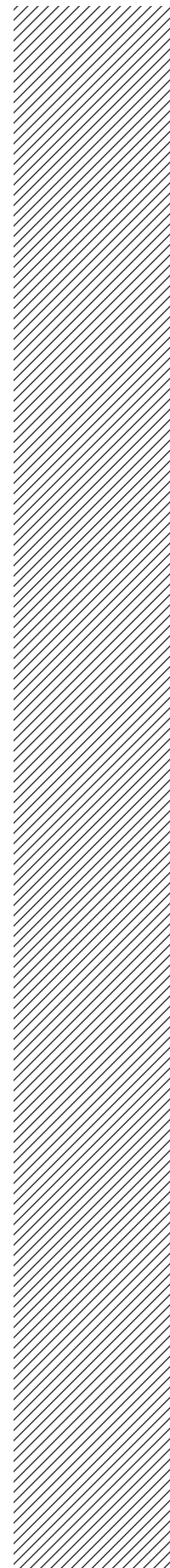


 ÉTUDE

DES ESPACES DE LOGISTIQUE URBAINE INTÉGRÉS DANS LES PROJETS IMMOBILIERS

LE DISPOSITIF DES PÉRIMÈTRES
DE LOCALISATION DANS LE PLU

NOVEMBRE 2020



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

Étude réalisée par: **Charles SUDOL**

Sous la direction de: **Patricia PELLOUX**

Avec le concours de: **la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris**

Cartographie et traitement statistique: **Charles SUDOL**

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

Mise en page: **Apur**

www.apur.org

20P070103

Sommaire

	INTRODUCTION	4
	1. Les périmètres de localisation logistiques'	6
	62 parcelles inscrites dans le PLU pour favoriser la logistique urbaine	6
	La méthode d'identification ayant permis l'évolution de la réglementation	8
	Les contraintes à anticiper pour la création d'ELU	9
	2. Fiche d'analyse de chaque permis de construire réalisé sur les périmètres de localisation	12
	P1-2 : Poste du Louvre	14
	P10-10 : Magenta	16
	P11-6 : Clos de Malevert	18
Permis ayant intégré la logistique	P11-7 : Rue de la Roquette	20
	P14-9 : Galerie Gaité	22
	P15-25 : Ingénieur Keller	24
	P18-18 : Rue de Clignancourt	26
	P1-4 : Boulevard de la Madeleine	28
	P8-2 : Europe	30
	P12-13 : Rue de Reuilly	32
Permis n'ayant pas intégré la logistique	P15-23 : Maine - Tour Montparnasse	34
	P9-8 : Rue de Navarin	35
	P15-24 : Beaugrenelle	36
	P20-12 : Passage des Soupirs	37
	P1-6 : Pont-Neuf	38
	3. Analyse croisée et enseignements	40
	Les limites de l'outil périmètre de localisation pour les parcelles ou îlots de grande taille	41
	Des programmes à adapter ou clarifier	42
	Un accompagnement des porteurs de projets à renforcer	43
	Préconisations	44

INTRODUCTION

Intégrer les espaces logistiques dans la ville dense et constituée est une donnée essentielle pour limiter les nuisances générées par la logistique du dernier kilomètre. Depuis une dizaine d'années, l'Apur a engagé plusieurs travaux sur ce sujet qui ont conduit lors de la modification de 2016 du Plan Local d'Urbanisme parisien à inventer le dispositif de périmètre de localisation pour la création d'Espaces de Logistique Urbaine (ELU). Dans une logique de maillage du territoire, cette modification a identifié une soixantaine de parcelles (ou groupe de parcelles) dont la destination est imposée.

Le présent document fait le bilan et analyse l'efficacité de l'instauration des périmètres de localisation pour des ELU. Parmi les 62 sites, 15 ont d'ores et déjà fait l'objet de demandes de permis de

construire pour des projets de restructuration lourde et/ou changement de destination. Parmi ces projets, certains ont inclus un espace logistique, comme prescrit par la servitude que constitue le périmètre de localisation. À l'inverse, certains projets n'incluent pas d'espace logistique.

Ce document dresse ainsi le bilan des conditions qui ont été favorables à la création d'ELU sur les périmètres de localisation, au regard du choix d'outil réglementaire, et de sa définition sur chaque parcelle (surface, intitulé précis pour chaque site, conditions d'application...) et développe des enseignements et esquisses d'amélioration pour contribuer aux réflexions sur un futur PLU bioclimatique qui pourrait faciliter l'installation de services urbains tels qu'une logistique urbaine mieux intégrée et durable.

15 sites ont d'ores et déjà fait l'objet de demandes de permis de construire pour des projets de restructuration lourde et/ou changement de destination



© Christophe Jacquet - Ville de Paris



© Jacques Leroy - Ville de Paris

1. | Les périmètres de localisation logistiques¹

Le périmètre de localisation permet de réserver des emplacements pour la réalisation d'un ou plusieurs équipements ou d'installations d'intérêt général par la délimitation d'une emprise

62 parcelles inscrites dans le PLU pour favoriser la logistique urbaine

Consciente de la nécessité de considérer le patrimoine immobilier logistique comme un atout, la Ville de Paris a décidé dès 2006 de s'emparer des outils réglementaires pour préserver et compléter le maillage logistique en zone dense. Le PLU de 2006 a introduit plusieurs dispositifs pour préserver et favoriser les activités de logistique urbaine. La modification du PLU de juillet 2016 a renforcé cette volonté en développant de nouveaux outils et en complétant les précédents. Un des leviers en faveur de la logistique urbaine introduit en 2016 était l'instauration d'une soixantaine de périmètres de localisation d'équipements de logistique urbaine.

Selon le code de l'urbanisme « *dans les zones urbaines et à urbaniser, le règlement peut instituer des servitudes consistant à indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics, ainsi que les installations d'intérêt général et les espaces verts à créer ou à modifier, en délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements* »².

Le périmètre de localisation permet ainsi de réserver des emplacements pour la réalisation d'un ou plusieurs équipements ou d'installations d'intérêt général par la délimitation d'une emprise, sans faire figurer de localisation précise. Ainsi, contrairement à un emplacement réservé, le périmètre de localisation n'interdit pas la réalisation

du programme souhaité par son propriétaire. Il oblige à intégrer aux projets envisagés un équipement identifié dans le périmètre de localisation ou la reconstitution dans le projet d'un équipement existant sur le secteur délimité par la servitude. De fait, à la différence des emplacements réservés, la servitude issue d'un périmètre de localisation ne grève que partiellement les droits à construire du terrain.

Le Code de l'urbanisme prévoit que le propriétaire d'un terrain sur lequel est inscrit une telle servitude peut mettre en demeure la commune de procéder à son acquisition sous certaines conditions³.

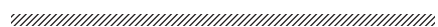
En 2006, la Ville de Paris avait déjà inscrit un certain nombre de périmètres de localisation dans son document d'urbanisme prévoyant la réalisation d'équipements scolaires, de petite enfance, sportifs, pour personnes âgées, mais également des installations de transport collectif, des espaces verts, etc. En 2016, 62 nouveaux sites entrent dans la liste des périmètres de localisation pour créer des équipements de logistique de 500 ou 1000 m² minimum. Ces parcelles ont été identifiées dans l'optique de créer un maillage de Paris par des ELU (Espaces de Logistique Urbaine) de différentes tailles, s'appuyant sur du bâti existant ou à reconstituer appartenant, par exemple, à La Poste, la SNCF, ERDF ou dans des

1 — Pour plus de détails, télécharger la note détaillant l'ensemble des mesures prises par le PLU de 2016 en faveur de la logistique urbaine : www.apur.org/fr/nos-travaux/outils-service-logistique-urbaine-plu-exemple-plan-local-urbanisme-paris

2 — Extrait de l'article L151-41 du code de l'urbanisme

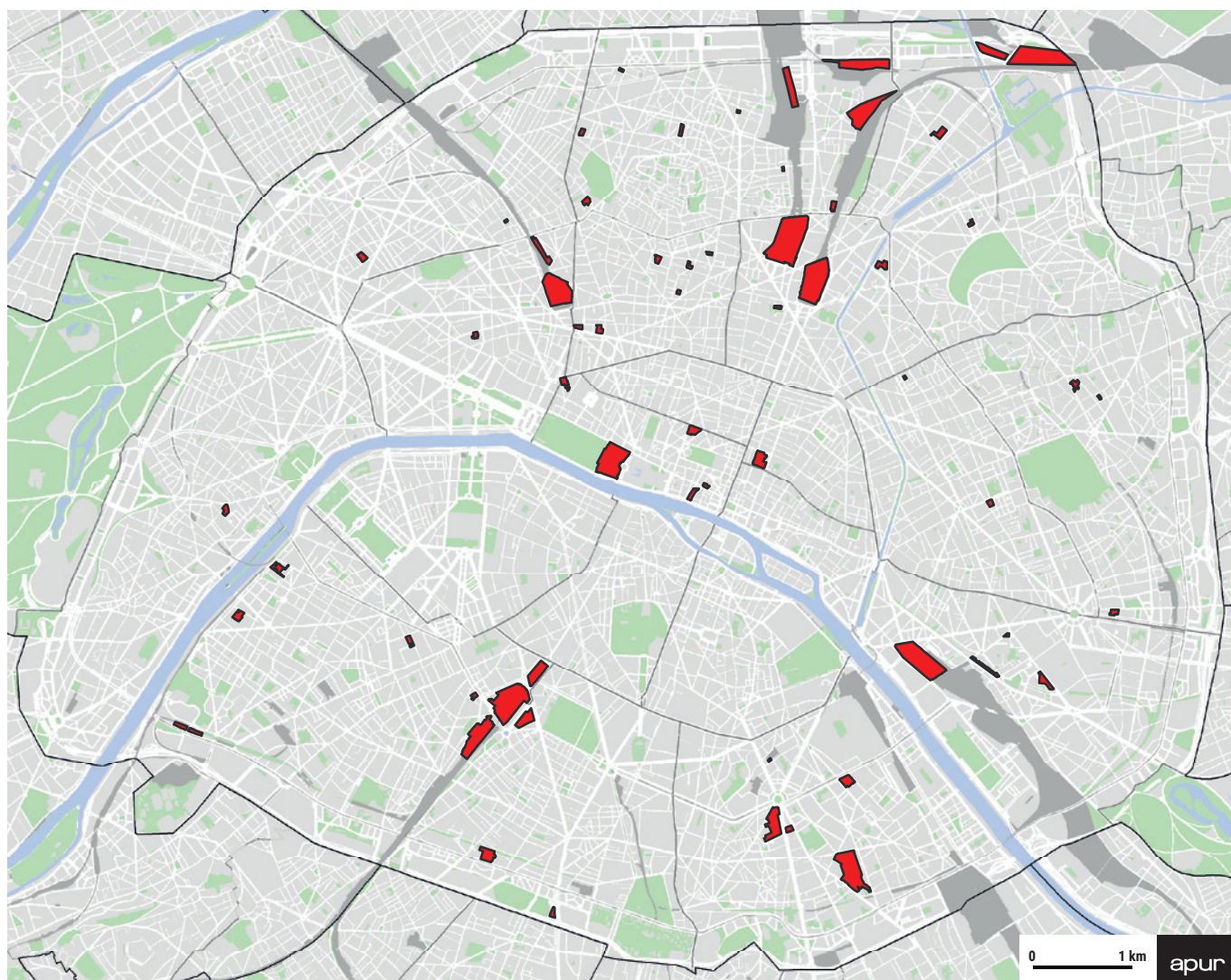
3 — Article L152-2 du code de l'urbanisme.

LES 62 PÉRIMÈTRES DE LOCALISATION LOGISTIQUES



parcs de stationnements ou d'anciens centraux téléphoniques. Le résultat attendu est une offre d'espaces logistiques, répartis sur le territoire, allant de l'hôtel logistique au bureau de quartier, permettant l'interfaçage entre des flux entrants massifiés et des tournées optimisées et propres pour le dernier kilomètre.

La liste des 125 périmètres de localisation (dont 62 pour les ELU) figure en Annexe IV du Tome 2 du règlement. Pour chaque site, le type d'équipement à réaliser est précisé : *ELU à reconstituer* (pour les équipements existants), *ELU de 500 m² minimum*, *ELU de 1000 m² minimum*, dans le but de garder un maillage équilibré et diversifié.



Source : Ville de Paris, Traitement Apur

La méthode d'identification ayant permis l'évolution de la réglementation

Dans le cadre de la modification générale du PLU de Paris en 2016, l'Apur a identifié fin 2014 avec la Direction de l'Urbanisme (DU) et la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) de nouveaux emplacements dédiés à la logistique urbaine dans la zone dense du territoire parisien.

La méthode a consisté à réaliser un travail systématique pour recenser toutes les parcelles appartenant à des institutionnels, ne faisant pas l'objet d'autres projets d'une part et susceptibles de pouvoir accueillir des activités logistiques d'autre part.

La démarche de sélection des 350 « parcelles »⁴ qui ont été ainsi examinées pour faire l'objet de **périmètres de localisation** s'est appuyée sur plusieurs critères de recherche :

- Un premier exercice de présélection de parcelles cadastrales parisiennes, selon :
 - le statut de la propriété : monopropriété ou copropriétés inférieures ou égales à 3 copropriétaires ;
 - la surface de la parcelle, supérieure à 200 m² sauf si elle peut être regroupée avec des parcelles voisines de propriétaire identique ;
 - la catégorie d'occupation du sol ;
 - la zone du PLU dans laquelle la parcelle se trouve (en zone UG et hors zone UV et UGSU sauf de rares cas particuliers, hors zone V).
- Une sélection de parcelles sur les-

quelles sont situés des commerces ou d'autres types d'activités disposant d'ores et déjà d'une aire logistique adaptée (qui restent à préserver).

- Des parcelles sur lesquelles la morphologie du bâti existant correspond à des opérations de grande taille, comme les grands sites de logements sur dalle (Olympiades, Beaugrenelle...).
- Diverses parcelles issues de la connaissance fine de certains territoires.

Ont ainsi été exclues de l'analyse, les « parcelles » qui dépendent de l'État (PSMV, Sénat...), mais aussi celles qui abritent certaines catégories d'équipements (piscines, gymnases, établissements scolaires (primaires, secondaires), transport, jardins ou espaces verts.

Ces différents travaux de filtrages ont conduit à conserver pour examen environ 350 « parcelles » parisiennes, puis, un deuxième travail d'analyse a été réalisé pour aboutir à la sélection de la moitié des 350 sites initiaux. Des enquêtes de terrain ont permis d'affiner la sélection. Cette dernière s'est fondée sur l'application de certains critères opérationnels pour l'implantation d'un ELU. Ce dernier s'adapte à différents espaces (en surface ou en sous-sol) et à différentes superficies (de 500 à 1 500 m²), cependant des conditions indispensables doivent être anticipées.

⁴ – Parcelles est ici écrit entre guillemets parce qu'il s'agit effectivement dans la majorité des cas de parcelles cadastrales, mais également pour certains, il s'agit en fait de groupes de parcelles urbaines qui ensemble pourraient constituer un emplacement réservé pertinent.

Les contraintes à anticiper pour la création d'ELU

L'espace logistique implanté en zone dense est un objet hybride qui doit s'implanter dans des locaux très contraints par leur présence en milieu urbain. Les réglementations qui régissent sa conception sont également délicates, puisque sa situation en fait un cas sortant de l'unicité fonctionnelle habituelle des bâtiments. Ainsi plusieurs types de contraintes sont à anticiper pour limiter leur impact sur la faisabilité et la temporalité des projets.

Les contraintes physiques

Les caractéristiques physiques des locaux vont déterminer les activités logistiques qu'ils peuvent abriter et les surfaces qui seront nécessaires à ces activités. Ces caractéristiques portent :

• Sur les dimensions et l'architecture :

- Une aire de déchargement poids lourd nécessite une hauteur sous plafond supérieure à 3,20 m.
- L'aire de manutention pour l'éclatement des tournées est à adapter aux volumes entrants et aux types de véhicules. Cette aire est idéalement de 300 m² minimum et a une hauteur supérieure à 2,30 m.
- La circulation interne doit s'adapter au gabarit des véhicules entrants (rayon de giration, largeur des voiries internes, largeur des trames structurelles des bâtiments...).
- La portance des dalles peut également conditionner les activités futures. Par exemple, une portance standard de parking automobile n'est pas suffisante pour certaines activités de massification.
- Les rampes d'accès peuvent limiter le passage de certains véhicules (vélo-cargo par exemple).
- Il est également important de prévoir une connexion internet et des locaux d'une surface de 70 m² minimum (bureaux, vestiaires, sanitaires...).
- La possibilité de répartition sur plusieurs niveaux d'un espace logistique

type ELU est à étudier. Toutefois, les installations en deuxième sous-sol ainsi que la dépendance d'un monte-charge sont systématiquement évincées par les acteurs de la logistique.

- La surface nécessaire à l'ELU est calculée en fonction des caractéristiques techniques susmentionnées et des activités prévues à l'intérieur. Des surfaces d'environ 500 m² permettent déjà certaines formes de massification et de cross docking. Toutefois, des surfaces un peu plus élevées (à partir de 500 à 1 000 m²) sont plus confortables et donc plus attractives pour les futurs exploitants des ELU.

• Sur l'accessibilité et les équipements :

- Il faut anticiper le stationnement, près de l'aire de manutention, d'au moins une dizaine de véhicules électriques.
- Ces bornes de recharge de véhicules électriques doivent être in situ plutôt que sur l'espace public.
- Le dimensionnement des espaces passe par l'étude des types de camions pouvant entrer dans le site mais il faut vérifier l'accessibilité au site de ces véhicules : une bonne connexion aux réseaux (viaires, mais aussi ferrés, fluviaux) est indispensable. La voirie environnante doit être étudiée pour valider l'accessibilité au site.

• Sur son utilisation future :

- Essayer de limiter et gérer les nuisances générées par l'activité (arrêt des véhicules de livraison, adaptation horaire des flux de PL et de VUL dans la circulation banalisée, bruit, etc.). Le stationnement des véhicules à l'intérieur de l'équipement est à privilégier. Dans le cas contraire, une aire de livraison devra être facilement accessible à proximité.
- La recherche de mixité avec d'autres activités peut être avantageuse selon le type d'espace.

Les contraintes réglementaires

La création d'un ELU passe par plusieurs niveaux de réglementation à anticiper. Voici une liste non exhaustive d'éléments réglementaires déterminants pour la création d'ELU en zone dense.

• Le PLU

En zone Urbaine Générale (UG), le PLU interdit, a priori, la mixité entre-pôt/ logement sur un même terrain⁵. Il empêche également la création d'entrepôts en RDC d'un immeuble d'habitation. Toutefois, dans le PLU en vigueur, les espaces de logistique urbaine n'entrent pas dans la catégorie des entrepôts mais dans celle des « CINASPIC » (Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif).

Le règlement du PLU fournit une liste des installations entrant dans la catégorie des CINASPIC et les définit, notamment les espaces de logistique urbaine: « *espaces de logistique urbaine, dédiés à l'accueil des activités liées à la livraison et à l'enlèvement des marchandises, pouvant inclure du stockage de courte durée et le retrait par le destinataire; sont autorisées les activités d'entreposage et de reconditionnement pratiquées uniquement temporairement ou de façon marginale* »⁶.

L'intérêt d'inclure la logistique urbaine à la destination « CINASPIC » est double. D'une part, les CINASPIC dérogent à certaines règles de constructibilité ce qui facilite leur implantation. D'autre part, dans le PLU en vigueur, les destinations CINASPIC et logement permettent des projets mixtes, ce qui est très avantageux pour mailler le tissu urbain dense d'espaces logistiques.

• Le Code du travail

Le Code du travail interdit de faire travailler des personnes de manière permanente à une profondeur supérieure à 6 m de la surface (définie à partir de la porte d'entrée principale du bâtiment),

ce qui peut constituer un obstacle rédhibitoire pour un espace situé au 2^e sous-sol. Toutefois, certains aménagements peuvent conduire à une activité en sous-sol (cas des ELU dans les parkings souterrains par exemple).

• La réglementation ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement)

Pour les entrepôts de stockage, le régime déclaratif ICPE 1510 intervient à partir d'un tonnage de stockage supérieur à 500 t et un volume d'entrepôt supérieur à 5 000 m³ et inférieur à 50 000 m³. Pour un volume supérieur à 50 000 m³, l'autorisation ICPE 1510 devient obligatoire. Dans les deux cas (déclaration ou autorisation ICPE), des démarches administratives ainsi que des éléments de sécurité particuliers sont à prévoir (pose de sprinklers par exemple).

De plus, la réglementation ICPE 1510 interdit la mixité des espaces avec un ERP (Établissement Recevant du Public), ce qui limite son utilisation. De plus, la présence d'autres destinations (logements, bureaux...) dans le même bâtiment est impossible.

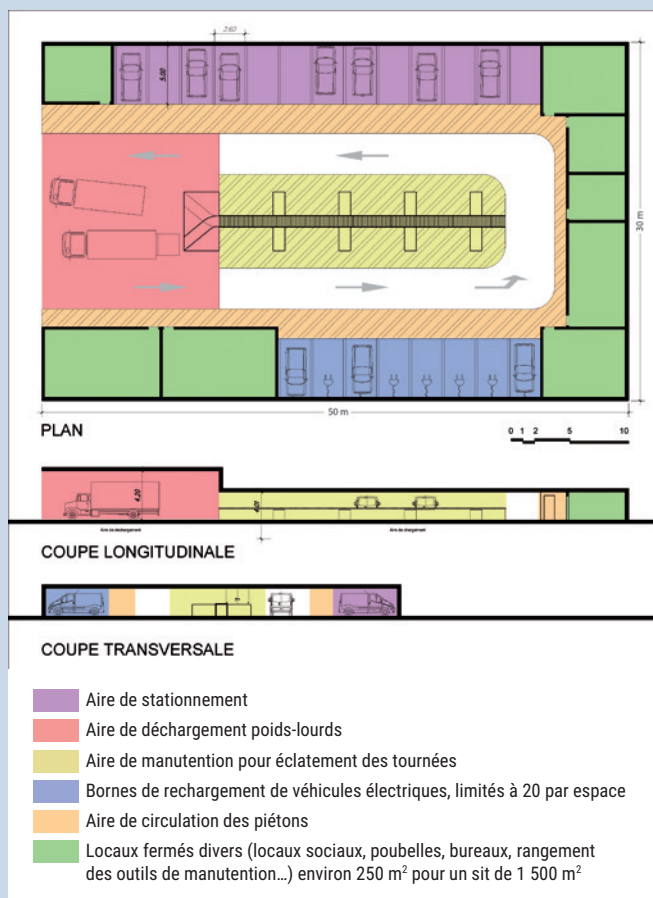
Ainsi, pour des ELU, il sera très souvent nécessaire d'éviter le classement ICPE 1510 en gardant un stockage inférieur à 500 tonnes.

D'autre part, la recharge des véhicules électriques est soumise à la réglementation ICPE 2925, complétée par le décret 2017-26 qui limite le nombre de recharges simultanées. Diverses solutions existent pour pallier ces contraintes de sécurité: espacement de 15 m entre les aires de recharges, pose de murs coupe-feu entre les aires, délimitation coupe-feu de la zone de recharge des véhicules. Le décret 2019-1096 a récemment introduit la distinction entre les bornes de charge produisant de l'hydrogène, limitées à 50 kW au total, et celles qui n'en produisent pas, pouvant aller jusqu'à 600 kW si elles ne sont pas ouvertes au public.

5 — PLU de Paris, Zone Urbaine Générale, UG 2.2.2.1°

6 — PLU de Paris, Règlement, Tome 1, VIII Définitions, CINASPIC

PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT D'UN ESPACE DE LOGISTIQUE URBAINE DE TAILLE MOYENNE



2.

Fiche d'analyse de chaque permis de construire réalisé sur les périmètres de localisation

Pour faire le bilan de l'efficacité de cet outil réglementaire, il a fallu recenser l'ensemble des projets récents sur les parcelles concernées

En 2020, quatre ans après l'inscription des périmètres de localisation logistiques dans le PLU, des projets ont été engagés ou esquissés sur les parcelles concernées. Pour faire le bilan de l'efficacité de cet outil réglementaire, il a donc fallu recenser l'ensemble de ces projets avant d'insérer la prise en compte de la logistique urbaine dans leur programme.

À partir de la base de données des autorisations d'urbanisme mise à disposition par la Ville de Paris, une recherche par adresse a permis de sélectionner un certain nombre de demandes d'urbanisme concernant les périmètres de localisation. Puis, une étude des programmes de ces opérations a été nécessaire pour identifier la présence d'un ELU. La carte ci-contre présente les projets qui ont été étudiés et qui seront détaillés dans cette partie.

Pour les projets qui ont intégré des ELU, des entretiens avec les maîtres d'ouvrage ou les maîtres d'œuvre ont cherché à comprendre la démarche ayant abouti à l'intégration de ces ELU : la présence du PLOC (périmètres de localisation) était-elle une contrainte ou opportunité ? Comment a-t-elle été appréhendée ?

Pour les autres, il a été nécessaire de voir quels motifs ont justifié la faisabilité du projet sans ELU, en interrogeant les ser-

vices d'instruction des autorisations d'urbanisme de la Direction de l'Urbanisme.

Pour chaque parcelle étudiée, les fiches suivantes détaillent la situation et les impératifs du PLU, puis le projet. Enfin, un bilan de l'impact du PLOC sur le projet complète la fiche.

Les fiches d'analyse de chaque permis de construire réalisé sur les périmètres de localisation sont ici classées entre celles qui ont intégré ou non un ELU :

1. Fiches d'analyse des permis ayant intégré la logistique

P1-2 : Poste du Louvre

P10-10 : Magenta

P11-6 : Clos de Malevert

P11-7 : Rue de la Roquette

P14-9 : Galerie Gaité

P15-25 : Ingénieur Keller

P18-18 : Rue de Clignancourt.

2. Fiches d'analyse des permis n'ayant pas intégré la logistique

P1-4 : Boulevard de la Madeleine

P8-2 : Europe

P12-13 : Rue de Reuilly.

P15-23 : Maine - Tour Montparnasse

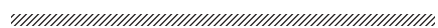
P9-8 : Rue de Navarin

P15-24 : Beaugrenelle

P20-12 : Passage des Soupirs

P1-6 : Pont-Neuf.

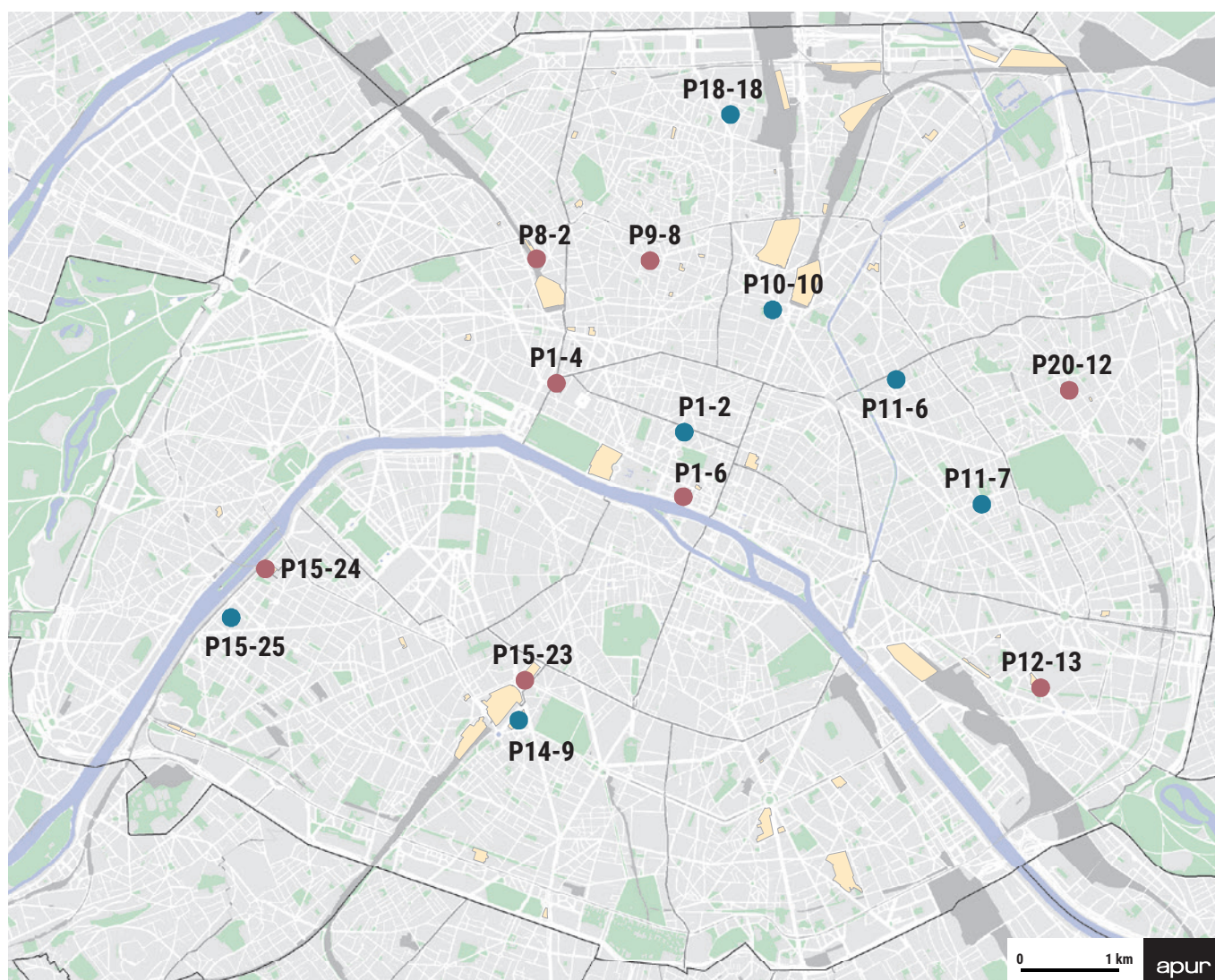
LES PROJETS SUR LES PÉRIMÈTRES DE LOCALISATION LOGISTIQUES



PC étudiés sur des périmètres de localisation

- Avec ELU
- Sans ELU
- Autres périmètres de localisation
- Cimetière, espace vert
- Infrastructure de transports

Sources : Apur, Ville de Paris



P1-2 : Poste du Louvre

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

PLU : Équipement de logistique urbaine à reconstituer

Permis de construire :

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

Maîtrise foncière :

SCI Tertiaire Mixte
(filiale de Poste Immo).

Maîtrise d'ouvrage :

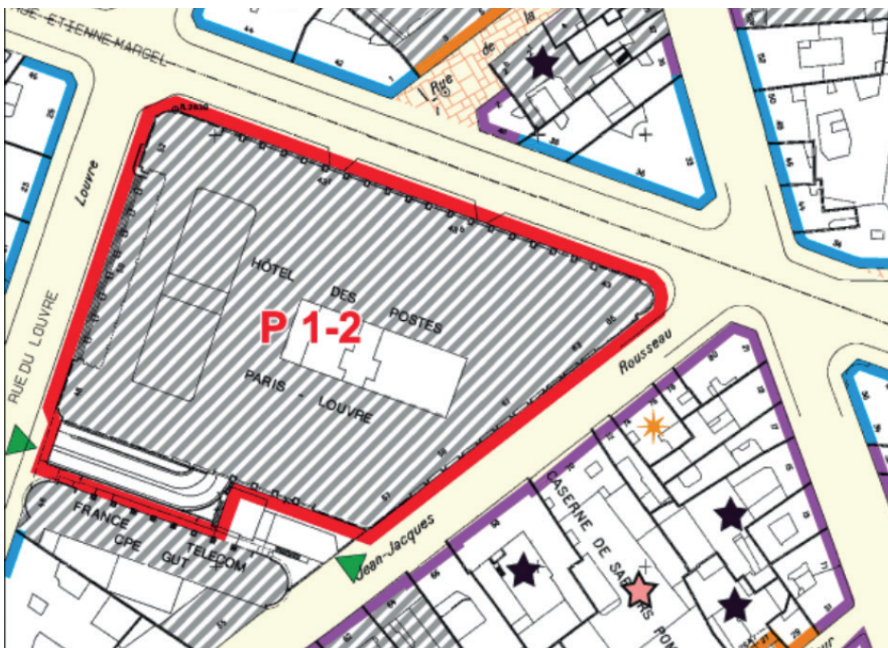
Poste Immo

Maîtrise d'œuvre :

Dominique Perrault Architecture

Autorisation :

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



© PLU - Ville de Paris



1 000 m²

dédiés
à la logistique
urbaine



© Orthophoto Geommi / ATGT

Description synthétique

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

Équipement logistique

Le programme initial comprenait la création d'un 2^e sous-sol de 4800 m² sous le bâtiment d'emprise 8240 m², avec rampe d'accès depuis le 1^{er} sous-sol. Les deux niveaux de sous-sol étaient à destination de stationnement et logistique postale.

La modification de 2016 intègre 1000 m² d'ELU au 2^e sous-sol dans une zone comprenant 40 places de parking (672 m²) ainsi qu'un local technique (75 m²) dédiée dans le programme initial à la logistique postale. Ainsi, le niveau -1 abrite, sur l'emprise du bâtiment, un parking pour véhicules postaux, le niveau -2 contient également un parking mais sur 4800 m², et dont 1000 m² sont dédiés à un ELU.

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

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

Retour d'expérience

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

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



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



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

P10-10 : Magenta

2 - 6, square Alban Satragne -

107t - 107q, rue du Faubourg Saint-Denis - 75010 Paris

PLU : Équipement de logistique urbaine à reconstituer

Permis de construire :

PC 075 110 20 V0010

107, rue du Faubourg Saint-Denis, 75010

Maîtrise foncière :

Poste Immo (SCI BP Mixte)

Maîtrise d'ouvrage :

Poste Immo (SCI BP Mixte)

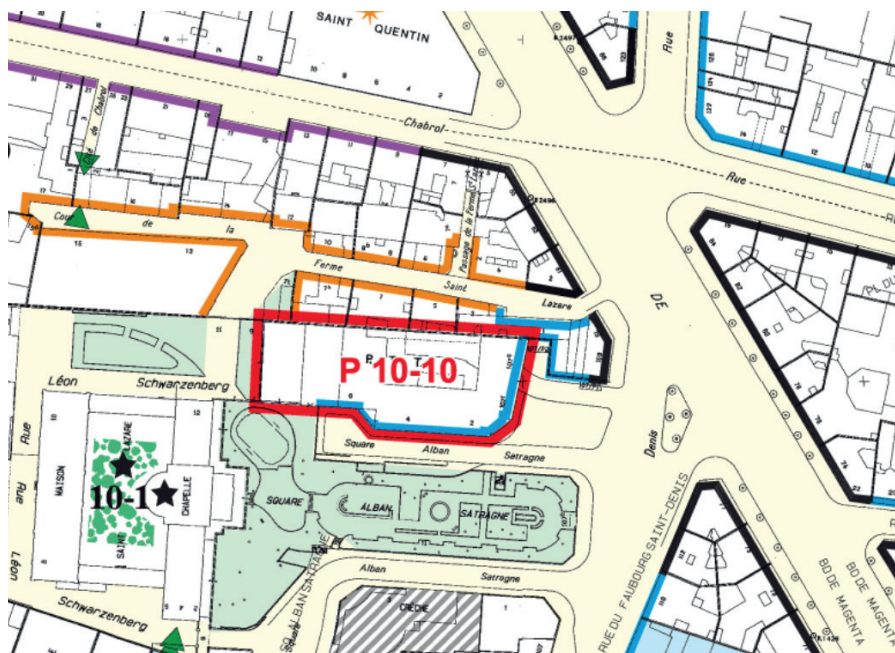
Maîtrise d'œuvre :

Élizabeth Naud et Luc Poux Architectes

Autorisation :

Déposé le 27/03/2020

En cours d'instruction.



© PLU - Ville de Paris



© Orthophoto Geommi / ATGT



1 000 m²

dédiés
à la logistique
urbaine

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

Changement de destination, Création de niveaux supplémentaires, Modification d'aspect extérieur d'une construction existante à R+6 sur 2 niveaux de sous-sol
Changement de destination des locaux existant à usage de Service Public ou d'intérêt Collectif, de bureaux, de commerce, d'habitation en locaux à usage de Service Public ou d'intérêt Collectif, de bureaux, de commerce, d'habitation.

Surface changeant de destination : 1 199 m².

Surface créée : 5 227 m².

Nombre de niveaux supplémentaires : 3 Travaux comportant des démolitions.

Surface démolie : 4 462 m².

Équipement logistique et détails

Projet de reconversion du bâtiment de la Poste. Création de logements, bureaux... Au 1^{er} sous-sol création d'un ELU de 1 000 m². Au -2 un parking pour les logements, accès depuis le -1. L'ancien sous-sol d'une surface de 1 645 m² comportait 1 000 m² de stationnement (utilisés pour l'ELU), 386 m² de bureaux, 192 m² vides.

La hauteur libre du 1^{er} sous-sol a dû être aménagée pour accès PMR au RDC mais il reste 3,20 minimum sur le plateau.

Un espace d'accueil au RDC (12 m², indépendant du bureau de Poste) com-

plète l'ELU, ainsi que des locaux sociaux au -1 pour l'ELU.

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

Exploitant de l'ELU :

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

Retour d'expérience :

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



© Apur



© Apur

Description synthétique

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

Surface créée : 1715 m².

Surface démolie : 1309 m².

Équipement logistique et détails

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

Exploitant de l'ELU :

Pas encore connu

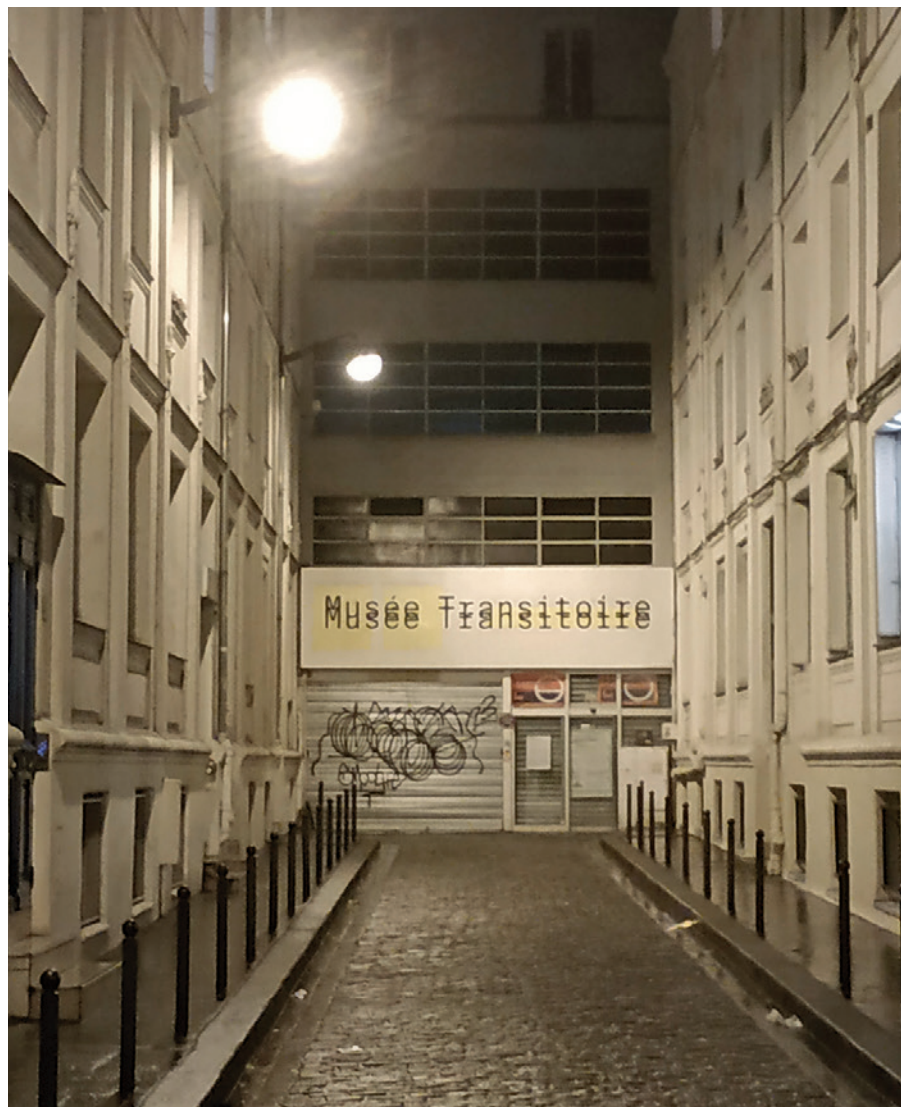
Retour d'expérience :

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

sous-sol sans lumière naturelle, accès uniquement par monte-charge... La surface de 500 m² est trop grande pour du stockage simple mais l'accessibilité empêche un ELU avec beaucoup de flux.

L'absence de preneur a ralenti les travaux qui ont tout juste commencé.

L'idée initiale était d'utiliser le RDC (au moins) pour faire l'ELU de 500 m² minimum. Pour valider le permis, ici le projet a été obligé de créer en sous-œuvre un sous-sol, ce qui détourne en quelque sorte la règle PLOC. ■



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

© Apur

P11-7 : Rue de la Roquette

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

PLU : Équipement de logistique urbaine de 500 m² minimum

Permis de construire :

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

Maîtrise d'ouvrage :

Immobilière de développement urbain
(Groupe Les Mousquetaires).

Autorisation :

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

Maîtrise foncière :

AP-HP

Maîtrise d'œuvre :

Architectes associés S.A.R.L.



© PLU - Ville de Paris



500 m²

dédiés
à la logistique
urbaine



© Orthophoto Geommi / ATGT

Description synthétique

de l'opération (extrait demande PC) :
 Changement de destination d'un local d'artisanat à rez-de-chaussée et sous-sol en supermarché et relais de quartier avec création de trémies d'escalier et d'ascenseur, d'un escalier d'accès à la toiture-terrasse, pose de garde-corps de sécurité, et mise aux normes d'accessibilité et de sécurité.
 Surface supprimée : 22 m²
 ST : 3245 m².

Équipement logistique

Transformation d'un local de 323 m² en RDC et 1196 m² en sous-sol en supermarché et relais de quartier (504 m²). Au RDC : Boulangerie du supermarché et espace de conciergerie de 212 m² dont une partie comportant des consignes fonctionnant 24/7, drive piéton. Au sous-sol : 205 m² de réserve pour l'ELU accessible par rampe de livraison (pente de la rampe reprise pour

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

Exploitant de l'ELU :

Interconnect, filiale d'Intermarché. ■



© Apur



© Apur

Description synthétique

de l'opération (extrait demande PC) :

Restructuration de l'îlot Vandamme avec déplacement de la bibliothèque municipale, restructuration avec surélévation de l'immeuble de bureaux de R+2 à R+7, rénovation de l'hôtel Pullman, construction d'un immeuble d'habitation de R+2 à R+9 sur la rue Mouchotte (62 logements sociaux créés) et d'une crèche (40 berceaux) sur l'avenue du Maine (restructuration avec extension de la galerie commerciale entre le R-1 et le R+1 et réaménagement du parc de stationnement avec diminution des places au R-1 au bénéfice du centre commercial) (1480 places au lieu de 2028 places).
Surface de plancher créée : 38 672,90 m².

Équipement logistique :

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

Exploitant de l'ELU :

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

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

Retour d'expérience :

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

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



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



L'entrée rue Vercingétorix

© Apur

© Apur

P15-25 : Ingénieur Keller

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

PLU : Équipement de logistique urbaine de 500 m² minimum

Permis de construire :

PC 075 115 19 V0093

12, rue de l'Ingénieur Robert Keller, 75015

Maîtrise foncière :

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

Maîtrise d'ouvrage :

Poste Immo (SA La Poste)

Maîtrise d'œuvre :

BTA Architectes

Autorisation :

Déposé le 31/12/2019

En cours d'instruction.

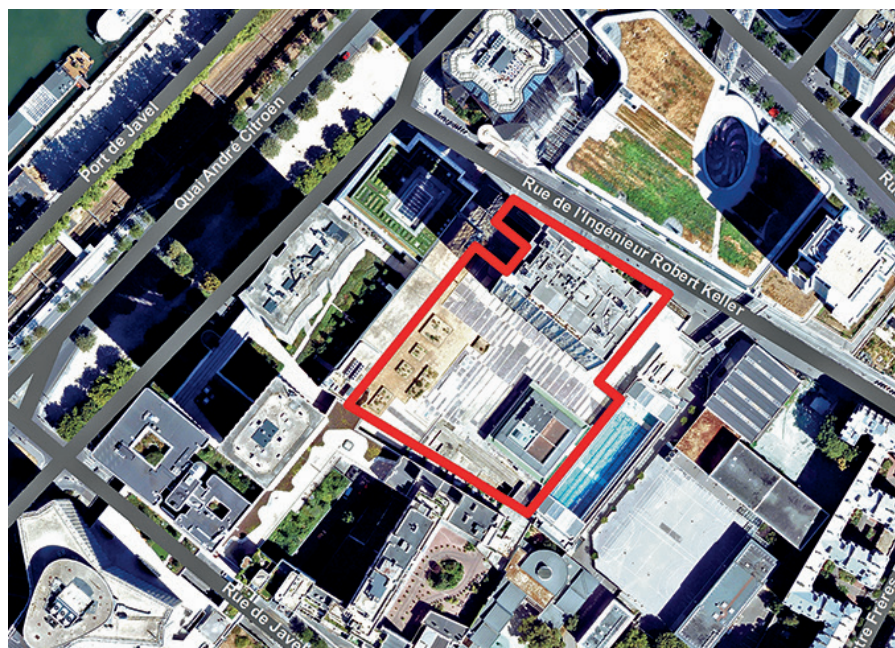
Avis favorable avec réserve
de la Mairie du 15^e.

Avis défavorable PP.

Autres services plutôt favorables.



© PLU - Ville de Paris



© Orthophoto Geommi / ATGT



9 000 m²

dédiés
à la logistique
urbaine

Description synthétique

de l'opération (extrait demande PC) :

Aménagement d'un espace de logistique urbaine des niveaux bas et hauts de la dalle Keller avec modification de la façade sur rue, travaux d'accessibilité, réaménagement des sous-sols avec création de trémies et de rampes, renforcement de structure pour la dalle, démolition des édicules sur dalle et de la crèche sur dalle du rez-de-chaussée au R+2, réfection complète de l'étanchéité de la dalle, mise en place d'un passage piéton et de clôtures.

Surface démolie : 1954 m².

Surface créée : 269 m². ST : 7305 m².

Équipement logistique

Utilisation des 2*4500 m² de RDC haut et bas sous dalle pour un ELU d'interfaçage entre caisses. Divers aménagements intérieurs et sur dalle pour permettre cette activité et de futures constructions sur la dalle après destruction de la crèche.

Pas de classement ICPE donc pas de stockage et recharge électrique à adapter en fonction des réglementations pour rester en dehors du champ ICPE.

Exploitant de l'ELU

Plusieurs filiales du groupe La Poste + autres opérateurs externes

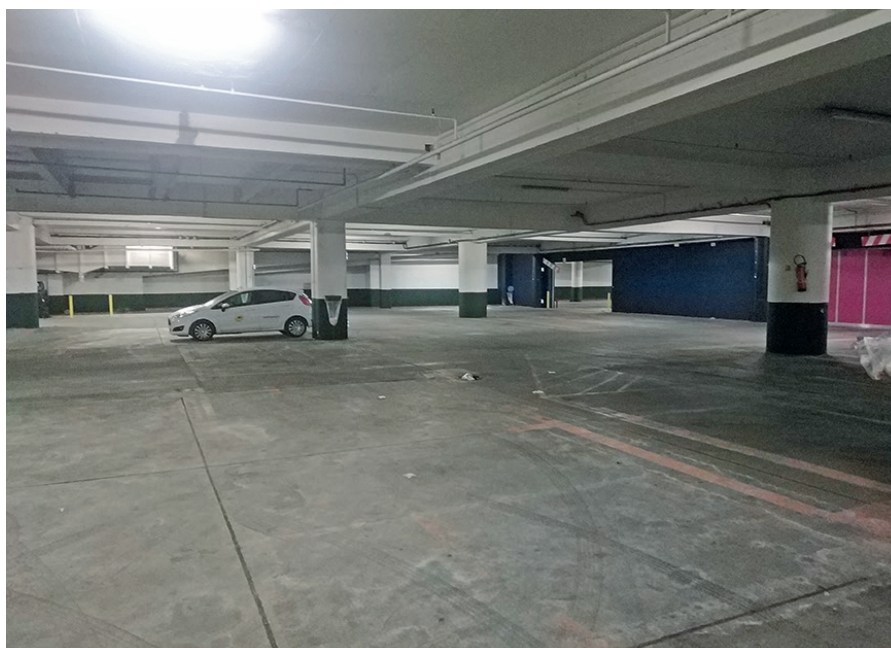
Retour d'expérience

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

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



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



P18-18 : Rue de Clignancourt

120, rue de Clignancourt -
75018 Paris

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

Permis de construire :

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

Maîtrise d'ouvrage :

SCCV 120 Clignancourt
(Care Promotion,
Atome Promotion Immobilière)

Maîtrise d'œuvre :

Elleboode Architecture

Autorisation :

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



© PLU - Ville de Paris



501 m²

dédiés
à la logistique
urbaine



© Orthophoto Geommi / ATGT

Description synthétique

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

Équipement logistique

Prise en compte du PLOC et de la caractérisation CINASPIC pour la création d'un ELU. 501 m² d'ELU en sous-sol accessible par rampe depuis le RDC rue de Clignancourt. 159 m² d'espace de stockage de courte durée.

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

Exploitant de l'ELU :

Pas encore trouvé.

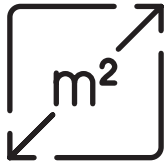
Retour d'expérience

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

plus de quelques mois avant la livraison. (Les travaux devraient commencer au printemps 2021 et terminer été 2023). Les porteurs de projet n'ont pas trouvé d'interlocuteur (services d'instruction, logisticien...) en capacité de les conseiller sur les contraintes techniques à respecter pour le futur ELU, ou sur les potentiels preneurs à contacter. La crainte est que des contraintes sur la sécurité, les circulations ou la structure ne soient pas anticipées et impliquent des travaux après la livraison des logements. ■



Le sous-sol actuel, à transformer en ELU



394 m²

de réserve
de commerce

2- Permis de construire :

PC 075 101 19 V0014

5 à 8, Voie A/1

Maîtrise foncière :

Copropriétaires Parc de stationnement
3 quartiers 001BC79

Maîtrise d'ouvrage :

SAS Chanel

Maîtrise d'œuvre :

Studio d'architecture ORY

Autorisation :

Déposé le 29/04/2019, autorisé avec réserve le 17/09/2019.

Description synthétique

de l'opération (extrait demande PC)

Réhabilitation d'un bâtiment à usage de bureau et de commerce sur trois niveaux de sous-sols avec changement de destination de commerce en bureau, création de

locaux au R-2, modification des liaisons verticales, suppression et reconstruction du plancher bas au R+3, fermeture du passage sur cour, modification des façades sur rue et cour et végétalisation et aménagement des toitures-terrasses.

Surface démolie : 242 m².

Surface créée : 1211 m². - ST : 1044 m².

Retour d'expérience :

Les PLOC sur les parcelles abritant des grandes surfaces commerciales avaient été placés en vue d'une potentielle uti-

lisation ou mutualisation des aires de livraison des commerces pour de la logistique de quartier. Le premier projet peut être considéré comme logistique car des surfaces de stationnement sont utilisées pour livrer les commerces de rue. Toutefois, il ne s'agit pas d'un ELU de quartier à proprement parler puisqu'il n'est pas utilisé par d'autres commerces que ceux des parcelles en question, la destination utilisée est d'ailleurs celle de commerce, et non de CINASPIC qui s'applique aux ELU. ■



Angle Boulevard de la Madeleine / Rue Duphot



Rue Duphot, ce bâtiment abrite l'entrée des livraisons de l'îlot commercial

Description synthétique

de l'opération (extrait demande PC) :
Réhabilitation d'un immeuble de bureau avec modification des façades sur rue et sur voies SNCF, réfection de la couverture avec installation de verrières, redistribution intérieure et modification des circulations verticales.

Surface créée : 185 m².

Détails et équipement logistique :

L'ensemble est constitué de 2 hangars créant une galerie de rue de Saint-Pétersbourg au boulevard Batignolles. Le bâtiment concerné est le hangar le plus au sud, il appartient au R-1 (niveau voies ferrées) à la SNCF, au rez-de-chaussée à La Poste et au R+1 et R+2 à la SCCV EUROPE.

Transformation du R+1, R+2 et mezzanine pour des bureaux avec quelques accès au rez-de-chaussée sur l'emprise La Poste. Les travaux concernent les

niveaux supérieurs mais n'impliquent pas le RDC occupé actuellement par La Poste. Aucune mention du PLOC n'est faite dans le dossier de demande de PC. L'ELU sur cette parcelle dépend (au moins pour le bâtiment le plus au sud) de La Poste qui n'envisage pas pour l'instant de transformer l'usage de ce bâtiment qui sert actuellement de réserve/stationnement des véhicules de La Poste, malgré le fait que le bâtiment ne soit pas utilisé au maximum de ses capacités. ■



© Apur



© Apur

P12-13 : Rue de Reuilly

80bis à 98, rue de Reuilly -

9 à 25, rue Georges et Mai Pulitzer - 75012 Paris

PLU : Équipement de logistique urbaine supérieur à 1 000 m²

Permis de construire :

PC 075 112 18 V0009

9, rue Georges et Mai Pulitzer, 75012

Maîtrise foncière :

Copropriétaires du 80b, rue de Reuilly

Maîtrise d'ouvrage :

SCI 80-98 rue de Reuilly

Maîtrise d'œuvre :

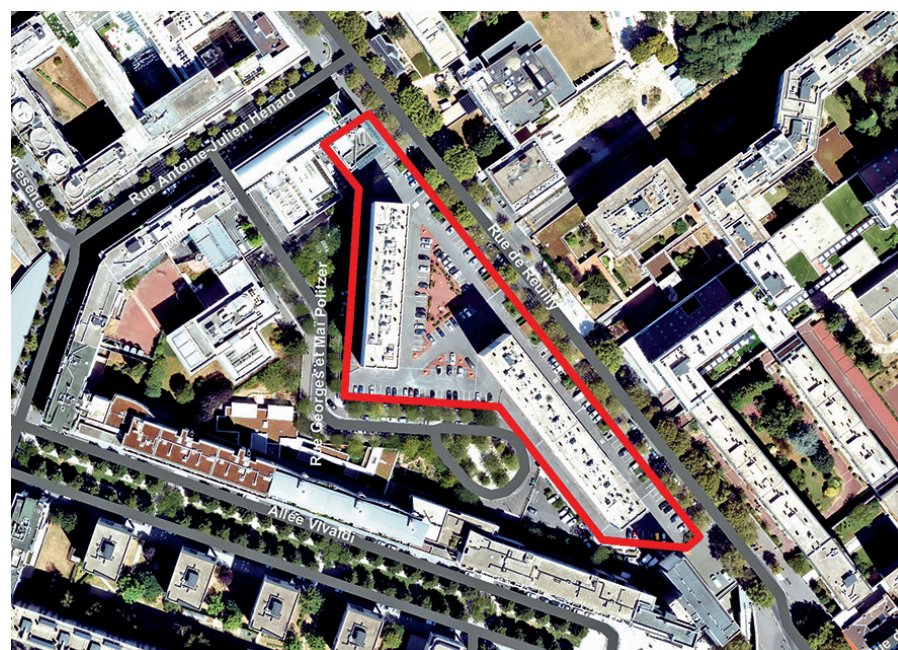
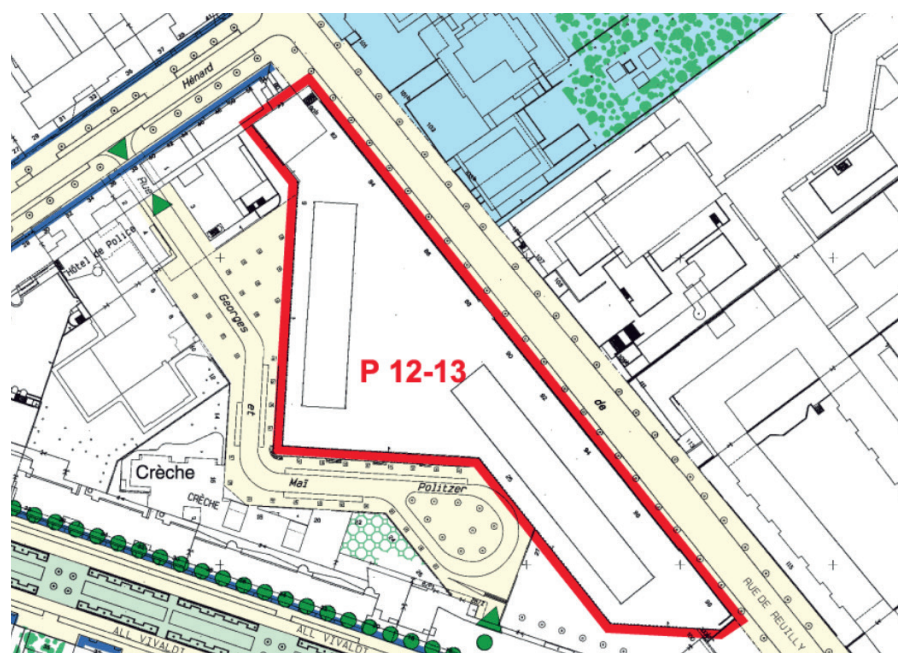
ZEBRandCO

Autorisation :

Déposé le 01/03/2018,

autorisé le 07/10/2018 -

Avis favorable de la Mairie du 12^e.



Description synthétique

de l'opération (extrait demande PC) :
 Changement de destination de locaux d'entrepôt, à rez-de-chaussée sur rue, en établissement d'enseignement supérieur privé dédié au management avec démolition d'une partie de la dalle et du stationnement en surplomb (99 places restantes au lieu de 120) pour création d'un patio partiellement planté et végétalisé et modification de la façade à rez-de-chaussée côté rue.

Surface supprimée: 332 m².

ST: 8922 m².

Détails et équipement logistique :

Utilisation d'une partie des locaux d'entrepôts pour la création d'une école « Grenoble école de management » de 4351 m², création d'un patio qui supprime 21 places de stationnement sur 120 sur la dalle au-dessus.

Il est fait mention du PLOC dans le dossier de permis mais le projet ne concerne qu'une partie des entrepôts. Ce projet n'empêche techniquement pas la création d'un ELU de 1000 m² sur le reste de la parcelle. (4351 m² en projet sur les 9413 m² d'entrepôt).

Retour d'expérience :

Les maîtres d'ouvrage ont cherché en premier lieu un futur preneur pour un pôle logistique sur cet ancien entrepôt de Conforama. Les pistes n'ayant pas débouché après 2 ans de recherches, une autre fonction a été trouvée avec l'école de commerce. Le permis a été validé par le service juridique d'instruction car aucun projet n'aboutissait et que les surfaces projetées pour l'école n'empêchaient pas la réalisation future de l'ELU. ■



© Apur



© Apur

P15-23 : Maine - Tour Montparnasse

66, boulevard du Montparnasse - 2 à 36, rue du Départ -
33 à 39, avenue du Maine - 1 à 29, rue de l'Arrivée - 75015 Paris

PLU : Équipement de logistique urbaine de 500 m² minimum

Permis de construire :

PC 075 115 18 V0042
66 boulevard du Montparnasse,
2 à 36 rue du Départ,
33 à 39 avenue du Maine,
1 à 29 rue de l'Arrivée, 75015

Maîtrise foncière :

Syndicat Principal / Copropriétaires
de L'Ensemble Immobilier

Maîtrise d'ouvrage :

Syndicat secondaire A de l'EITMM
c/o FONCIA IMP

Maîtrise d'œuvre :

Nouvelle AOM SAS

Autorisation :

Déposé le 31/07/2018,
autorisé avec réserve le 12/07/2019.

Description synthétique

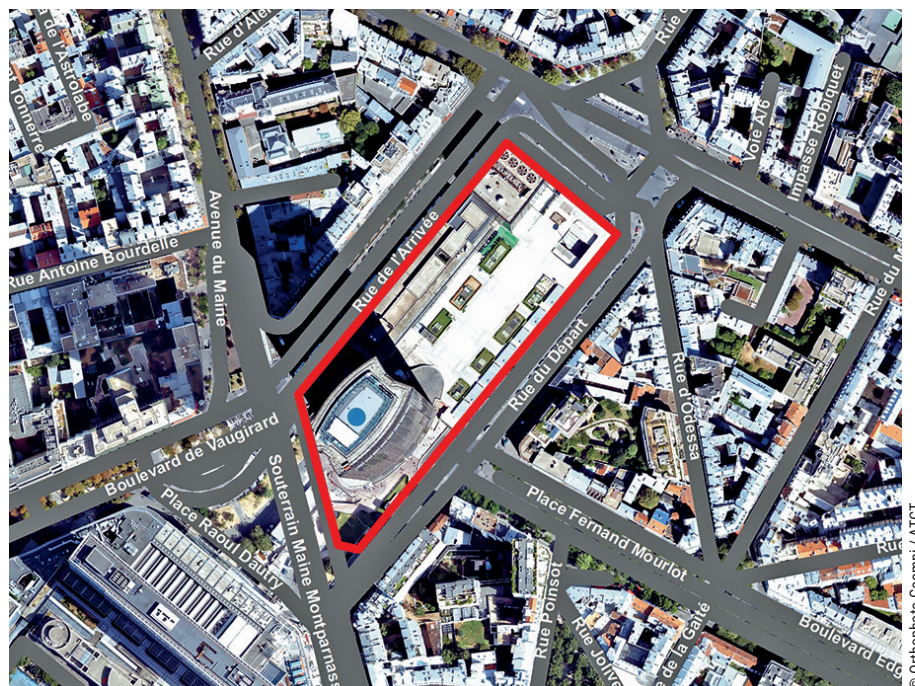
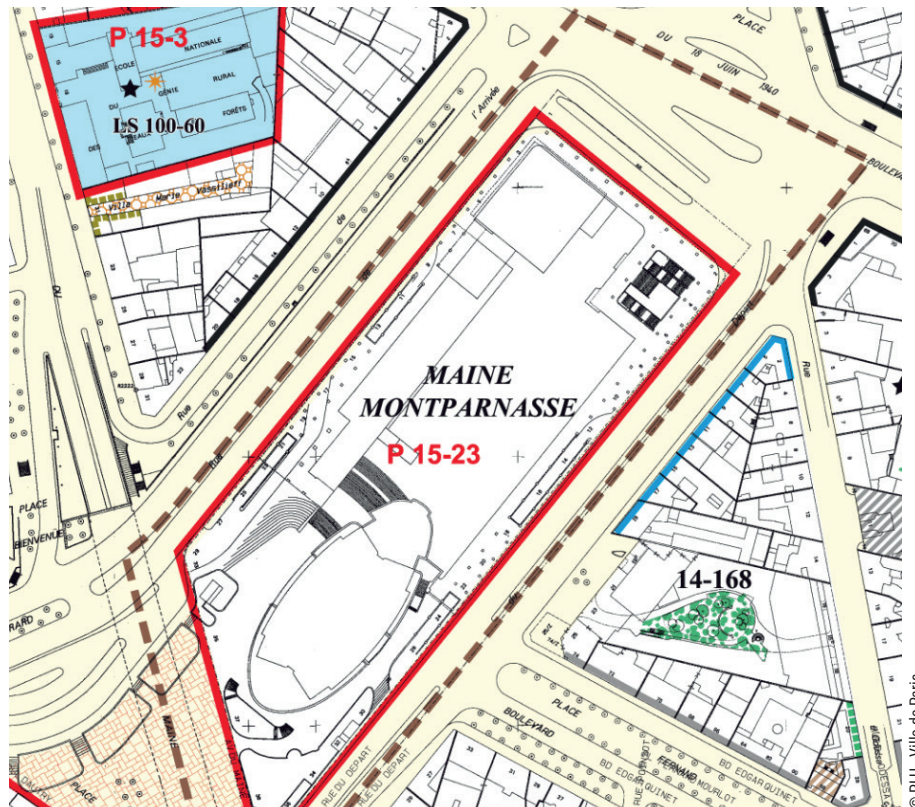
de l'opération (extrait demande PC) :
La réhabilitation, extension et le réaménagement de la Tour Maine Montparnasse, surfaces créées à destination de bureaux (21406 m²), d'hôtel (1727 m²), de commerces (2222 m²) et d'exploitation agricole (2507 m²).

Surface de plancher totale créée :
27862 m²

Surface de plancher démolie : 19042 m².

Détails et équipement logistique :

Le permis déposé pour le moment ne concerne que la Tour Montparnasse donc n'a pas de lien direct avec un futur ELU. Toutefois, le permis est une étape d'un projet plus grand incluant tout l'ensemble Maine Montparnasse qui devra, lui, prendre en compte le PLOC dans sa programmation. Il aurait néanmoins été envisageable d'imaginer un équipement logistique utile aux locataires de la tour et/ou du quartier, les discussions sont toujours en cours à ce sujet. ■



P15-24 : Beaugrenelle

31 à 37, quai de Grenelle -20, rue Emeriau -
20, rue du Docteur Finlay - 75015 Paris

PLU : Équipement de logistique urbaine à reconstituer

Permis de construire :

PC 075 115 18 V0030
37, quai de Grenelle, 75015

Maîtrise foncière :

Copropriétaires du
20, rue du Docteur Finlay

Maîtrise d'ouvrage :

Hertel Investissement

Maîtrise d'œuvre :

CALQ

Autorisation :

Déposé le 01/06/2018,
autorisé en janvier 2019.

Description synthétique

de l'opération (extrait demande PC) :

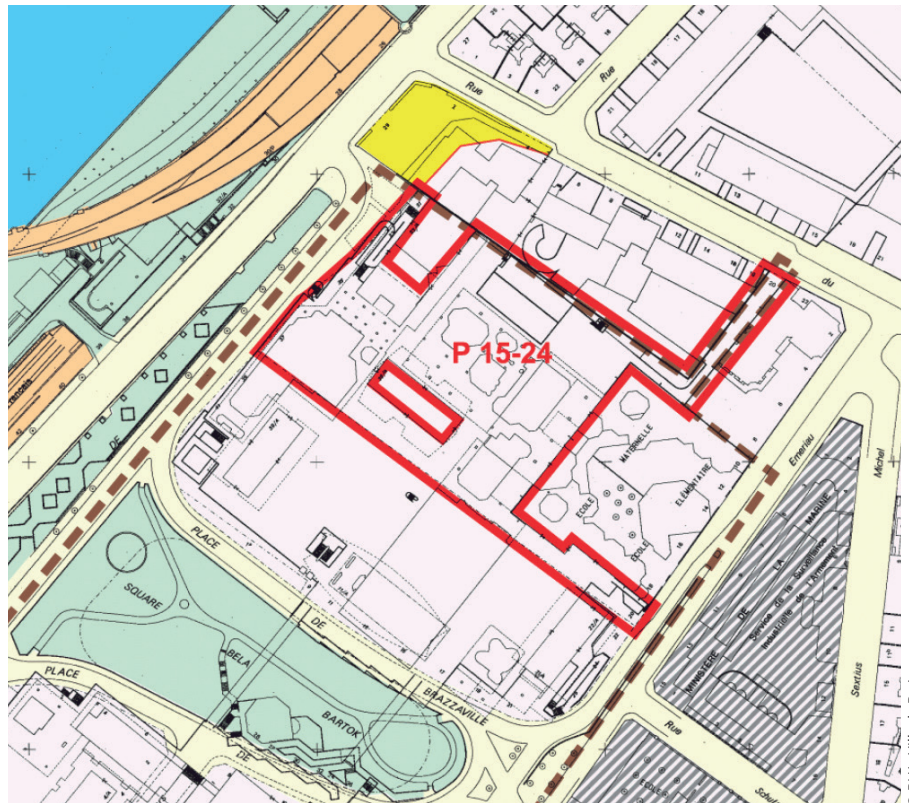
Restructuration du bâtiment de bureau Castor de 4 étages sur sous-sol partiel avec extension à tous les niveaux, la modification de l'ensemble des façades, la création d'un patio, le réaménagement des jardins, patios et accès extérieurs, la création et le déplacement de trémies d'escaliers, d'ascenseurs et techniques en vue de l'aménagement d'une école de commerce.

Surface de plancher à démolir : 805,30 m²

Surface de plancher créée : 819,40 m².

Détails et équipement logistique :

Restructuration du bâtiment de bureaux/école castor. Modifications architecturales extérieures et intérieures. Le projet ne concerne aucune surface sous dalle ou en sous-sol donc n'est pas lié à la modification de l'ELU Beaugrenelle Chronopost qui est protégé par le PLOC. Cette parcelle contient déjà un ELU. ■



Permis n'ayant pas intégré la logistique

P20-12 : Passage des Soupirs

248 à 260, rue des Pyrénées - 11bis, passage des Soupirs -
51 à 55, rue de la Chine - 75020 Paris

PLU : Équipement de logistique urbaine à reconstituer

Permis de construire :

PC 075 120 17 V0037
11bis, passage des Soupirs, 75020

Maîtrise foncière :

Propriétaire privé

Maîtrise d'ouvrage :

Impact Passage Soupirs

Maîtrise d'œuvre :

Marc Ifrah Architecture

Autorisation :

Déposé le 13/07/2017,
autorisé le 14/11/2017
puis modifié le 18/07/2019.

Description synthétique

de l'opération (extrait demande PC) :
Surélévation de 1 étage d'habitation (6 logements créés) d'un bâtiment d'habitation de 1 étage sur rez-de-chaussée avec création d'une cour après démolition d'une partie du bâtiment, création d'une toiture végétalisée, extension de plancher au 1^{er} étage dans le volume du rez-de-chaussée, déplacement d'une trémie d'escalier au 1^{er} étage, remplacement des menuiseries extérieures, modification des façades sur rue et cour, aménagement paysager et remplacement du portail.

Surface à démolir : 70 m².

Surface créée : 189 m².

Modification du nombre de logements (7), de la façade, création de deux portes d'entrée sur jardin, modification de la toiture-terrasse avec installation de groupes de ventilation. Transfert du PC 075 120 17 V 0037 délivré le 14 novembre 2017 à IMPACT PASSAGE SOUPIRS et PC 075120 17V 0037 autorisé.

Détails et équipement logistique :

Restructuration d'un ensemble de quelques logements, création d'un nou-

vel étage de logements. Ne concerne pas directement l'ensemble immobilier de la Poste qui se trouve derrière. Le PLOC a été mentionné dans le dossier. La présence de cette parcelle dans le péri-

mètre de localisation s'explique car elle faisait partie d'une unité urbaine historique mais le bâtiment n'est pas propice à accueillir de la logistique. ■



© PLU - Ville de Paris



© Orthophoto Geomni / ATGT

P1-6 : Pont-Neuf

22, quai de la Mégisserie - 1 à 21, rue des Bourdonnais -
2 à 4, rue Boucher - 2 à 6bis, rue du Pont-Neuf - 75001 Paris

PLU : Équipement de logistique urbaine de 500 m² minimum

Permis de construire :

PC 075 101 19 V0038
2, rue du Pont-Neuf, 75001

Maîtrise foncière :

Copropriétaires du
2, rue Boucher - 001AN1

Maîtrise d'ouvrage :

La Belle Jardinière

Maîtrise d'œuvre :

Djuric-Tardio Architectes

Autorisation :

Déposé le 20/09/2019,
autorisé le 23/04/2020.

Description synthétique

de l'opération (extrait demande PC) :
Réaménagement intérieur de locaux de commerce d'un bâtiment R+6 sur trois niveaux de sous-sol avec modification des liaisons verticales, suppression d'un escalier du rez-de-chaussée au R+1 et changement de destination partiel de commerce en bureau au R+1.

Surface créée : 45 m². ST : 5333 m².

Détails et équipement logistique :

Réaffectation d'une zone de vente Habitat en zone de showroom Louis Vuitton. Pas d'impact sur les sous-sols accessibles aux véhicules ni sur les espaces de stationnement. ■



© PLU - Ville de Paris



© Orthophoto Geommi / ATGT



© Apur



© Apur

3. Analyse croisée et enseignements

Quatre ans après leur instauration, les périmètres de localisation logistiques ont eu des résultats globalement positifs. Sur les 62 sites, une quinzaine ont fait l'objet de projets de restructuration ou de modification lourde entre 2016 et 2020 et, parmi eux, presque la moitié a inclus un ELU dans la programmation.

Cette mesure innovante a donc porté ses premiers fruits, en plus de la valeur symbolique qu'elle représente sur la prise en compte de la logistique urbaine par les politiques publiques. La temporalité lente d'évolution du marché immobilier est un facteur qui explique la présence d'ELU dans seulement 7 projets.

RÉSUMÉ DES DONNÉES RECUEILLIES SUR LES 15 PÉRIMÈTRES ÉTUDIÉS

Site	Équipement logistique demandé par le PLU	Surface logistique en projet ou motif d'absence d'ELU	Propriétaire	Maître d'ouvrage	Exploitant futur désigné
P1-2 Poste du Louvre	À reconstituer	1 000 m ²	Poste Immo	Poste Immo	Groupe La Poste
P10-10 Magenta	À reconstituer	1 000 m ²	Poste Immo	Poste Immo	Groupe La Poste
P11-6 Clos de Malevert	500 m ² minimum	500 m ²	Propriétaire privé	Privé	Non connu à ce stade
P11-7 Rue de la Roquette	500 m ² minimum	504 m ²	AP-HP	Les Mousquetaires	Les Mousquetaires (Intermarché)
P14-9 Galerie Gaité	350 m ² de surface utile (hors locaux sociaux)	750 m ²	Copropriétaires	URW (Unibail)	Urby (livraisons internes et externes à la galerie)
P15-25 Ingénieur Keller	500 m ² minimum	9 000 m ²	Copropriétaires	Poste Immo	Groupe La Poste + opérateurs externes à définir
P18-18 Rue de Clignancourt	500 m ² minimum	501 m ²	SCCV	Copromoteurs	Non connu à ce stade
P1-4 Bd de la Madeleine	500 m ² minimum	394 m ² de réserve de commerce mais possibilité de réaliser un ELU ailleurs	Copropriétaires	SCI	Commerces du bâtiment
P8-2 Europe	500 m ² minimum	Projet sur R+1 n'impliquant pas le RDC	Copropriétaires	SCCV	\
P12-13 Rue de Reuilly	1 000 m ² minimum	Projet n'utilisant que 4 000 m ² sur 9 000 m ² d'entrepôts	Copropriétaires	SCI	\
P15-23 Maine - Tour Montparnasse	500 m ² minimum	Projet portant sur la Tour uniquement	Copropriétaires	Syndicat secondaire de l'EITMM	\
P9-8 Rue de Navarin	500 m ² minimum	Projet sur bâtiment différent	HSBC Real Estate	SCI	\
P15-24 Beaugrenelle	À reconstituer	L'ELU existe déjà et est préservé	Copropriétaires	Hertel Investissement	\
P20-12 Passage des Soupirs	À reconstituer	Projet sur bâtiment différent	Propriétaire privé	Impact Soupirs	\
P1-6 Pont-Neuf	500 m ² minimum	Modifications sur les étages uniquement	Copropriétaires	La Belle Jardinière	\

Les entretiens avec les acteurs concernés (maîtres d'œuvre, d'ouvrages, logisticiens, services d'instruction des permis...) ont permis de comprendre

les limites de cette mesure et les potentielles pistes d'amélioration pour aboutir à des espaces logistiques plus adaptés et plus nombreux.

Les limites de l'outil périmètre de localisation pour les parcelles ou îlots de grande taille

La temporalité lente d'évolution du marché immobilier est un facteur qui explique la présence d'ELU dans seulement 7 projets

La servitude du périmètre de localisation produit des résultats hétérogènes en fonction des parcelles considérées. Le périmètre de localisation, contrairement à l'emplacement réservé, n'interdit pas la réalisation d'un programme mais impose la présence d'un équipement d'une taille spécifiée. En pratique, lors de l'instruction des permis de construire, la contrainte retenue est que le projet en étude doit inclure l'équipement ou bien ne pas empêcher sa réalisation future pour être accepté. Ce traitement va conduire à des niveaux de contrainte différents selon les parcelles et les bâtiments considérés.

Pour certaines parcelles, la présence du périmètre de localisation va inévitablement imposer un ELU en cas de travaux. Il s'agit surtout des parcelles constituées d'un seul bâtiment, pour lesquelles un changement de destination du bâtiment entraînera assez automatiquement la réalisation future d'un ELU. Parmi les dossiers étudiés, les projets Malevert et Clignancourt illustrent ce cas : les PLOC désignent directement ces anciens garages automobiles pour lesquels les projets prévoyaient un changement de destination des bâtiments (logements, bureaux). Malgré la difficulté engendrée, les porteurs de projets n'ont pas eu le choix que d'intégrer un emplacement pour un futur ELU pour voir leur projet autorisé.

En revanche, pour les parcelles de plus grande ampleur, ou qui sont constituées de plusieurs unités cadastrales ou urbaines, la contrainte se révèle moins forte puisque les projets qui ne portaient pas

sur tout l'ensemble ont pu être acceptés même sans l'équipement requis à partir du moment où ils n'empêchaient pas physiquement sa réalisation future. Pour certains, les modifications projetées ne concernaient effectivement pas des locaux où un ELU pourrait s'implanter (Cas des projets rue de Navarin, Tour Montparnasse ou Beaugrenelle étudiés). Pour d'autres, le projet impactait des locaux exploitables pour réaliser un ELU (exemple de la Rue de Reuilly, du Boulevard de la Madeleine ou dans une moindre mesure du parking Europe). Ces cas-là montrent que le PLOC est d'autant plus contraignant qu'il impose un équipement de plus grande surface. Un équipement de petite taille sur une très grande parcelle aura moins de chance de voir le jour car des projets successifs pourraient être réalisés sans jamais empêcher physiquement sa réalisation future. Cette constatation est encore plus à propos pour les PLOC constitués de très grands ensembles immobiliers (gares, grands ensembles), qui n'ont pas été étudiés dans ce document, et pour lesquels un ELU sera très difficile à imposer sur des projets qui ne modifieraient pas l'intégralité de la parcelle.

Le périmètre de localisation se révèle ainsi inégal. Pour les petits sites, il s'agit d'une contrainte forte qui va conduire à une démarche particulière, plus ou moins laborieuse pour être respectée. Pour les plus grandes parcelles sa valeur est plus symbolique car il laisse plus de liberté aux porteurs de projets, impliquant d'autres dispositifs d'accompagnement à côté du cadre réglementaire.

Des programmes à adapter ou clarifier

Les entretiens avec les différents interlocuteurs ont fait ressortir quelques limites quant à la définition des programmes accompagnant les périmètres de localisation.

Premièrement, la question des surfaces inscrites dans le PLU se pose. En effet, la surface inscrite dans le PLU a été calculée en fonction du potentiel du bâtiment mais ne tient pas toujours compte des réels besoins des preneurs. Des facteurs extérieurs peuvent avoir une influence sur les besoins des preneurs. Par exemple, l'accessibilité des sites par porteurs va déterminer le besoin en surface d'ELU. Un espace inaccessible par des véhicules plus volumineux qu'un VUL n'aura pas besoin de plus que quelques centaines de m² pour fonctionner. Le parking Europe illustre ce principe : L'accessibilité actuelle limite l'arrivée des camions dans le site, ce qui compromet la faisabilité de l'ELU.

En fonction des acteurs, la surface indiquée dans le PLU va plus ou moins être respectée. Les porteurs de projets ayant une expérience logistique et ayant défini clairement les futurs usages peuvent se permettre d'ajuster les surfaces à leur projet : cela explique la difficulté sur le parking Europe mais également les 9000 m² de l'espace Keller sur un périmètre de « 500 m² minimum ».

En revanche, les porteurs de projets n'ayant pas d'expertise logistique se contenteront de respecter la surface minimale pour faire autoriser leur projet. Ceci peut expliquer les difficultés qu'ils rencontrent à trouver un exploitant. En effet, la surface de 500 m² constitue une limite basse des surfaces nécessaires pour réaliser certaines activités de cross-docking et restreindre à l'ELU à exactement 500 m² limite l'attrait des preneurs pour le futur équipement.

De plus, les équipements dits « à reconstituer » peuvent manquer de clarté, ce qui laisse une certaine liberté quant au programme de logistique urbaine à intégrer dans les projets. On voit dans les sites étudiés que ceux qui portaient cette mention (réalisés par Poste Immo dans les deux cas) ont donné lieu à des espaces de 1000 m². Cette mention laisse donc aux porteurs de projets la liberté d'ajuster la surface d'ELU aux possibilités d'accessibilité des sites et à leurs contraintes de bilan d'opération. De même, la définition de l'ELU peut prêter à confusion pour certains PLOC définis sur des pôles commerciaux, pour lesquels une aire de livraison interne peut être considérée comme un espace de logistique. Enfin, il est intéressant de noter que le projet Malevert, pour respecter la contrainte du PLU sans fra-

La simplicité des intitulés des périmètres de localisation laisse une grande liberté quant à leur mise en application

COMPARATIF DES SURFACES D'ELU REQUISES ET EN PROJET POUR DIFFÉRENTS PROJETS ÉTUDIÉS

Site	Équipement logistique demandé par le PLU	Surface logistique en projet
P1-2 Poste du Louvre	À reconstituer	1 000 m ²
P11-6 Clos de Malevert	500 m ² minimum	500 m ²
P11-7 Rue de la Roquette	500 m ² minimum	504 m ²
P14-9 Galerie Gaité	350 m ² de surface utile (hors locaux sociaux)	750 m ²
P18-8 Rue de Clignancourt	500 m ² minimum	501 m ²
P15-25 Ingénieur Keller	500 m ² minimum	9 000 m ²
P10-10 Magenta	À reconstituer	1 000 m ²

giliser son bilan, a prévu de réaliser des reprises en sous-œuvre pour créer 2 niveaux de sous-sol pour y inclure notamment l'ELU. Ainsi, on voit que le passé de garage automobile du bâtiment n'a finalement pas été nécessaire à la création de l'ELU puisqu'il s'installe dans des espaces créés pour l'occasion. Si la simplicité des intitulés des périmètres de localisation laisse une grande

liberté quant à leur mise en application, ça ne suffit pas toujours à garantir la qualité du projet ou sa réalisation. D'un côté, cela permet aux porteurs de projets d'ajuster les équipements à leurs besoins logistiques mais aussi économiques. De l'autre, le manque de clarté nuit à la compréhension de la consigne pour certains acteurs, et donc à la qualité du résultat final.

Un accompagnement des porteurs de projets à renforcer

Les périmètres de localisation touchent des acteurs différents, certains sont des institutionnels (SNCF, Orange, La Poste), d'autres sont des acteurs privés, propriétaires ou copropriétaires, promoteurs, investisseurs de taille plus ou moins importantes. Comme évoqué précédemment, certains d'entre eux ont une expertise logistique ou des partenaires privilégiés (La Poste notamment), mais pour d'autres l'ELU c'est un sujet inconnu. Pour ces derniers, l'intégration de l'espace logistique peut s'avérer compliquée, surtout à cause d'un appariement difficile entre l'offre et la demande d'espaces logistiques urbains. Les entretiens avec les acteurs des sites étudiés montrent que la plus grosse difficulté est de trouver un preneur pour ces espaces à construire. Ces porteurs de projet de taille limitée ne connaissent pas les structures de la logistique susceptibles d'être intéressées pour exploiter l'espace. Les délais

de l'immobilier (2-3 ans) sont aussi souvent trop importants pour les preneurs d'espaces logistiques qui ne souhaitent pas s'engager aussi longtemps à l'avance. Par conséquent, certains projets d'ELU sont abandonnés (celui du site de la rue de Reuilly en est un exemple) ou bien les ELU sont conçus comme des « coquilles vides » sans anticiper les futurs besoins des exploitants. Ceci fragilise financièrement les opérations et limite les usages des futurs espaces, physiquement et réglementairement car le statut mal défini de l'ELU dans le Code du travail et de l'urbanisme impose des règles de sécurité contraignantes et peu adaptées à un usage flexible de l'espace.

Les acteurs de ces projets nécessiteraient un accompagnement dès leur première prise de contact avec les services d'urbanisme. Une prise en charge en amont des projets pourrait les aider à concevoir et trouver des preneurs pour leurs espaces.

Lecture : dans le tableau ci-dessous, on constate que les ELU qui ont trouvé preneurs sont généralement ceux pour lesquels les maîtres d'ouvrage avaient un partenaire privilégié ou naturel. Pour ceux qui n'en ont pas, ils ont dû abandonner le projet ou bien concevoir l'ELU comme une « coquille vide ».

RÉCAPITULATIF DES ACTEURS POUR DIFFÉRENTS PROJETS ÉTUDIÉS

Site	Propriétaire	Maître d'ouvrage	Exploitant futur désigné
P1-2 Poste du Louvre	Poste Immo	Poste Immo	Groupe La Poste
P11-6 Clos de Malevert	Propriétaire privé	Privé	Non connu à ce stade
P11-7 Rue de la Roquette	AP-HP	Les Mousquetaires	Les Mousquetaires (Intermarché)
P14-9 Galerie Gaité	Copropriétaires	Unibail	Urby (livraisons internes et externes à la galerie)
P18-8 Rue de Clignancourt	SCCV	Copromoteurs	Non connu à ce stade
P15-25 Ingénieur Keller	Copropriétaires	Poste Immo	Groupe La Poste + opérateurs externes à définir
P10-10 Magenta	Poste Immo	Poste Immo	Groupe La Poste
P12-13 Rue de Reuilly	Copropriétaires	SCI	\

Préconisations

Après 4 ans, la mise en place des 62 sites s'est montrée relativement fructueuse, puisque 7 projets sur une quinzaine ont inclus des espaces logistiques, surtout sur les deux dernières années. Pour valoriser au mieux cette initiative et voir la qualité et la quantité de projets avec ELU augmenter, plusieurs idées sont à prendre en compte.

L'accompagnement par les services de la Ville et la mise en relation avec les acteurs de la logistique

► Accompagner les propriétaires et acteurs des projets.

En les aidant pour la conception des espaces et la recherche de locataires.

Les enseignements pour la future révision

► Prendre en compte la diversité des acteurs et des parcelles.

En traitant différemment les bâtiments uniques et les regroupements d'unités urbaines ou cadastrales, et en différenciant les acteurs institutionnels des privés « isolés ». Adapter le niveau de contrainte aux potentialités des sites. En effet certains sites disposent de locaux privilégiés pour réaliser des ELU alors que d'autres PLOC ont été placés sur des commerces qui bénéficient d'aires de livraison dans l'optique de les mutualiser au sein du quartier.

Il pourrait être intéressant dans ce sens de mieux définir les programmes à réaliser sur chaque périmètre en identifiant plus précisément le type de logistique qui est attendue : logistique de quartier, logistique interne (pour les commerces par exemple). Dans le cas des grands ensembles immobiliers, flécher les accès et les surfaces les plus propices à la réalisation d'un ELU aiderait les maîtres d'ouvrage à comprendre comment le prendre en compte et empêcherait certains projets d'occuper ces espaces au motif que l'ELU reste faisable ailleurs sur la parcelle.

► Utiliser de nouveaux outils.

La révision du PLU pourrait être l'occasion de mieux définir les ELU qui bénéficient aujourd'hui de la destination CINASPIC, très avantageuse mais pas la plus adaptée. La définition de fonctions et d'usages spécifiques à la logistique urbaine permettrait de faciliter l'insertion de cette activité au sein de programmes mixtes et de mieux définir le panel d'activités réalisables sur ces espaces.

De plus, d'autres mesures en parallèle des PLOC existent dans le PLU afin de préserver et intégrer la logistique dans Paris et notamment :

- la localisation d'équipements logistiques dans les OAP ;
- la caractérisation de la zone UGSU ;
- les obligations d'aires de livraison dans les constructions neuves à partir d'un certain seuil de m² à construire variant selon les destinations.

Amplifier le maillage

► Augmenter le nombre de sites inscrits dans le PLU.

Les acteurs de la logistique notent une tension sur le marché de l'immobilier logistique urbain, qui s'est accrue avec l'évolution des pratiques d'achat des consommateurs depuis le début de la crise de COVID 19. Pour organiser ces flux croissants (e-commerce notamment⁷), il semble primordial d'augmenter l'offre d'espaces logistiques dans la métropole parisienne. Ceci doit être fait en essayant au maximum de respecter **la logique de maillage à plusieurs niveaux** qui a servi de base pour l'instauration première des PLOC (*Voir note associée*).

Pour cela, il conviendrait d'identifier des sites de grandes tailles à proximité des grands axes de circulation pour permettre des flux entrants massifiés. Ces hubs d'entrée doivent être répartis uniformément sur le territoire parisien et complétés par des ELU de plus petite taille répartis également. Comme on le constate sur la carte ci-contre, le maillage aujourd'hui est à compléter, sur-

Après 4 ans, la mise en place des 62 sites s'est montrée relativement satisfaisante, puisque 7 projets sur une quinzaine ont inclus des espaces logistiques

⁷ – Voir les entretiens sur la logistique du e-commerce dans l'étude dédiée : www.apur.org/fr/nos-travaux/e-commerce-metropole-grand-paris

tout dans l'Ouest où les transporteurs souffrent d'un nombre insuffisant de dessertes logistiques.

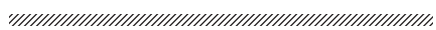
On note que les sites « à reconstituer » semblent bien représentés parmi les projets ayant inclus de la logistique. Le passé logistique d'un site facilite, en effet, son utilisation en ELU. Lors de la recherche de nouveaux sites, les anciens sites logistiques sont ainsi à rechercher en priorité. Par ailleurs, l'exemple de Malevert est intéressant dans la mesure où les prédispositions logistiques du bâtiment n'ont pas été indispensables à la réalisation de l'ELU. Ce constat ouvre la réflexion sur l'intégration d'autres

types de bâtiments dans les périmètres de localisation logistiques.

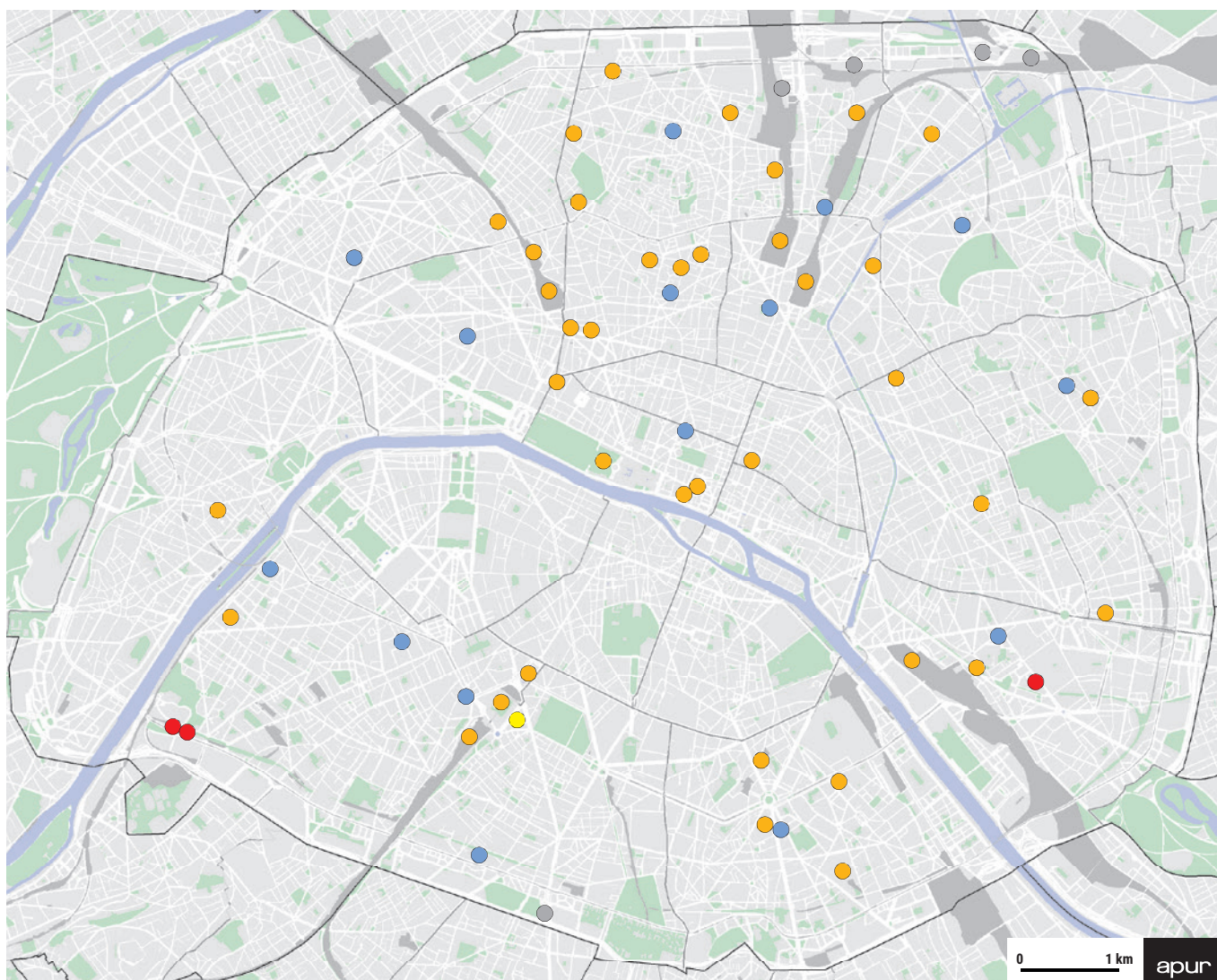
Lors de la recherche de nouveaux sites, l'accessibilité par camions des sites et leur taille devront être regardées attentivement car ce sont deux problèmes récurrents dans les périmètres de localisation logistiques actuels.

Enfin, une approche de recherche par l'analyse des rues ou zones fréquemment congestionnées par le stationnement de véhicules de livraison pourrait aider à trouver des espaces logistiques dont l'utilité est évidente et plus facile à promouvoir auprès des maîtres d'ouvrage et des riverains.

ÉQUIPEMENTS REPÉRÉS DANS LE PLU



- ELU de 350 m²
 - ELU de 500 m²
 - ELU de 1 000 m²
 - Équipement à reconstituer
 - Autre équipement logistique
 - Cimetière, espace vert
 - Infrastructure de transports
- Sources : Apur, Ville de Paris



Des espaces de logistique urbaine intégrés dans les projets immobiliers

LE DISPOSITIF DES PÉRIMÈTRES DE LOCALISATION DANS LE PLU

En 2020, l'Apur a analysé les résultats de l'instauration d'une soixantaine de périmètres de localisation pour la création d'équipements logistiques. Sur toutes les parcelles concernées, des projets de modifications du bâti ou de l'usage des bâtiments ont vu le jour ces quatre dernières années. Parmi les 62 sites, 15 ont fait l'objet de demandes de Permis de Construire pour des projets de restructuration lourde et/ou changement de destination. Parmi ces projets, certains ont inclus un espace logistique, comme prescrit par la servitude que constitue le périmètre de localisation. À l'inverse, certains projets n'incluent pas encore d'équipement logistique du fait de situations particulières.

Ce document dresse ainsi le bilan des conditions qui ont été favorables ou défavorables à la création d'ELU sur les périmètres de localisation. Outil réglementaire inégalement contraignant, programme à adapter, accompagnement des porteurs de projets, telles sont les thématiques qui demandent à être prises en compte pour améliorer l'efficacité de la mesure. Après avoir étudié les pistes d'évolution de l'outil actuel, ce rapport esquisse des préconisations en vue de compléter le maillage de nouveaux sites pour voir naître des équipements logistiques plus nombreux et mieux répartis sur le territoire.

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 :

