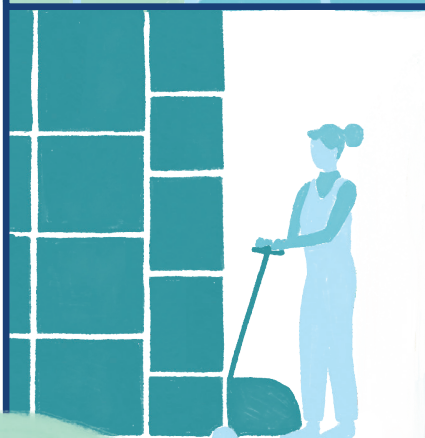


# LOGISTIQUE URBAINE



GUIDE DE BONNES PRATIQUES  
SUR L'IMMOBILIER

# LOGISTIQUE URBAINE

RÊVE DE SCÈNES  
URBAINES

2025



**DIRECTEUR DE PUBLICATION**

Julien Villalongue

**RÉDACTION**

Rêve de Scènes Urbaines :  
Vassili Carbonne, Lisa D'Arnoux

**DIRECTION ARTISTIQUE  
ET ILLUSTRATIONS**

Jeanne Giraud

**IMPRESSION**

Reprographie Archipel, Vinci  
novembre 2025

**PAGE 6**

**PRÉSENTATION  
DE LA COMMUNAUTÉ  
LOGISTIQUE URBAINE**

**01**

**PAGE 13**

**PLANIFICATION  
URBAINE**

**03**

**PAGE 35**

**LA CONSTRUCTION**

**05**

**PAGE 55**

**L'ACCEPTABILITÉ  
DES PROJETS DE LOGISTIQUE**

**02**

**PAGE 25**

**LE MONTAGE OPÉRATIONNEL  
DES PROJETS**

**04**

**PAGE 45**

**L'EXPLOITATION  
ET LA MAINTENANCE  
DES SITES**

**PAGE 61**

**CONTRIBUTEURS**

# PRÉSENTATION DE LA COMMUNAUTÉ LOGISTIQUE URBAINE

Selon le ministère de la Transition écologique, la logistique urbaine est définie comme « l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville ».

Elle s'est imposée comme l'un des enjeux centraux de la chaîne logistique, représentant à la fois un coût important (près d'un tiers du coût logistique total d'acheminement d'une marchandise) et un facteur majeur de congestion du trafic urbain. Elle couvre à la fois la logistique des premiers et derniers kilomètres et la logistique circulaire au cœur des villes.

Le développement de la logistique dans son ensemble a suivi les grandes évolutions de notre économie et de nos modes de consommation telles que l'essor des grandes surfaces depuis les années 80. La croissance du secteur s'est accompagnée d'une adaptation de l'offre immobilière pour mieux répondre aux besoins. Ainsi, les entrepôts ont considérablement grandi, passant d'une taille moyenne de 5 000 m<sup>2</sup> dans les années 1980 à plus de 40 000 m<sup>2</sup> en 2020.

Ce modèle est aujourd'hui dominé par les sites de plateformes logistiques implantés en zone périurbaine où le foncier est moins onéreux. En Île-de-France, ce segment concentre la grande majorité de l'offre avec 75 % des sites logistiques qui ont une superficie comprise entre 10 000 et 100 000 m<sup>2</sup>.



**1 ESPACES URBAINS DE DISTRIBUTION 500M<sup>2</sup> À 10 000M<sup>2</sup>**  
Hubs de proximité en centre-ville, utilisés pour le stockage et la distribution du dernier kilomètre, souvent via des transports décarbonés (vélos cargos, véhicules électriques).

**2 HÔTELS LOGISTIQUES 20 000M<sup>2</sup> À 50 000M<sup>2</sup>**  
Grands entrepôts partagés, historiquement en périphérie mais de plus en plus rapprochés des centres, assurant stockage et redistribution par route, rail ou voies fluviales.

**3 PLATEFORME DE LOGISTIQUE URBAINE 10 000M<sup>2</sup> À 100 000M<sup>2</sup>**  
Plateformes logistiques périphériques ou stratégiques, recevant de gros volumes et principalement desservies par camions, mais aussi par rail et fluviale.

Schéma des trois différentes échelles de la logistique urbaine et typologies de sites associés

Aujourd'hui, cette périurbanisation soulève de nombreuses questions à l'aune des enjeux de développement urbain durable, et des problématiques tant environnementales que climatiques que doivent résoudre les territoires.

La logistique urbaine, en raison de ses externalités multiples et de son poids dans les chaînes de valeur, s'est progressivement imposée comme un maillon essentiel de la chaîne logistique. Cette place s'explique par l'intensification des flux, largement portée par l'essor du e-commerce, mais aussi par la multiplication des centres de distribution. Elle tient également à l'évolution du cadre réglementaire, marqué par la mise en œuvre des objectifs de « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN) à l'échelle nationale, ainsi qu'au déploiement, à l'échelle locale, de dispositifs de restriction du trafic routier tels que les zones de trafic limité ou les zones à faibles émissions.

Face à ces enjeux, il devient nécessaire de repenser le modèle de la logistique urbaine, pour accueillir des espaces de stockage et de distribution plus proches des centres urbains, et mieux intégrés dans le fonctionnement des villes.

Aujourd'hui, la logistique au service des villes est organisée autour de trois types de sites (schéma ci-dessus).

Le schéma ci-dessus illustre la manière dont, ces dernières années, l'immobilier logistique s'est réinventé et diversifié dans la forme et les fonctions assurées par des lieux logistiques positionnés en zones urbaines denses ou en zones périurbaines limitrophes. Le déploiement de ces modèles, qui ne sont plus au stade de démonstrateurs, surmonte encore certains écueils qui seront décrits dans la suite du propos. En outre, sous l'effet de la pression foncière accrue, de nouveaux projets émergent en intégrant des logiques amplifiées de verticalisation, de mixité des usages et de recyclage urbain.

Dans ce contexte, les acteurs de la logistique urbaine s'interrogent sur les meilleures manières de concevoir et d'intégrer ces nouveaux modèles, en respectant les contraintes propres aux zones denses, tout en garantissant l'équilibre économique des projets. Cela suppose une vision systémique et partagée des enjeux (urbanistiques, économiques, environnementaux et sociaux), et c'est ce qui a motivé la création d'une communauté d'intérêt par Rêve de Scènes Urbaines.

Cette communauté a eu pour objectif de partager les retours d'expériences et les bonnes pratiques engagées par des acteurs de la logistique urbaine en faveur de projets vertueux, mixtes et acceptables. Pour cela, les partenaires ont mis en avant la nécessité de penser la prise en compte des défis suivants : la rareté du foncier, la concurrence entre les usages de la ville, l'acceptabilité des projets et l'équilibre économiques entre coûts de réalisation et coûts d'exploitation des sites.

Suivant l'ADN des communautés menées par Rêve de Scènes Urbaines, les acteurs impliqués se sont retrouvés à cinq reprises, autour de temps de réflexion collectif et de retours d'expérience pour penser ensemble de nouvelles synergies entre les acteurs et penser les défis de la logistique urbaine pour aujourd'hui et demain.

Nos rencontres se sont organisées autour de cinq axes. Ces axes correspondent, selon nous, aux grandes étapes de réalisation des projets immobiliers, à savoir : la planification urbaine, le montage opérationnel, la construction, l'exploitation des sites et, en transversalité, l'acceptabilité.

## LES ÉTAPES DE LA DÉMARCHE



Grâce à l'implication de nos membres, la communauté a recensé un certain nombre de solutions et outils innovants, permettant d'atteindre ces objectifs. Nos discussions ont également permis d'élaborer des pistes d'actions jugées pertinentes à creuser dans la réalisation des futurs projets. Nous avons choisi de restituer ces éléments dans ce guide car nous sommes convaincus que la diffusion des bonnes pratiques auprès de l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur est une étape indispensable pour favoriser le déploiement de projets vertueux. Nos pistes d'actions sont également un appel à échanger, débattre et évaluer les modalités les plus pragmatiques pouvant être mises en place à l'avenir.

La communauté d'intérêt a notamment été permise par l'implication de ses membres :

Co-pilote : 

### Membres actifs



### Experts intervenants :

#### **RAPHAËL LEONETTI**

Manager de l'équipe développement immobilier et responsable du LAB Cheuvreux

#### **ADELINE HEITZ**

Maitre de conférences au Cnam en transport et logistique

#### **APUR**

Atelier Parisien d'Urbanisme



## 1. LA PLANIFICATION URBAINE

La planification est la première étape dans la mise en place des projets de logistique urbaine. Elle vise à évaluer la disponibilité, la localisation, les contraintes réglementaires et les caractéristiques techniques du foncier (prix, accessibilité, connectivité aux infrastructures de transport, etc.) pour garantir une implantation stratégique des installations logistiques. Ce travail se fait à la fois par un recensement de l'existant mais également en anticipant les évolutions à venir et proposer une organisation spatiale des activités économiques qui tiennent compte des objectifs environnementaux, économiques et sociaux.

Acteurs cibles :

Collectivités / Concepteurs / Exploitants / Gestionnaires des sites



L'Hôtel Logistique des Ardoines (2024) ©Takuji Shimmuraa

A) ETAT DES LIEUX

1 • Planifier des projets dans un contexte de raréfaction du foncier

Le développement de ces projets s'inscrit dans un contexte de foncier contraint. Selon la Banque des territoires et le CEREMA, au niveau national, un EPCI (Établissement public de coopération intercommunale) sur deux estime être en situation de saturation foncière<sup>1</sup>. Cette situation est accentuée en zone dense, ce qui a pour conséquence des coûts du foncier plus élevés que dans les zones périurbaines, où sont historiquement implantées les structures logistiques. De plus, la tension foncière s'intensifie dans un contexte où la mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) encourage la sobriété foncière, incitant les acteurs à passer d'un modèle fondé sur l'extension urbaine à un modèle axé sur la transformation, la densification et la réutilisation du foncier existant.

<sup>1</sup> Banque des Territoires & Cerema. (2024, 2 mai). *La Banque des Territoires et le Cerema lancent France Foncier+, le portail national du foncier économique*. Banque des Territoires. La Banque des Territoires et le Cerema lancent France Foncier+, le portail national du foncier économique

2 • Une intégration partielle de la logistique urbaine dans les documents d'urbanisme et de planification

La mise en place de site de logistique doit s'intégrer dans un cadre réglementaire qui est défini à différents échelons territoriaux :

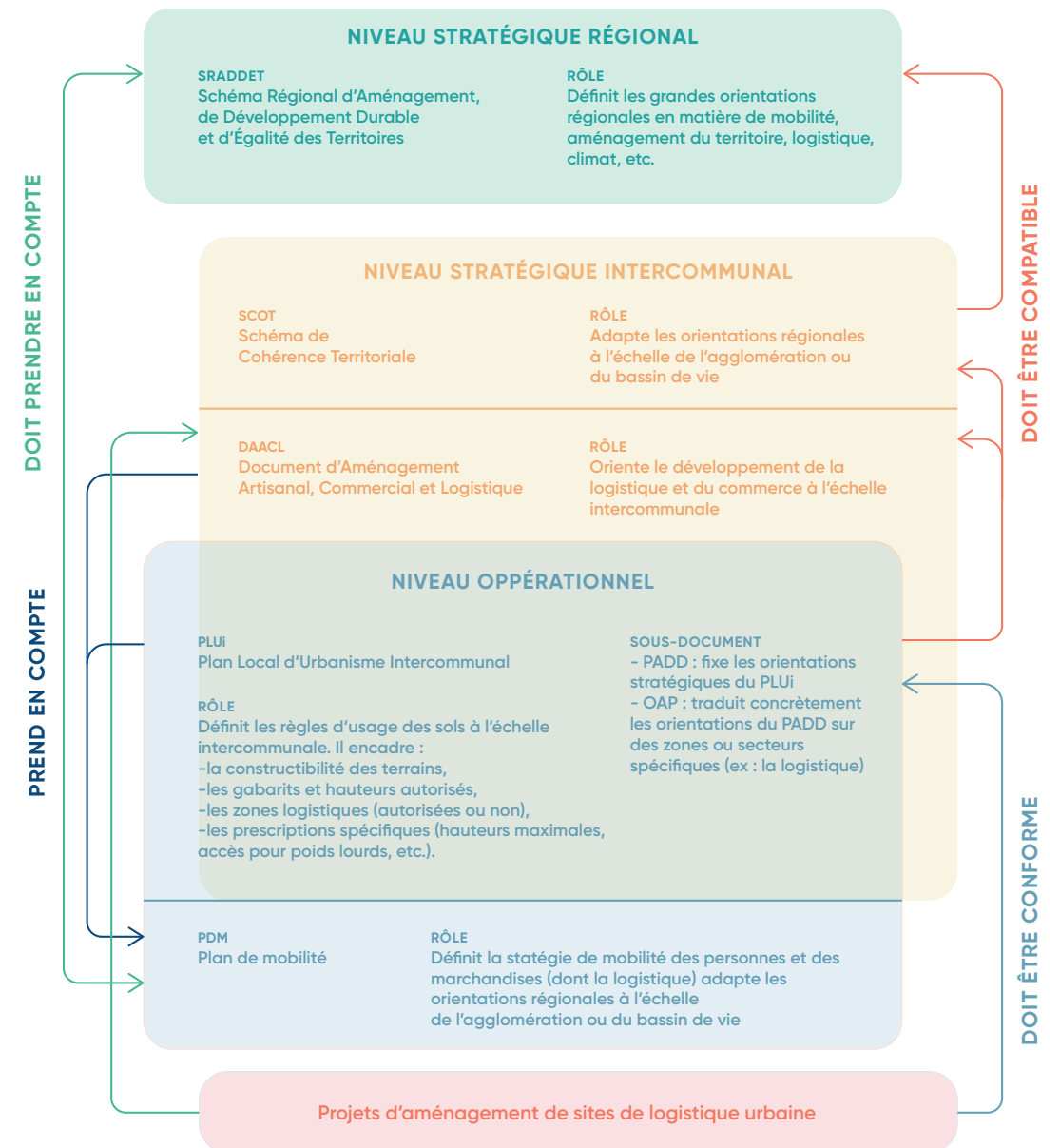


Schéma des différents documents d'aménagement ayant un impact sur le développement de la logistique urbaine

### B) DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

#### 1 • L'augmentation du prix du foncier fragilise les modèles économiques des projets

Face à la raréfaction du foncier en zone dense, la concurrence entre les différentes fonctions urbaines s'intensifie. Ainsi, l'implantation d'un espace de logistique urbaine se fera au détriment d'autres activités tertiaires, de bureaux, ou artisanales. Cette concurrence affecte donc directement le coût du foncier et fragilise les modèles économiques des projets.

À cela s'ajoutent différentes exigences qui participent également à l'augmentation des coûts :

- L'intégration paysagère et urbaine des projets
- La gestion des nuisances liées aux activités
- Une géographie des friches qui n'est pas toujours adaptée aux besoins et logiques de spatialisation des activités logistiques.
- La complexité technique de réalisation dans le cadre d'opération en recyclage urbain qui a pour conséquence des coûts importants (cf. Partie Construction).

#### 2 • Une planification très hétérogène, au détriment de la logistique urbaine

Aujourd'hui, la logistique urbaine manque d'une véritable prise en compte stratégique dans les documents d'urbanisme. Depuis les dernières décennies, les sujets de logistique urbaine se sont progressivement imposés dans les documents d'urbanisme. Néanmoins, leur prise en compte reste à un niveau stratégique de planification mais manque d'une réelle approche opérationnelle. Le rapport d'information du Sénat n°639<sup>2</sup> sur la logistique urbaine met en exergue une articulation des documents de planification avec de nombreux angles morts et un manque de portage politique<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Logistique urbaine durable : 14 propositions pour anticiper un défi majeur pour nos agglomérations », rapport d'information n° 636 (2021-2022) de la Sénat, déposé le 24 mai 2022. Disponible en ligne : <https://www.senat.fr/rap/r21-636/r21-636.html>

<sup>3</sup> <https://www.apur.org/fr/mobilites-espace-public/logistique/espaces-logistique-urbaine-integres-projets-immobiliers>

Les principaux freins indiqués sont les suivants :

- **Le manque d'une approche spécifique de la logistique urbaine** : Les documents d'urbanisme et de planification sont construits sur le temps long et n'ont donc pas pris en compte les évolutions du secteur de la logistique. Ils manquent donc d'une approche spécifique sur ces projets et leurs typologies. Par exemple, ils ne prennent pas en compte la mixité des usages.
- **Un manque d'opérationnalisation des enjeux stratégiques de la logistique urbaine** : Bien qu'une stratégie territoriale ait pu être mise en place sur la thématique de la logistique celle-ci ne se traduit pas toujours dans les PLU ne permettant pas son opérationnalisation.
- **Un désalignement entre les besoins des acteurs privés** (souvent à horizon 5 ans) et la chronologie de révision des documents d'urbanisme. Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) font généralement l'objet d'une révision tous les 10 à 15 ans.

De manière générale, on peut observer un manque de dialogue entre les acteurs publics et privés pour identifier les besoins du territoire en termes de logistique et ainsi permettre de mettre en place une vraie approche de ciblage des fonciers stratégiques.

### C) BONNES PRATIQUES PARTAGÉES PAR LA COMMUNAUTÉ

#### 1 • Hôtel logistique des Ardoines : Verticaliser la logistique

L'Hôtel logistique des Ardoines, élaboré par Sogaris et inauguré en janvier 2024, est un exemple de la manière dont la verticalité peut être mobilisée dans les projets de logistique urbaine. Ce bâtiment multifonctionnel, conçu sur trois niveaux superposés, optimise l'usage du foncier en milieu urbain dense. Situé au cœur de la ZAC de la Gare des Ardoines à Vitry-sur-Seine, il déploie 14 500 m<sup>2</sup> dédiés à des activités logistiques, 21 000 m<sup>2</sup> consacrés au commerce de matériaux, à des locaux d'activités, à l'artisanat et aux bureaux, ainsi que 8 000 m<sup>2</sup> d'agriculture urbaine en toiture. Cette configuration en hauteur répond à la rareté du foncier disponible en milieu urbain tout en assurant une haute performance opérationnelle, notamment grâce à l'intégration d'une cour intérieure permettant la circulation et le déchargement des camions en minimisant les nuisances sonores et visuelles.



L'Hôtel Logistique des Ardoines (2024) ©Takuji Shimmura

## 2 • APUR : Intégrer la logistique dans les projets urbains

Après avoir analysé les effets des dispositifs intégrés dans la révision du PLU Parisien de 2016 , l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) a élaboré un travail de recensement des outils et mécanismes mis en place à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, pour inclure la logistique urbaine au sein des documents d'urbanisme, parmi lesquels :

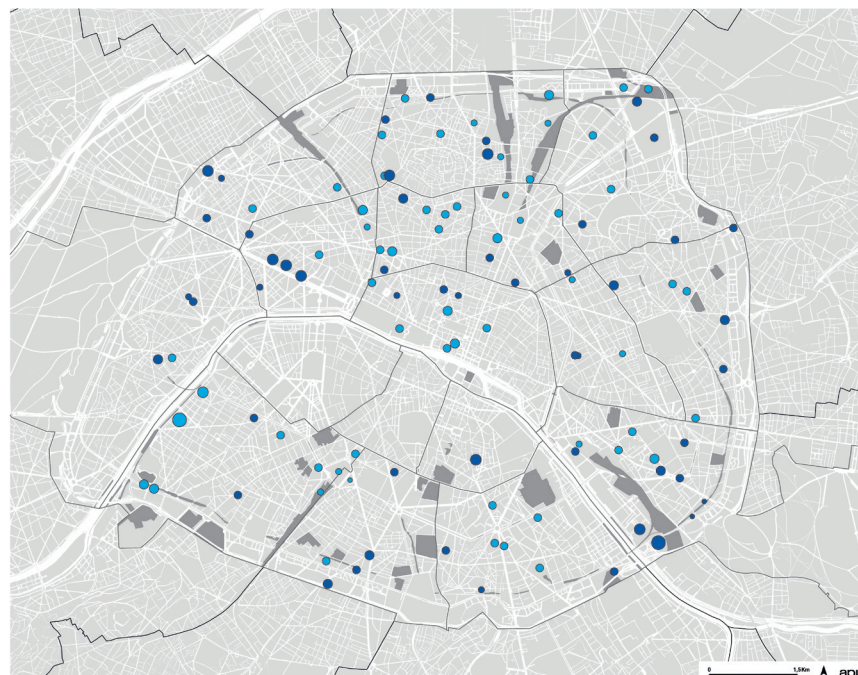
- La mise en place de sous-destinations conçues pour les structures de logistique urbaine dans les PLUi combinée à la création d'un zonage spécifique consacré aux activités logistiques.
- L'inclusion des activités de logistique au sein des orientations d'aménagement et de programmation (OAP), parmi lesquels on peut citer :

- Les OAP « économie productive et commerce » d'Est Ensemble et de Grand Orly Seine Bièvre qui ont par exemple défini des normes pour favoriser le développement d'un immobilier productif et logistique intégré aux tissus urbains. Elles permettent notamment la préservation et/ou la verticalisation des sites historiques de logistique.

- Les OAP sectorielles comme celle de « Gennevilliers – secteur portuaire » de Boucle Nord de Seine avec une volonté de concentrer les activités logistiques dans le secteur portuaire.

- La constitution d'une base de données de parcelles potentielles (friches, parkings, garages, locaux) pouvant accueillir des équipements de logistique urbaine comme identification de 155 sites retenus et inscrits dans le PLU au sein de la ville de Paris comme périmètre de localisation (PLOC). Cela impose la programmation d'une surface minimale d'espaces logistiques aux acteurs voulant déposer une demande d'autorisation d'urbanisme sur un de ces fonciers identifiés.

Travail développé dans le cadre d'une note de l'Apur, à paraître à l'automne 2025 sur l'intégration de la fonction logistique dans les PLU et PLUI du Grand Paris.



Carte des périmètres de localisation (PLOC) pour les équipements de logistique urbaine - Ville de Paris par L'APUR

### 3 • Bordeaux Métropole : Les leviers mis en place pour réduire les coûts du foncier

Bordeaux Métropole a mis en place une série d'expérimentations pour faciliter l'accès au foncier pour les activités productives dont la logistique fait partie :

→ **La dissociation foncière** : un montage permettant que le terrain (foncier) et le bâtiment construit dessus n'appartiennent pas à la même personne. Cela permet de réduire les coûts initiaux, en donnant la possibilité d'exploiter le bâti sans devoir posséder le terrain.

→ **La vente du foncier à prix décoté** : les collectivités peuvent vendre leurs terrains à un prix plus bas que leur valeur officielle (valeur domaniale), mais seulement au profit d'activités artisanales, industrielles ou de messagerie porteuse de création d'emplois, lorsque le prix constitue un frein à leur développement.

Il faut néanmoins prendre en compte que ces expérimentations relèvent du portage public avec un fort engagement financier de la collectivité. De plus, à terme, ces solutions ne débouchent pas sur l'acquisition du foncier par les acteurs privés ce qui peut représenter un frein pour eux.

### 4 • Artelia : mobiliser les parkings urbains en reconversion

L'exemple de l'immeuble inversé du Grenier Saint-Lazare à Paris, lauréat de l'AAP « Réinventer Paris 2 » est un exemple d'introduction de la logistique en milieu très dense et sur des petites surfaces – ici 1 500 m<sup>2</sup>. Le 66 Champs Elysées dans le 8ème arrondissement à Paris est d'une toute autre ambition : 9 niveaux de parking enterrés et 15 000 m<sup>2</sup> dédiés à la logistique urbaine. Les expériences accumulées sur beaucoup de configurations différentes permettent aujourd'hui de faciliter une politique urbaine axée sur la reconversion des parkings.



Porte de la Chapelle / Mairie d'Aubervilliers (2024) © Aline Boros

## D) PISTES D' ACTIONS SOULEVÉES

## PAR LES ACTEURS DE LA COMMUNAUTÉ

## 1 • Faire de la logistique urbaine une politique publique

Pour intégrer la logistique urbaine au sein d'une véritable stratégie territoriale les pouvoirs publics peuvent mettre en place plusieurs leviers :

- **Recenser les besoins des filières économiques** : identifier les différents besoins spécifiques des filières économiques du territoire en termes de logistique, afin de garantir une adéquation entre l'offre foncière et les demandes réelles des acteurs.
- **Assurer un suivi rigoureux des fonciers potentiellement mobilisables** : identifier les fonciers clefs sur le territoire pour les activités de logistique et ensuite favoriser le développement de site logistique sur ces fonciers.
- **Traduire ces besoins au sein des documents de planification pour sécuriser les fonciers** : mobiliser les différents outils cités ci-dessus pour garantir une bonne prise en compte de la logistique urbaine dans les documents d'urbanisme.
- **Mettre en place une stratégie commune et coordonnée entre collectivités, aménageurs, filières économiques et opérateurs logistiques** : instaurer des instances de dialogue et de gouvernance partagée pour aligner les objectifs, optimiser les ressources et favoriser les synergies inter-filières.
- **Accompagner économiquement les projets** : face au coût du foncier en zone dense, il est nécessaire de mettre en place concrètement des systèmes d'appui économiques au foncier par les pouvoirs publics (ex : subventions directes à l'acquisition foncière, vente du foncier à prix décoté etc.).

## 2 • Anticiper l'évolutivité et la mixité des espaces

Afin de favoriser le développement de projets mixtes et économes en foncier, plusieurs précautions sont à prendre dès la phase de planification, en lien avec les documents d'urbanisme, à savoir :

- **Inscrire la possibilité de mixité des destinations sur des sites stratégiques** : intégrer dans les documents d'urbanisme (PLU, SCOT) la possibilité

de combiner plusieurs usages sur un même site, notamment logistique, bureaux, artisanat, commerces ou logements, afin d'optimiser l'utilisation des espaces disponibles et de créer des synergies entre activités.

→ **Favoriser le recyclage des sites stratégiques pour accueillir de la logistique urbaine** : cibler en priorité les parkings en sous-utilisation, les friches urbaines ou industrielles, ainsi que les terrains vacants situés à proximité des axes routiers et des zones de desserte urbaine. La reconversion de ces sites permet de limiter l'artificialisation des sols, tout en rapprochant les activités logistiques des zones de consommation.

→ **Intégrer la notion de réversibilité dans les documents d'urbanisme** : prévoir, au sein des documents d'urbanisme, la possibilité d'adapter ou de transformer les bâtiments pour d'autres usages à moyen ou long terme, en fonction de l'évolution des besoins économiques et sociaux. Cette approche réduit le risque d'obsolescence des constructions et optimise la durée de vie des investissements immobiliers.

## 2 • Favoriser le recyclage des sites stratégiques pour accueillir de la logistique urbaine

La logistique peut s'implanter sur des espaces en reconversion peu propices à d'autres usages, avec un effet qualitatif sur la ville important :

→ **Prioriser les fonciers stratégiques inexploités** : cibler en priorité, les friches urbaines ou industrielles, ainsi que les terrains vacants situés à proximité des axes routiers et des zones de desserte urbaine. La reconversion de ces sites permet de limiter l'artificialisation des sols, tout en rapprochant les activités logistiques des zones de consommation.

→ **Exploiter le potentiel des sous-sols de la ville** : implanter les sites de logistique sur des espaces en reconversion peu propices à d'autres usages comme les sous-sols. Cette utilisation est particulièrement intéressante avec la non-mobilisation de ces types de foncier pour des bureaux et des logements.



## 2. LE MONTAGE OPÉRATIONNEL DES PROJETS

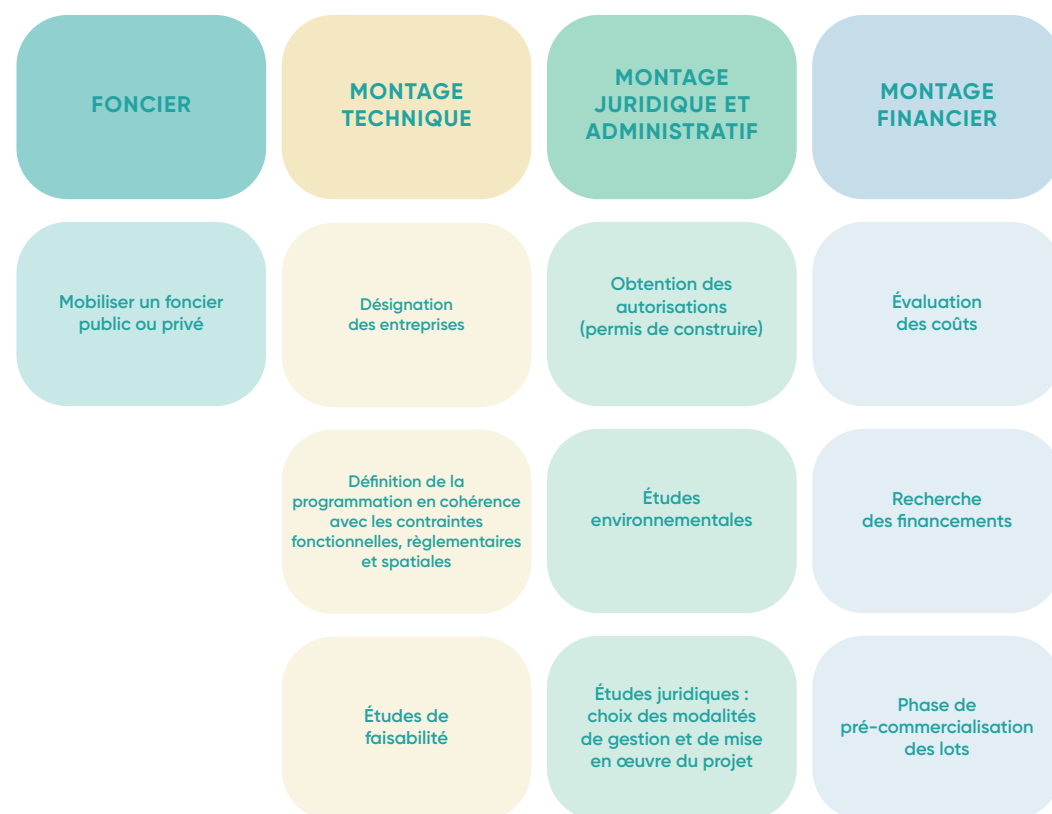
Cette étape correspond à la définition de l'ensemble du projet dans ses aspects techniques, administratifs et juridiques, financiers et des conditions de réalisation.

Acteurs cibles :

Collectivités / Concepteurs / Exploitants et Gestionnaires des sites

A) ETAT DES LIEUX

MONTAGE OPÉRATIONNEL DU PROJET



Le montage opérationnel correspond à la phase où débute la pré-commercialisation. En effet, elle permet au porteur de sécuriser son projet, de valider l'opportunité de marché mais surtout d'adapter celui-ci aux besoins spécifiques du (ou des) preneur(s).

B) DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

1 • La programmation immobilière mixte et pré-commercialisation difficiles à conjuguer

Si la mixité des usages s'impose aujourd'hui comme l'un des leviers clés d'intégration des sites de logistique dans l'écosystème urbain, ce modèle reste difficile à structurer sur le plan de la conception et de la commercialisation. Traditionnellement, le montage économique de ces projets repose sur une pré-commercialisation en amont. Or, cette temporalité est souvent trop longue pour les acteurs ciblés par la mixité d'usages comme les artisans ou les petites entreprises, qui manquent de visibilité à moyen terme. Il est donc nécessaire de prévoir des cellules vides et modulables permettant d'accueillir différents types d'activités. Cette flexibilité, bien qu'essentielle, représente un risque supplémentaire pour les porteurs de projet, en particulier en l'absence de visibilité sur l'occupation future et besoins techniques qui en découlent (charges au sols, volume, surface et hauteur, besoin de puissance, etc.).

2 • Un marché de la mixité encore immature

La viabilité du modèle économique est également compliquée par un marché de la mixité au sein des sites de logistique qui manque encore de maturité. À budget équivalent, les TPE et PME du secteur du transport ou de l'artisanat préfèrent souvent des structures classiques, de plain-pied, plutôt que des structures en étage, perçues comme moins pratiques ou plus coûteuses en exploitation. En outre, il est difficile, dans ce type de projet, de faire coïncider le niveau de loyer (souvent tiré vers le haut par le prix du foncier) avec les capacités économiques réelles des structures visées. Par exemple, les acteurs de l'économie sociale et solidaire (ESS), bien qu'intéressés par ce type de solutions urbaines, ne disposent pas toujours des moyens financiers nécessaires pour s'implanter durablement.

### 3 • Une mauvaise connaissance des pouvoirs publics et des outils juridiques pour implanter des sites de logistique sur le foncier

Face aux prix élevés du foncier en zone dense, les pouvoirs publics peuvent jouer un rôle clé en mobilisant leurs terrains pour y implanter des sites logistiques. Toutefois, comme le mentionne Raphaël Léonetti (cf. ci-dessous), manager de l'équipe Développement immobilier et responsable du LAB Cheuvreux, les collectivités ont bien à leur disposition des outils juridiques, mais elles ne les exploitent pas toujours pleinement ou de manière adaptée.

#### C) BONNES PRATIQUES PARTAGÉES PAR LA COMMUNAUTÉ

### 1 • Projet du Grenier-Saint-Lazare : Le recyclage urbain comme défi technique

En plus d'illustrer un exemple d'intégration d'un site logistique dans son écosystème urbain, le projet du Grenier-Saint-Lazare constitue également un défi technique majeur : celui de la reconversion d'un parking en espace de logistique. Porté par Sogaris, avec l'assistance d'Artelia, ce projet de 1 600 m<sup>2</sup> répartis sur six niveaux a dû intégrer dès la conception les contraintes liées à la réhabilitation. Implanté dans un ancien parking désaffecté, il nécessite à la fois une adaptation au changement d'usage et une mise aux normes sur de nombreux aspects. Le projet a notamment dû intégrer une nouvelle structure répondant aux exigences de sécurité incendie, tout en prenant en compte la gestion de la présence de plomb.

### 2 • L'Hôtel Logistique des Ardoines : Penser l'intégration et la mixité en milieu urbain

Porté par Sogaris, l'Hôtel Logistique des Ardoines constitue un exemple emblématique d'intégration de la mixité fonctionnelle dans un site de logistique urbaine. Le projet s'inscrit dans l'opération « Les Ardoines », à Vitry-sur-Seine, l'une des plus importantes opérations d'aménagement en France, plus précisément dans la ZAC « Gare Ardoines » à la limite sud de la ZAC, en bordure d'industries et de l'autoroute A86. Ce projet



Plan et vue de la plateforme logistique Grenier Saint Lazare par Sogaris



Visuel 3D de la façade végétalisée de l'Hôtel Logistique Vitry-Les Ardoines par Sogaris

d'aménagement favorise la construction de logements et notamment de logements sociaux, ce qui a nécessité une adaptation de l'hôtel logistique afin d'en limiter les nuisances. La solution retenue repose sur l'aménagement d'une grande cour intérieure, où les semi-remorques peuvent entrer et manœuvrer pour décharger. Les façades donnant sur les logements ont également été pensées pour s'intégrer architecturalement à l'espace urbain, avec des cellules offrant une vue sur l'extérieur, ainsi qu'une végétalisation. En termes d'usage, le site combine ses activités logistiques classiques avec des commerces de matériaux, des bureaux, des locaux d'activités destinés à des PME/TPE productives, ainsi qu'une ferme urbaine de 8 000 m<sup>2</sup> installée sur les toits. Ce projet a notamment remporté le Grand Prix SIMI 2024 dans la catégorie Light Industrial.

### 3 • Mobiliser les bons outils juridiques dans le cadre d'une maîtrise foncière publique

Dans le cas spécifique de la maîtrise foncière publique, **Raphaël Léonetti**, notaire associé chez Chevreux et Responsable du Lab Chevreux, a mis en avant la nécessité de promouvoir des montages juridiques adaptables aux différents types de projets :



→ **Bail à construction (BAC)** : Contrat privé de longue durée permettant à un acteur de construire et exploiter sur un terrain sans en être propriétaire, avec un coût d'entrée réduit et une grande sécurité juridique.

→ **Autorisation d'occupation temporaire (AOT)** :

Titre précaire d'occupation du domaine public, adapté à des sites spécifiques, mais moins favorable aux investisseurs en raison de durées courtes et de contraintes juridiques.

→ **Concession** : Contrat public déléguant à un opérateur la conception et l'exploitation d'un service, en contrepartie d'un droit à l'équilibre économique. Ce modèle est pertinent pour les projets à visée d'intérêt général.

## D) PISTES D' ACTIONS SOULEVÉES

### PAR LES ACTEURS DE LA COMMUNAUTÉ

#### 1 • Faciliter la programmation par la définition de standards

Différents standards peuvent être mis en place pour faciliter la programmation des projets dans un contexte de mixité d'usage et de verticalisation des espaces :

→ **Suivre une organisation verticale « do unit »** : cette organisation privilégie un découpage flexible en cellules adaptables à des activités de stockage, organisation de tournées, ateliers, ainsi qu'à l'intégration de l'ensemble de l'écosystème d'entreprises. Elle permet de rassembler à la fois des structures allant de la start-up aux TPE/PME en passant par les enseignes nationales ou internationales. Ce rassemblement d'une pluralité d'usages capables de fonctionner au sein d'un même bâtiment répond au caractère évolutif de la demande recensée localement.

→ **Mettre en place des zones de chalandise qui couvrent une grande partie du territoire métropolitain** : la logistique du dernier kilomètre étant devenue un enjeu incontournable pour les systèmes urbains et les acteurs qui les animent, elle contribue à la fois à la décongestion des centres-villes ainsi qu'à l'optimisation de l'approvisionnement des professionnels et particuliers. Elle représente une opportunité stratégique pour la diversification de l'activité économique des métropoles et le soutien et déploiement actif des modèles de transition énergétique ainsi que l'exigence du respect des hommes et des femmes qui œuvrent dans ce secteur par la mise en place de beaux éthiques avec des engagements sociaux consentis aux preneurs des espaces.

→ **Favoriser la mise en place d'engagement et objectifs RSE par les foncières** : dans le souci d'apporter à la métropole une action responsable et durable, la foncière, en sa qualité d'acteur de long terme, s'attache à déployer contractuellement des engagements et objectifs RSE, tant dans la conception de cet immobilier innovant que dans les conditions d'exploitation de ce dernier.

## 2 • Identifier les bonnes pratiques de mixité d'usages

Pour assurer la réussite des projets mixtes de logistique urbaine, il est nécessaire de penser une véritable synergie entre les acteurs. Celle-ci peut à la fois réduire les potentielles nuisances générées par les activités logistiques mais également générer de véritables opportunités pour l'ensemble des acteurs impliqués :

→ **La logistique et le commerce** : la synergie entre logistique et commerce, sous l'angle de la mixité des usages, repose sur l'intégration de fonctions traditionnellement séparées (stockage, préparation de commandes, points de vente et services au client) au sein d'un même site. Ce rapprochement optimise l'usage du foncier, rare et coûteux, tout en créant de la valeur : mutualisation des flux, réduction des délais de livraison, meilleure attractivité commerciale et innovation dans l'expérience client (ex. click & collect, drive piéton, showrooms adossés à des entrepôts).

→ **La logistique et local** : Associer un espace logistique avec des ateliers artisanaux permet une mutualisation des flux de livraison et des espaces de stockage. Par exemple, un artisan peut réceptionner ses matériaux ou expédier ses produits via le site, ce qui limite les trajets multiples et réduit les nuisances de circulation. En contrepartie, la présence d'artisans dynamise le site, crée du lien social, et améliore l'intégration du bâtiment dans le tissu urbain.

→ **Logistique et agriculture urbaine** : l'installation de serres ou de toitures végétalisées au-dessus des sites logistiques permet d'optimiser l'usage de l'espace tout en contribuant à la réduction des nuisances environnementales. Ces aménagements favorisent notamment une meilleure isolation thermique et acoustique des bâtiments, limitant ainsi les nuisances pour le voisinage. Par ailleurs, la mutualisation de certaines ressources, comme la chaleur fatale dégagée par l'activité logistique ou la récupération des eaux de pluie, peut être directement utilisée pour alimenter les cultures.

→ **La cyclo logistique et le logement** : il n'est pas possible de faire cohabiter les nuisances générées par les activités de logistique classiques dans le cadre d'une mixité logistique-logement. On peut néanmoins mettre en place une activité logistique possédant moins de nuisances comme la logistique à vélo (absence de nuisance sonore et de pollution).

## 3 • Prendre en compte les activités qui s'implanteront au sein des unités

Dans le cadre de la mixité d'usage, il est nécessaire d'intégrer le type d'activités qui seront accueillies dès la conception des projets :

→ **Développer des cellules vides adaptables** : concevoir des espaces « vides adaptables » permet d'accueillir différents types d'activités au fil du temps, grâce à des aménagements intérieurs modulaires, des hauteurs sous plafond variables, des accès multiples (poids lourds, utilitaires, piétons) et des réseaux techniques pré-installés.

→ **Anticiper les types d'activités au sein des sites** : identifier en amont les catégories d'activités susceptibles de s'implanter (artisanat, logistique urbaine, commerce de gros, activités légères de production, bureaux) pour adapter la conception aux besoins spécifiques. Cette anticipation évite, par exemple, le sous-dimensionnement ou le sur-dimensionnement des infrastructures électriques, de chauffage ou de ventilation.

## 4 • Penser la verticalisation dès la conception

→ **Envisager de façon holistique la verticalisation** : si les gains d'espaces et de productivité sont très importants, les verticalisations réussies reposent sur une vision 360° de tous les usages, les acteurs et les aspects financiers des projets, très en amont dans les phases de projets.

→ **Intégrer les processus de verticalisation de la logistique dans la conception** : la verticalisation de la logistique implique des processus techniques qui impactent la nature et les enveloppes des bâtiments, mais aussi un ordonnancement des chantiers spécifiques ; ici la conception est liée à la gestion du chantier et inversement.



### 3. LA CONSTRUCTION

L'étape de construction, dans un projet de logistique urbaine, consiste à réaliser concrètement les infrastructures validées, en coordonnant les différents corps de métier tout en tenant compte des contraintes urbaines, environnementales et sécuritaires. Elle comprend : la mobilisation du chantier, la gestion des travaux, le respect des normes, la réduction des nuisances, ainsi que le contrôle qualité jusqu'à la réception finale.

Acteurs cibles :

Concepteurs / Constructeurs / Usagers, citoyens, riverains

A) ETAT DES LIEUX

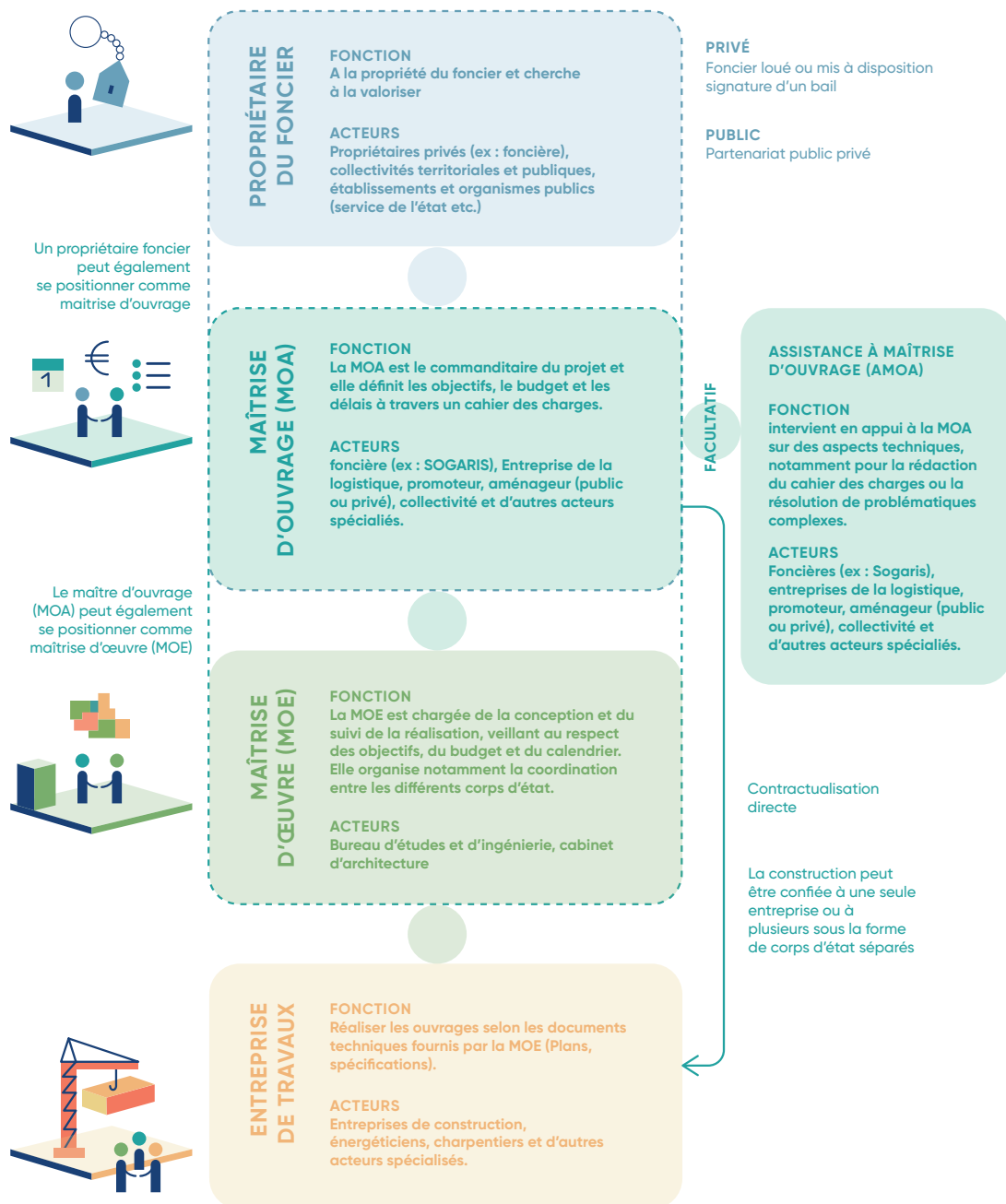


Schéma simplifié de l'interrelation des acteurs dans la construction d'un site de logistique urbaine

B) DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

1 • Des chantiers qui font face à des contraintes techniques importantes

Comme évoqué précédemment, les projets de logistique urbaine, souvent réalisés sur des sites existants, présentent des contraintes techniques élevées. La réhabilitation ou l'adaptation de bâtiments anciens engendre des coûts de construction supérieurs à ceux de constructions neuves, en raison de la complexité des interventions (renforcement des fondations, gestion des charges par niveau, etc.). À cela, s'ajoutent des exigences environnementales croissantes, comme l'utilisation de matériaux bas carbone, dans un contexte global de hausse du prix de l'énergie et de tensions sur l'approvisionnement en matériaux.

2 • Une gestion des nuisances à anticiper

Les chantiers des structures de logistique urbaine génèrent d'importantes nuisances (bruit, poussière, horaires de travail). Leur gestion doit être anticipée et prise en charge par l'entreprise de construction. En milieu urbain dense, cette gestion doit être renforcée en raison d'une réglementation stricte (notamment sur les horaires) et du risque accru de conflits avec le voisinage. Ce type de conflit peut aboutir à des risques juridiques avec notamment un risque de retard sur le calendrier de construction en cas de recours.

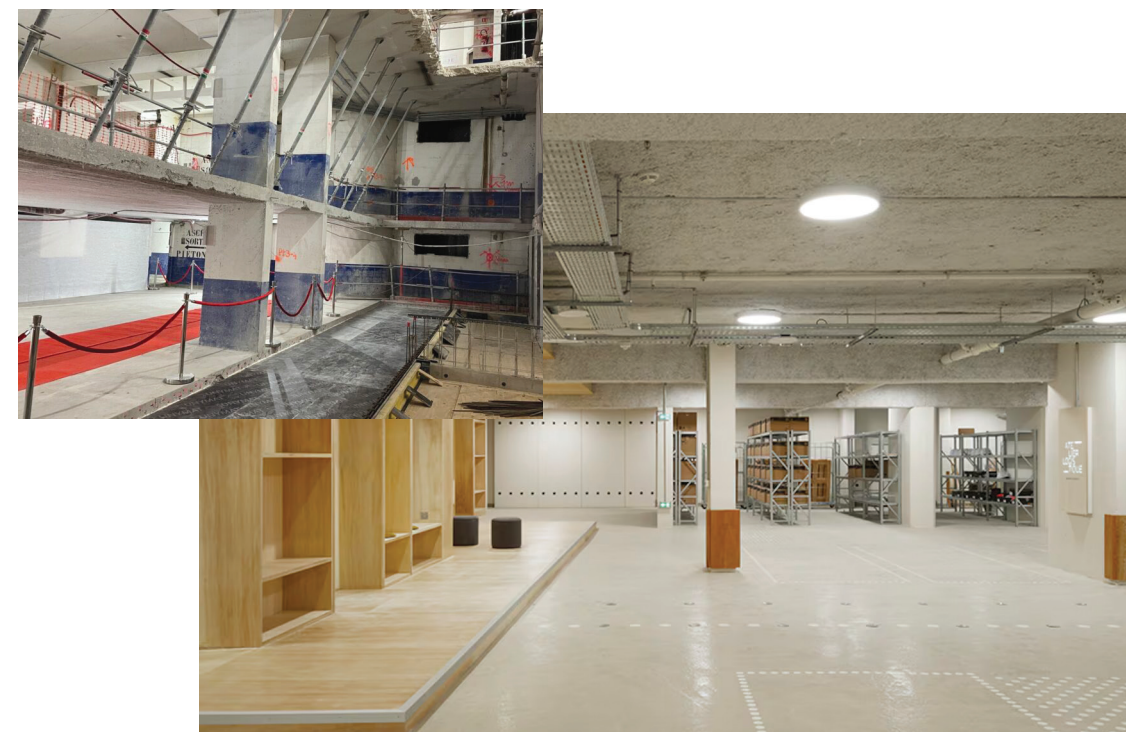
#### 3 • Une intégration trop tardive des entreprises de la construction

En tenant compte de l'organisation classique des projets immobiliers, les entreprises de construction ne sont intégrées qu'après la phase de conception, une fois les cahiers des charges rédigés et le choix des contractants réalisé. À ce stade, les modalités et choix constructifs sont majoritairement arrêtés, avec peu de marges de manœuvre pour des adaptations (d'optimisation des choix techniques et des coûts par exemple). Les montages juridiques traditionnels (séparation entre maîtrise d'ouvrage, bureaux d'études, entreprises de travaux etc.) peinent à articuler efficacement les temporalités de chacun, au détriment d'une approche intégrée et maîtrisée du chantier.

#### C) BONNES PRATIQUES PARTAGÉES PAR LA COMMUNAUTÉ

#### 1 • Hub logistique 66 Champs-Élysées : Le défi de la gestion des chantiers urbains

Le projet de hub logistique du 66 Champs-Élysées, planifié par Mont-Thabor et accompagné par Artelia, est attendu comme un des nouveaux espaces clefs de la logistique urbaine parisienne. Ce projet consiste en la transformation d'un parking souterrain de neuf niveaux en un hôtel logistique de 16 000 m<sup>2</sup>. Actuellement en phase de travaux, avec une livraison prévue fin 2025, il montre d'importantes complexités techniques. Il nécessite en effet une intervention au sein de deux copropriétés accueillant une dizaine d'établissements recevant du public (ERP), qui doivent rester ouverts tout au long du chantier. Cela impose des normes de sécurité particulièrement rigoureuses et une adaptation totale du mode de fonctionnement du chantier. Par ailleurs, la profondeur du site représente un défi logistique majeur, nécessitant la mise en place de dispositifs spécifiques tels que des ascenseurs de chantier ou des grues internes, afin d'assurer l'approvisionnement en matériaux et l'évacuation des gravats.



Visuel 3D du Hub Logistique 66 Champs-Élysées par Mont-Thabor

2 • Paroles d'acteurs : CBI et ADIM (VINCI Construction), sur les avantages d'une conception-réalisation plus intégrée



Jérôme Marchal  
CBI, VINCI Construction



Vincent Brocard  
ADIM, VINCI Construction

« Les projets de logistique urbaine sont atypiques, notamment d'un point de vue technique. La verticalisation présente des enjeux importants, par exemple pour la gestion des charges sur les rampes ou les zones de stockage »,

explique **Jérôme Marchal**, Directeur d'agence VINCI Construction.

Une complexité qui est accentuée selon **Vincent Brocard**, directeur développement ADIM île de France, par une équation économique tendue :

« Le foncier est cher, la construction plus coûteuse en milieu urbain dense, tandis que les loyers de marché tendent à baisser pour des surfaces logistiques en étage ».

Pour **Jérôme Marchal**, cette situation impose d'associer plus tôt les entreprises de construction :

« Si nous sommes intégrés trop tard au projet, nous ne pouvons pas apporter l'ensemble de nos variantes valorisables ni mettre en avant tout notre savoir-faire constructif ».

Un constat partagé par **Vincent Brocard**, qui insiste sur la nécessité d'une approche collective dès l'amont :

« Réunir dès le premier jour l'ensemble des parties prenantes est indispensable pour co-construire un projet cohérent, adapté aux besoins réels et économiquement soutenable ».



Marseille - Les terrasses du port (2019) ©Jérôme CABANEL

## D) PISTES D' ACTIONS SOULEVÉES

## PAR LES ACTEURS DE LA COMMUNAUTÉ

## 1 • Améliorer les synergies entre porteur de projet et entreprises de la construction

La complexité des projets amène à repenser le processus classique d'un projet immobilier, encore trop souvent siloté notamment entre les phases de conception et réalisation. Un levier clé consisterait à mettre en place une gouvernance renouvelée des acteurs en intégrant les entreprises de travaux. Cette approche permettrait :

→ **Intégrer les entreprises de construction dès la phase amont du projet** : cette intégration permet de mettre en place une adaptation aux spécificités et contraintes techniques avec une planification plus précise des ressources matérielles et humaines nécessaires. Cela permet alors de réduire le risque d'ajustement en cours de chantier qui représente des coûts importants et de potentiel retard de livraison.

→ **Adapter les types de contractualisation pour permettre cette intégration en amont** : cette adaptation contractuelle permet notamment de faciliter la négociation des prix en fonction du contexte économique et des fluctuations du marché des matériaux ou de la main-d'œuvre. De manière générale, ce type de contractualisation encourage une démarche d'optimisation continue tout au long du projet.

## 2 • Faire des choix constructifs plus vertueux

Le développement de projets de logistique urbaine durables implique l'intégration de solutions constructives à faible impact :

→ **Généraliser l'utilisation de matériaux bas carbone ou biosourcés** : ces matériaux permettent de réduire significativement l'impact environnemental d'un projet, tant sur la phase de construction que sur l'ensemble du cycle de vie du bâtiment.

→ **Intégrer une logique d'économie circulaire sur les chantiers** : mettre en place une stratégie d'économie circulaire passe par l'organisation systématique du tri sur site, le recours à des filières spécialisées de recyclage et la recherche de solutions de réemploi sur d'autres chantiers ou au sein du projet lui-même.

→ **Développer la construction hors-site** : la construction hors-site consiste à fabriquer en usine des éléments complets du bâtiment (murs, planchers, modules pré-équipés etc.) qui sont ensuite assemblés sur place. Cette méthode présente plusieurs avantages : réduction des nuisances sonores et poussières pour le voisinage, diminution des délais de chantier grâce à la fabrication en parallèle des travaux de préparation du site, et une baisse des coûts grâce aux économies d'échelle et à la rationalisation des processus de production.

Ces exigences techniques nécessitent une coordination renforcée entre maîtrise d'ouvrage, entreprises de travaux et filières de recyclage.

## 3 • Poursuivre une démarche de sensibilisation et de concertation avec les habitants riverains

Le développement d'une démarche de sensibilisation avec les riverains pour favoriser l'acceptabilité des projets :

→ **Mettre en place une phase de concertation avec les riverains** : une prise en compte de leurs besoins spécifiques dans la gestion des nuisances durant la phase de chantier.

→ **Mettre en avant les aménagements faits pour limiter les nuisances** : communiquer sur les actions mises en place dans le cadre du chantier pour en limiter les nuisances pour continuer d'améliorer l'acceptabilité de celui-ci.

→ **Mettre en place une mission logistique en amont** : l'identification en amont par le maître d'ouvrage d'une mission logistique clairement définie qui peut être traitée sous la forme d'un lot logistique ou prise en charge par une entreprise de construction.



## 4. L'EXPLOITATION ET LA MAINTENANCE DES SITES

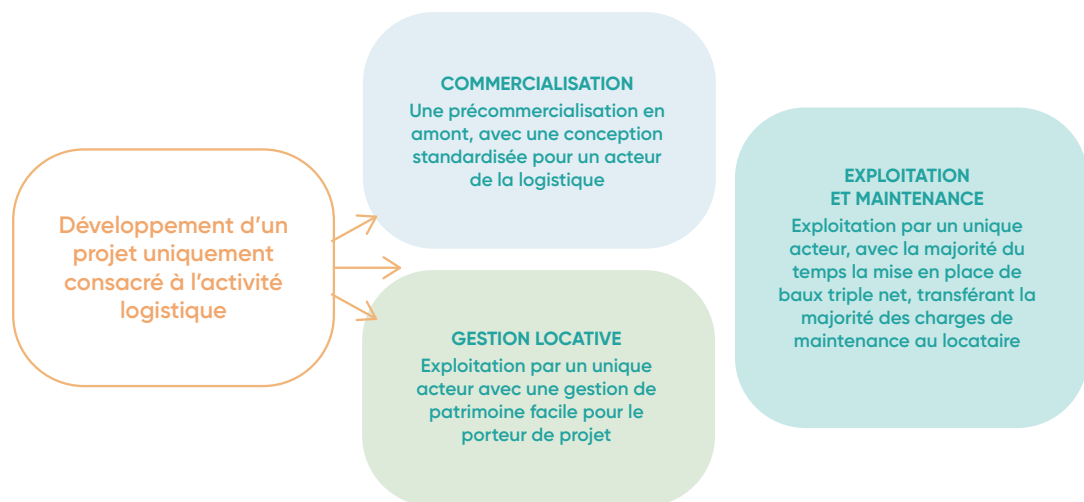
L'exploitation d'un site de logistique urbaine consiste en la mise en place d'activités opérationnelles quotidiennes au sein du site. Elle débute dès la commercialisation (et donc contractualisation avec les occupants) et se poursuit tout au long du cycle de vie avec la gestion locative, l'exploitation du bâtiment ainsi que sa maintenance.

Acteurs cibles :

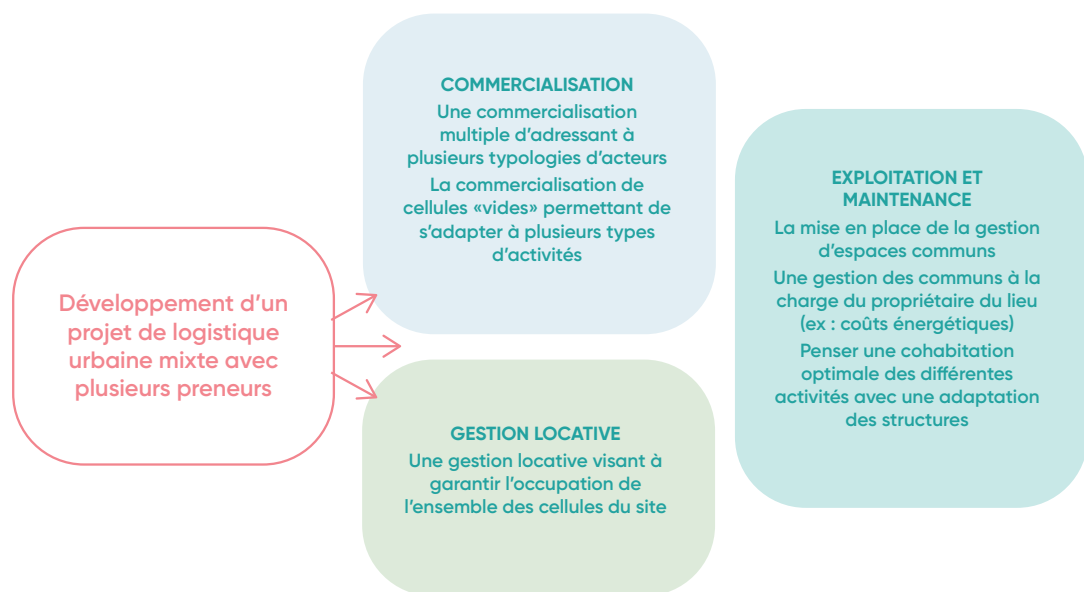
Occupants et preneurs / Exploitants et gestionnaires des sites

A) ETAT DES LIEUX

MODÈLE CLASSIQUE DE L'EXPLOITATION DES SITES LOGISTIQUES AVEC UN PRENEUR UNIQUE :



ÉMERGENCE DE MODÈLES ALTERNATIFS FONDÉS SUR LA MIXITÉ DES USAGES :



B) DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

1 • Une commercialisation complexe dans le cadre d'un ralentissement du marché de la logistique

La commercialisation des sites de logistique urbaine est aujourd'hui mise en difficulté par un ralentissement du marché de la logistique depuis 2023. Si celui-ci avait profité du boom de la logistique durant la période covid, il fait aujourd'hui face à une augmentation du taux de vacances passant de 2.4% au deuxième trimestre 2022 à 6% au deuxième trimestre 2025 en France et on observe un repli général de 22% du secteur par rapport à la moyenne quinquennale selon le CBRE<sup>3</sup>. Dans ce contexte, les opérateurs doivent cibler les bons profils d'occupants pour assurer la rentabilité de leurs sites. Le passage à une commercialisation à plusieurs preneurs participe à une multiplication des risques avec une gestion d'un turnover important au sein des différentes cellules commercialisées. Cela peut avoir pour conséquence d'amplifier le taux de vacance déjà important au vu des tendances de marché.

2 • Une complexification du modèle énergétique dans des projets multi-preneurs

La mixité des usages dans les infrastructures de logistique urbaine (combinant activités de livraison, artisanat, stockage, bureaux, voire agriculture urbaine) implique une nouvelle gestion énergétique des sites. En effet, dans le cadre d'un preneur unique, il suffisait de prendre en compte les besoins spécifiques de ce type d'occupant ainsi que les normes énergétiques en vigueur, comme le décret tertiaire, qui fixe des plafonds de consommation, ou le décret BACS (Building Automation and Control Systems), imposant l'automatisation des systèmes de ventilation, de chauffage et de climatisation.

L'introduction d'un modèle multi-preneurs complexifie ce schéma. Le propriétaire du site doit adapter les infrastructures énergétiques afin qu'elles répondent au mieux aux besoins variés des différentes activités héber-

<sup>3</sup> CBRE France. (2025, juillet). France Logistique Figures T2 2025 .CBRE.

gées. Les occupants cherchent collectivement à réduire au maximum leurs coûts de consommation énergétique. Ce coût se récupère également sur le propriétaire, qui supporte les dépenses liées à la gestion des espaces communs, engendrant pour lui des frais d'exploitation supplémentaires. Les arbitrages d'investissement ne sont donc plus les mêmes que dans un modèle à preneur unique.

##### C) BONNES PRATIQUES PARTAGÉES PAR LA COMMUNAUTÉ

### 1 • Centrale solaire SunWave sur le site du CargoPort de l'aéroport de Lyon : vers un nouveau modèle énergétique

La centrale solaire développée par SunWave sur la toiture de la messagerie Panattoni au CargoPort de l'aéroport de Lyon illustre concrètement la mise en place d'un modèle innovant d'autoconsommation collective appliqué au secteur logistique. Prévue pour une mise en service fin 2025, l'installation produira 575 MWh par an, soit l'équivalent de la consommation annuelle de 115 foyers, et permettra d'éviter plus de 60 tonnes de CO<sub>2</sub>. Au-delà de la performance environnementale et de la mise en conformité avec la loi Climat et Résilience, ce projet met en évidence plusieurs enseignements structurants : d'un point de vue économique, l'utilisation de toitures logistiques (foncier coûteux et souvent sous-exploité) devient une source de valeur, en transformant un poste passif en générateur de revenus complémentaires pour l'exploitant, tout en réduisant les charges énergétiques des futurs occupants.

Le modèle des centrales solaires fonctionne particulièrement bien sur des schémas multi-occupants où la foncière signe pour les parties communes et où chaque entreprise bénéficie d'une électricité compétitive et décarbonée, via un contrat direct, indépendamment des soutiens publics et des fluctuations du marché. Si la part couverte par la centrale reste limitée (20 à 30 % des besoins en moyenne), cette démarche contribue à l'émergence d'un véritable hub énergétique local, renforçant l'attractivité du site et offrant aux acteurs une solution pérenne dans un contexte réglementaire mouvant.



Aéroport Lyon-Saint-Exupéry

## 2 • GRDF : la nécessité de penser les investissements et la consommation énergétique sur le temps long

Dans le cadre de son travail au sein de la communauté d'intérêt logistique urbaine GRDF a étudié les différentes solutions d'approvisionnement énergétique (gaz condensation, scénario hybride et scénario 100% thermodynamique) permettant de répondre au besoin de simulations des installations de futurs sites de logistique urbaine. Cette étude se positionne dans une lecture à long terme des coûts globaux des différentes solutions (investissement préalable, dépense de fonctionnement, émissions de Co2).

Grâce à ces trois modélisations, émerge la conclusion que, sur ce type de site, la solution la plus adaptée pour réduire les coûts totaux à long terme est la PAC hybride. Celle-ci permet à la fois de limiter les coûts des infrastructures par rapport au système de PAC 100% thermodynamique tout en réduisant également les dépenses énergétiques et les émissions de CO<sub>2</sub> par rapport au système de chaudière à condensation.

	SYSTÈME DE CHAUDIÈRE À CONDENSATION	SYSTÈME DE POMPE À CHALEUR (PAC) 100% THERMODYNAMIQUE	SYSTÈME DE PAC HYBRIDE
INVESTISSEMENT DE DÉPART	(le moins élevé) 18 800€	(le plus élevé) 120 000€	45 600€
BILAN ÉNERGÉTIQUE	(le plus élevé) 80tCo <sub>2</sub> /an	Bilan énergétique (le moins élevé) 7tCo <sub>2</sub> /an	22tCo <sub>2</sub> /an
DÉPENSE ÉNERGÉTIQUE	(la plus élevée) 33 187€/an	(la moins élevée) 17 532€/an	19 482€/an
COÛT TOTAL SUR 20 ANS	(le plus élevé) ENVIRON 800 000€	ENVIRON 770 000€	(le moins élevé) ENVIRON 630 000€

Schéma de bilan des différents scénarios d'approvisionnement énergétique sur un des sites étudiés

## 3 • Parole d'acteur avec Vincent Deyme



Vincent Deyme, Chef de projet énergie chez VINCI Energies Building Solutions met en avant l'importance du mix énergétique dans le cadre de l'exploitation énergétique des sites de logistique urbaine.

*« Il y a beaucoup d'interrogations sur le futur, que cela soit en termes de lois, de prix ou de politique. Le mix énergétique permet de ne pas mettre tous les œufs dans le même panier et de s'adapter au mieux à chaque système et à chaque usage ».*

De manière générale, Vincent Deyme appelle à avoir une approche globale des coûts à long terme qu'ils soient économiques ou écologiques :

*« Il est nécessaire de ne pas regarder que la mise en service mais d'avoir une vue d'ensemble sur la globalité du système. La clé est de trouver la bonne équation entre empreinte carbone et prix »*

##### D) PISTES D' ACTIONS SOULEVÉES

##### PAR LES ACTEURS DE LA COMMUNAUTÉ

### 1 • Anticiper les problématiques clients

Pour gérer des projets complexes impliquant la cohabitation de plusieurs preneurs, il est pertinent de développer de nouvelles offres de gestion intégrant une anticipation des problématiques. Cette anticipation peut notamment s'appuyer sur la mise en place de dispositifs d'entretien et de maintenance prédictive.

→ **Mettre en place un suivi intelligent des équipements** : déployer des capteurs et outils de monitoring pour détecter en amont les signes de défaillance sur les installations critiques (équipements de manutention, systèmes énergétiques, dispositifs de sécurité), permettant d'intervenir avant toute interruption de service.

→ **Planifier des interventions préventives optimisées** : utiliser les données collectées pour programmer des maintenances ciblées, réduire les pannes imprévues et garantir la continuité d'activité pour les occupants, tout en optimisant les coûts d'exploitation.

### 2 • Garder en tête l'équilibre entre décarbonation et les coûts des consommations pour les occupants au moment des choix énergétiques

Entre les normes énergétiques (décrets tertiaire et BACS) et la nécessité de réduire les coûts d'exploitation énergétique, à la fois pour les occupants et pour les propriétaires, dans un contexte de mixité d'usages, il devient indispensable de mettre en place de nouvelles logiques d'arbitrage entre investissements, coûts et décarbonation :

→ **Développer une approche des coûts globaux** : les solutions énergétiques doivent être évaluées dans une perspective de long terme, tant en termes d'émissions que de coûts globaux prenant en compte l'investissement initial et les coûts de fonctionnement (ex : prix du gaz ou de l'électricité).

→ **Étudier l'opportunité de systèmes flexibles comme les systèmes de pompes à chaleur hybrides** : comme le montrent les modélisations réalisées par GRDF, dans certains cas, les systèmes hybrides associant pompe à chaleur électrique et chaudière à condensation constituent une piste intéressante pour combiner réduction des émissions et optimisation des

coûts sur le long terme. L'adaptabilité de ce type de solution permet de répondre au mieux aux besoins variés des différentes activités présentes sur le site, mais aussi de s'ajuster à des facteurs externes tels que l'évolution des prix de l'énergie ou la saisonnalité.

→ **Miser sur des solutions ayant un double bénéfice pour le propriétaire et pour l'exploitant** : les pompes à chaleur hybrides représentent un double bénéfice pour le propriétaire, dans le cadre de la gestion de l'infrastructure énergétique globale du site, et pour les exploitants, qui peuvent bénéficier d'infrastructures adaptées aux spécificités de leurs activités au sein de leur espace d'exploitation.

### 3 • L'importance de la mixité dans la gestion des bâtiments

Face aux enjeux de sobriété foncière et de préservation des écosystèmes naturels aux abords des métropoles, l'immobilier productif doit changer de modèle pour :

→ **Promouvoir la mixité de fonctions** : développer des formes urbaines plus denses, mieux insérées dans leur environnement, plus interactives et plus résilientes, abritant la logistique dans ses strates basses, des services avec une vocation potentiellement commerciale en front de rue, des activités artisanales en étages intermédiaires et potentiellement des espaces dédiés aux activités tertiaires dans les étages élevés.

→ **Structurer et optimiser les flux et leur décarbonation** : l'Hôtel logistique favorise la mutualisation de services dédiés aux opérateurs de logistique et de transport ; en fonction de son positionnement, il peut avoir vocation à organiser la rationalisation des flux et de leur décarbonation par l'intégration de plateforme d'énergie voire par le développement autant que faire se peut de l'intermodalité entre différents types de transport (route, fer, fluvial, voir maritime).

→ **Garantir une viabilité économique par un nouvel immobilier** : cette mixité de fonctions qu'il agrège est gage d'intégration urbaine et de viabilité économique. Elle doit conduire à garantir un équilibre économique solide permettant la réalisation du projet et inclure des complémentarités performantes, permettant une activité logistique opérationnelle en vue de la constitution d'un réseau de sites à l'échelle de la métropole.

L'ambition est ainsi de répondre à une double problématique : celles du resserrement des activités productives et également de la structuration de l'immobilier logistique mixte en cœur de métropole.

## 5. L'ACCEPTABILITÉ DES PROJETS DE LOGISTIQUE

Poursuivre une démarche de sensibilisation et de concertation avec les habitants riverains



Visite de terrain, organisée par Rêve de Scènes Urbaines et Sogaris à l'Hôtel Logistique des Ardoines

L'acceptabilité des projets de logistique urbaine est un sujet important car elle conditionne directement leur réussite et leur pérennité. En effet, ces projets visent à répondre aux enjeux croissants liés aux flux de marchandises en ville (congestion, pollution, nuisances sonores) mais ils modifient aussi les habitudes des acteurs économiques et des citoyens. Sans acceptation sociale et politique, même les solutions techniquement efficaces (hubs de mutualisation, livraisons en véhicules propres, créneaux horaires spécifiques, etc.) risquent de se heurter à des résistances, ralentissant leur mise en œuvre. L'acceptabilité est donc essentielle pour créer un climat de confiance, assurer la coopération entre les différents acteurs (collectivités, transporteurs, commerçants, habitants) et garantir que les bénéfices environnementaux et économiques soient perçus comme supérieurs aux contraintes générées.

La Communauté Territoires de la Fabrique de la Logistique défend une vision où l'acceptabilité est un enjeu qui doit être pris en compte du début à la fin du processus de développement des sites de logistique. Sur ce fondement, la Fabrique de la Logistique en partenariat avec la Région Île-de-France a lancé un projet visant à faciliter l'acceptabilité des riverains face au foncier et immobilier logistique. Ce projet intègre le besoin de mieux faire connaître l'activité logistique auprès du grand public, notamment l'impact des modes de consommation, mais aussi le traitement des irritants riverains liés au fait logistique. Une vingtaine de contributeurs issus de l'écosystème public, privé et académique de la filière ont été réunis en ateliers de janvier à juillet 2025.

Ce travail a permis d'identifier les principaux irritants jouant sur l'acceptabilité des sites de logistiques et qui ont été rassemblés en quatre grandes typologies et vingt solutions ont été développées pour traiter ces irritants. Nous allons présenter chacune de ces grandes catégories d'irritants et des exemples de solutions identifiées par la Fabrique de la Logistique.

## 1 • Aménagement, environnement et biodiversité, insertion urbaine et paysagères

La catégorie « Aménagement, environnement et biodiversité, insertion urbaine et paysagère » rassemble les irritants liés aux impacts physiques et écologiques de l'implantation des sites logistiques en ville. Les préoccupations portent sur l'adaptation des infrastructures routières et le risque de coupure urbaine, ainsi que sur la nécessité de préserver les circulations piétons et cyclables. Les habitants craignent également une dépréciation immobilière, un enclavement du quartier et une diminution de son attractivité en raison d'une fermeture aux riverains et d'un manque de mixité fonctionnelle. Sur le plan environnemental, sont pointés les risques liés aux îlots de chaleur, à l'imperméabilisation des sols, à la perte de biodiversité et aux nuisances paysagères (hauteur, gabarit, esthétique, luminosité, masquage de vues). Globalement, ces critiques interrogent la capacité des projets à s'intégrer harmonieusement dans le tissu urbain et à limiter leurs effets négatifs sur l'environnement et la qualité de vie.

## 2 • Concertation, cadre de vie ; développement du quartier

La catégorie « Concertation, cadre de vie et développement du quartier » renvoie aux enjeux d'acceptabilité et d'intégration des projets de logistique urbaine dans leur environnement. Elle met en avant des préoccupations concernant la participation des habitants, la compatibilité des activités logistiques avec les besoins locaux, ainsi que l'impact sur le tissu économique et social existant. Les questions de transformation du cadre de vie, de contribution au développement local et d'insertion dans la dynamique du quartier apparaissent centrales. Globalement, il s'agit d'interroger la capacité de ces projets à s'ancrer durablement dans le territoire tout en répondant aux attentes des riverains.

Exemple de solution identifiée par la Fabrique de la Logistique :

### VÉGÉTALISER TOITURES ET ABORDS DES SITES LOGISTIQUES

#### OBJECTIFS :

- Limiter les îlots de chaleur liés aux bâtiments et aux flux de véhicules
- Préserver et renforcer la biodiversité locale
- Améliorer l'intégration paysagère et la qualité environnementale du quartier

Exemple de solution identifiée par la Fabrique de la Logistique :

### FAVORISER UNE LOGISTIQUE INTÉGRÉE AUX PARCELLES ET RÉINVESTIR LES DÉLAISSÉS URBAINS

#### OBJECTIFS :

- Optimiser l'usage du foncier tout en limitant l'étalement urbain
- Améliorer l'insertion dans le tissu local en réduisant les friches et espaces inutilisés
- Garantir la conformité avec le code du travail et des conditions de travail adaptées

### 3 • Santé, pollution et bruit

La catégorie « Santé, pollution et bruit » regroupe les préoccupations liées aux effets directs des sites logistiques sur la santé et le bien-être des habitants. Les riverains redoutent notamment le déclenchement de complications respiratoires, l'exposition aux poussières et aux émissions polluantes liées aux flux logistiques, ainsi que la diminution de la qualité de vie (insomnies, stress) pouvant affecter l'espérance de vie. Les nuisances sonores, particulièrement lors des livraisons nocturnes, s'ajoutent aux pollutions lumineuses des bâtiments et aux désagréments temporaires liés aux chantiers. L'ensemble de ces éléments souligne la crainte d'une dégradation de la santé publique et du cadre de vie dans les quartiers accueillant ce type d'infrastructures.

### 4 • Intégration à l'espace public, réglementation et congestion

La catégorie « Intégration à l'espace public, réglementation et congestion » renvoie aux problématiques liées à l'occupation et à la fluidité des espaces urbains face à l'implantation des sites logistiques. Les irritants identifiés concernent le stationnement gênant, l'augmentation des flux de circulation et la présence accrue de poids lourds et véhicules utilitaires légers, qui accentuent la congestion routière. S'ajoutent des nuisances liées à l'encombrement des trottoirs par les vélos-cargos, au désordre généré par les déchets et équipements logistiques et aux risques de reports de circulation dans les zones résidentielles via les applications de navigation. Enfin, la sécurité routière des piétons, cyclistes et autres usagers vulnérables apparaît comme une préoccupation majeure. Globalement, cette catégorie met en lumière la nécessité d'une meilleure régulation et intégration des flux logistiques dans l'espace public afin de limiter leurs impacts négatifs sur la vie urbaine.

Exemple de solution identifiée par la Fabrique de la Logistique :

#### FAVORISER LES HORAIRES DE LIVRAISON DÉCALÉS ET/OU EN MODE SILENCIEUX

##### OBJECTIFS :

- Réduire la pollution sonore (liée aux livraisons) et la congestion routière
- Améliorer la sécurité routière des autres usagers de la voirie (piétons, vélos etc)
- Réduire les manœuvres et stationnement des véhicules de livraison

Exemple de solution identifiée par la Fabrique de la Logistique :

#### METTRE EN PLACE UNE CONCERTATION EN AMONT ET DES CHARTES DE GESTION DES NUISANCES AVEC SUIVI RÉGULIER

##### OBJECTIFS :

- Associer les riverains et parties prenantes à la définition et au suivi des projets
- Garantir la mise en place et le contrôle des mesures de réduction des nuisances
- Renforcer la confiance grâce à des dispositifs de suivi (observatoires, bilans annuels, RDV réguliers)

**Merci à tous les contributeurs de cette communauté d'intérêt, ayant accepté de partager leurs idées et leurs projets avec l'ensemble de la communauté RSU.**

Participants à la communauté  
et contributeurs aux livrables:

Juliette Berthon  
Thimothée Germe  
Quentin Domanchin  
Krystina Tarakanov  
Laurent Vigneau  
Jerôme Marchal  
Vincent Brocard  
Nicolas Hermignies  
Delphine Blanc

Flora Maytraud  
Pauline Chazal  
Adeline Heitz  
Raphael Leonetti  
Vincent Deyme  
Maxime Varin

Participants aux différents  
ateliers et rencontres  
de la communauté d'intérêt :

Flora Maytraud  
Jean-Marie de Padirac  
Naomie Yombi  
Hélène Rambert  
Khadija Tighanimine  
Inès Balligand  
Reece Fischer  
Renaud Kourland



Rêve de Scènes  
**URBAINES**



Nous retrouver sur linkedin

@ScenesUrbaines



[www.scenesurbaines.fr](http://www.scenesurbaines.fr)

[contact@scenesurbaines.fr](mailto:contact@scenesurbaines.fr)