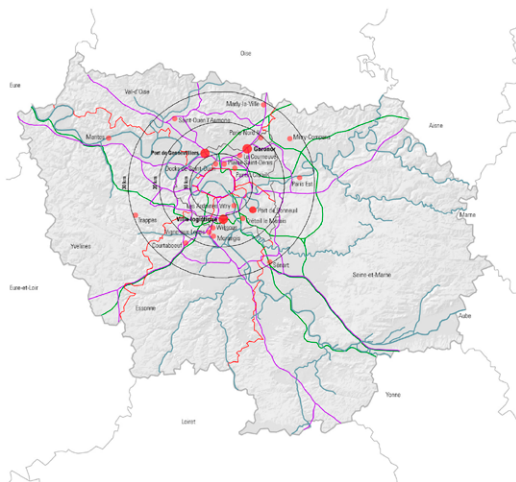
Le site SOGARIS est partie intégrante d'un ensemble urbain dédié à des activités logistiques ou paralogistiques que nous avons appelé la ville logistique.

Située à dix kilomètres du centre de Paris, elle est aussi au cœur d'une conurbation vivante qui s'est développée au sud de l'agglomération parisienne le long des vallées de la Seine et de la Bièvre.

A 10 km du centre de Paris : la ville logistique. Trois zones logistiques de première importance se trouvent à proximité relative de Paris : le port de Gennevilliers, la plateforme de Garonor et ce que nous nommons la ville logistique qui est la plus proche du centre de la capitale.

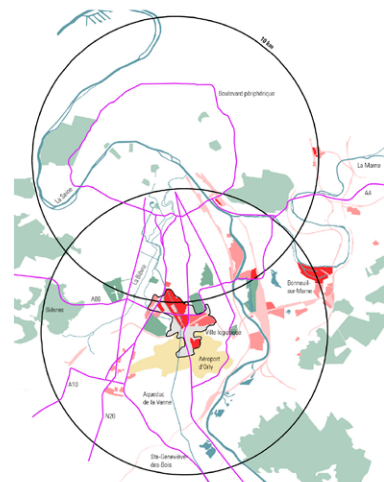
Entre 1975 et 2010, il s'est construit, en Ile-de-France, 22,9 millions de m² d'entrepôts soit 636 000 m² par an.

Aujourd'hui, la logistique en Ile-de-France représente :
22 000 000 m² d'entrepôts
10 % de taux de vacance
320 000 emplois salariés
dont **63 %** d'ouvriers



La ville logistique est non seulement à 10 km du centre de la capitale, mais elle est aussi au centre de la conurbation du sud parisien. Le premier cercle, de 10 km de rayon, dont le centre se situe au cœur de Paris, tangente la ville logistique.

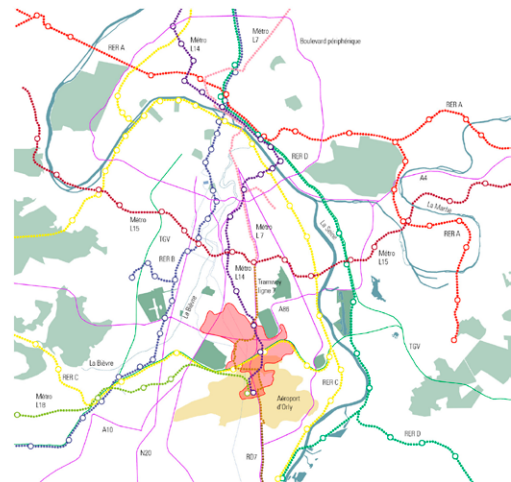
Le second est centré sur la plateforme SOGARIS au cœur de la ville logistique. Il concerne tout le sud de la métropole. Depuis les quatorzième et treizième arrondissements de Paris au bord de la Seine, jusqu'à la limite de Sainte-Geneviève-des-Bois au bord de l'Orge dans le département de l'Essonne, du nord au sud, et depuis Bonneuil-sur-Marne jusqu'à Bièvres d'est en ouest.



Une ville logistique desservie par un réseau de transports en commun existants et à venir.

Le tramway (ligne 7) dessert le site depuis le terminus de la ligne 7 du métro (Villejuif Louis Aragon).

Le prolongement de la ligne 14 du métro desservira à horizon 2027 la ville logistique avec la construction de trois gares : au nord du M.I.N. la station Porte de Thiais, au centre la station Pont de Rungis et au sud la station Aéroport d'Orly.



DES BESOINS

+ 3 000 000 m²
de surface de plancher
POUR LA MÉTROPOLE

+ 500 000 m²
de surface de plancher
**POUR LE TRIANGLE
LOGISTIQUE**

DES PROGRAMMES

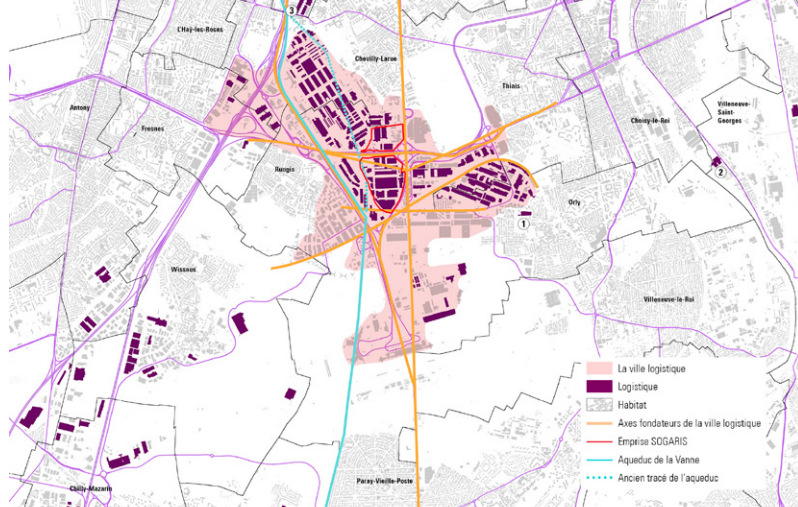
UNE LOGISTIQUE CÔTÉ RUE OU FRONT OFFICE

vitrine de e-commerce,
showroom, drive professionnel,
consigne, agence de dépôt
et de remise de colis, sièges
sociaux, centre de formation

UNE LOGISTIQUE CÔTÉ COUR OU BACK OFFICE

entrepôts, magasins, autoroute
ferroviaire, centre technique
routier, gestion de flottes
de véhicules thermiques,
GNV et électriques, station
multi énergies

Des besoins en 2020, une approche de la demande sur la base de ratios par filière. Ce tableau précise les surfaces que la zone dans laquelle est située SOGARIS peut accueillir : 500 000 m², soit environ 15% des besoins supplémentaires de la métropole en terme d'immobilier logistique (en dehors des plateformes commerciales liées à l'agro-alimentaire, aux biens de la personne, à la mise en marché de produits distribués par des grandes surfaces). Le marché existe donc pour une logistique intermédiaire à valeur ajoutée qui traite des produits destinés au Grand Paris. Les estimations ont été faites sur la base des chaînes logistiques actuellement à l'œuvre en tenant compte des tendances observées récemment (notamment e-commerce et fonction grossiste). Un durcissement de la réglementation dans Paris intra-muros renforcerait les besoins, la présence de relais devenant alors nécessaire.



Activités pour segment "logistique intermédiaire"

Besoins Grand Paris

SOGARIS % adressable

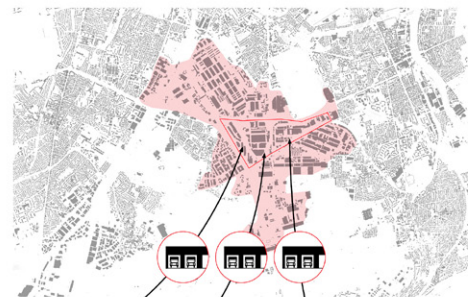
Surface à inscrire

Unité bâtie moyenne

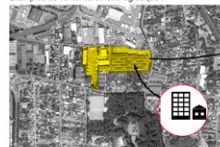
Nombre de locataires

Messagerie généraliste (y compris bureaux)	500 000 m ²	15%	75 000 m ²	10 000 m ²	7
Messagerie spécialisée (pharmacie, presse...)	200 000 m ²	10%	20 000 m ²	4 000 m ²	5
Logistique du e-commerce (hors grands opérateurs)	500 000 m ²	20%	100 000 m ²	12 500 m ²	8
Relais grande distribution (pour pénétrer dans Paris)	400 000 m ²	20%	80 000 m ²	7 500 m ²	11
Logistique grossistes (en lien avec PME/artisans)	400 000 m ²	15%	60 000 m ²	10 000 m ²	6
Stocks (showroom, collectivités...)	200 000 m ²	20%	40 000 m ²	7 500 m ²	5
Prestataires logistiques (tertiaire)	800 000 m ²	15%	120 000 m ²	15 000 m ²	8
TOTAL (m²)	3 000 000 m²		495 000 m²		50

Une ville logistique diverse regroupant 2 600 000 m² d'entrepôts et magasins. La ville logistique n'est pas monofonctionnelle, elle regroupe des activités complémentaires. Il faut accentuer cette diversité qui fonde la richesse de ce territoire et sa capacité à générer une forme urbaine vivante. Les activités logistiques disséminées dans des tissus urbains peu appropriés pourraient faire l'objet d'un remembrement logistique libérant ainsi des emprises pour la construction de nouveaux logements.



Exemples de remembrement logistique :



1. Orly



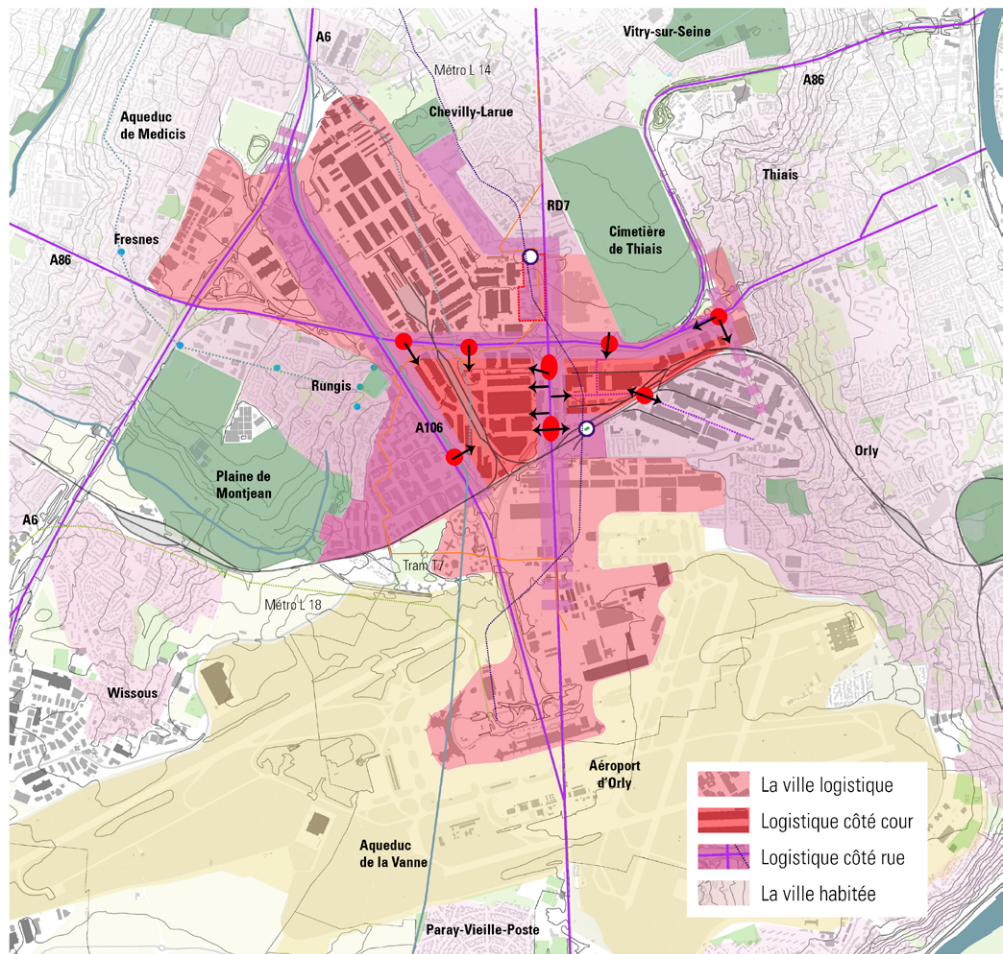
2. Villejuif-Saint-Georges



3. L'Hay-Les-Roses

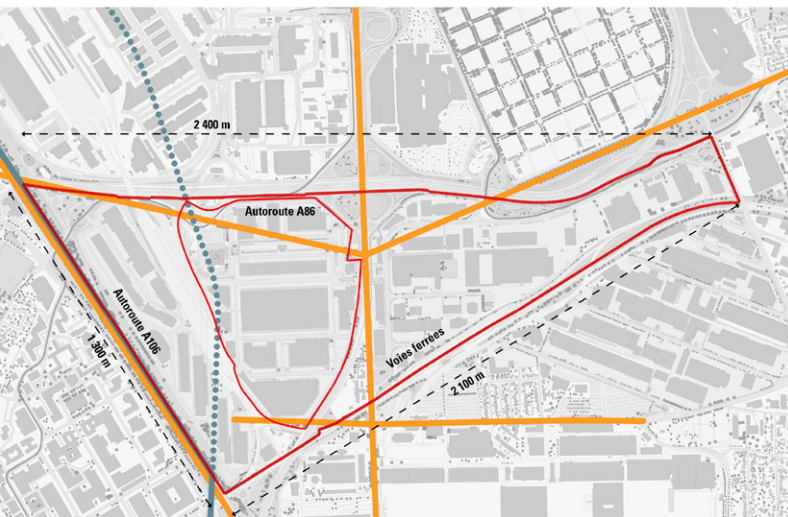
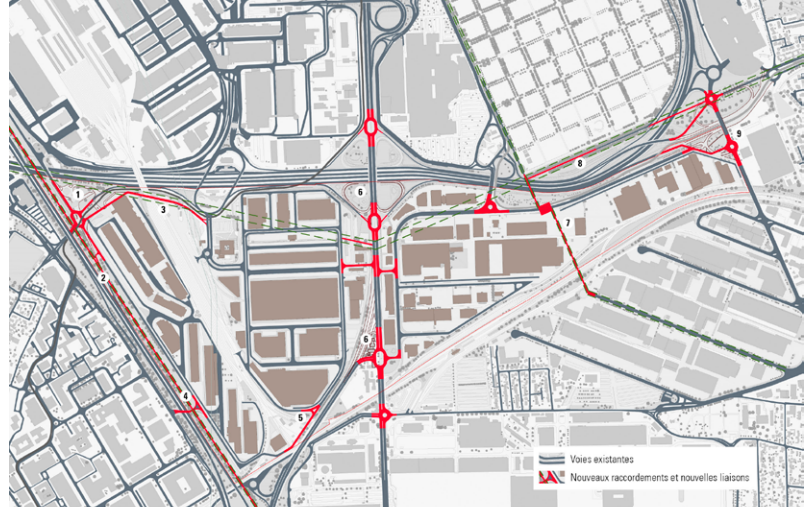
Notre proposition repose sur la création d'une ville logistique ouverte, perméable et diversifiée, que l'on peut traverser et qui répond aux grands enjeux de l'aménagement de la région parisienne, en maintenant un pôle logistique fort, en faisant évoluer cet ensemble de manière à ce qu'il entretienne avec l'alentour des relations de complémentarité, notamment en mettant à profit le système de parcs. La ville logistique ne saurait être bâtie à partir d'une table rase, elle doit tirer avantage de ce que la première couche de l'aménagement a installé et qui constitue une base à partir de laquelle la ville continue. Ce que nous proposons ici n'est pas le début mais une suite d'une opération d'aménagement commencée en 1960.

Un nouveau partage du sol pour une ville logistique protégée côté cour et une ville logistique ouverte côté rue.



Le Triangle logistique, site témoin de la ville logistique

Dans la ville logistique, certaines infrastructures routières et ferroviaires, constituent des limites "naturelles". L'autoroute A86 au nord, l'autoroute A106 à l'ouest et les voies ferrées au sud, dessinent un triangle dont la superficie est de 120 hectares. Le site SOGARIS occupe au cœur de ce Triangle logistique une emprise de 37 hectares sans compter les 17 hectares situés au nord de l'autoroute A86,



Tisser de nouveaux liens, établir de nouvelles continuités.

1. Porte ouest : suppression de la barrière de péage et simplification des circuits de circulation entre le centre de Rungis et le Triangle logistique ainsi qu'entre la sortie de l'autoroute A106 et l'accès à l'autoroute A86. Rétablissement des continuités depuis la rue de la Vanne vers les voies du Triangle logistique.
2. Promenade de l'aqueduc : l'aqueduc de la Vanne, déplacé à l'occasion des travaux d'implantation du M.I.N. et de la plateforme logistique, pourrait être aménagé en promenade pour les piétons et les cycles. Préfiguration des allées qui inscrivent la ville logistique dans un système de parcs.
3. Liaison entre la porte ouest et la place de la logistique : depuis le rond-point aménagé porte ouest, une rue est tracée qui rejoint l'entrée de la plateforme SOGARIS.
4. Aménagement d'un passage sous

l'autoroute A106 : ce passage existe mais n'est pas utilisé. Sa mise en service va de pair avec la création d'une voie ouverte dans le prolongement de la rue de la Vanne sur les emprises des dessertes existantes.

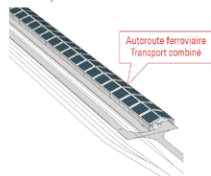
5. Liaison entre la rue de la Vanne prolongée et la voie de ceinture des îlots de la plateforme centrale SOGARIS. Cette voie nouvelle complète le dispositif des voies ouvertes qui mettent en réseau les deux côtés des emprises ferroviaires par des activités logistiques comparables et complémentaires.
6. Transformation de la route départementale 7 : la continuité entre la route et la plateforme aéroportuaire est rétablie grâce à l'aménagement de ronds-points qui permettent par ailleurs de simplifier le système d'échange entre l'autoroute A86 et la route départementale 7. Des emprises importantes de voies déclassées peuvent être utilisées au profit de

constructions nouvelles. Les échanges entre les plateformes logistiques 7 et avec la route départementale 7 sont rendus possibles et simples.

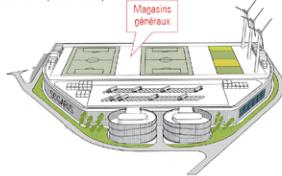
7. Une allée de Belle Epine au cœur d'Orly : prolongant les allées carrossables du cimetière de Thiais ouvertes à la ville, une nouvelle liaison franchit l'autoroute A86 et les voies ferrées, pour rejoindre une voie existante, la rue du Puits Dixme, vers le centre d'Orly.
8. La route de la Reine : cet axe historique, tronqué par le passage de l'autoroute, est rétabli dans sa continuité, restaurant ainsi le lien distendu entre le centre de Choisy-le-Roi et le carrefour de Belle Epine au cœur du Triangle logistique.
9. La porte est : les échanges existants sont simplifiés grâce à la création de ronds-points. Les parcours sont rendus plus lisibles pour les automobilistes, les transports en commun et les piétons.

TYPLOGIE DES ILOTS ET DES CONSTRUCTIONS

① Ilot quai, halle-parapluie, transports ferroviaires



② Ilots clos, bâtiments sites, logistique côté cour (back office)



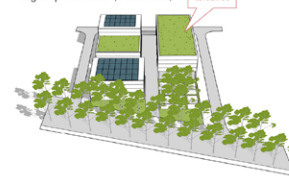
③ Ilots mixtes, bâtiments adossés, logistique côté cour et côté rue (front office + back office)



④ Ilot parc, pavillons et jardins, services



⑤ Ilot ouvert, immeubles de ville, logistique côté rue (front office)



LE TRIANGLE LOGISTIQUE



LES ÉLÉMENTS DU NOUVEAU PARTAGE DU SOL



DE LA PLATEFORME A LA VILLE LOGISTIQUE

Equipe de maîtrise d'œuvre : ALEXANDRE CHEMETOFF & ASSOCIES, JONCTION, IFSTTAR, MTDS - MDETC / Maîtrise d'ouvrage : SOGARIS