



© Ph. guignard@air-images.net



65

Sites identifiés
à Paris
dont **13** projets

Pour alimenter la réflexion sur l'immobilier logistique actuel et les besoins à venir, l'Apur propose une analyse du maillage existant et des sites potentiels.

Ce travail, réalisé dans le cadre du groupe de travail Immobilier logistique piloté par la Ville de Paris et la Sogaris, illustre la situation actuelle du maillage des sites logistiques et propose des ouvertures vers les évolutions futures.

L'objectif vers lequel tend ce travail est d'identifier les quartiers parisiens où la pression logistique est forte et les secteurs où la construction de nouveaux équipements de logistique serait la plus stratégique. Cette réflexion est dans la continuité des travaux menés par l'Apur pour alimenter aussi le bilan du PLU et la révision vers un PLU bio-climatique.

Une approche par croisement de l'offre et de la demande de logistique est proposée faisant apparaître des zones où la demande est plus forte ce qui permet de définir des zones de carence en logistique. Ces zones se révèlent par la superposition géographique des zones dotées en espaces logistiques et de celles où l'on estime une forte demande en mouvements logistiques. Les sites sont répartis en trois catégories en fonction du type de destinataire qu'ils vont desservir :

- les sites logistiques du BTP ;
- les sites du e-commerce et de la messagerie (en B2C) ;
- les sites de la distribution professionnelle (en B2B).

Analyse du maillage actuel

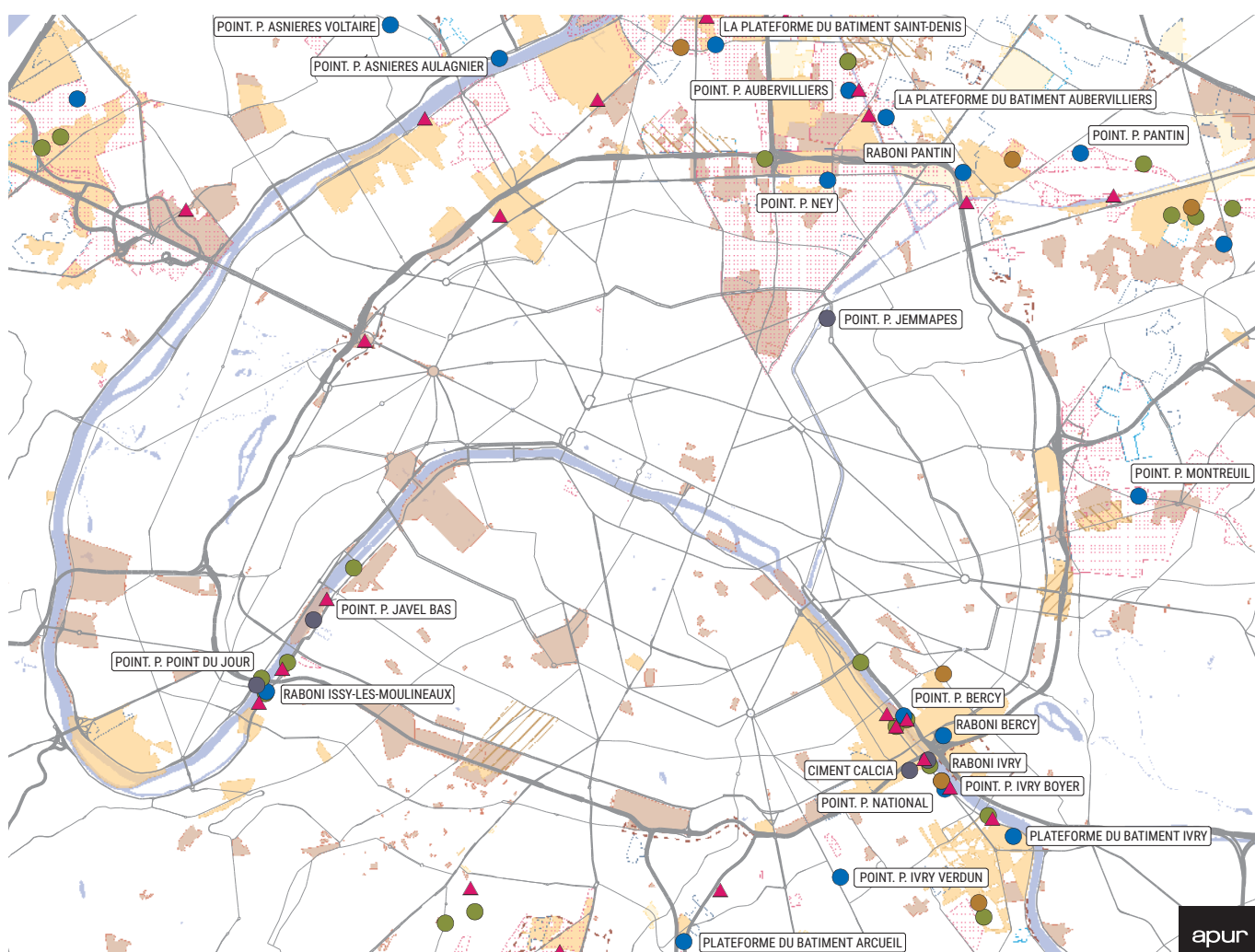
Les sites logistiques du BTP

La première catégorie concerne les emprises dédiées à la distribution et au traitement des matériaux du BTP. Pour subvenir aux besoins des nombreux chantiers en cours et à venir dans Paris et la Métropole du Grand Paris, un maillage de sites aux fonctions variées existe déjà et est représenté sur la carte ci-contre. Sont pris

en compte les entrepôts de vente de matériaux de chantier pour l'approvisionnement de ces derniers, ainsi que ceux qui participent à l'évacuation des déchets qui constituent autant de flux à traiter.

Pour les sites d'approvisionnement, seules les grosses plateformes de matériaux sont représentées. Les ma-

gasins de matériel, d'outillage ou de bricolage ne sont pas présents. Les chaînes les plus représentées sont Point. P., Raboni et La Plateforme du Bâtiment. Ces points de distribution de matériaux sont souvent placés à proximité des grandes infrastructures de transport (Seine, canaux, autoroutes), ce qui est indispensable pour massifier leur approvisionnement.



SITES DE DISTRIBUTION ET COLLECTE DES DÉCHETS POUR LE BTP

Catégorie de site

- Vente des matériaux
- Vente + collecte des déchets matériaux
- Collecte des déchets BTP
- Traitement des déchets BTP
- ▲ Centrales à béton

Réseau viaire

- Autoroute et voie rapide
- Voie majeure
- Voie structurante secondaire

Secteur opérationnel

- ZAC à l'étude
- ZAC en cours
- GPRU
- ANRU1
- ANRU2

- PNRQAD
- Périmètre d'étude
- Périmètre d'attente, secteur de réflexion
- Autre périmètre d'aménagement

Cette carte a été créée à la suite d'un travail de recensement auprès d'un maximum d'acteurs de la logistique à Paris. De fait, ces informations sont purement déclaratives
Source : Apur

En ce qui concerne l'évacuation des matériaux, les sites de collecte et/ou de traitement des déchets ont été représentés, à partir des données présentes sur le site dédié de la Fédération Française du Bâtiment et de données de l'ORDIF, traitées par l'Apur. Les centrales à béton ont également été représentées puisqu'elles sont un maillon indispensable de la chaîne d'approvisionnement des chantiers.

À partir des données collectées depuis plusieurs années par l'Apur sur les différents projets d'aménagement en cours et à venir, les grands secteurs de projets ont pu être superposés. On remarque que le maillage de sites d'ap-

provisionnement ou d'évacuation correspond souvent aux zones de projets. Ils sont également utilisés pour répondre à la demande des chantiers en secteur diffus.

Les sites logistiques dédiés au BTP bénéficient d'une bonne accessibilité routière.

La proximité du fleuve et/ou des infrastructures ferroviaires est également un avantage qui permet l'utilisation et développement de ces modes d'acheminement ou d'évacuation plus vertueux en termes d'émissions de CO₂ notamment. La carte ci-contre propose une vision synthétique de l'ensemble.



L'acheminement de deux dômes de 6 tonnes chacun et de plus de 6 m de diamètres, depuis le port de Charenton jusqu'à l'île de la Cité (1^{er})

POUR ALLER PLUS LOIN

Lien vers l'étude « **Évolution des besoins en matériaux pour les chantiers du Grand Paris - Première approche pour le béton** » qui étudie en détail les besoins en équipements pour les chantiers du Grand Paris.

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-besoins-matériaux-chantiers-grand-paris-premiere-approche-beton>



Port de Javel – bâtiment de Point. P. (15^e)

Les sites logistiques du e-commerce et de la messagerie

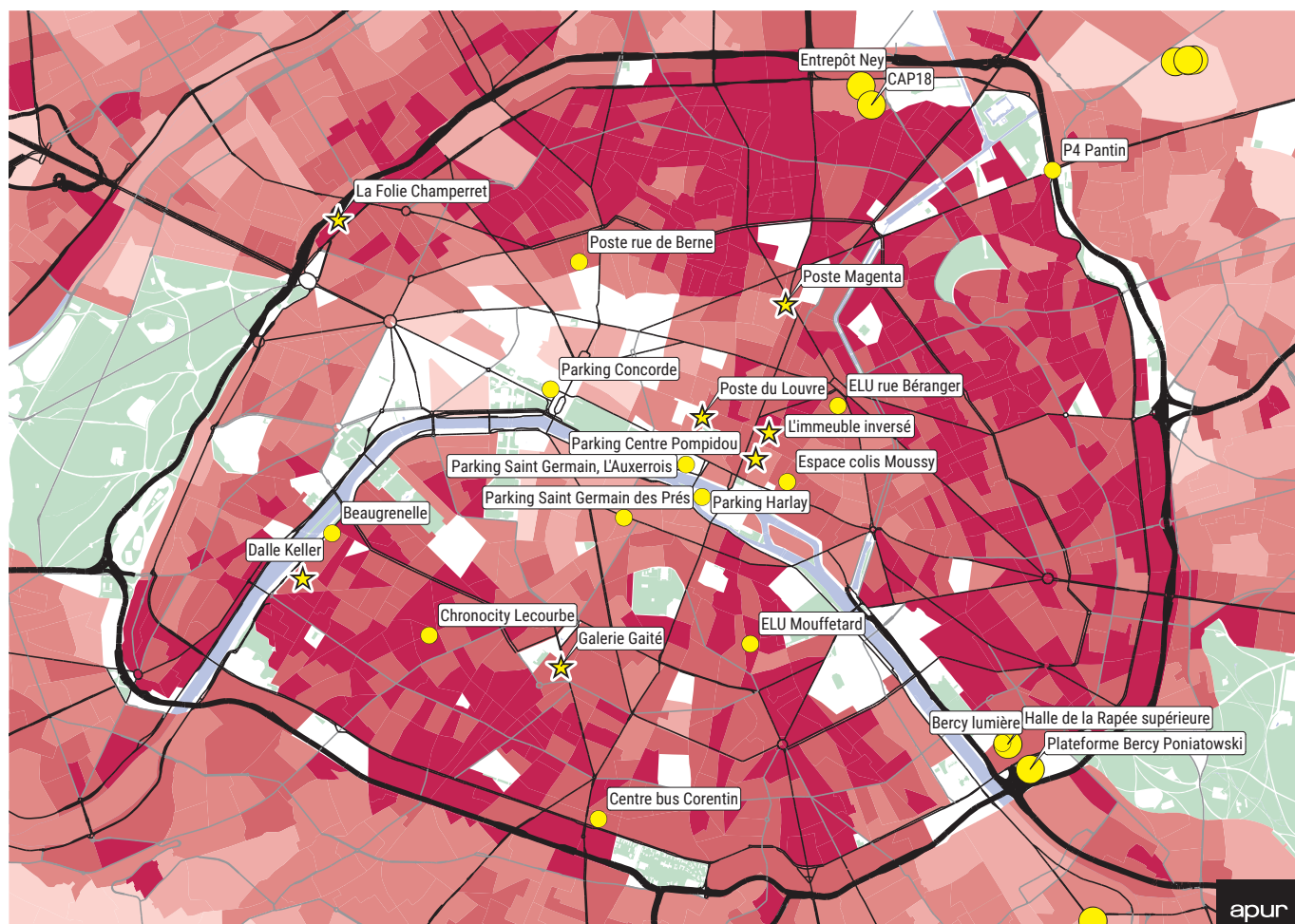
La deuxième catégorie de sites logistiques correspond aux lieux de départ pour les livraisons aux particuliers (B2C-Business to consumer). Il s'agit donc des espaces logistiques liés au e-commerce (stockage temporaire ou permanent pour la distribution e-commerce) ou bien des sites de messagerie (tri ou stockage temporaires de colis). Ces filières sont en forte croissance avec l'avènement de la vente en ligne dopée par la crise sanitaire. La tension sur le marché des espaces logistiques de ce type est assez forte et les caractéristiques des actifs représentés se diversifient.

Parmi les sites cartographiés, on trouve aussi bien des petites voire très petites surfaces permettant simplement le transbordement (cross-docking) des colis avant leur distribution finale que des plateformes de taille moyenne où du stockage peut être pratiqué, et d'où vont partir des véhicules de plus forte capacité.

Le travail de recensement des sites actuels et des projets s'est fait à l'échelle parisienne, les données étant difficiles à récolter à l'échelle métropolitaine. Toutefois, par souci de compréhension, les entrepôts métropolitains identifiés en 2017 pour l'Atlas des grandes fonctions métropolitaines sont présentés.

Pour entrevoir la tendance future et apprécier la dynamique actuelle de création d'espaces logistiques, les projets récents pour lesquels un permis de construire a été déposé figurent sur la carte. La réalisation de ces projets est bien engagée (les travaux ont déjà commencé pour certains d'entre eux). Les projets à l'état moins avancé (pas de permis déposé pour des surfaces de logistique) figurent dans la suite de ce document dans la cartographie des opportunités.

La répartition de ces sites est superposée à la densité de population évaluée par l'Insee afin d'entrevoir les zones où la concentration de population est



SITES DE MESSAGERIE ET E-COMMERCE B2C

État des sites en 2021

- En activité
- ★ En projet (PC déposé)

Type de site

- Entrepôt
- ELU

Réseau viaire

- Autoroute et voie rapide
- Voie majeure
- Voie structurante secondaire

Densité de population 2017 (hab/ha), échelle IRIS

- < 150
- 150 - 250
- 250 - 450
- 450 - 650
- > 650

Fond de plan

- Espace Vert

Cette carte a été créée à la suite d'un travail de recensement auprès d'un maximum d'acteurs de la logistique à Paris. De fait, ces informations sont purement déclaratives
Sources : Apur, Ville de Paris, Insee, Base de données des entrepôts de l'Ifsttar-A. Heitz

forte et où l'implantation d'un espace logistique lié au e-commerce serait le plus bénéfique. On constate ainsi que certains quartiers sont peu pourvus en ELU alors qu'ils abritent un grand nombre d'habitants, notamment dans l'Est et le Nord-Ouest. Certains quartiers périphériques de Paris peuvent aussi dans certains cas être desservis par des sites logistiques localisés dans les communes limitrophes.

Sites de la distribution en B2B

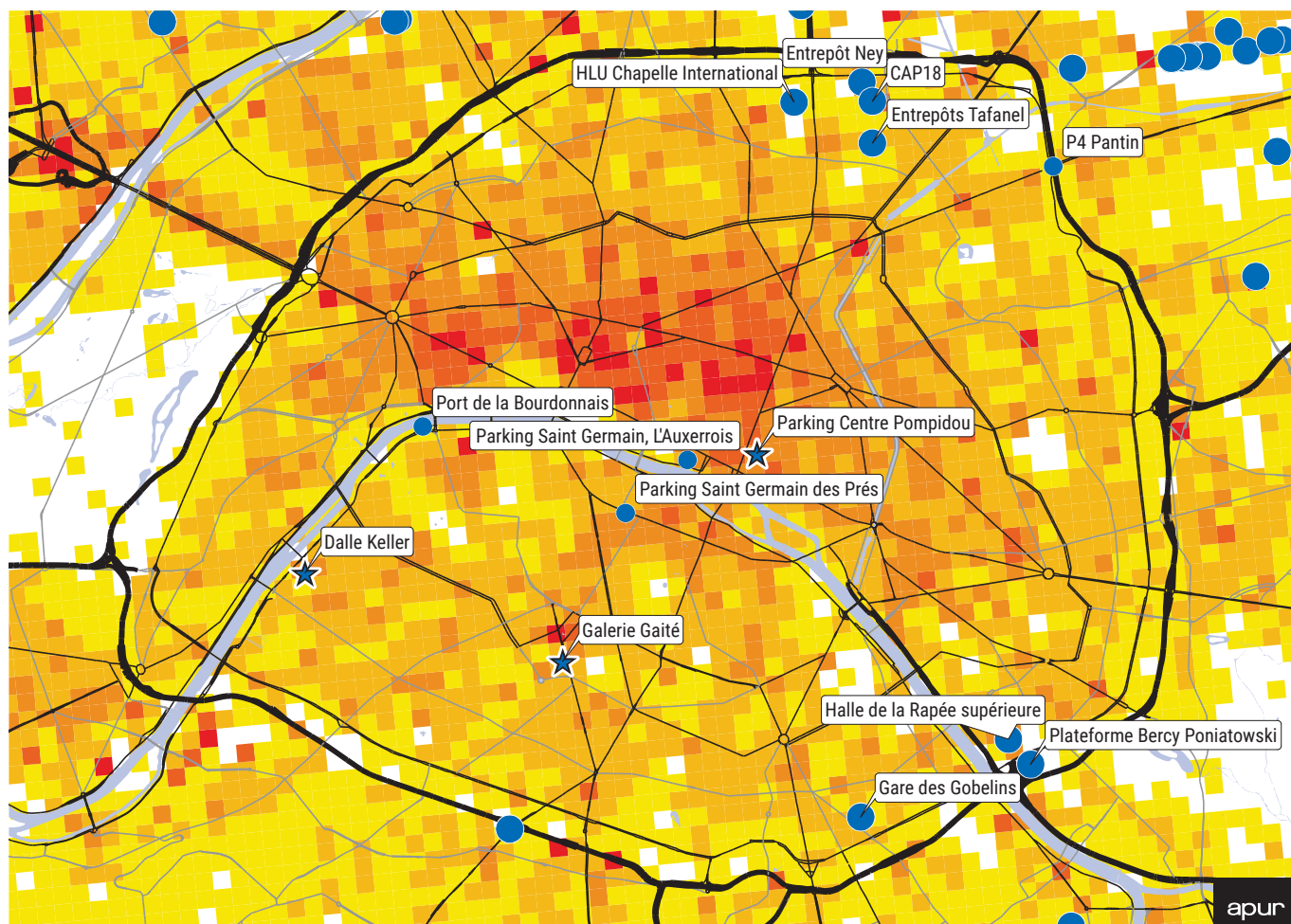
La troisième catégorie de sites logistiques concerne ceux utilisés par la distribution à destination des entreprises (B2B - Business to Business),

qu'il s'agisse de bureaux, commerces restaurateurs... Les sites recensés sont souvent implantés sur de grandes emprises logistiques (dans le 12^e, 18^e arrondissement...), ou bien sont des espaces de plus petite taille pour la distribution du dernier kilomètre et qui répondent aux mêmes caractéristiques que les ELU du B2C.

Comme pour la carte précédente, l'échelle de ce travail est le territoire parisien avec ajout des sites métropolitains et des projets récents pour lesquels un permis de construire a été déposé.

À cette cartographie des sites est superposé le nombre de mouvements de mar-

chandises hebdomadaires pour chaque carreau de 2 ha. L'estimation du nombre de mouvements (livraisons ou enlèvement de marchandise) hebdomadaires a été faite à partir de ratios statistiques issus des enquêtes TMV (Transport de Marchandise en Ville). Les mouvements observés au cours des enquêtes ont été ramenés au nombre d'employés du secteur considéré. Ainsi, pour chaque type d'activité (bureau, pharmacie, restauration...) est associé un nombre de mouvements estimé, proportionnel au nombre de salariés du local d'activité considéré. La présence de nombreux emplois dans les quartiers du centre et de l'ouest explique les fortes concen-



SITES DE DISTRIBUTION B2B

État des sites en 2021

- En activité
- ★ En projet (PC déposé)

Type de site

- Entrepôt
- ELU (pas de stockage permanent)

Réseau viaire

- Autoroute et voie rapide
- Voie majeure
- Voie structurante secondaire

Nombre de mouvements hebdomadaires au carreau Insee

- 0,4 - 200
- 200 - 700
- 700 - 1500
- 1500 - 2500
- 2500 - 14658

Cette carte a été créée à la suite d'un travail de recensement auprès d'un maximum d'acteurs de la logistique à Paris. De fait, ces informations sont purement déclaratives
Sources : Apur, Ville de Paris, ETMV, Ifsttar, Sirene - Insee, Base de données des entrepôts de l'Ifsttar-A. Heitz



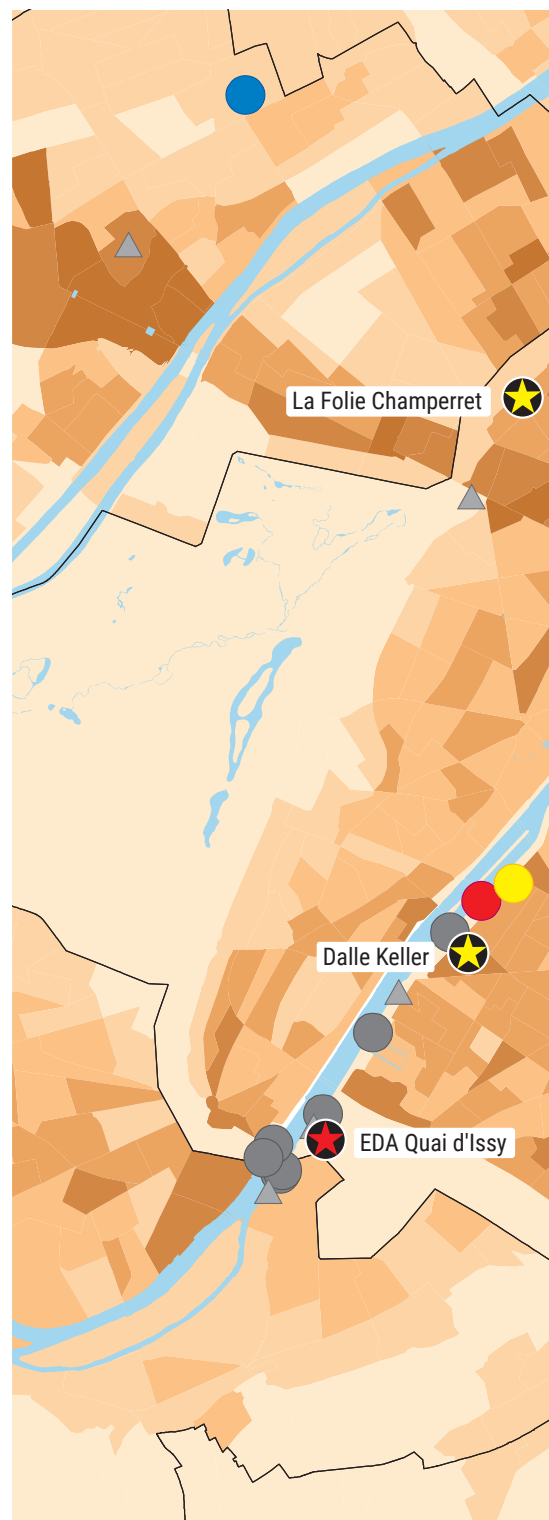
La Poste Magenta (10^e)

© Apur



Les entrepôts Tafanel (18^e)

© Apur

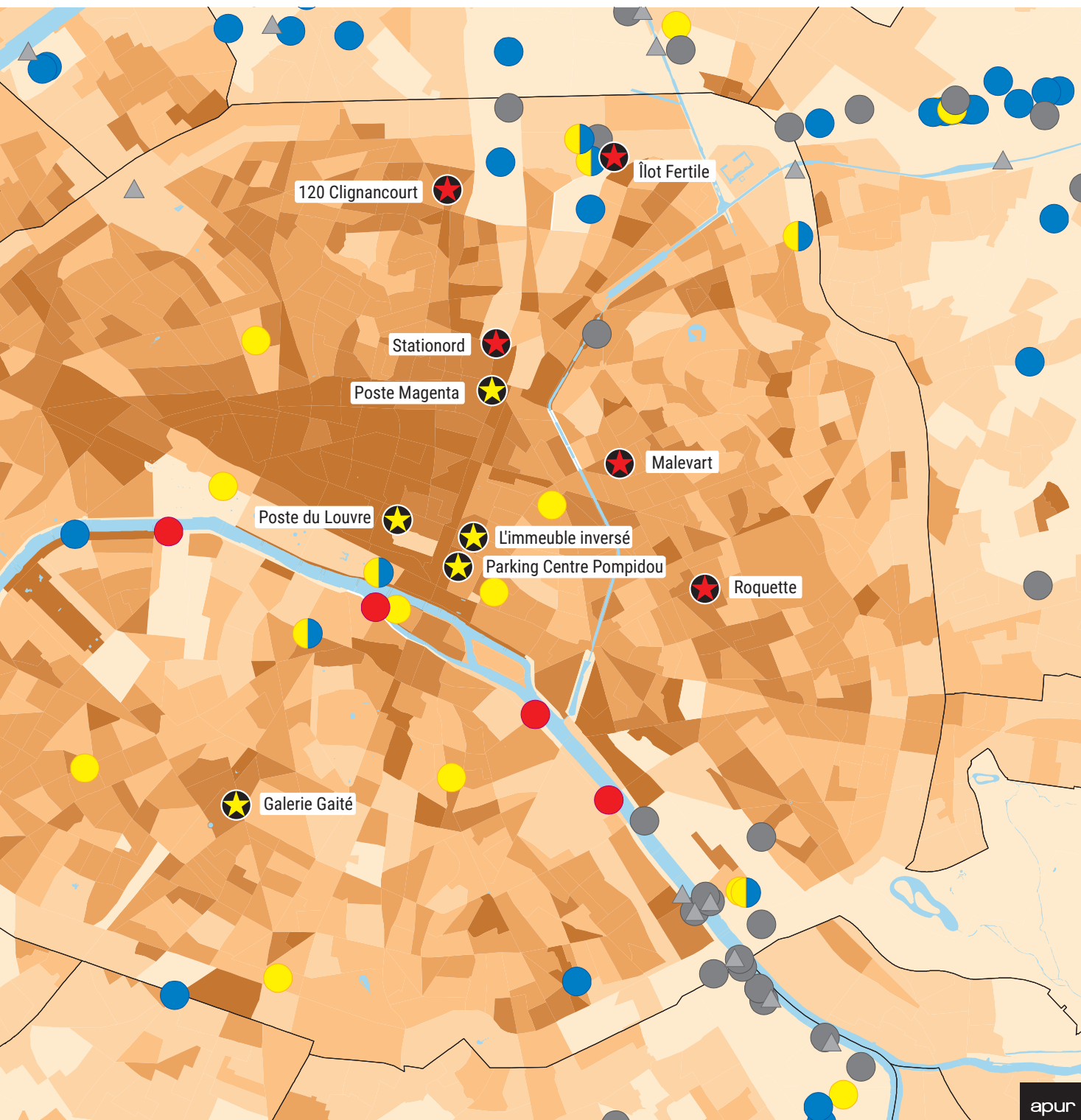


trations de mouvements estimés dans ces zones. Les activités de messagerie et du e-commerce ne sont pas prises en compte dans ces ratios.

La faible présence d'entrepôts B2B sur le territoire parisien met en évidence le lien fort avec les sites logistiques métropolitains qui sont essentiels aux activités parisiennes (plateforme de Rungis par exemple). Toutefois, dans un objectif de décarbonation du dernier kilomètre, des espaces logistiques de plus petite taille pourraient être intéressants pour mieux répartir et mailler le territoire. Par ailleurs, le quartier d'affaires parisien semble disposer de peu de sites logistiques au regard de l'intensité de la demande. Il est à noter que la pression foncière est également très forte sur ce secteur.

Synthèse

Cette carte propose une vision synthétique de l'ensemble des sites recensés pour ce travail. Elle croise les trois types de sites étudiés précédemment. En fond de plan, la densité humaine, additionnant emplois et habitants, donne un aperçu de la concentration potentielle en livraisons dans la zone. On retrouve ainsi les zones précédemment identifiées comme faiblement dotées en espaces logistiques : dans le Nord-Ouest, l'Est et autour du quartier central des affaires. L'approche est toutefois à nuancer car les schémas logistiques varient d'une filière à une autre, et selon les transporteurs ou logisticiens concernés. Aussi, la présence d'un ELU dans une zone ne signifie pas que tous les flux vont y transiter.



SYNTHÈSE : SITES EXISTANTS ET EN PROJET

Type de site

	Sites du BTP	Centrales à béton	Sites du B2C	Sites du B2B	Activité non définie
<i>En activité</i>	●	▲	●	●	●
<i>En projet (PC déposé)</i>			★		★

Densité humaine

(emplois salariés estimés 2016 + population 2017 par ha)

0 - 250	750 - 1000
250 - 500	1000 - 1250
500 - 750	> 1250

Cette carte a été créée à la suite d'un travail de recensement auprès d'un maximum d'acteurs de la logistique à Paris. De fait, ces informations sont purement déclaratives
Sources : Apur, Ville de Paris, Insee, Base de données des entrepôts de l'Ifsttar-A. Heitz

Étude des opportunités

Les sites d'opportunité identifiés

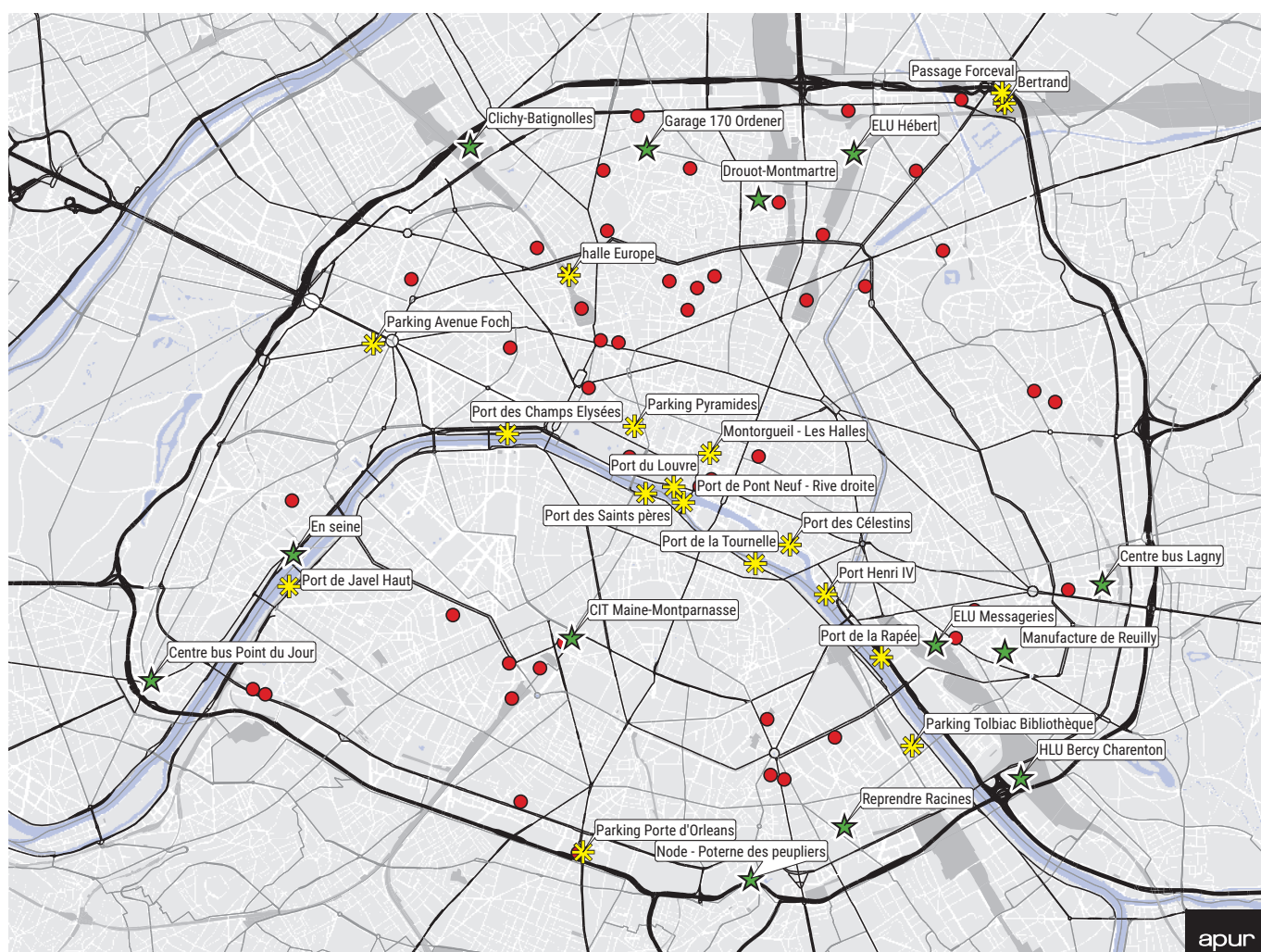
De nombreux sites sont d'ores et déjà identifiés comme propices à l'accueil d'espaces logistiques. Cette carte présente le maillage des sites potentiels connus.

Certains sont **des lieux où un projet incluant de la logistique est aujourd'hui connu** mais pour lesquels il n'y a pas encore eu de permis de construire.

D'autres n'ont pas encore de projet connu mais constituent des opportunités dans la mesure où ils présentent des caractéristiques favorables à la logistique. Il s'agit **des périmètres de localisation (Ploc) logistiques** inscrits dans le PLU et n'ayant pas encore fait l'objet d'un projet, ou des plateformes de transit des marchandises repérées elles aussi sur les documents graphiques en zone UV du PLU.

Enfin **certains parkings automobiles** ayant des caractéristiques propices à la logistique et des sites anciennement utilisés pour la logistique sont représentés.

En comparant cette carte avec les zones faiblement dotées en espaces logistiques mises en avant dans les cartes précédentes, on constate qu'il existe de nombreuses opportunités à investir pour



SITES D'OPPORTUNITÉ DÉJÀ IDENTIFIÉS

Site

- Sites en projet (pas de PC déposé)
- Sites d'opportunité (parkings, ancres zone UV)
- Ploc logistiques sans projet

Réseau viaire

- Autoroute et voie rapide
- Voie majeure
- Voie structurante secondaire

Réseau ferroviaire

- Infrastructure de transport

Cette carte a été créée à la suite d'un travail de recensement auprès d'un maximum d'acteurs de la logistique à Paris. De fait, ces informations sont purement déclaratives
Sources : Apur, Ville de Paris

répondre à ces besoins. Les périmètres de localisation inscrits au PLU depuis 2016 ont comme objectif de constituer ce maillage et leur présence dans certains quartiers indique des opportunités à fort potentiel. Pour développer le maillage en ELU, de nouvelles parcelles pourraient être ajoutées à la liste des périmètres de localisation logistiques.

Par ailleurs, les sites les plus propices à l'accueil d'une activité logistique sont ceux disposant d'une bonne accessibi-

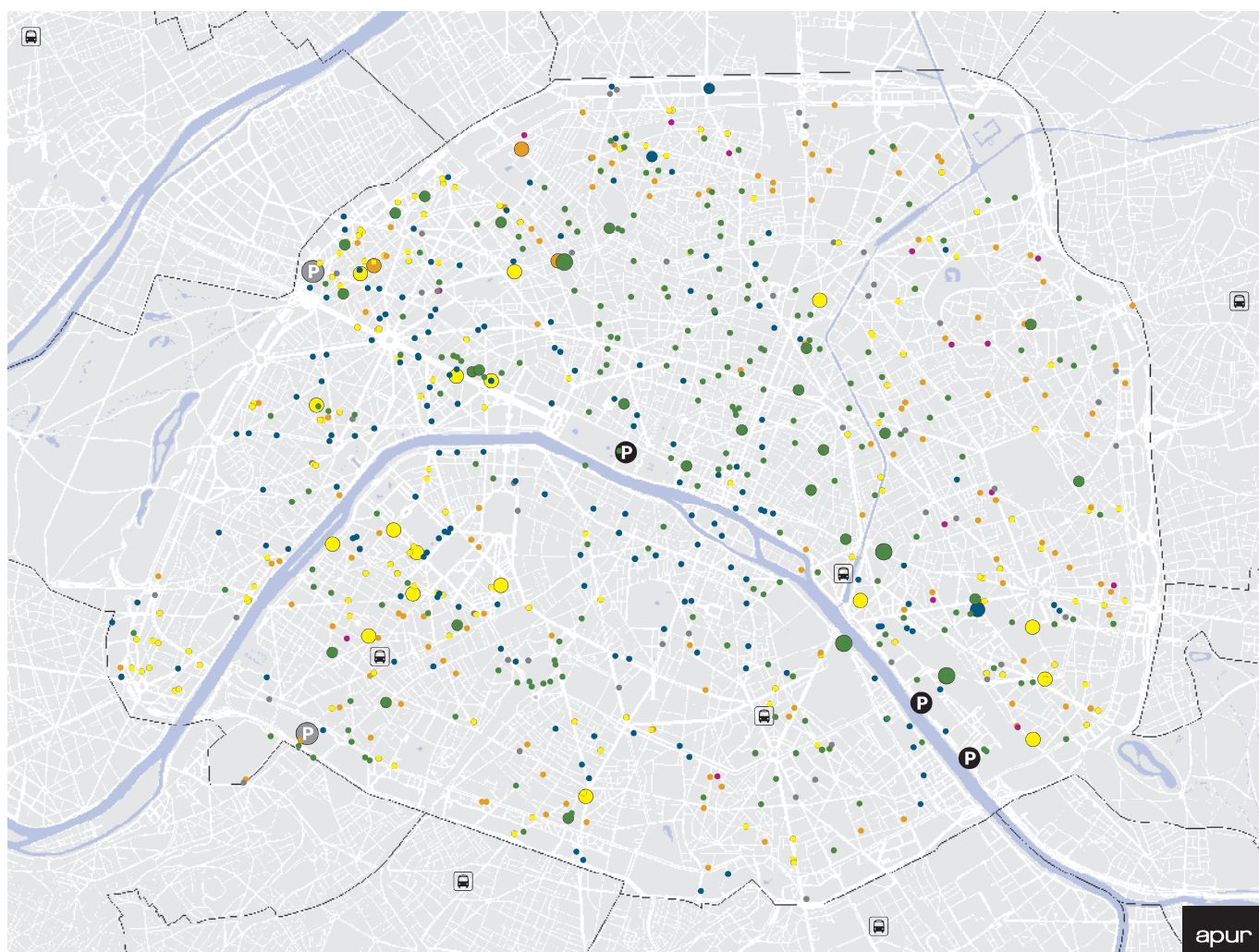
lité routière. On pourra également rechercher des sites à proximité du fleuve et du fer dans une optique de report modal depuis la route vers le développement du fret fluvial et ferré.

Les pistes de nouvelles opportunités

Les sites d'opportunité pourront être complétés par de nouveaux sites potentiels. La dernière carte proposée ouvre ainsi des perspectives vers de nouvelles opportunités d'implantations

logistiques. Il s'agit de bâtiments dont l'activité actuelle pourrait impliquer des caractéristiques intéressantes pour l'implantation d'ELU.

Les commerces automobiles sont encore nombreux à Paris et une petite partie d'entre eux disparaît chaque année en lien avec la baisse de l'utilisation de la voiture. Parmi eux, ceux qui possèdent des caractéristiques intéressantes (dimensions, portance, accès...) peuvent être étudiés pour y installer des activités logistiques.



VERS DE NOUVELLES PISTES D'OPPORTUNITÉS ?

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 clôturé)
- Centres bus RATP sans projet

Sources : Apur - BDCom, Ville de Paris

De même les **centres bus de la RATP** disposent de caractéristiques architecturales intéressantes et peuvent être mutualisés en journée, lorsque les bus ne sont pas garés dans les entrepôts (des projets sont déjà en cours ou en activité sur certains d'entre eux). Ont été représentés ceux n'ayant pas encore fait l'objet de projet logistique, et pour lesquels des pistes pourraient être étudiées.

Les emplacements pour autocars (inclus dans le « Pass Autocar ») peuvent également constituer des pistes pour la logistique à étudier en cas de projet de reconversion ou restructuration.

Enfin, **les parkings automobiles publics** ont été représentés, qu'il s'agisse de parkings commerciaux ou bien de parkings concédés par la Ville de Paris. Si la hauteur maximale des véhicules reste un des critères rédhibitoires pour l'implantation d'ELU dans des parkings, on constate que certains d'entre eux offrent des hauteurs supérieures à la normale et peuvent ainsi constituer des pistes à étudier. On remarque également que certains des sites logistiques actuels ont été implantés dans des parkings à faible hauteur sous plafond : les parking Harlay Pont Neuf, Concorde, Saint Germain l'Auxerrois et Saint Germain des Prés ont des hauteurs maximales admissibles de 1m90. Cela montre que des adaptations peuvent être faites pour implanter ces espaces dans le tissu dense.

Une fois ces bâtiments identifiés, de nombreux critères sont à appliquer pour révéler les meilleures opportunités pour implanter un espace logistique : l'accessibilité routière, fluviale, ferrée, tout comme la capacité d'accueil de poids lourds, les pentes des rampes d'accès, la portance des sols...



Espace de livraison dans le parking concédé Harlay Pont Neuf Société Grand frais – Gestionnaire Indigo (1^{er})



Cyclologistique au centre-bus RATP Corentin (14^e)

Une diminution du nombre de commerces automobiles

La base de données des commerces (BDCom) tenue et actualisée régulièrement par l'Apur nous donne un aperçu du nombre et de la localisation des commerces liés à l'automobile à Paris. Pour évaluer ces données les catégories de commerces suivantes ont été sélectionnées : concessionnaires (avec ou sans garage attenant), garages, contrôles techniques et stations-service.

N.B. : Le recensement de la BDCom (base de données des commerces) est effectué par estimation depuis la rue et agrège certaines catégories de commerces. Dans la rubrique « concessions automobiles », on trouve aussi bien des locaux avec espace d'exposition et/ou de réparation de véhicules que de simples agences qui présentent des catalogues de véhicules qui ne sont pas garés dans le local. Leur taille est donc très variable.

Les deux dernières mises à jour de la BDCom datent de 2017 et 2020. En 2017, on recensait 442 commerces automobiles sur le territoire parisien alors qu'en 2020, on en a compté 395. La comparaison des deux jeux de données fait apparaître 79 mouvements de commerces automobiles dont :

- 16 créations de commerces automobiles (3 garages, et 13 concessions automobiles), et ;
- 63 disparitions de commerces (31 concessionnaires, 2 contrôles techniques, 23 garages et 7 stations-service).

L'analyse détaillée des commerces ayant disparu montre que les plus grands bâtiments abritant anciennement des commerces automobiles ont tendance à être détruits, rénovés ou

vides (le temps du montage du projet) quand ils ne servent plus en tant que garages, alors que les petites surfaces (souvent des petits bureaux de vente de véhicules) sont assez facilement transformées en un autre commerce. Parmi les locaux détruits ou restructurés (pour des opérations de logement le plus souvent), 8 présentaient des volumes relativement importants qui auraient pu constituer des opportunités pour y implanter des ELU.

Ces commerces automobiles peuvent avoir des caractéristiques architecturales très variées. Tous ne vont pas évoluer vers les mêmes usages, mais certains revêtent les qualités requises pour être réutilisés en tant qu'espaces de logistique urbaine (surface, hauteur sous plafond, portance, accès pour de gros véhicules...). À titre d'exemple, **parmi les projets d'ELU actuels, plusieurs sont implantés dans d'anciens garages ou commerces automobiles :**

- le projet Villa du Clos de Malevart (11^e) : RdC et sous-sol de logistique dans un ancien garage à étages, (local identifié en tant que périmètre de localisation dans le PLU) ;
- le projet Intermarché de la rue de la Roquette : espace logistique dans une ancienne concession Opel (PLOC) ;
- le projet rue Ordener de Corsalis dans une concession Volkswagen ;
- le projet lié au parking de la Maison de la Radio réinvestissant une station-service ;
- la folie Champerret à la Porte de Champerret du BP intérieur dans une ancienne station-service.

TAILLE ET DEVENIR DES COMMERCES AUTOMOBILES AYANT ÉTÉ RECENSÉS COMME DISPARUS ENTRE 2017 ET 2020

Nouvelle occupation	Taille approximative estimée			
	Très Grand (+ de 1 500 m ²)	Grand (entre 800 m ² et 1 500 m ² env.)	Moyen (entre 800 m ² et 200 m ² env.)	Petit (moins de 200 m ² env.)
Autre commerce automobile	1	2	3	0
Boutique, agence, bureau, restauration	1	2	3	9
Supermarché, épicerie	0	4	2	0
Local vide	0	7	6	2
Local détruit ou restructuré	4	4	2	0
Information manquante	1	2	3	0

Source : Apur, BDCom



Garage automobile (18^e)

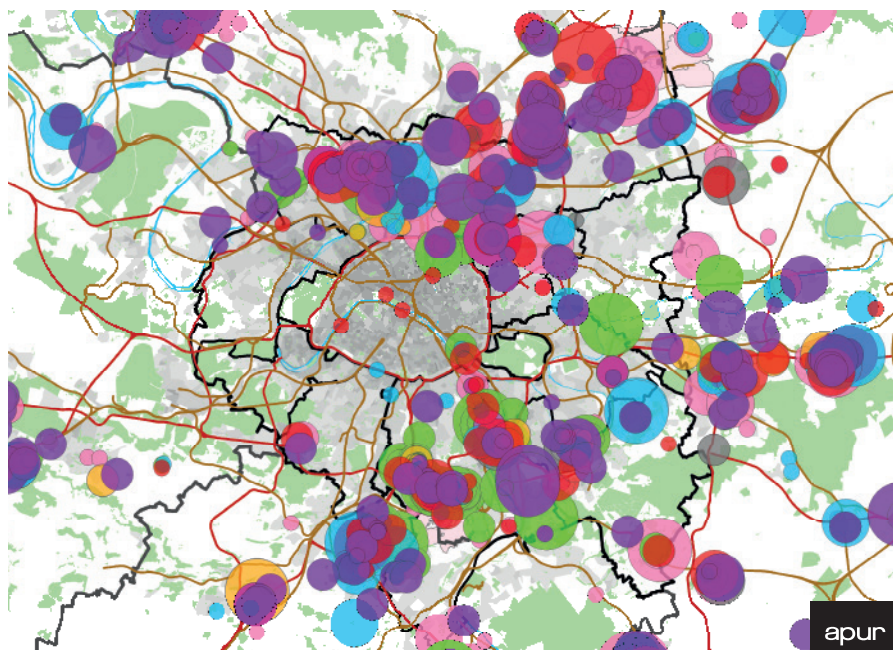
Conclusion

La comparaison des jeux de cartes établis en 2021 avec ceux élaborés en 2017 qui avaient été publiés dans l'Atlas des Grandes Fonctions Métropolitaines témoigne de la dynamique actuelle du marché de l'immobilier logistique. Cette tendance est la conséquence de l'évolution des comportements d'achat ainsi que de la prise de conscience de la nécessité de préserver les fonctions logistiques en centre-ville.

De nombreux ELU ont vu le jour et beaucoup de projets sont en cours, à des étapes différentes. Toutefois, la pression sur le marché logistique reste forte et la croissance du e-commerce actuelle laisse présager des besoins toujours plus forts dans le futur.

Pour compléter ce maillage, des outils réglementaires comme le PLU peuvent être utilisés afin de sanctuariser les lieux d'opportunité qui existent encore et qui sont transformés au fil du temps en d'autres fonctions.

Enfin, le présent travail cartographique a été réalisé à l'échelle de Paris, il est indispensable de garder une vision d'ensemble des équipements logistiques car les petits espaces de type ELU restent dépendants de leur approvisionnement depuis les moyennes et grandes plateformes métropolitaines et franciliennes. Le maillage des sites logistiques reste à préserver et développer à toutes les échelles notamment dans le cœur de la métropole pour fonctionner de la manière la plus optimisée et vertueuse sur le plan environnemental.



LES ENTREPÔTS LOGISTIQUES DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

Entrepôt logistique

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

Surface d'entrepôt

- Moins de 5 000 m²
- Entre 5 000 et 20 000 m²
- Entre 20 000 et 50 000 m²
- Plus de 50 000 m²

Secteur opérationnel

- Activités aéroportuaires/portuaires
- Voies ferrées
- Autoroutes et voies rapides
- Fleuve, voies navigables
- Limite départementale
- Métropole du Grand Paris - EPCI

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

Directrices de la publication :

Dominique ALBA
Patricia PELLOUX

Note réalisée par : **Pauline CHAZAL,**
Charles SUDOL

Sous la direction de : **Patricia PELLOUX**

Photos et illustrations :
Apur sauf mention contraire

Mise en page : **Apur**

www.apur.org

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 :

