

Immobilier productif et logistique en milieu urbain

Livre Blanc



Immobilier productif et logistique en milieu urbain

Livre Blanc

Février 2026



Réintroduire la logistique et les activités
productives au cœur des villes

À propos d'Afilog

Afilog est l'association professionnelle dédiée à l'immobilier et au foncier logistique et industriel. Née en France il y a 25 ans, elle rayonne aujourd'hui en Europe et au-delà. Elle regroupe plus de 130 membres : promoteurs, investisseurs, opérateurs logistiques, acteurs publics, gestionnaires d'infrastructures, architectes, ingénieurs et consultants. Sa mission est de nourrir le dialogue entre sphère publique et sphère privée et ainsi de contribuer à intégrer la logistique des activités productives dans l'aménagement du territoire, de défendre l'évolution réglementaire en cohérence avec les dynamiques de marché et d'améliorer la performance environnementale du secteur.

Quand la ville
redécouvre ses
coulisses logistiques

Nos métropoles contemporaines se sont longtemps construites sur une illusion : celle d'une ville qui pourrait se passer de ses coulisses. Dans les discours urbanistiques et politiques des dernières décennies, l'accent a été mis sur les façades visibles de la ville : les quartiers d'affaires, les équipements culturels, les centres commerciaux, les espaces de loisirs. En arrière-plan, les activités logistiques, artisanales et productives ont été repoussées vers la périphérie, comme si elles représentaient une part à cacher de la vie urbaine.

Or, les crises récentes ont révélé combien cette mise à distance voire à l'écart fragilisait nos sociétés. La pandémie de 2020 a brutalement exposé les limites d'une économie urbaine dépendante de chaînes logistiques mondialisées et allongées à l'extrême. Les tensions géopolitiques ultérieures, les difficultés d'approvisionnement en matières premières et les hausses de prix de l'énergie sont venues confirmer cette vulnérabilité.

Ces événements ont montré que la logistique n'est pas seulement une infrastructure technique : elle est une condition de survie et de résilience pour la ville. Sans ses coulisses – ses entrepôts, ses ateliers, ses centres de tri, ses flottes de véhicules – la vitrine urbaine vacille.

Ce document fait ainsi écho au Livre Blanc publié en 2012 par AFILOG, tout en y intégrant un volet désormais incontournable : celui de la production urbaine, dont les fondamentaux se révèlent très proches de ceux de la logistique urbaine. Cette convergence permet d'offrir une vision plus complète, plus opérationnelle et pleinement adaptée aux évolutions actuelles des territoires.

Table des matières

8	Quand la ville redécouvre ses coulisses logistiques
12	Atlas de l'immobilier productif et logistique

ETAT DES LIEUX

14	Chapitre I Les multiples visages de l'immobilier productif et logistique
20	Cas d'Étude L'hôtel logistique de Chapelle International. Paris 18e
26	Chapitre II Pourquoi réintroduire les activités productives et logistiques en ville ? – Les promesses d'une proximité retrouvée
32	Chapitre III Les enjeux à surmonter – Quand la technique, l'économie et le social s'entrechoquent
38	Chapitre IV Gouverner la ville productive – Les collectivités en chefs d'orchestre
44	Conclusion Vers une ville qui assume ses coulisses

PROPOSITIONS

L'immobilier

- 48 1. Faire des bâtiments logistiques et productifs de véritables alliés des quartiers
- 50 2. Réconcilier logistique, industrie et architecture
- 52 3. Imaginer des lieux hybrides et réversibles

Foncier

- 54 4. Pérenniser la place des activités productives et de la logistique en ville
- 56 5. Mettre en œuvre la sobriété foncière
- 58 6. Recycler les friches et explorer les interstices

Contexte urbain

- 60 7. Favoriser la multimodalité pour le transport de marchandises en ville
- 62 8. Adapter le cadre réglementaire à l'innovation
- 64 9. Vivre ensemble : accompagner les acteurs du secteur vers des nouvelles pratiques en zones urbaines
- 66 10. Penser les flux comme partie intégrante de l'urbanisme

68 Lexique

72 Crédits

Atlas de l'immobilier productif et logistique

A l'échelle Nationale →

Aéroports, ports et plateformes
logistiques, portes logistiques
de l'économie nationale

A l'échelle Régionale →

Plateformes logistiques, usines

A l'échelle Péri-Urbaine →

Hôtels logistiques, parcs d'activités,
entrepôts à étages

A l'échelle Urbaine →

Espaces urbains de distribution,
commerces, livraisons B2B, B2C, consignes



Un maillage interconnecté adapté aux contextes locaux

Les différents niveaux de l'immobilier productif et logistique apparaissent comme un système continu reliant les échelles nationale, régionale, péri-urbaine et urbaine. Les infrastructures maritimes, aériennes, fluviales, ferroviaires et routières structurent un maillage où plateformes logistiques, usines, parcs d'activités, entrepôts à étages et espaces de distribution de proximité se complètent.



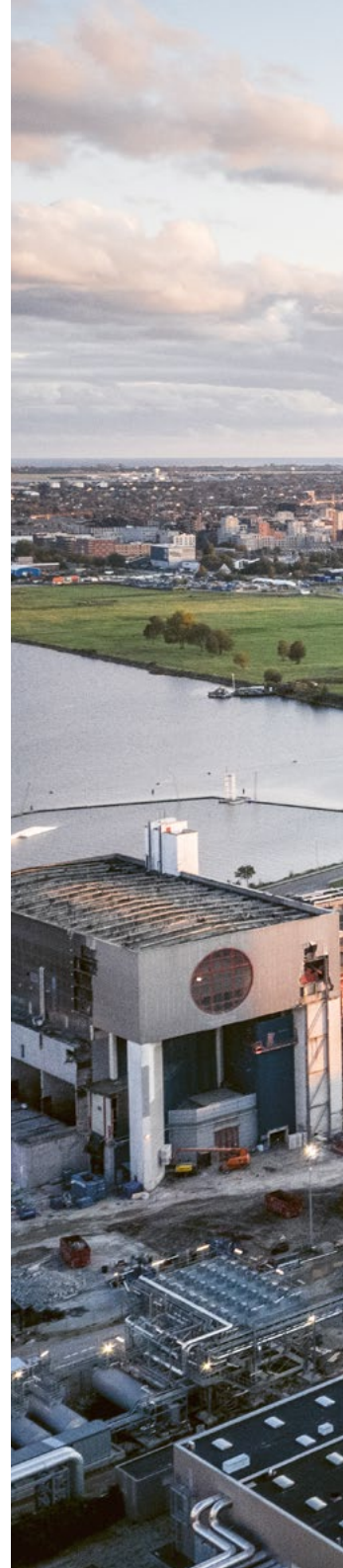
Chapitre I

Les multiples visages de l'immobilier productif et logistique

Entre ateliers cachés et cathédrales logistiques

L'expression « immobilier productif et logistique » recouvre une diversité insoupçonnée de lieux. Contrairement à l'image caricaturale de l'entrepôt gris posé au bord d'un périphérique, il s'agit d'un univers aux formes multiples, héritées de l'histoire industrielle comme des innovations récentes.

CopenHill, cette usine de traitement des déchets au Danemark, offre non-seulement un service essentiel et un objet architectural à la ville de Copenhague – L'architecte Bjarke Ingels a également ajouté une piste de ski en toiture et un mur d'escalade en façade.





Piste de ski

Mur d'escalade

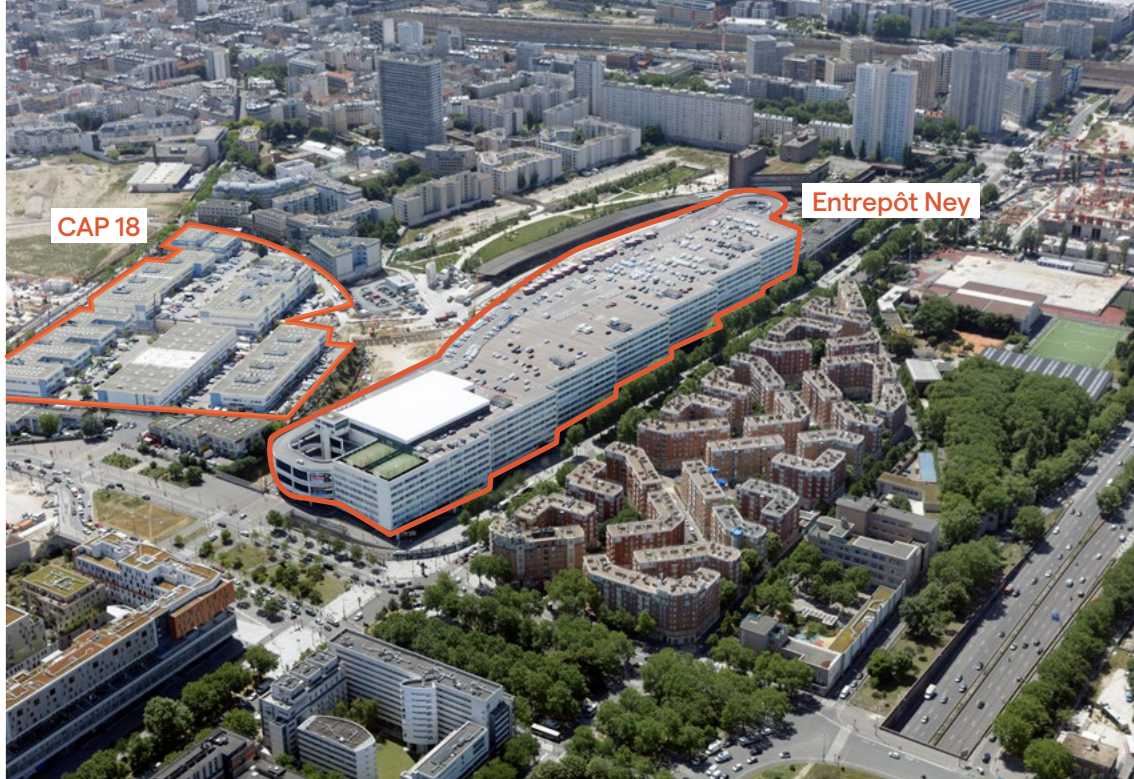
Usine de traitement des déchets

Les zones d'activités économiques (ZAE), nommées ainsi par l'INSEE dans les années 1960, sont le fruit d'une volonté de rationaliser l'implantation des activités en les éloignant des centres-villes. On en compte environ 30 000 en France couvrant près de 450 000 hectares (CEREMA 2019). Ces ZAE, souvent perçues comme monotones et standardisées, représentent aujourd'hui un enjeu stratégique de requalification : elles offrent des réserves foncières et des opportunités de densification.

Les hôtels industriels et logistiques constituent une autre facette importante. Pensés pour mutualiser des ateliers et des petites entreprises, ils incarnent la volonté de maintenir un tissu productif dans la ville dense. À Paris, on en dénombre environ 40, couvrant 275 000 m² et accueillant près de 11 000 emplois (Ville de Paris, 2021). Ils abritent des joailliers, des imprimeurs, des réparateurs, des petites industries de précision, des grossistes et des messageries urbaines. Ces hôtels illustrent la capacité à faire cohabiter dans un même bâtiment des activités multiples, parfois très techniques, tout en les intégrant dans le tissu urbain.

Mozinor, Montreuil (93). Bâtiment innovant avec un accès véhicules industriels et utilitaires aux étages par une rampe centrale.





Vue du secteur Paris Nord-Est avec l'**entrepôt Ney** et le parc d'activités **CAP 18**.

Parmi les exemples emblématiques, **Mozinor de Montreuil**, inauguré en 1973, constitue une véritable cathédrale productive et logistique : une tour industrielle où les camions peuvent accéder aux ateliers par une rampe en spirale, offrant une densité exceptionnelle pour des activités productives et logistiques en pleine ville. De manière similaire les quatre niveaux de l'**entrepôt Ney**, construit en 1976, tournent toujours en pleine puissance cinquante ans plus tard, preuve de l'efficacité de sa conception fonctionnelle. Autre cas singulier, et plus récent, **CAP 18**, vaste parc d'activités de 7 hectares situé dans le 18^e arrondissement de Paris, incarne la persistance d'un site productif majeur en cœur de métropole.

À l'international, les références abondent. L'**Espace Tourbillon** de Genève, inauguré en 2021 regroupe sur 95 000 m² des activités productives, une vaste gare logistique souterraine et des entreprises de services. À Amsterdam, le **CT Park** incarne la



L'Espace Tourbillon, Genève, Suisse. Vue d'ensemble et la gare logistique en sous-sol.

densité sur un site localisé au port et près de Schiphol. Parmi les autres exemples notables figurent le bâtiment multi-niveaux **640 Columbia** à New York, ainsi que plusieurs projets menés en Chine et au Japon. À Tokyo, un navire logistique de 256 000 m² a trouvé droit de cité grâce à un traitement architectural et une insertion paysagère de qualité. L'**hôtel industriel Berlier** (Paris 13e), livré en 1990 et toujours actif, montre que ces infrastructures peuvent s'inscrire dans la durée et accompagner l'évolution des activités productives urbaines.

Enfin, il convient de souligner l'émergence des **lieux hybrides productifs** : fablabs, ateliers collaboratifs et incubateurs artisanaux. Ils combinent micro-production, économie circulaire, artisanat et innovation sociale. Ils démontrent que la ville peut redevenir un espace de production sans sacrifier sa qualité de vie. À Londres, le bâtiment **Industria** livré en 2022 illustre une nouvelle génération de bâtiments productifs plus denses : quatre étages accueillant artisans, PME et ateliers créatifs, insérés au cœur d'un quartier résidentiel.

Industria, exemple d'un bâtiment d'activités à étages en banlieue de Londres.



Cas d'Étude : L'hôtel logistique de Chapelle International Paris 18e

L'intégration réussie d'un bâtiment multi-programmatique en ville

Véritable couteau suisse, cet immeuble de plus de 44 000 m², développé par Sogaris sur une friche ferroviaire fait maintenant partie d'un nouveau quartier aménagé par Espaces Ferroviaires et la Ville de Paris. Un cas d'étude, livré en juin 2018, reconnu à l'échelle internationale.





TERRAINS DE SPORT



AGRICULTURE URBAINE



TERMINAL FERROVIAIRE URBAIN



CENTRE DE FITNESS



BUREAUX



RESTAURANT



ECOLE DE COMMERCE



CHAUFFAGE URBAIN



DATA-CENTER

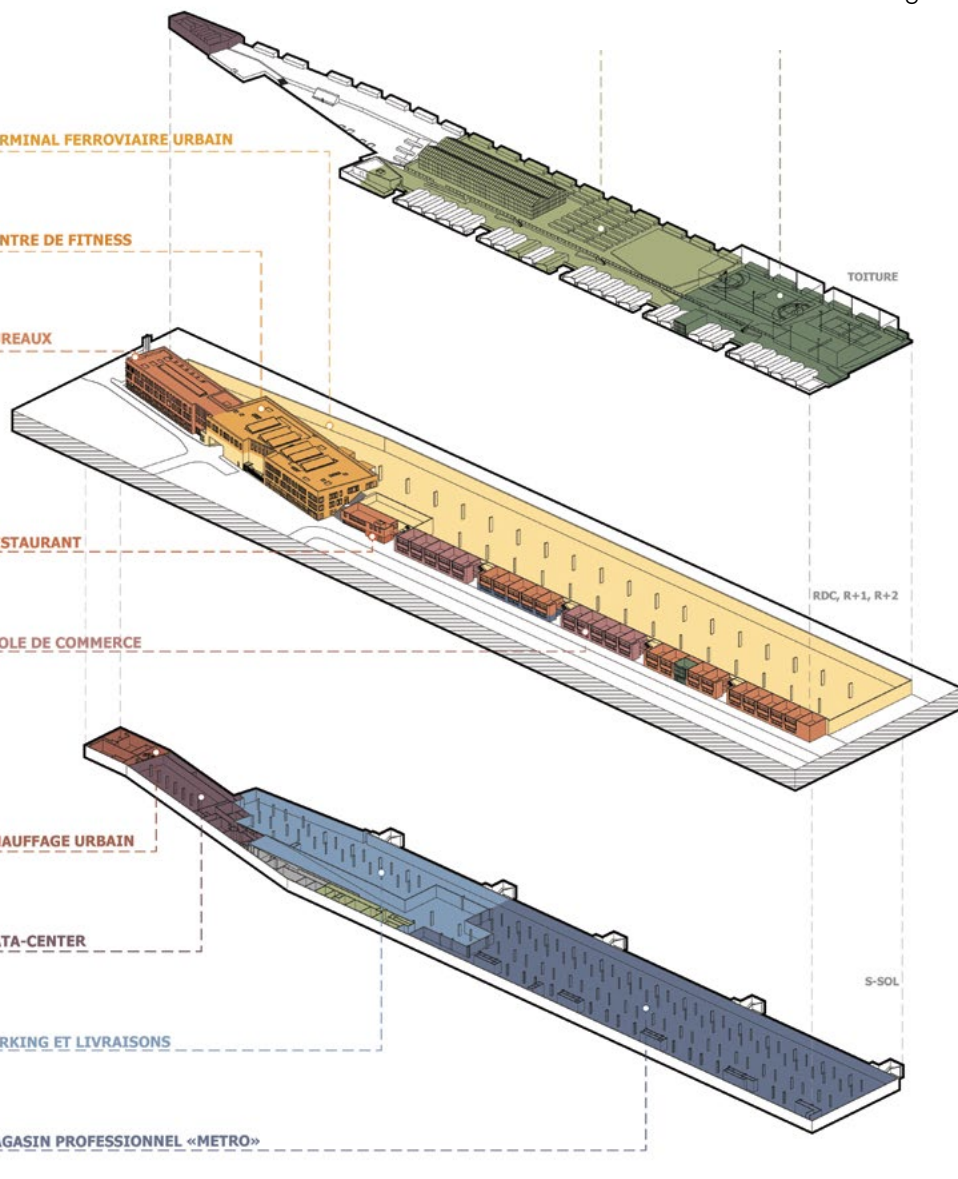


PARKING ET LIVRAISONS



MAGASIN PROFESSIONNEL «METRO»

En regroupant **plus de dix fonctions différentes** au sein d'un bâtiment complexe et multi-niveaux, le projet de Chapelle International constitue un modèle pour l'avenir des immeubles à usage mixte.

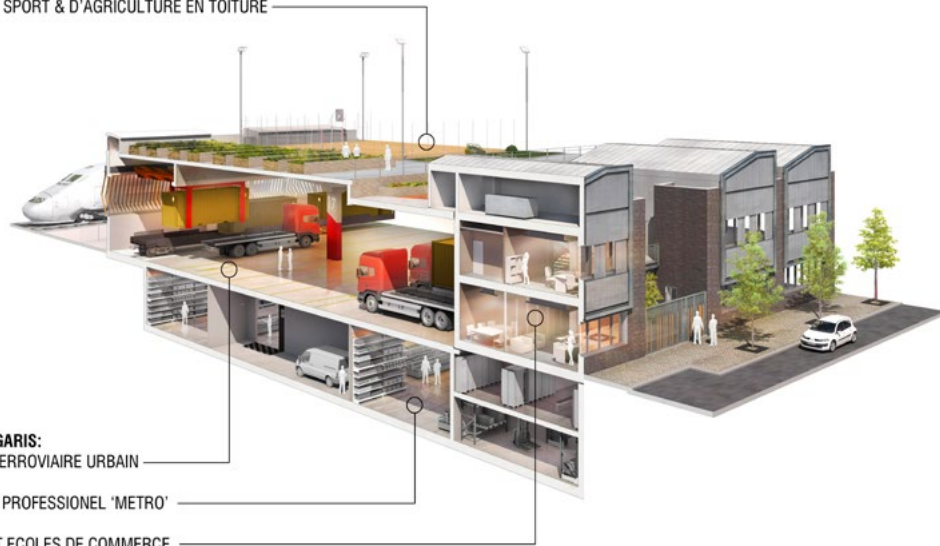


Vues de l'architecture des volumes côté quartier et à l'intérieur de la halle logistique.

L'intégration de ce vaste programme sur une longueur de 400 m dans un nouveau quartier résidentiel repose sur un programme mixte et des solutions architecturales. Les volumes sur rue, à l'échelle du quartier, accueillent des programmes accessibles aux riverains (Fitness, Ecole de Commerce) et ainsi « habillent » le volume de la halle logistique placé côté voies SNCF.



PROJET VILLE DE PARIS:
TERRAIN DE SPORT & D'AGRICULTURE EN TOITURE



PROJET SOGARIS:
TERMINAL FERROVIAIRE URBAIN

COMMERCE PROFESSIONNEL 'METRO'

BUREAUX ET ECOLES DE COMMERCE





Récupération de la chaleur du data center par un nouveau réseau de chauffage urbain.



Vues de la cinquième façade avec sa ferme urbaine et ses terrains de sport. Vue de la façade ouest avec son écran en bois donnant sur les voies SNCF.

Bon voisinage

L'un des éléments essentiels de la bonne intégration du projet dans la ville réside dans les multiples services qu'il apporte à la communauté locale. La toiture du bâtiment offre plus de 10 000 m² d'équipements sportifs ouverts au public et aux écoles du quartier, ainsi que des espaces dédiés à l'agriculture urbaine et à l'accueil d'événements. La chaleur excédentaire du data center, situé à l'extrémité sud du bâtiment, est réinjectée dans une boucle de chauffage urbain innovante alimentant les immeubles environnants ainsi que les serres installées en toiture.

Chapitre II

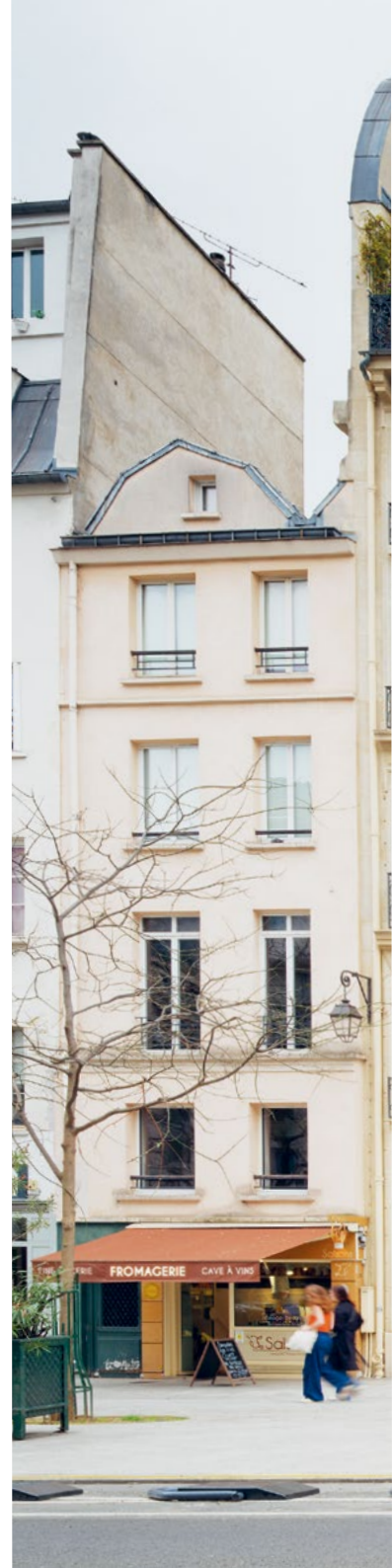
Pourquoi réintroduire les activités productives et logistiques en ville ?

Les promesses d'une proximité retrouvée

Réinstaller des activités productives et logistiques au cœur de la ville n'est pas un caprice d'urbaniste nostalgique : c'est une nécessité stratégique qui répond à plusieurs impératifs.

L'Immeuble Inversé

Reconversion d'un ancien parking, sur six niveaux de sous-sol, en espace de logistique urbaine au centre-ville de Paris.







L'Immeuble Inversé, Paris 3e.
Coupe montrant le nouveau bâtiment au niveau de la rue et les six étages de stockage logistique en sous-sol.

Le service aux habitants.

L'essor fulgurant du e-commerce a profondément transformé les attentes, un effet accentué par la crise sanitaire de la Covid-19 qui a mis en évidence le rôle essentiel de la logistique de proximité. Entre 2012 et 2024, son chiffre d'affaires a été multiplié par 3,9 (FEVAD, 2025). La promesse du « même jour » ou de la livraison en deux heures impose une proximité des stocks et des hubs logistiques. Sans implantations urbaines, cette promesse est intenable.



Les Triporteurs Français
Exemple de la livraison de
palettes en vélo-cargo en
centre-ville de Rennes.

Le développement durable.

Le « dernier kilomètre » de livraison concentre la plus grande part des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores. Réimplanter des hubs de logistique urbaine au cœur des villes permet de privilégier des solutions de distribution décarbonées – vélos-cargos, véhicules électriques, voire livraisons à pied – et de réduire drastiquement les externalités négatives.



NovaCity, Bruxelles. Sur une ancienne friche une cohabitation réussie entre un socle d'activités productives et des étages de logements.

L'emploi.

Les activités productives offrent des emplois accessibles à des publics variés, souvent peu qualifiés, mais essentiels. Leur maintien dans la ville permet d'éviter une fracture sociale entre des centres gentrifiés et des périphéries assignées à résidence. Un bâtiment logistique doit être accessible en transports collectifs et modes doux, équipé de parkings vélos ou de navettes, afin d'élargir son bassin d'emplois.



Hôtel logistique urbain, Port Edouard Herriot, Lyon 7e. Projet multimodal, Plot sud sur deux niveaux accessibles aux véhicules par rampes. Plot nord sur quatre niveaux avec deux étages tertiaires posés sur un socle logistique. Bâtiment livré en juillet 2023 par QUARTUS Logistique au groupement d'investisseurs : LPA, SERL, CDC et Poste Immo.

L'équilibre urbain.

En réutilisant des friches, en densifiant des zones existantes, en verticalisant plutôt qu'en étalant, les projets productifs et logistiques s'inscrivent dans l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN). Ils permettent de construire une ville plus sobre et plus résiliente.

Au-delà de l'exemple de Chapelle International (Paris 18e) détaillé ci-avant, le site de **Lyon – Port Edouard Herriot** (2023) illustre une autre approche : un hôtel logistique urbain multimodal de 30 000 m² qui combine entrepôt de proximité et distribution urbaine. Relié directement au réseau ferroviaire et au Rhône, il permet d'acheminer des marchandises de façon massifiée au cœur de la métropole en limitant les flux routiers et les effets externes négatifs (bruit, pollution, encombrement de voirie, vibration, ...).

Chapitre III

Les enjeux à surmonter

**Quand la technique,
l'économie et le social s'entrechoquent**

Réimplanter la logistique et les activités productives dans la ville n'est pas un long fleuve tranquille. À chaque étape se dressent des contraintes, qui expliquent pourquoi ces projets demandent un pilotage attentif et une volonté politique affirmée.

Vue aérienne de trois types d'immobilier productif et logistique avec l'**entrepôt Ney**, le parc d'activités **CAP 18**, et le site logistique multimodal de **Tafanel**.

Ce secteur fait actuellement l'objet d'un projet d'urbanisme qui vise à intégrer ces sites dans un nouveau quartier mixte, Paris 18e.





Site multimodal Tafanel

Parc d'activités CAP 18

Entrepôt Ney

Vues du projet **CT Park**, bâtiment →
logistique multi-niveaux d'environ
120 000 m² construit sur le
Port industriel d'Amsterdam et
desservant une zone de chalandise
de 7 millions de personnes dans un
rayon d'une heure.

Les contraintes techniques.

La ville dense est un espace saturé où chaque mètre carré est partagé. Faire entrer des immeubles productifs en centre-ville signifie gérer l'accessibilité des livraisons et l'optimisation des espaces restreints. Cela suppose d'isoler le bruit des engins et des machines, de renforcer les dalles pour supporter des charges lourdes, de prévoir des rampes capables d'accueillir des camions ainsi que des véhicules utilitaires et des vélos-cargos électriques.

Les contraintes économiques.

Construire en ville coûte cher. Un bâtiment logistique multi-niveaux coûte de deux à deux fois et demie plus cher qu'un entrepôt classique à l'horizontal (source Afilog, 2020). Les surcoûts viennent de la structure renforcée, des rampes, des monte-charges, de l'architecture plus exigeante, mais aussi des procédures administratives et environnementales renforcées et in fine des délais de développement allongés.

Quant à la réhabilitation de friches, elle implique dépollutions, désamiantage et consolidation. Autant de coûts qui freinent certains investisseurs, sauf quand une collectivité accepte de partager le risque.







Entrée-Sortie du **centre logistique des Gobelins**.

Les contraintes sociales.

L'acceptabilité locale est un enjeu crucial. Dans l'imaginaire collectif, la logistique évoque encore les nuisances : camions, bruit, pollution. Les habitants redoutent l'arrivée d'une « boîte à camions » près de chez eux. Mais un projet peut aussi renverser la perception. Le bâtiment **Mozinor**, avec son architecture spectaculaire, est devenu une fierté locale. **Chapelle International**, avec sa ferme urbaine et ses équipements sportifs, a prouvé qu'un hôtel logistique pouvait aussi être un équipement de quartier. Le **centre logistique des Gobelins**, site logistique historique, récemment rénové par SEGRO au cœur du 13e arrondissement de Paris, illustre la capacité d'un actif logistique historique à se fondre dans un tissu résidentiel dense tout en répondant aux besoins du secteur de la messagerie urbaine.

← Vues aérienne et intérieure du **centre logistique des Gobelins**, Paris 13e, situé en sous-sol, ancienne gare ferroviaire de marchandises récemment rénovée par Segro. Il montre que la logistique sait se renouveler en cœur de ville.

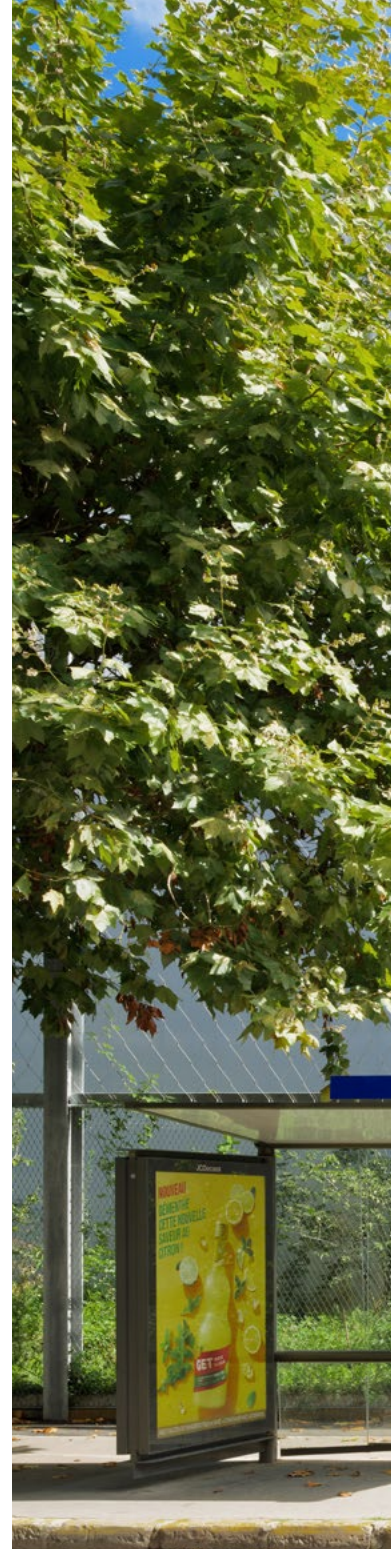
Ces obstacles montrent qu'un projet industriel ou logistique en milieu urbain n'est jamais une simple opération technique. C'est un **exercice de couture urbaine**, qui doit concilier exigences globales (décarbonation, résilience) et attentes locales (qualité de vie, cadre de voisinage).

Chapitre IV

Gouverner la ville productive

Les collectivités en chefs d'orchestre

Si la réintégration de la logistique et de l'industrie dans la ville est si complexe, c'est parce qu'elle ne peut pas être laissée aux seuls acteurs privés. Les collectivités locales jouent un rôle décisif : elles sont les chefs d'orchestre capables de donner la note, de coordonner les instruments, et d'assurer que le résultat soit harmonieux plutôt que cacophonique.





Cité Balzac



Détail de la composition des →
façades de l'hôtel logistique des
Ardoines avec une maille végétale
donnant sur rue et environ
8 000 m² d'agriculture urbaine en
toiture.

Planifier, orienter, prescrire.

Les documents de planification — SRADDET au niveau régional, SCoT pour les intercommunalités, PLUi et PLU pour les communes — fixent les règles du jeu. Pourtant, la logistique et l'industrie y restent trop souvent absentes ou reléguées à des mentions marginales. Paris a ouvert la voie dès 2006, en créant un zonage spécifique, l'**UGSU**, qui a permis de sanctuariser certains sites et d'accueillir des projets innovants comme l'hôtel logistique de Chapelle International.

Agir sur le foncier.

Le prix du terrain est l'obstacle majeur. Mais les collectivités disposent de leviers puissants : décote foncière, dissociation du foncier et du bâti (via des baux emphytéotiques ou à construction), recours au droit de préemption. Elles peuvent aussi mobiliser des établissements publics fonciers (EPF) pour préparer des emprises stratégiques et sécuriser leur vocation dans la durée.





- ← **ZAC AéroliansParis**, Tremblay-en-France, au sud de l'aéroport de Roissy CDG, où vient d'être livré « Fly Parc » par GSE à l'investisseur MAGELLIM REIM. Il s'agit d'un parc d'activités à étages avec des façades composées de bois, de polycarbonate et de vitrage.

Montrer l'exemple.

À Bordeaux par exemple, la métropole a consenti des décotes pour accueillir des activités artisanales et de messagerie. En Métropole Parisienne, l'aménageur public Grand Paris Aménagement met à disposition les derniers lots de la **ZAC AéroliansParis**, Tremblay-en-France, dans le cadre de baux à construction. Ces initiatives démontrent que les pouvoirs publics peuvent orienter le marché au lieu de le subir.

Construire l'acceptabilité.

La concertation est la clé. Un projet logistique, même écologiquement vertueux, sera rejeté s'il est vécu comme imposé. En revanche, lorsqu'il s'accompagne d'une démarche participative, d'une architecture soignée, de bénéfices visibles pour le quartier (toitures végétalisées, équipements partagés, mutualisation de la production d'énergie en toiture, services aux habitants), il peut devenir un objet de fierté locale.

En d'autres termes, la logistique peut cesser d'être invisible, ou pire, honnie, pour devenir une pièce **reconnue du puzzle urbain**.

Conclusion

Vers une ville qui assume ses coulisses

Réintroduire la logistique au cœur de la ville, c'est accepter que l'urbanité est faite autant de coulisses que de vitrines. C'est reconnaître que les biens doivent circuler, que les objets doivent être réparés, que les déchets doivent être recyclés, et que tout cela nécessite des lieux dédiés, visibles et assumés.

C'est aussi une question de justice sociale : maintenir des emplois accessibles dans la ville dense, éviter la ségrégation entre des centres gentrifiés et des périphéries assignées aux fonctions productives.

C'est enfin une question de résilience : **une ville capable de produire, de stocker, de distribuer sur place**, est une ville plus robuste face aux crises climatiques et géopolitiques.

Demain, les élus auront à faire des choix courageux. Les hôtels logistiques, les ateliers productifs, les hubs fluviaux, les terminaux ferroviaires urbains ne sont pas des reliques d'un passé industriel. À condition de les penser autrement : beaux, ouverts, intégrés et multifonctionnels. **Réversibles ces équipements deviendront des infrastructures d'avenir**, capables de rendre la ville vivable, inclusive et durable.

En somme, une ville qui assume ses coulisses est une ville qui se donne un avenir. Elle n'oppose plus la vitrine et l'envers du décor, mais fait de leur dialogue le cœur de sa vitalité. **L'invisible vital caractérisé par la production et la logistique urbaines peut trouver sa place en ville.**

Vue aérienne du →
nouveau quartier
Chapelle International
(Paris 18e), incluant
l'hôtel logistique situé le
long des voies ferrées
de la Gare du Nord.



Propositions

Résumé des 10 propositions pour un immobilier productif et logistique urbain à impact positif

L'immobilier

1. Faire des bâtiments logistiques et productifs de véritables alliés des quartiers
2. Réconcilier logistique, industrie et architecture
3. Imaginer des lieux hybrides et réversibles

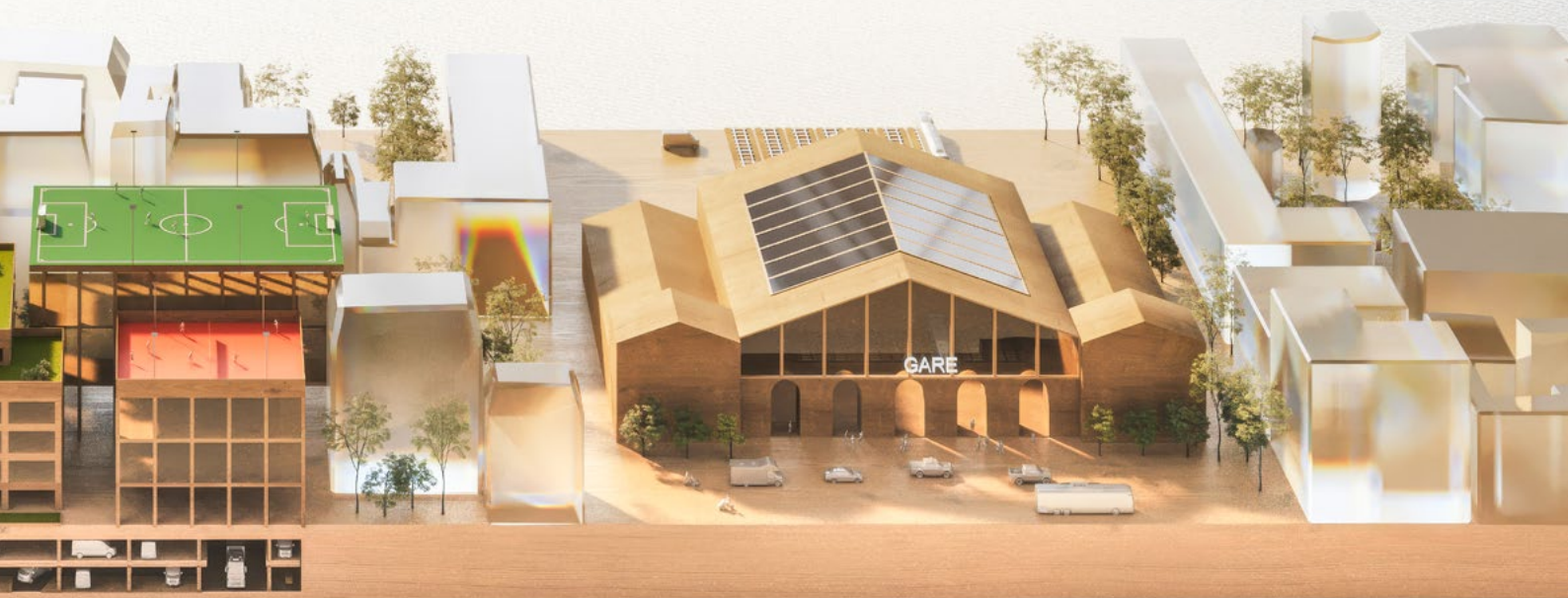
Foncier

4. Pérenniser la place des activités productives et de la logistique en ville
5. Mettre en œuvre la sobriété foncière
6. Recycler les friches et explorer les interstices

Contexte urbain

7. Favoriser la multimodalité pour le transport de marchandises en ville
8. Adapter le cadre réglementaire à l'innovation
9. Vivre ensemble : accompagner les acteurs du secteur vers des nouvelles pratiques en zones urbaines
10. Penser les flux comme partie intégrante de l'urbanisme





CopenHill, usine
de traitement
des déchets à
Copenhague,
Danemark – avec
mur d'escalade en
façade et piste de
ski en toiture.



PROPOSITION 01

Faire des bâtiments logistiques et productifs de véritables alliés des quartiers

Les immeubles productifs et logistiques de demain ne doivent plus être perçus comme des intrus, mais comme des équipements qui rendent service à la ville. En intégrant de la végétalisation, ils peuvent contribuer à combattre les îlots de chaleur ; en accueillant des espaces accessibles aux riverains (sportifs, commerces, lieux associatifs), ils peuvent devenir des ressources partagées et même des objets de fierté locale.



Terrains de sport
sur la toiture
du centre de
maintenance
du Tramway T3,
Porte de Pantin,
Paris 19e.



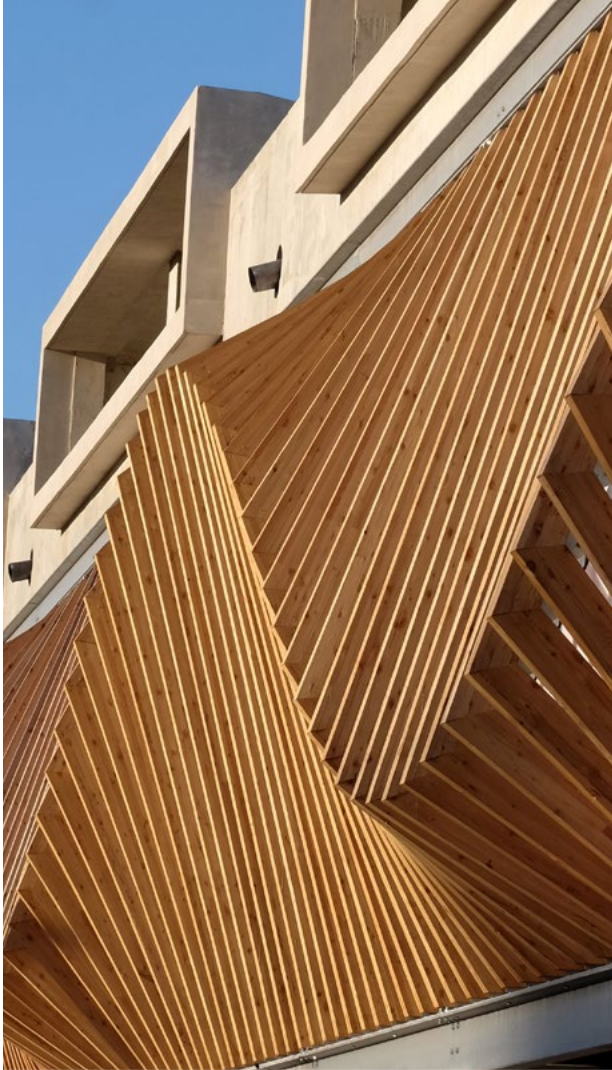
Espaces
d'agriculture et de
sport en toiture de
l'hôtel logistique
de **Chapelle
International**,
Paris 18e.



PROPOSITION 02

Réconcilier logistique, industrie et architecture

Trop longtemps malmenés esthétiquement, les bâtiments logistiques ou industriels doivent assumer une exigence architecturale et paysagère. Façades plus transparentes, lumière naturelle et insertion végétale transforment ces lieux de travail en morceaux de ville acceptés et valorisés. Leur intégration dans le paysage urbain est une condition d'acceptabilité sociale.



**Chapelle
International**
A26 Architectures

HLU Lyon
Architectes AREP

**Espace
Champerret**
Hérault Arnod
Architectures

**Matrice, Lille
Métropole**
Architectures
Anne Démians

Les Ardoines
Chartier Dalix
Architectes

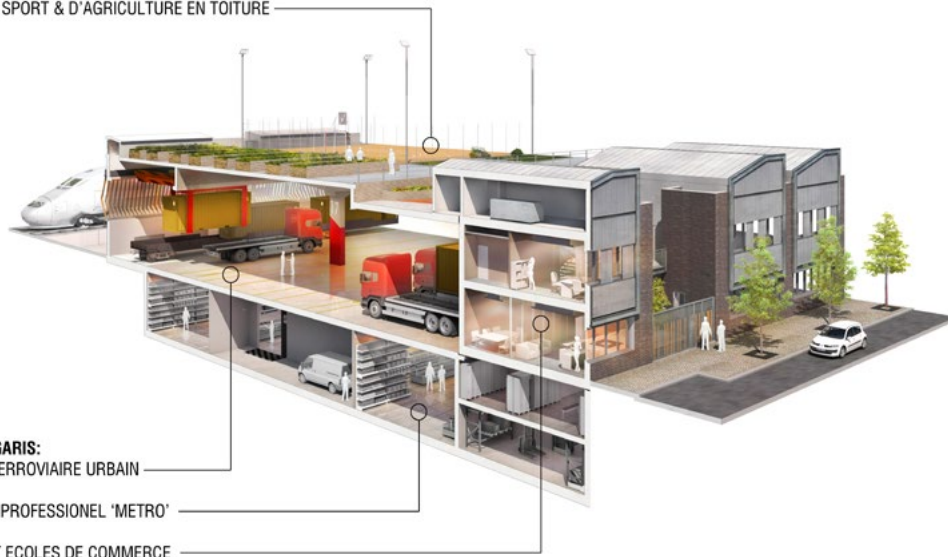


Imaginer des lieux hybrides et réversibles

Dans un contexte de foncier rare, la flexibilité devient la règle : des bâtiments capables de changer d'usage avec facilité — qu'il s'agisse d'activités productives, de bureaux, d'espaces de loisirs ou d'enseignement supérieur — et ne nécessitant qu'une intervention limitée. Cette réversibilité, anticipée dès la conception, évite les friches de demain.

De même, la promotion de bâtiments mixtes, plutôt que la monofonctionnalité du passé, renforce leur flexibilité. En diversifiant les usages et surtout en permettant une appropriation par les riverains à travers par exemple : des espaces sportifs, associatifs ou des commerces l'acceptabilité locale est fortement augmentée.

PROJET VILLE DE PARIS:
TERRAIN DE SPORT & D'AGRICULTURE EN TOITURE



Hybride

Coupe de l'hôtel logistique de **Chapelle International**, Paris 18e, comprenant des surfaces logistique, tertiaire, commerciale et de formation.



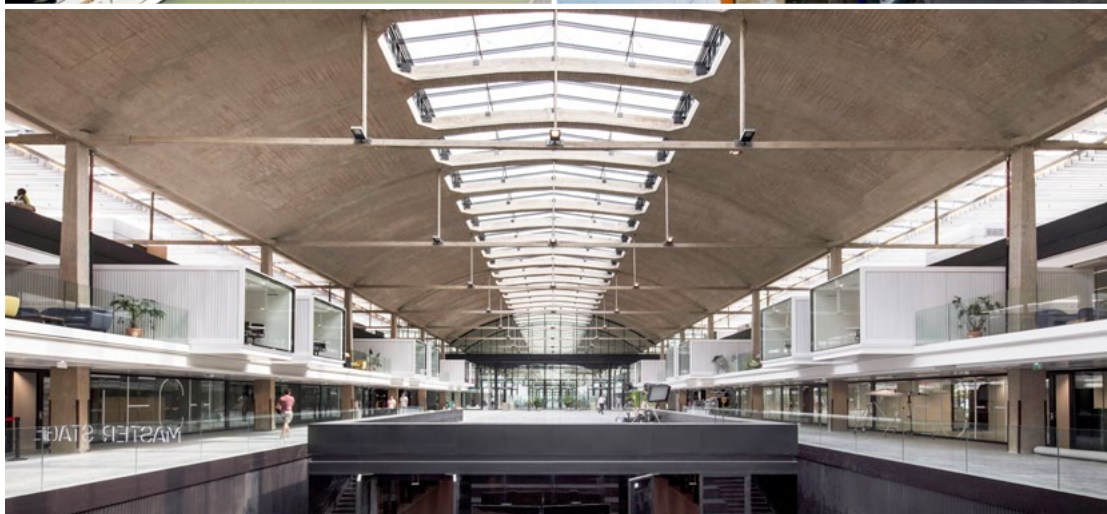
Mixité d'usages

le projet **NovaCity** en Belgique montre la possibilité, rarement vu en France, de logements implantés sur un socle de locaux d'activités artisanales.



Réversibilité

des exemples de bâtiments logistiques convertis en locaux tertiaires (**Magasins Généraux**, Pantin) et d'anciens parkings transformés en espace urbaine de distribution (**Centre Chronopost de Beaugrenelle**, Paris 15e).



Réversibilité

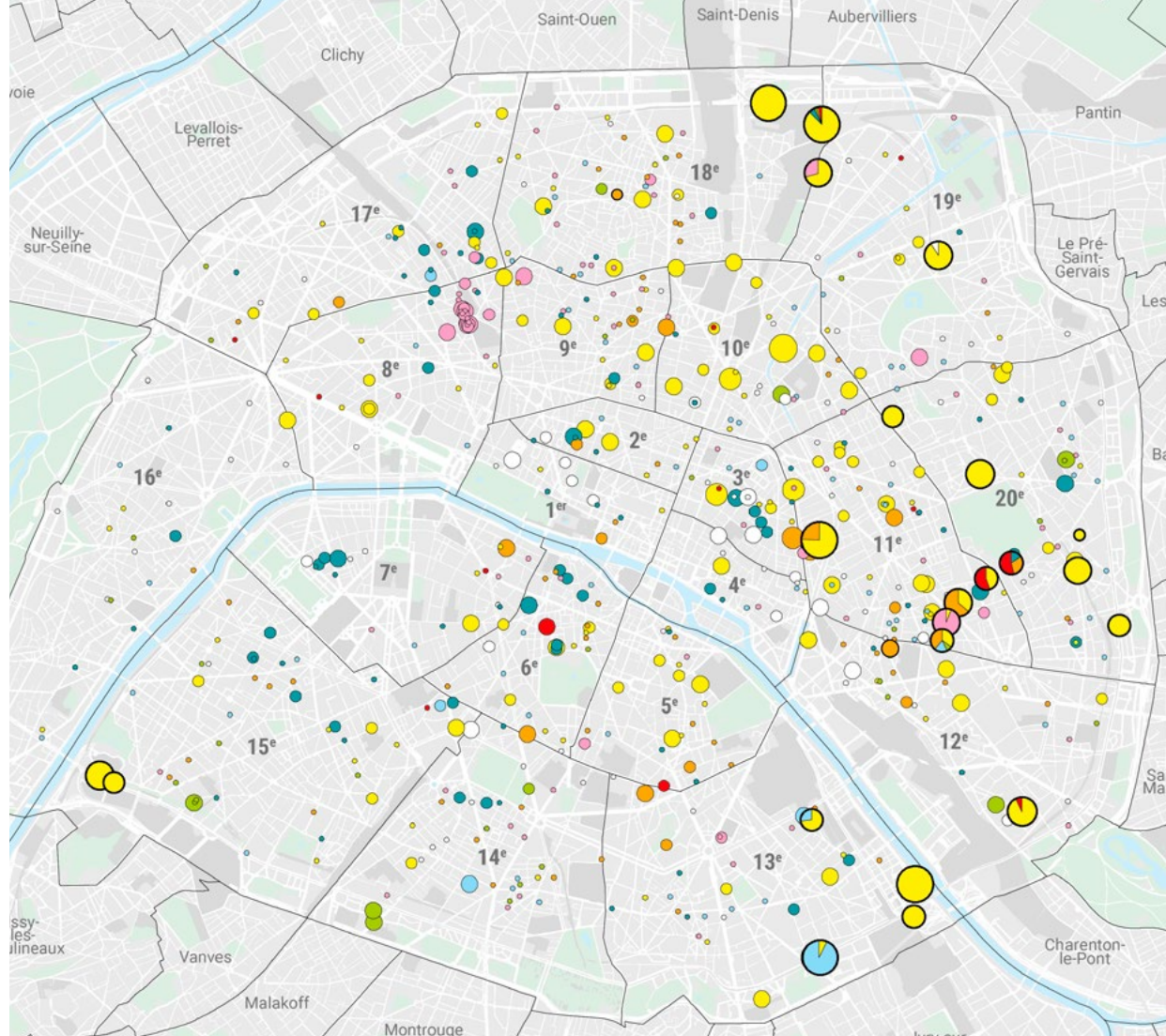
Station F, Paris 13e. Halle ferroviaire Freyssinet transformée en incubateur d'entreprises du secteur numérique.



PROPOSITION 04

Pérenniser la place des activités productives et de la logistique en ville

Dans la replanification des espaces urbains et notamment en zones péri-urbaines, il est urgent de sanctuariser des emprises foncières, dans les PLU et documents de planification, pour maintenir une diversité d'usages et éviter des quartiers exclusivement monofonctionnels. Cela passe aussi par la requalification des zones d'activités économiques (ZAE) souvent vieillissantes : densification, diversification, surélévation ou mutualisation des espaces permettent de recréer de la valeur sans étalement urbain. Les sites avec connexion au rail ou au fleuve doivent être systématiquement privilégiés pour les projets logistiques.



LES LIEUX DE FABRICATION À PARIS

Artisanat d'art et imprimerie

Type de fabrication

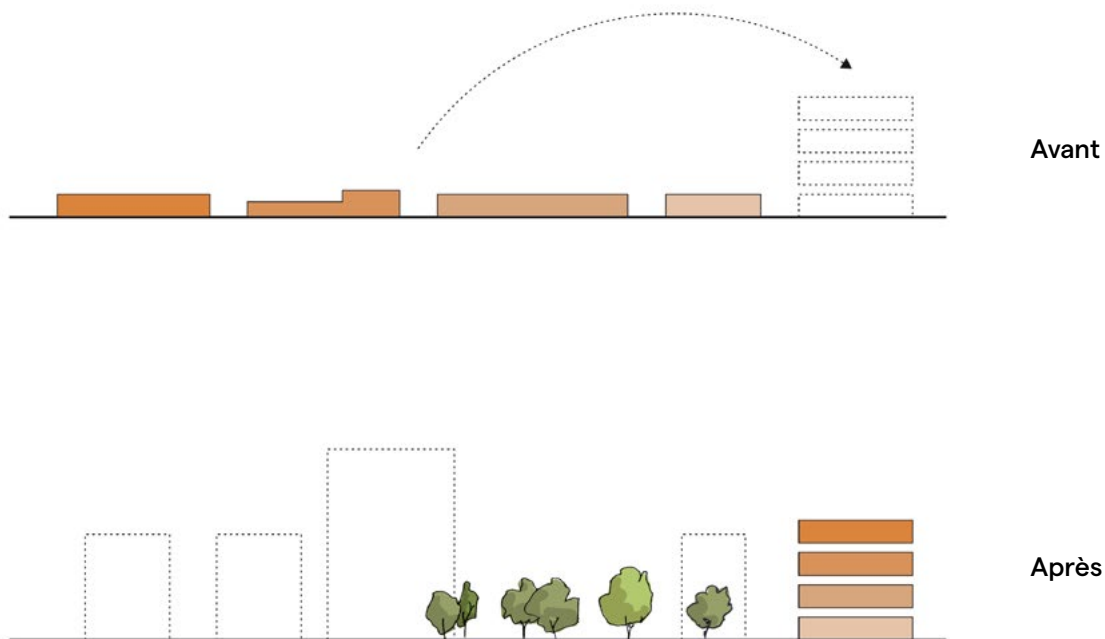
- imprimerie
- instruments de musique
- encadrement
- verre
- céramique
- reliure, dorure
- métal
- autre

○ hôtel industriel

Nombre d'emplois salariés

- 100 ou plus
- de 50 à 99
- de 10 à 49
- de 3 à 9
- 1 ou 2
- aucun

Source: Sirene (INSEE) - 2016, Chambre des Métiers
- 2018, Made in Paris - 2016, traitement APUR



PROPOSITION 05

Mettre en œuvre la sobriété foncière

Chaque mètre carré compte. Verticaliser, exploiter les sous-sols, combiner plusieurs fonctions sont des leviers indispensables. Des entrepôts de plusieurs étages, comme à Hong Kong ou dans de nombreux projets franciliens, démontrent qu'il est possible d'optimiser l'espace en ville dense. Les toitures deviennent stratégiques : panneaux solaires, agriculture urbaine, équipements sportifs, espaces végétalisés. Ces innovations permettent de conjuguer productivité et qualité de vie.



Matrice, Lille Métropole
- Hôtel logistique – vue de la rampe donnant accès à la cour camion de l'été.



CTPark, Port d'Amsterdam : premier bâtiment multineaux XXL de logistique « dernier kilomètre » aux Pays-Bas. Livré en 2023.



Espace Tourbillon,
Genève, Suisse : cinq bâtiments à usage mixte au-dessus d'une vaste « gare logistique » souterraine. Livré en 2022.

L'Espace
Champerret, Paris
17e et le **micro-
Hub P4**, Porte
de Pantin, Paris
19e : représentent
des espaces
logistiques
glissés dans les
infrastructures
délaisées du
périphérique de
Paris.



PROPOSITION 06

Recycler les friches et explorer les interstices

Les friches industrielles, ferroviaires ou commerciales offrent un gisement foncier précieux. Leur reconversion, bien que coûteuse (dépollution, désamiantage), est une solution pour limiter l'artificialisation. À Romainville, une friche pharmaceutique a été transformée en parc artisanal créant près de 190 emplois. Les interstices urbains, eux aussi, peuvent être investis : le micro-hub P4, sous le périphérique Porte de Pantin, ou les dépôts de bus utilisés en temps partagé montrent que la logistique peut occuper les marges et temporalités de la ville.



Images «Avant» et «Après» de l'hôtel
logistique de **Chapelle International**,
ancien site d'entrepôts SERNAM.



Vues « Avant » et « Chantier » de la nouvelle base logistique
fluviale d'IKEA au **Port de Limay**. Cette ancienne friche
industrielle, artificialisée à 95%, sera renaturée pour augmenter
à 20% la part de la pleine terre.



PROPOSITION 07

Favoriser la multimodalité pour le transport de marchandises en ville

Les expériences fluviales (FLUDIS, ULS, FRANPRIX, IKEA) et ferroviaires (TAFANEL, Chapelle International) montrent que des solutions existent pour massifier les flux à l'entrée des villes et organiser une distribution de proximité réduisant les nuisances. La connexion des sites logistiques au rail et au fleuve doit être recherchée afin d'anticiper les besoins futurs.

Toutefois, cette multimodalité reste encore difficile à déployer, en raison de contraintes économiques et du manque de sillons ferroviaires sur un réseau urbain saturé par le trafic voyageurs. Un soutien renforcé aux infrastructures et aux modèles économiques est indispensable pour permettre son développement.



IKEA
Transbordement
de caisses entre
bateau et camion
de livraison, port
de Bercy, Paris 12e.



Franprix
Logistique
fluviale, port de
la Bourdonnais,
Paris 7e.



Fludis
Chargement des
vélos-cargos
à l'intérieur du
bateau électrique
navigant sur le
bief du Paris de la
Seine.



PROPOSITION 08

Adapter le cadre réglementaire à l'innovation

Les règles d'urbanisme et de sécurité doivent évoluer pour accompagner la verticalité, la mixité des usages et les activités en sous-sol. Un cadre plus flexible et anticipateur, en phase avec les innovations techniques et architecturales, sécurise les investisseurs tout en protégeant les riverains.

Sur le plan réglementaire, la définition très restrictive des destinations d'urbanisme pénalise les projets d'activités productives ou de logistique urbaine. Ils se retrouvent bloqués par les contraintes applicables aux destinations "Industrie" ou "Entrepôt", faute de disposer de sous-destination mieux adaptée à leurs programmes.

Demande de Permis de construire comprenant ou non des démolitions

Ce document est émis par le m

Pour les demandes de permis vous pouvez utiliser le formu

- ① Depuis le 1^{er} janvier 2022, vous selon les modalités définies par
- ① Depuis le 1^{er} septembre 2022, d particuliers, pour toute demande être effectuée auprès des servic l'article 1406 du CGI), sur l'espa
- Ce formulaire peut se remplir**

Vous devez utiliser ce formulair

- vous réalisez une nouvelle co
- vous effectuez des travaux s existante.
- votre projet comprend des dé
- votre projet nécessite une autor commerciale.

Pour savoir précisément à quel est soumis votre projet, vous p à la notice explicative ou vous r de la mairie du lieu de votre pr sur le service en ligne Assistant d'autorisations d'urbanisme (A sur www.service-public.fr

4.5 Destination, sous-destination des constructions et tableau des surfaces

Surface de plancher^[9] en m² (article R.111-22 du code de l'urbanisme)

Destinations (article R.151-27 du code de l'urbanisme)	Sous-destinations (article R.151-28 du code de l'urbanisme)	Surface existante avant travaux (A)	Surface créée ^[10] (B)	Surface créée par changement de destination ^[11] ou de sous-destination ^[12] (C)	Surface supprimée ^[13] (D)	Surface supprimée par changement de destination ^[11] ou de sous-destination ^[12] (E)	Surface totale = (A) + (B) + (C) – (D) – (E)
Exploitation agricole et forestière	Exploitation agricole						
	Exploitation forestière						
Habitation	Logement						
	Hébergement						
Commerce et activités de service	Artisanat et commerce de détail						
	Restauration						
	Commerce de gros						
	Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle						
	Cinéma						
	Hôtels						
	Autres hébergements touristiques						
	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés						
Autres activités des secteurs primaires, secondaire ou tertiaire	Lieux d						
	Autres équipements recevant du public						
	Industrie						
	Entrepôt						
	Bureau						
	Centre de congrès et d'exposition						
	Cuisine dédiée à la vente en ligne						
Surfaces totales (en m²)							
Surfaces							

[9] Vous pouvez vous aider de la fiche d'aide pour le calcul des surfaces disponible sur www.service-public.fr.

[10] Il peut s'agir soit d'une surface nouvelle construite à l'occasion des travaux, soit d'une surface résultant de la transformation d'un local non constitutif de surface de plancher (ex : transformation du garage d'une habitation en chambre).

[11] Le changement de destination consiste à transformer une surface existante de l'une des cinq destinations mentionnées dans le tableau vers une autre de ces destinations. Par exemple : la transformation de surfaces de commerces et activités de service en habitation.

[12] Le changement de sous-destination consiste à transformer une surface existante de l'une des vingt sous-destinations mentionnées dans le tableau vers une autre de ces sous-destinations. Par exemple : la transformation de surfaces d'entrepôt en bureau ou en salle d'art et de spectacles.

[13] Il peut s'agir soit d'une surface démolie à l'occasion des travaux, soit d'une surface résultant de la transformation d'un local constitutif de surface de plancher (ex : transformation d'un commerce en local technique dans un immeuble commercial).

Construire en milieu urbain ou périurbain implique aujourd'hui d'adopter des structures multi-niveaux bien intégrées, libérant de l'espace pour des quartiers urbains dynamiques et de la végétalisation.



PROPOSITION 09

Vivre ensemble : accompagner les acteurs du secteur vers des nouvelles pratiques en zones urbaines

En milieu urbain, l'espace est contraint. Les exploitants doivent intégrer ces spécificités — verticalité, stationnement limité, concentration des flux — dans leurs modèles économiques et d'exploitation. Cela suppose un véritable changement culturel : valoriser la densité, minimiser l'artificialisation, optimiser les flux et adopter des pratiques sobres plutôt que de reproduire le modèle extensif des zones périphériques.



Exemple d'une rampe pour camions sur le site de **FourParx « Mach2 »** en Allemagne.



Le bâtiment Industria en banlieue de Londres intègre des monte-charges et une rampe pour camionnettes qui desservent chaque étage.



PROPOSITION 10

Penser les flux comme partie intégrante de l'urbanisme

Les bâtiments logistiques ne sont rien sans les flux qui les irriguent. Un fonctionnement efficace des flux doit être intégré dès la conception : rampes pour véhicules, parcours sécurisé pour vélos-cargos, bornes de recharge électrique, optimisation des cours de manœuvre, connexions fluviales et ferroviaires. A l'échelle de la rue, une gestion fiable des emplacements de livraison et l'application rigoureuse des « Chartes Logistiques », encadrant la taille des camions en centre-ville, se fait attendre depuis longtemps. Les points relais, casiers partagés et hubs multimodaux complètent ce maillage urbain.



Schenker
Livraison en poids
lourd électrique.

Les Triporteurs Français

Exemple de
la livraison de
palettes en vélo-
cargo en centre-
ville de Paris.

Catégories de véhicules

1. Vélo-cargo

Véhicule léger utilisé pour les petites livraisons en hypercentre, tournées courtes, accès facile aux zones apaisées.

2. Camionnette / Fourgon

Véhicule utilitaire léger (VUL) utilisé pour le dernier kilomètre, tournées multi-arrêts, e-commerce, interventions.

3. Camion porteur 2 essieux

Poids lourd (PL) utilisé pour la distribution urbaine, régionale et navettes vers hubs.

4. Camion porteur 3 essieux

Poids lourd (PL) utilisé pour les flux consolidés, approvisionnement de plateformes et livraisons sur axes structurants.

5. Ensemble articulé

Poids lourd (PL) utilisé pour la longue distance, la massification et l'alimentation des plateformes.

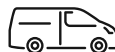
6. Train routier

Poids lourd (PL) utilisé pour les flux inter-plateformes et les volumes importants.

VÉLO-CARGO



CAMIONNETTE / FOURGON



CAMION PORTEUR 2 ESSIEUX



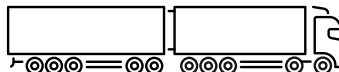
CAMION PORTEUR 3 ESSIEUX



ENSEMBLE ARTICULÉ



TRAIN ROUTIER



Lexique

- **Activité productive** : une activité économique liée à la production matérielle (industrie, logistique, distribution, construction, réparation). Les activités productives recouvrent un tissu varié de grandes entreprises, PME, TPE et entreprises de l'économie sociale et solidaire.
- **Agence** (agence de tri, agence de messagerie) : entrepôt de cross-dock qui permet de trier, grouper/dégrouper les colis et les expédier sous forme de tournée vers la destination finale.
- **Aire de livraison** : emplacement réservé à l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises, le conducteur restant à proximité. Il ne s'agit donc pas d'un espace de stationnement (immobilisation prolongée, sans conducteur à proximité) au sens du code de la route.
- **B2B ou business to business** : ensemble des activités mettant en relation les entreprises entre elles, utilisé notamment pour identifier les livraisons et enlèvements faites par un transporteur aux établissements (et non aux particuliers).
- **B2C ou business to consumer** : achats en ligne effectués par des consommateurs autres que des entreprises. On ajoute généralement au B2C le C2B (consumer to business, les retours de produits achetés en ligne) et le C2C (consumer to consumer, les achats de produits en ligne entre particuliers).
- **Centre de distribution urbaine, centre de mutualisation (Urban Consolidation Center)** : installation de 1000 à 5 000 m² regroupant les flux de marchandises de plusieurs transporteurs, consolidant les tournées de livraison dans les centres-villes sous l'égide d'une seule société de livraison. Il existe des CDU spécialisés, comme les Construction Consolidation Centres de Londres, qui mutualisent les livraisons sur les chantiers de construction.
- **Click & collect** : acheter des articles en ligne et les retirer dans un magasin.
- **Compte d'autrui** : le transport en compte d'autrui est réalisé par un professionnel du transport.
- **Compte propre** : le transport en compte propre est assuré par le propriétaire de la marchandise chargée dans le véhicule. Les artisans (réparateurs, entreprises du bâtiment ...) et les petits commerçants (commerces de bouche, fleuristes) lorsqu'ils s'auto approvisionnent en font partie.
- **Consigne** : boîte à colis automatique, parfois appelée locker, parcel box ou parcel station. Jusqu'à 120 casiers (de tailles différentes) accessibles jusqu'à 24 heures, en espaces clos sécurisés, en magasin (click & collect), ou sur l'espace public.
- **Coursier** : il transporte et livre les marchandises. Le terme de coursier s'applique avant tout à la distribution de plis, de colis « léger » en trace directe, avec des délais rapides voire urgents.
- **Cross docking** : un entrepôt de cross-dock permet le passage des envois des quais d'arrivée aux quais de départ, sans stockage ni picking. Les unités reçues le soir quittent l'entrepôt au plus tard tôt le lendemain. La messagerie et l'express sont fondés sur le cross-dock. Les entrepôts de cross dock sont souvent conçus avec des quais de déchargement et chargement sur deux façades. Les marchandises sont des colis mais aussi des unités plus grandes comme des palettes.

- **Curb, curb management** : le curb est l'espace de voirie situé entre la fin d'un trottoir et le premier linéaire de voirie (où généralement se situe le stationnement sur voirie). Depuis la diversification des usages du curb (terrasses de café, stationnement de vélos, stations de recharge électrique, etc.), la gestion de cet espace spécifique de la voirie urbaine est considérée de façon globale et plus digitalisée. Les aires de livraison s'intègrent au curb management et qui permet une amélioration de leur design et de leur adéquation aux opérations de livraison.

- **Cyclo-logistique** : logistique effectuée avec des vélos-cargo, vélos à deux ou trois roues qui comportent un conteneur ou une caisse permanente, mais qui peut être positionnée à différents endroits du vélo (devant, derrière) en fonction du modèle du vélo.

- **« Dark store »** : petits entrepôts urbains, micro-hubs pour la livraison ultra-rapide de produits d'épicerie ("quick commerce"). Varient de très petits (100-200 mètres carrés) à plus grands (2000 mètres carrés) en fonction du nombre de références vendues.

- **Dernier kilomètre ('last mile')** : le dernier segment de la chaîne de transport, permettant à un envoi d'arriver à destination.

- **« Drive »** : des lieux de récupération des commandes alimentaires/épicerie effectuées en ligne. Un « drive » peut - ou pas- inclure la fonction d'entreposage/picking. Les « drives piétons » se sont développés récemment dans les centres urbains.

- **ELP** : espace logistique de proximité que l'on peut également définir comme étant un espace urbain de livraison. Leur surface est de quelques mètres carrés. Il s'agit théoriquement du dernier point de massification

professionnalisé du flux. Les aires de livraison, les consignes en font partie.

- **Entrepôt de stockage, centre de distribution** : entrepôt de stockage et de picking de pièces ou marchandises. Les CD sont de plus en plus grands (entrepôts XXL de 50 000 à 200 000 m²). Dans les villes asiatiques denses telles que Tokyo, Séoul, Singapour, les entrepôts sont généralement verticaux.

- **EUD** : espace urbain de distribution. Ces espaces, entre 300 et 3 000 m², correspondent à des outils immobiliers qui s'imbriquent dans un bâtiment existant (en pied d'immeuble, en sous-sol...).

- **Fulfillment center** : équivalent d'un centre de stockage/distribution, mais la terminologie est généralement utilisée pour les opérations de e-commerce. Le nombre de SKU (Stock Keeping Units) et la fréquence des prélèvements sont plus élevés.

- **Hôtel logistique** : bâtiment à plusieurs étages (vertical) à usage mixte. Les surfaces logistiques occupent la zone principale, souvent en sous-sol et rez-de-chaussée. Les autres usages peuvent inclure : bureaux, installations sportives, commerces, agriculture urbaine. Exemple Chapelle International à Paris.

- **Hub** : plate-forme centrale d'un réseau logistique. Dans le transport de colis, le hub concentre les flux venant des entrepôts des chargeurs ou e-commerçants, trie par zone géographique et envoie vers le niveau de plateforme inférieur, à savoir l'agence.

- **Logistique urbaine** : l'ensemble des activités visant à optimiser les mouvements de marchandises dans les villes. Elle inclut le transport, la livraison, l'entreposage et la gestion des retours ainsi que les services support. Dans l'immobilier d'entreprise, le terme signifie en particulier le

Lexique

nouveau marché des entrepôts et bâtiments productifs localisés en zone dense, issus souvent de reconversion de lieux et bâtiments, délaissés urbains et friches.

- **Messagerie, messagerie express** : transport groupé de colis de moins de 30 kg. En 24 heures ou plus : messagerie. En moins de 24 heures : express.
- **Micro-hub, espace logistique urbain** : petites installations logistiques (moins de 2000 m²) où les marchandises sont préparées pour la livraison du dernier kilomètre, souvent sur des vélos-cargos ou des camionnettes électriques. Ils peuvent être utilisés par un seul utilisateur (Green Cargo à Londres) ou par plusieurs, qui partagent l'espace mais ne mutualisent pas les expéditions comme ils le feraient dans un CDU (Depot-bike à Prague). Ils sont souvent situés dans d'anciens magasins, des parkings souterrains ou d'anciennes stations-service.
- **Mouvement** : dans la nomenclature définie par le laboratoire Aménagement, économie, transports (LAET), un mouvement est comptabilisé lorsqu'il y a un arrêt de véhicule pour exécuter une livraison ou un enlèvement.
- **Multicanal** : technique de distribution qui repose sur plusieurs réseaux de distribution physiques ou virtuels. Permet au consommateur de s'informer, commander, se faire livrer, se déplacer, retourner des produits, selon les deux réseaux de distribution sans contrainte.
- **Parc logistique, village de fret** : un ensemble de plusieurs entrepôts gérés par une seule entité (souvent une foncière immobilière/propriétaire) offrant des services supplémentaires aux utilisateurs tels que la sécurité, des salles de réunion, une cafétéria. Les villages de fret sont une version plus intégrée offrant des stations-service, des services d'entretien des camions et parfois des services multimodaux

(interporti italiens, Güterverkehrszentren allemands).

- **Picking** : prélèvement des produits d'une commande dans les rayons des magasins ou dans son stock, y compris en entrepôt (prélèvement des palettes, colis ou unités de vente consommateur).
- **Plateforme logistique** : plus complexe et plus intensif qu'un entrepôt de stockage, il s'agit d'un outil de gestion active des flux, intégrant des fonctions à valeur ajoutée (préparation de commandes, cross-docking, tri), au service de la distribution. L'entrepôt est principalement dédié au stockage de marchandises, avec des flux simples et des opérations limitées.
- **Plan local d'urbanisme (PLU)** : règle de construction et plan réglementaire de réglementation des destinations des sols. Il s'impose aux demandeurs de permis de construire. Le PLUi (plan local d'urbanisme intercommunal) est organisé par un groupement de municipalités (métropole, établissement public de coopération intercommunale, communauté de communes, etc.).
- **Pure player (spécialiste)** : un promoteur, investisseur ou propriétaire spécialisé exclusivement dans l'immobilier logistique ou industriel, tels que les entrepôts, centres de distribution, plateformes de préparation de commandes ou installations de logistique du dernier kilomètre. Il ne développe pas de programmes tertiaire, résidentiels ou commerciaux, par exemple.
- **Same Day Delivery** : la livraison a lieu le jour même de la commande.
- **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)** : document de planification qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou de plusieurs établissements intercommu-

naux un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles (habitat, mobilité, aménagement commercial, environnement et paysage). Le DAACL (document d'aménagement artisanal, commercial, logistique) est intégré au SCoT, il régle certaines constructions et implantations commerciales, artisanales, et logistiques.

- **Ship from store** : les expéditions de marchandises (commandes) sont réalisées au départ des magasins. Cela implique de prélever le produit dans le « stock » du magasin. Le ship from store au départ des magasins implantés en zone urbaine dense est un moyen de massifier en amont au plus près du client (en approvisionnant en masse le magasin) et de réduire les délais de livraison et la distance des transports en aval (en distribuant les commandes aux clients).

- **Sobriété foncière** : limitation de la consommation d'espace non développé, réduction de l'artificialisation. Utilisation de foncier urbain en reconversion (friches, délaissés).

- **Supply Chain Management (SCM) ou gestion de la chaîne logistique** : gestion des flux financiers, physiques et d'informations circulant dans l'entreprise et entre l'entreprise et son environnement.

- **Tournée** : le véhicule livre/enlève des marchandises à plusieurs adresses (arrêts). S'oppose à course ou trace directe.

- **Trace directe (ou course)** : le camion réalise, généralement pour le compte d'un seul chargeur, un transport d'un point A à un point B. Il n'y a donc qu'un point de départ et une destination.

- **Transport combiné** : un cas particulier du transport intermodal où la route est limitée aux courtes distance (départ et arrivée) et le trajet principal se fait par rail, fleuve ou mer.

- **Transport intermodal** : plusieurs modes utilisés, mais la marchandise reste dans la même unité de chargement (conteneur – caisse mobile – semi-remorque).

- **Transport multimodal** : un même trajet utilisant successivement plusieurs modes de transport (route – train – bateau).

- **PL** : poids lourd, d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes. Il se conduit avec un permis de conduire C.

- **VUL** : véhicule utilitaire léger, d'un PTAC (poids total autorisé en charge) de 3,5 tonnes ou moins. Il se conduit avec un permis de conduire B.

- **ZAE : zone d'activité économique – Parc d'activités** - Zone de concentration des implantations économiques loin des centres-villes regroupant les activités artisanales, petite logistique, light industrial et autres activités productives.

- **ZAN** : zéro artificialisation nette. Un objectif ZAN vise à ne plus développer de foncier non artificialisé sans apporter une compensation équivalente (renaturation).

- **ZFE, ZZE, ZTL** : zone à faibles émissions (interdiction des véhicules les plus polluants – les plus anciens- dans les zones urbaines), zone à zéro émission (interdiction des véhicules thermiques dans les zones urbaines), zone à trafic limité (interdiction du transit dans un quartier, peut aller jusqu'à la restriction d'un quartier aux véhicules non motorisés, hors dérogation).

Crédits

Afilog remercie l'ensemble des partenaires et collaborateurs ayant contribué à la réalisation de cet ouvrage.

Rédaction :

Ben Burke, Christophe Ripert, Diana Diziain,
Laetitia Dablanc, Adeline Heitz.

Relecture / Contributions :

Edouard Ancel, Jean-Louis Boudol, Constance Laan.

Graphisme :

Gaspar Iwaniura Lorge – Polenta.Studio

Impression :

Deja Link, Paris – Février 2026.

Crédits Architectes et Photos :

Couverture, P.4, 12, 46

Maquette

Concept et modélisation :
A26 Architecture
Rendering et post-production :
Sebastián Pozzatti

P.15

CopenHill Amager Bakke - Incinérateur/Piste de ski, Copenhague

Architectes : BIG
Photo © Rasmus Hjortshøj - COAST

P.16

Bâtiment industriel "Mozinor", Montreuil

Photos Wikipedia –
Wikimedia Commons

P.17

Secteur Paris Nord-Est

Photo © Ph. Guignard/air-images

P.18

Espace Tourbillon, Genève

Architectes : Brodbeck Roulet
Photos © Stephan Kortus et
© Implenia

P.19

Industria – Barking, Londres

Architectes : Haworth Tompkins
Photos © Fred Howarth

P.21, 23, 24, 25

Hôtel logistique de Chapelle International, Paris

Architectes : A26
Images/Photos : © A26,
Jean-Claude N'Diaye,
Ph. Guignard/air-images

P. 26-27, 28

Immeuble Inversé, Paris

Architectes : Syvil
Photo © Takuji Shimmura
Image : © Syvil / Diorama

P. 29

Livraison de palettes en vélo-cargo, Rennes

Photo © Les Triporteur Français

P. 30

NovaCity, Bruxelles

Architectes : DDS+
Photo © Laurian Ghinitoiu

P. 31

HLU Port Edouard Herriot, Lyon

Architectes : AREP
Photo © QUARTUS Logistique -
SAS HLU
Port de Lyon

P. 32-33

Secteur Paris Nord-Est

Photo © Ph. Guignard/air-images

P.35

CT Park, Amsterdam

Architectes : Convex
Photos © CTPark

P.36, 37

Centre logistique "Les Gobelins", Paris

Architectes : Ateliers 4+
Photos © Ph. Guignard/air-images,
Segro

P.38-39, 41

Hôtel logistique des Ardoines, Vitry sur Seine

Architectes : Chartier Dalix
Photos © Takuji Shimmura

P.42

Fly-Parc, ZAC AéroliansParis, Tremblay-en-France

Architectes : DVVD et Auer Weber
Photos © Nicolas Grosmond

P.45

Hôtel logistique de Chapelle International, Paris

Architectes : A26
Photo © Cyrille Dubreuil

P.48

CopenHill Amager Bakke - Incinérateur/Piste de ski, Copenhague

Architectes : BIG
Photo © Rasmus Hjortshøj - COAST

P.49

Toiture du Centre de maintenance du tramway T3, Paris

Architectes : Dietmar Feichtinger,
DFA
Photo © Ph. Guignard/air-images

Toiture de l'Hôtel logistique de Chapelle International, Paris

Architectes/Photo : A26

P.50

Immeuble Inversé, Paris

Architectes : Syvil
Photo © Takuji Shimmura

P.51

HLU Port Edouard Herriot, Lyon

Architectes : AREP

Photo © QUARTUS Logistique - SAS

HLU Port de Lyon

EUD de la porte Champerret, Paris

Architectes : Hérault Arnod

Photo © Cyrille Weiner studio

Hôtel logistique de Chapelle International, Paris

Architectes/Photo : A26

Matrice, Lille Lezennes

Architectes : Anne Démians

Hôtel logistique des Ardoines, Vitry sur Seine

Architectes : Chartier Dalix

Photo © Takuji Shimmura

P.52

Hôtel logistique de Chapelle International, Paris

Architectes/Image : A26

P.53

NovaCity, Bruxelles

Architectes : DDS+

Photo © Serge Brison

Station F, Paris

Architectes : Wilmotte & Associés

Photo © Patrick Tourneboeuf

Magasins Généraux, Pantin

Architectes : Jung

Photo © Ph. Guignard/air-images

Centre Chronopost de Beaugrenelle, Paris

Architectes : A26

Photo : © Cyrille Dubreuil/Sogaris

P.54

Activités, agglomération parisienne

Photo © Ph. Guignard/air-images

P.55

Les lieux de fabrication, Paris

Carte : APUR, dossier Fabriquer à Paris, 2020

P.57

CT Park, Amsterdam

Architectes : Convex

Photo © CTPark

Espace Tourbillon, Genève

Architectes : Brodbeck Roulet

Photo © Stephan Kortus

P.58

EUD de la porte Champerret, Paris

Architectes : Hérault Arnod

Photo © Cyrille Weiner studio

P4, Pantin

Architectes : Syvil

Photo © Takuji Shimmura / LeLab360

P.59

Hôtel logistique de Chapelle International, Paris

Architectes : A26

Photos © Jean-Claude N'Diaye, A26

IKEA, Limay

Architectes : A26

Photo : © Medinger/IKEA

P.60

Tafanel, Paris

Architectes : Chartier-Dalix

Photo © Takuji Shimmura

P.61

IKEA, Port de Bercy, Paris

Photo © Inter IKEA Systems B.V. 2022

Franprix, Port de La Bourdonnais, Paris

Photo : Afilog

Bateau FLUDIS, Paris

Photo : © Fludis

P.62

Hôtel logistique de Chapelle International, Paris

Photo : A26

P.64

Parc logistique, agglomération parisienne

Photo © Ph. Guignard/air-images

P.65

Industria Barking, Londres

Architectes : Haworth Tompkins

Photo : © Fred Howarth

FourParx Mach-2, Allemagne

Architectes: Ropertz & Partner

Photo © FourParx

P.66

Hôtel logistique de Chapelle International, Paris

Architectes/Photo : A26

P.67

Messagerie urbaine - Hôtel logistique de Chapelle International, Paris

Photo : © A26

Livraison en poids lourd électrique

Photo : © Schenker

Les Triporteurs Français, Paris

Photo : © Les Triporteurs Français

