

## « IL FAUT D'ORES ET DÉJÀ PRÉVOIR LE RECYCLAGE DES GRANDS TERRITOIRES LOGISTIQUES »



**PASCAL URBAIN**, architecte-conseil à la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Île-de-France

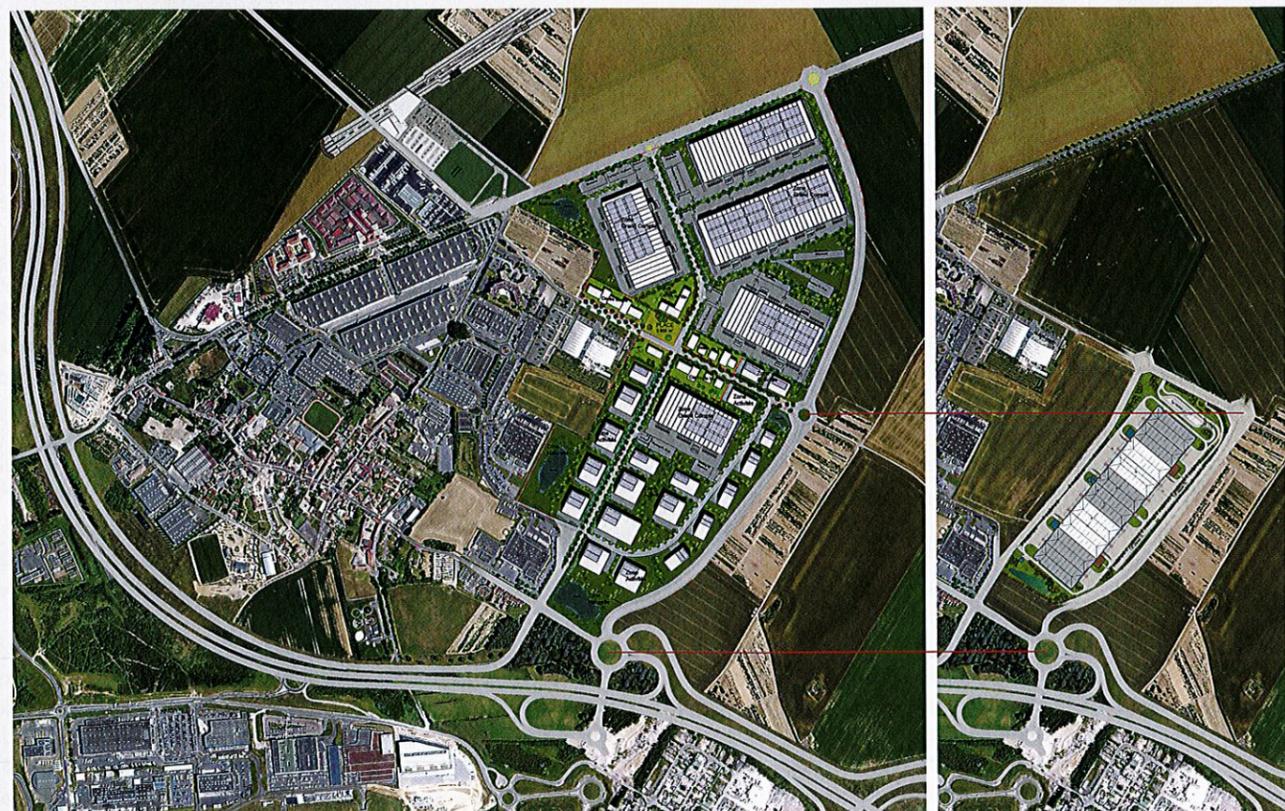
**Quels sont les besoins fonciers des plateformes logistiques ?**  
 Dans le cadre de ma mission d'architecte-conseil à la DRIEA d'Île de France, de 2016 à 2018, j'ai étudié 26 projets de plateformes logistiques, qui totalisaient 1 600 000 m<sup>2</sup>, soit en moyenne 60 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher chacun. Ce type de programme nécessite une dizaine d'hectares d'un seul tenant, et plus encore pour les quelques-uns qui approchent ou excèdent 100 000 m<sup>2</sup>. C'est un ordre de grandeur similaire à celui des plus importants centres commerciaux français, comme celui de Belle Epine, à Thiais [Val-de-Marne]. Mais comparé à un centre commercial, sans les enseignes ni les chalands qui l'animent, un centre logistique est étrangement calme. Des centaines de mètres de bardage uniforme, d'un seul trait et d'une seule couleur, c'est propre comme un désert.

### Où les plateformes s'installent-elles ?

Les activités logistiques ne s'éloignent pas trop des clients. Mais aux alentours des métropoles, il y a peu d'espaces où elles peuvent s'épanouir. Les entrepôts se greffent en général sur un échangeur autoroutier, où ils voisinent avec des lotissements. Même les zones d'activité des entrées de ville, où le maillage parcellaire est hectométrique, ne peuvent pas accueillir ces gros programmes sans remembrer, sans réunir des parcelles, sans supprimer des routes secondaires. On pouvait au moins espérer que s'y opère une mutation progressive, un changement de fonction de la parcelle, pour une plus grande urbanité. Qui en revanche réutilisera une parcelle de 10 ha, et pour y faire quoi ?

### Quel avenir pour les territoires logistiques ?

A supposer que ces hubs géants trouvent les espaces appropriés à leur installation, on devrait espérer qu'à terme des circuits de plus en plus courts entre les producteurs et les consommateurs se mettent en place. Avec des fruits et légumes cultivés à proximité, des appareils construits dans la région, des livres imprimés sur place. Si cet espoir n'est pas vain, si les circuits raccourcissent et que les lieux de stockage se rapprochent, que ferons-nous des hubs que nous construisons aujourd'hui ? Il est urgent de prévoir d'ores et déjà le recyclage de ces grands territoires logistiques. *Propos recueillis par C.D.*



Plan de ZAC du Mesnil-Amelot (Seine-et-Marne). Les 15 lots prévus initialement pour la logistique (à gauche) sont remplacés par un seul bâtiment (à droite) pour épargner les terres agricoles.



Le projet P4, porte de Pantin, Paris XIX<sup>e</sup> (Syvil, arch.), sous le périphérique.



Le projet En Seine! Paris XVI<sup>e</sup> (Syvil, arch.), port fluvial du dernier kilomètre.



Centre de remisage du tramway et parking, Nice (BLP, arch.)

d'emploi ou de résidence. Pour l'enrichir de critères sur l'insertion urbaine et architecturale, elle y associe l'architecte-conseil de l'Etat, Pascal Urbain (*lire l'encadré*).

### Une liberté formelle à explorer

A proximité de l'aéroport de Nice, les architectes expérimentés Brochet-Lajus-Pueyo, associés à In Situ Benaim, ont livré le centre de maintenance et d'exploitation des lignes 2 et 3 du tramway, un remisage de 33 rames et un parking relais de 715 places. Comme Marc Barani l'avait fait il y a une dizaine d'années pour le terminal de la ligne 1, ils ont mis en scène, sur 33 000 m<sup>2</sup>, le mariage heureux de l'architecture et des infrastructures. « Ce qui est souvent caché est ici mis en avant. Cet édifice à vocation technique tire son esthétique de fonctionnalités croisées : circulation des tramways, maintenance, véhicules en hauteur dans le parking, accès piétons, etc. », explique Emmanuel Lajus. Les deux pôles du programme créent un paysage global. A l'extrémité nord, l'atelier de maintenance et la station-service s'étirent le long de l'autoroute A8. Leur charpente en bois lamellé-collé forme cinq sheds courbes végétalisés qui répondent aux collines de la vallée du Var. A l'extrémité sud, le parc-relais enveloppé d'une résille de bois tressé intègre les locaux d'exploitation. Son parking en hélice autour d'un vaste patio central surplombe les remisages des rames. Il s'élève tel un repère à l'échelle du quartier et des grands équipements environnants. Le vaste parvis paysager reliant le terminus à la dernière station du tram se prolonge jusqu'au cœur du bâtiment,

traité comme un jardin vertical, où se concentrent les coursives et les colonnes de circulation.

De jeunes architectes se penchent également sur la logistique urbaine. Damien Antony et Achille Bourdon, de l'agence Architectures du système ville, Syvil (Ajap 2018), se sont intéressés à la conception de petits pôles logistiques de centre-ville, liés aux circuits courts et adaptés aux enjeux du dernier kilomètre. « Alors que le domaine du logement est terriblement normalisé, la logistique offre encore des libertés formelles. Ces projets permettent de regarder la ville à travers des flux matériels », fait remarquer Damien Antony. Lauréats, avec Sogaris, de l'appel à projets « Logistique urbaine durable » lancé en 2016 par la ville de Paris, ils développent P4, le pôle Paris-Pantin-Pré Saint-Gervais, une sorte de « micro-Rungis ». Niché sous le périphérique, l'équipement ouvert 24 heures sur 24 sera mutualisé par des acteurs de la messagerie en quête de modèles plus compacts et moins polluants, grâce aux recours à des véhicules propres. Autre projet, toujours avec Sogaris, En Seine!, lauréat de « Réinventer la Seine ». Cet équipement urbain multifonction sur le parking de la maison de la Radio, à Paris, doit se déployer sur la Seine et s'accompagner d'une promenade en belvédère. Un port fluvial urbain du dernier kilomètre serait ici couplé à un pôle d'enseignement supérieur, un incubateur d'entreprises et une station multi-énergie propres. La logistique s'incorpore dans l'épaisseur du quai entre l'avenue Kennedy et la voie Pompidou, les bureaux d'exploitation formant une émergence sur le quai haut.