

«Une cathédrale inversée» : cet immense entrepôt souterrain qui va révolutionner la livraison sur les Champs-Élysées

Par [Manon Malhère](#)

Publié le 3 avril 2025 à 20h01, mis à jour le 3 avril 2025 à 20h06



«Cet hôtel logistique est une cathédrale inversée», explique Fabrice Lombardo, directeur des activités immobilières de Swiss Life Asset Managers France. *Damien Antoni Architecte, Takuji Shimmura photographe*

DÉCRYPTAGE - Les entrailles de la plus célèbre avenue du monde se métamorphosent pour devenir la réserve des magasins du centre de Paris.

Une petite révolution logistique s'opère [sous les Champs-Élysées](#). Situé au 66 de la plus célèbre avenue du monde, un ancien parking fermé depuis plusieurs années, faute d'être remis aux normes sécuritaires, est actuellement transformé de fond en comble pour [devenir un méga entrepôt nouvelle génération](#). Un projet d'envergure, porté par Mont Thabor et Swiss Life Asset Managers France, dont les dimensions donnent le tournis : 16.000 m² répartis sur neuf niveaux en sous-sol pourront accueillir les marchandises des commerces environnants en plein centre de Paris, courant 2026, avec une livraison assurée en moins de 20 minutes chrono. Une capacité de gestion de 90.000 palettes par an.

« L'Atelier logistique, c'est une cathédrale inversée. Nous apportons à nos clients une réponse ambitieuse et durable à la problématique de la ville de demain », explique Fabrice Lombardo, directeur des activités immobilières de Swiss Life Asset Managers France. À l'heure où l'accès au centre de Paris, très dense, est de [plus en plus difficile pour les véhicules motorisés](#), le projet, dont le montant se chiffre à plusieurs dizaines de millions d'euros, a de quoi séduire. Ses artisans peuvent déjà l'affirmer : son exploitation permettra de faire économiser à la ville 657.000 kilomètres de

trafic de véhicules utilitaires légers (VUL). Et ce en livrant sur les Champs-Élysées/avenue Montaigne en 5 minutes, dans Le Marais en 20 minutes, rue Saint-Honoré en 10 minutes et dans le quartier Saint-Germain en 15 minutes.

« *La ville du quart d'heure d'Anne Hidalgo marche à plein tube avec ce projet* », développe Victor Bardou, directeur de la maîtrise d'ouvrage chez Swiss Life Asset Managers France, en référence à la volonté de la maire de Paris de faire de la capitale la ville de la proximité, où les commerces nécessaires sont accessibles à 15 minutes à pied ou à 5 minutes à vélo. D'autres grandes villes comme Londres, Rome, Barcelone et Madrid regarderaient de près le projet en vue de le dupliquer chez eux, assure par ailleurs Victor Bardou.

Et pour cause. Si les travaux de transformation sont toujours en cours - l'objectif étant d'avoir tout bouclé fin 2025 -, la logistique qui sera mise en place est déjà pensée dans tous ses détails. [Rue de Ponthieu, les camions arriveront la nuit pour décharger les palettes de marchandises](#) au niveau d'une des rampes d'accès du parking. Elles seront transportées par des robots automatisés et descendues pour être stockés, via des monte-charges, au 6^e, 7^e, 8^e et 9^e sous-sols. Lorsque les enseignes passeront commandes, ces marchandises, toujours transportées par ces robots, remonteront en sens inverse au 5^e, 4^e et 3^e sous-sols et seront chargées sur des vélos-cargos ou des camionnettes avant de sortir par la rampe située rue de La Boétie. Livrés en moins de 20 minutes, les articles commandés pourront même être emballés dans leurs paquets si les enseignes optent pour ce service premium. Une fois complètement rénovée, l'architecture principale du parking demeurera mais l'espace intérieur sera métamorphosé, épuré avec une acoustique spécifique, des lumières agréables et une humidité régulée.

L'Atelier logistique est une extension du point de vente

Un projet comparable à la transformation en cours [du parking avenue Foch en un](#) centre de logistique urbaine et une station de remisage d'autocars ? « À Foch, c'est une concession de Paris. Ici, nous sommes propriétaires », insiste Stéphane Bettini, le président de Mont Thabor. Par ailleurs, contrairement au parking Foch qui conserve le centre de tir, la discothèque et le bowling implantés depuis des années, l'entrepôt des Champs-Élysées est entièrement dédié à la logistique. « *En termes d'assurance et de sécurité, notre actif n'a donc rien à voir* », insiste le président. Et d'ajouter : « *On a été au plus haut des standards de sécurité que vous pourriez imaginer.* » Un point clé pour rassurer les enseignes.

La moyenne des loyers des réserves est de 800 à 900 euros le mètre carré par an et peut aller jusqu'à 5000 euros. Nous serons nettement moins chers que le haut de la fourchette

Stéphane Bettini

À ce stade, les propriétaires négocient avec des entreprises de logistique pour exploiter les lieux et doivent encore signer des contrats avec les enseignes. L'objectif étant d'attirer tant les boutiques de luxe qui trônent notamment sur les Champs-Élysées - Louis Vuitton, Chanel, Dior, Omega ou encore Tiffany -, que celles plus grand public comme Zara, Massimo Dutti, Miniso et Sephora. La commercialisation vient de commencer et les porteurs du projet affirment « *avoir été approchés par un bon nombre d'entre elles* ».

Les marques pourraient y trouver un réel intérêt dans ces quartiers parisiens où les loyers des magasins (autour de 15.000 euros le mètre carré par an) et des réserves sont particulièrement élevés. « *Dans ces zones, la moyenne des loyers des réserves est de 800 à 900 euros le mètre carré par an et peut aller jusqu'à 5000 euros. Nous serons nettement moins chers que le haut de la fourchette* », précise Stéphane Bettini. L'Atelier logistique leur permettrait ainsi d'accroître leurs stocks à proximité directe, et de répondre plus rapidement à la demande des clients en ayant des réserves toujours disponibles. « *L'Atelier logistique, c'est une extension du point de vente qui va permettre à la boutique d'étendre son espace de vente et réduire ses réserves* », résume Stéphane Bettini. Il reste à voir si ces avantages suffiront pour embarquer les marques dans ce projet qui n'aura de sens pour transformer la ville, et ainsi réduire le bal des camions de livraison dans les petites rues, que si elles sont suffisamment nombreuses à y adhérer.