

**DOCUMENT DE CONTEXTE**

**- ATELIER FRANCILIEN 2016 -**

# **DYNAMIQUES ECONOMIQUES, URBAINES ET EMPLOI : QUEL AVENIR POUR LES ZONES D'ACTIVITÉS**

LE NORD FRANCILIEN



# les ateliers

## maîtrise d'œuvre urbaine

« Rares au monde sont ces espaces de liberté d'expression, de fécondation mutuelle et de partage des idées, de croisement des cultures et des disciplines, alliés à un vrai professionnalisme, pour penser ce lieu où de plus en plus d'habitants de notre planète vivent : la Ville. »

Pierre-André Périssol, Président des Ateliers

Les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine

Le Verger, rue de la Gare  
BP 90047  
95020 Cergy-Pontoise Cedex

Tel : +33 1 34 41 93 91  
contact@ateliers.org  
www.ateliers.org

Alimenté par les nombreuses recherches et études réalisées sur le sujet, ce document pose les éléments de contexte nécessaires à la compréhension du territoire et du sujet.

Compilation dense et synthétique, il est le résultat d'une année de réflexions et de contributions de la part des partenaires et membres des ateliers et du comité de suivi. Il fait suite au [Séminaire productif du 14 avril 2016](#) et a été rédigé et mis en page par : 

Bastien Vernier, géographe-urbaniste et assistant-pilote de l'atelier francilien 2016

Relu par Flore Bringand et Lionel Humery, pilotes de l'atelier francilien 2016 ainsi que Véronique Valenzuela, cheffe de projet

Traduction anglaise par Susanna Hsing

Graphisme de la page de garde :  
Marek Zielinski

Date d'édition : juillet 2016

*Les Ateliers, association à but non lucratif créée en 1982 par les urbanistes de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise, organise en France et à l'international des ateliers de production collective au service du projet territorial, permettant de porter un regard nouveau, varier les échelles, oublier les frontières administratives, revisiter les territoires.*

*Ces ateliers réunissent des étudiants ou professionnels de toutes nationalités sélectionnés avec une grande exigence, qui prennent part pendant plusieurs semaines à une réflexion en équipe au croisement de la planification et de l'architecture, en intégrant d'autres disciplines : géographie, économie, paysage, sociologie, art, ingénierie, environnement...*

*Au fil des ans, un réseau international s'est constitué autour des deux mille personnes qui ont déjà participé à l'un de nos ateliers : professionnels, universitaires et décideurs en matière d'aménagement urbain.*

*La valeur ajoutée de ces ateliers réside d'une part dans la production d'analyses et d'idées originales, que la pression du quotidien et les rôles institutionnels ne permettent pas toujours de faire émerger, et d'autre part dans les rencontres et échanges informels des décideurs, acteurs et professionnels de l'urbain qui jalonnent le déroulement des ateliers.*

### Nos convictions

*La fabrique de la ville est par nature collective. Autant l'architecture ou un ouvrage d'art sont des objets qui font appel à une conception individualisée et personnelle, autant le travail sur la ville ne peut pas être attribué à une personnalité qui dominerait tous les aspects d'une fabrique urbaine : celle-ci est par nature collective. La maîtrise d'œuvre urbaine intègre dans une logique de laboratoire les différents métiers qui interviennent sur la ville et ses interfaces. Ainsi chaque atelier est un lieu de proposition libre, où l'émulation d'un travail collectif et bénévole permet de faire émerger des conceptions, des représentations et des projets innovants pour le devenir des espaces urbains en transition permanente.*

Les Ateliers remercient l'ensemble des partenaires de la session :



nous donnons vie à la ville



# DYNAMIQUES ECONOMIQUES, URBAINES ET EMPLOI : QUEL AVENIR POUR LES ZONES D'ACTIVITÉS

LE NORD FRANCILIEN

Avant-propos

**ÉCONOMIE, SOCIÉTÉ ET TENDANCES** 7

**DOSSIER CENTRAL :** 25  
**Les nouveaux rapports à la métropole,  
mise en perspective des ZAE**

**LE NORD FRANCILIEN DANS LE GRAND  
PARIS** 43

Sources

La zone d'activités économiques désigne la concentration ou le regroupement d'activités économiques (artisanat, activités tertiaires, industrielles et logistiques) sur un périmètre correspondant à une opération d'aménagement réalisée par un maître d'ouvrage public ou par des promoteurs / investisseurs privés qui vont céder ou louer les terrains et les bâtiments à des entreprises. (ADEF - Association des études Foncières)

**α**  
**1987**

Cet atelier fait écho à l'atelier francilien qui s'est déroulé en 1987 «L'urbanisme des zones d'activités : un nouveau concept à Saint-Quentin-en-Yvelines». Certaines thématiques et territoires abordés dans ce document peuvent renvoyer à des productions passées ou réalisées :

- 2015 : «Une ville de la connaissance et de l'innovation à l'ouest du Grand Paris»
- 2014 : «Territorialiser la transition énergétique, écologique, urbaine et rurale : le sud francilien comme laboratoire»
- 2013 : «Replay\* La plaine de Pierrelaye-Bessancourt»
- 2012 : «Révéler et mettre en scène le paysage des métropoles»
- 2009 : «Le fleuve, avenir d'un territoire»
- 2008 : «Revisiter les grandes infrastructures en milieu urbain»
- 2007 : «Vers une Aéropolis ? Le développement territorial autour de la plateforme aéroportuaire Roissy CDG - Le Bourget»
- 2006 : «Renouvellement urbain, densification et intégration métropolitaine dans la boucle nord de la Seine»
- 1990 : «Les grands développements urbains : Roissy - Vers un nouveau pôle urbain»

*« Au même titre que les années 2000 qui étaient consacrées au renouvellement urbain des quartiers de grands ensembles, les années à venir seront les années consacrées au renouvellement des zones d'activités »*

## UN ATELIER, UN TERRITOIRE, DES CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT

Cet atelier tend à se focaliser sur le soutien, le recyclage et/ou la régénération des **zones d'activités économiques existantes (non exclusivement commerciales et non exclusivement tertiaires)**. Il concerne le nord francilien représentatif de par l'inclusion, à la fois, d'une petite couronne soumise à **une forte pression foncière** exercée par un hypercentre métropolitain (Seine St Denis, Genevilliers, Le Bourget) et, d'autre part, d'une grande couronne qui doit composer entre **disponibilités foncières et maîtrise de son étalement urbain** (Cergy-Pontoise, Plaine de France, Roissy). En cela, la problématique de la session repose sur la question de la relation entre tissu économique productif, tissu urbain résidentiel, espaces naturels et agricoles ainsi que sur une meilleure inclusion des activités servantes. À travers les flux de marchandises et de salariés, la réflexion portera sur l'accessibilité des zones d'activités et de l'articulation entre stratégies publiques territoriales et logiques privées des entreprises dans leurs choix d'implantation.

- Comment ville et économie peuvent-elles «se déformer mutuellement» et impacter les sites urbains déjà constitués tels que peuvent l'incarner les ZAE ? **Quel(s) environnement(s) et forme(s) urbaine(s)** seraient propices à un accompagnement des besoins des entreprises et des salariés d'aujourd'hui sans compromettre l'expression des besoins, encore méconnus, de demain ?
- Comment repenser les ZAE de façon à **maintenir des activités productives et industrielles**, aux externalités certes « négatives » (génératrices de nuisances, pollution, trafic,...), mais aussi « positives » (créatrices d'emplois et socle d'une économie résidentielle) en milieu urbain dense et/ou résidentiel ?
- Compte tenu des nouveaux modes d'habiter, de travailler, de consommer, de se déplacer,... dans un contexte où la prise en compte de la dimension environnementale et durable est de plus en plus prégnante et où la région et la métropole doivent élaborer une stratégie de développement économique, quels **nouveaux concepts peuvent mettre en perspective les zones d'activités** ? Comment permettre une meilleure coopération entre les entreprises au sein d'une même ZAE, d'une même filière ou d'un même territoire ?
- Quel rôle à long terme pour ces objets urbains hérités du zoning dans le fonctionnement économique et urbain de la métropole de demain ? **Pour quelle(s) redynamisation(s), revitalisation(s), transformation(s), réinvention(s) des territoires** ? **Pour quelle greffe urbaine : insertion, reconversion, dilution ou disparition** ?

*Comment reterritorialiser les ZAE dans le but d'accompagner le développement économique régional sur un plan aussi bien local que global ?*



Entrepôt logistique dans la Zone du Vert Galant (Saint Ouen l'Aumône)

# ÉCONOMIE, SOCIÉTÉ & TENDANCES

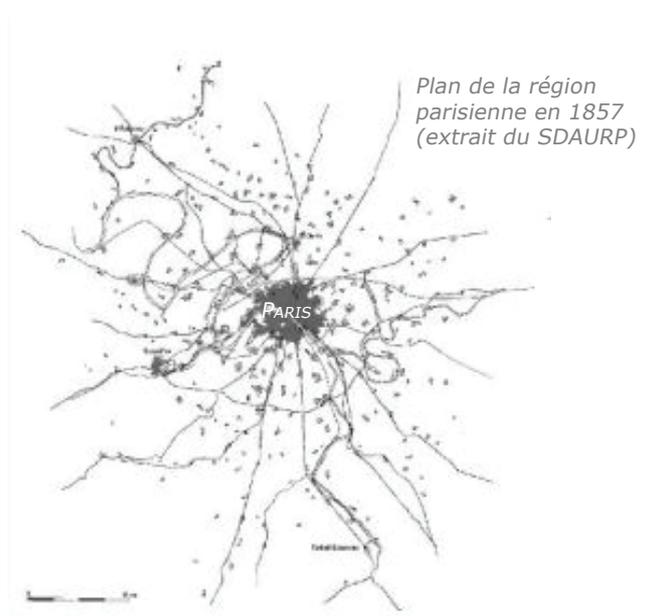
---

Après un bref retour sur le processus de distanciation entre la ville et les activités économiques productives, ce premier thème s'attachera à exposer quelques éléments de contexte économique dans lequel s'inscrit cet atelier et les tendances qui en découlent.

<b>UNE ZAE ET UN ATELIER QUI S'INSCRIVENT DANS LE PROLONGEMENT D'UN PROCESSUS SOCIO-ECONOMIQUE</b>	<b>8</b>
<b>LES NOUVELLES EXIGENCES DU MONDE ECONOMIQUE</b>	<b>12</b>
DIVERSIFICATION DES ÉCONOMIES ET INTENSIFICATION DES RÉSEAUX	12
LES ENTREPRISES ET LES TERRITOIRES FACE À LA «TRANSITION» : VERS UNE APPROCHE INTÉGRÉE DE L'OBJET ZAE	13
ÉCOSYSTÈMES ET ATTRACTIVITÉ	18
<b>VERS UN NOUVEAU DIALOGUE ENTRE VILLE &amp; ÉCONOMIE</b>	<b>20</b>
REFAIRE DE L'ACTIVITÉ SUR L'ACTIVITÉ ?	20
DE NOUVEAUX RAPPORTS À L'ESPACE ET AU TEMPS : LOGIQUE DE FLUX ET SYSTÈME MÉTROPOLITAIN	24

# UNE ZAE ET UN ATELIER QUI S'INSCRIVENT DANS LE PROLONGEMENT D'UN PROCESSUS SOCIO-ECONOMIQUE

Faisant état de la relation entre la ville et les activités économiques d'un point de vue historique, sociétal et spatial, ce premier point aborde le processus, amorcé à partir du XIXème siècle, de distanciation entre les activités productives et la ville mais aussi du rapport entre production urbaine et développement économique. Du rejet de l'activité industrielle de la ville, s'en est suivi **une dynamique d'externalisation (ou de non-intégration)** d'une partie des activités, au sens plus large, du tissu urbain résidentiel.



## ÈRE PRÉ-INDUSTRIELLE

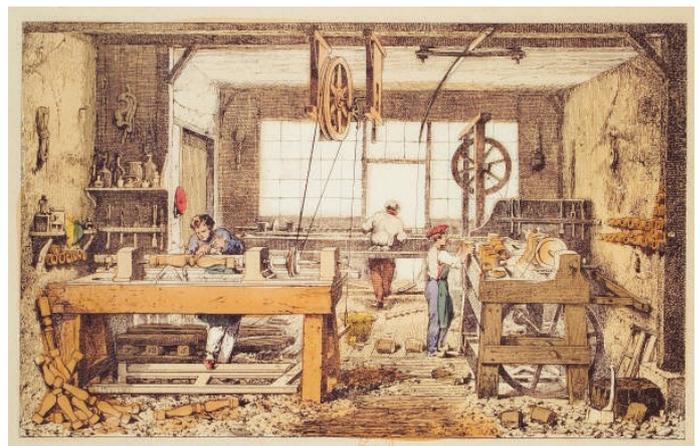


A l'origine il existait **un rapport dual entre une campagne productive en périphérie de la ville et des unités urbaines** – villes et villages – comprenant des activités de production artisanales (en ateliers autour des métiers du bois, du fer, des métaux, de la pierre et de la construction). Les villes plus importantes comprenaient quant à elles des activités de production manufacturières.

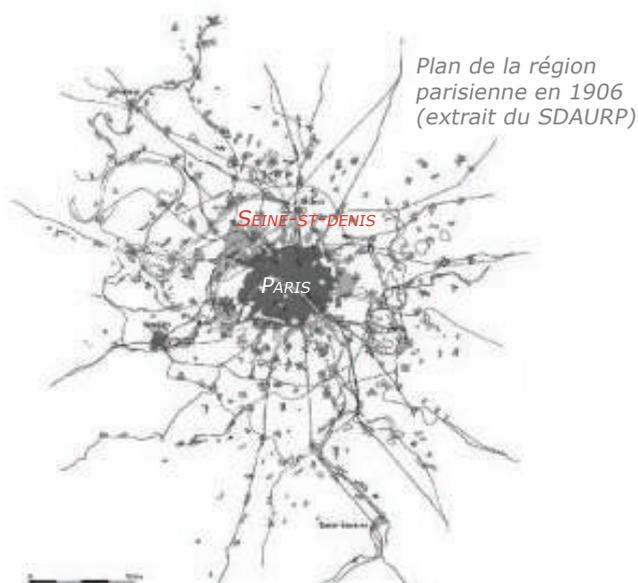
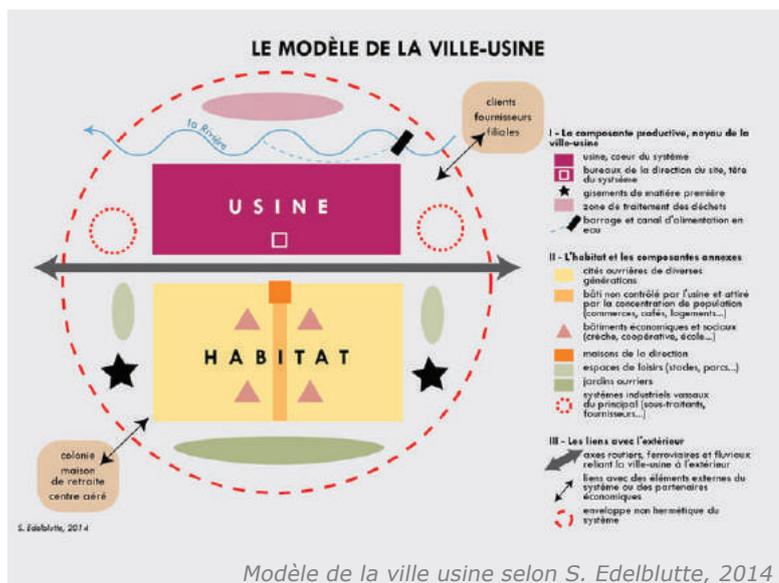
Fondées par Colbert dès le XVIIème siècle, ces manufactures s'organisaient alors en corps de métiers exclusivement manuels autour de la tapisserie, de la porcelaine, de l'horlogerie, de la chaussure,... Originellement publiques, les progrès techniques du XIXème siècle et le recours à la mécanisation ont favorisé le développement et la concentration d'activités privées nécessitant des **emprises foncières de plus en plus importantes**.

**Production de la ville  
& espaces de production  
économique du XIXème siècle  
à aujourd'hui**

----  
*La ZAE,  
produit urbain monofonctionnel,  
héritage du processus  
de séparation des fonctions de la ville*



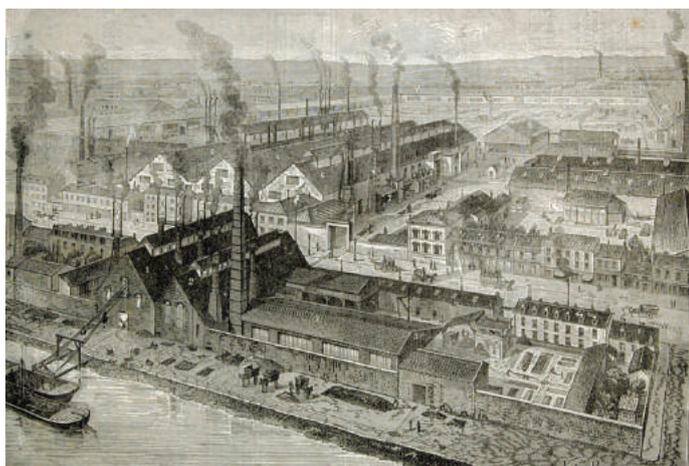
Atelier de menuiserie au XIXème siècle (BNF)



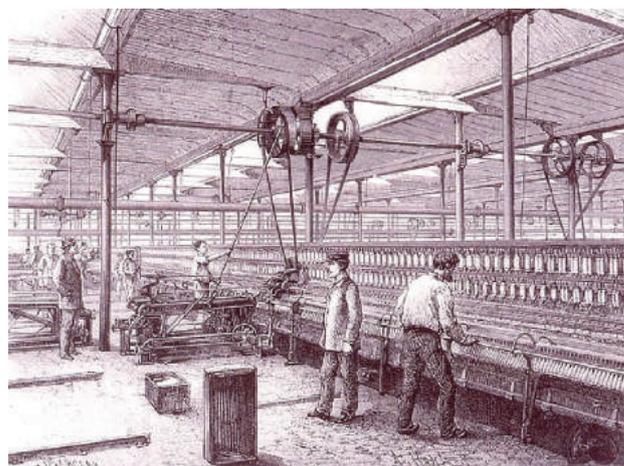
## XIXème-années 60 : LE CHOC DE LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE D'une industrie intégrée à une industrie refoulée

La Révolution industrielle amorcée au XIXème siècle, d'abord à Londres puis à Paris, a rapidement montré certains **signes d'incompatibilité entre activités productives de type industrielle et ville**. Dans un premier temps, le développement Usine/Habitat s'est réfléchi de manière conjointe (à l'exemple de Noisiel ou Le Creusot). C'est d'ailleurs à cette même période qu'émergent les **premières utopies urbaines paternalistes** : cités ouvrières, ville-usine, cité-jardin, ... Dans un second temps, un refoulement progressif des activités industrielles en périphérie (territoire de Seine St Denis). Initialement développées au sein ou dans le prolongement de polarités urbaines existantes, la création d'unités de production industrielle de plus en plus grande en périphérie a renforcé **le rôle de centralité et d'attractivité des grands noyaux urbains**. Le besoin impératif en main d'oeuvre a accéléré l'exode rural et les migrations en direction de ces pôles métropolitains productifs. Incapable d'assimiler en si peu de temps la masse de paysans et de migrants, la ville observe un **développement anarchique** (faubourgs dans un premier temps puis bidonvilles) qui s'est accompagné de maux propre à la ville contemporaine (pollution, hygiène, surpopulation, ...).

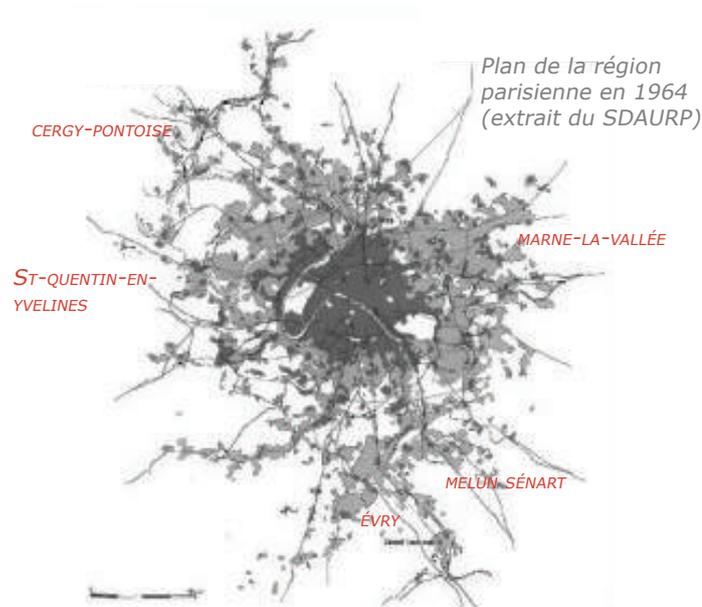
Les opérations volontaristes en matière de construction de logements salubres n'interviendront qu'à partir des années 50, 60 mais s'accompagneront d'un autre phénomène : celle de l'**interdépendance entre les territoires** via une distanciation de plus en plus marquée entre les zones résidentielles et zones d'emplois. A la différence de Berlin dans les années 30 ou de Londres dans les années 60 qui ont engagé une stratégie de développement polycentrique (ne se limitant alors pas aux limites administratives de la ville-mère mais à une aire d'influence urbaine), le **développement de la métropole parisienne est resté radioconcentrique** et centré sur le Paris dit « intramuros ». Les traces de ces choix sont encore prégnantes et à l'origine des réflexions entamées dès 2008 à propos du Grand Paris. Une lecture duale (bien que plus complexe en réalité) est permise entre **un hyper-centre « vitrine » mixte et intense et une banlieue (ou des banlieues) « arrière-cour »** dépendantes où, tout au long de la seconde moitié du XXème siècle, viendront se superposer au tissu rural pré-existant (champs, bourgs et villages), une multitude de zones monofonctionnelles.



Vue d'Ivry sur Seine en 1875



Gravure d'Armand Kohl, métiers à filer au Logelbach



Friche urbaine : la Cathédrale du rail (Seine-St-Denis)

## Années 60 et 90 : ÈRE POST-INDUSTRIELLE

### Entre étalement urbain...

Dans la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, le processus de métropolisation déjà bien amorcé s'accompagne d'un **processus de désindustrialisation vers une tertiarisation de l'économie**. La déprise de ce secteur économique se traduit spatialement par une déprise urbaine intense à l'image des grandes friches industrielles. Elle se manifeste aussi par une **intensification de l'urbanisation et de l'artificialisation des périphéries et des espaces agricoles**, alors considérées comme « parcelles blanches » ; aux zones monofonctionnelles d'abord industrielles et artisanales s'ajoutent des zones commerciales, des parcs technologiques, des plateformes logistiques (Halle de Paris vers Rungis), mais aussi des zones résidentielles (grands ensembles, zones pavillonnaires).

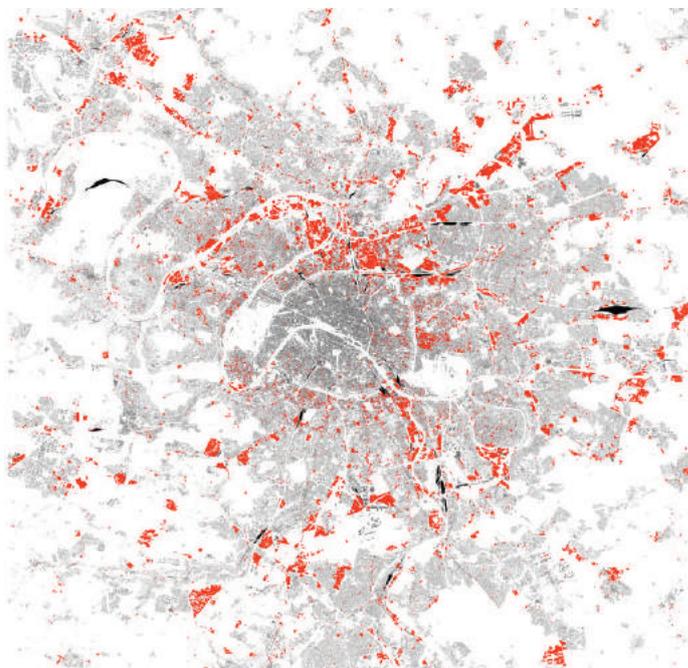
A cette même époque, dans la région parisienne, en écho aux expériences anglaises de New Town, **5 villes nouvelles sont réalisées en grande couronne** : ceci afin de désengorger et maîtriser le développement anarchique de Paris. Au-delà de vouloir créer des espaces urbains agréables à vivre, elles s'accompagnent d'outils de développement économique et d'incitation à l'implantation d'entreprises (agrément, exonération fiscale, exception de la redevance, infrastructures de transports) destinés à **accompagner la constitution d'un bassin d'emploi viable**. Ce volontarisme vers un polycentrisme métropolitain alors affiché sera revu à la baisse et restera en partie inabouti (à l'exemple du projet abandonné d'aérotrain entre La Défense et Cergy ou encore d'un retour de certains sièges vers l'hypercentre parisien).

Parallèlement à ce développement urbain en zones monofonctionnelles, la tertiarisation de l'économie trouve ses symboles dans le modèle de quartier d'affaires (type CBD) et parcs de locaux tertiaires et d'une hyperconcentration en locaux de bureaux sur des espaces restreints (ex. La Défense). Cette **offre surdimensionnée de bureaux** en zone dense accentue les relations d'interdépendances entre lieux de travail et lieux d'habitat. Elle accompagne le continuels refoulement des activités productives et logistiques en périphérie métropolitaine et fait émerger plusieurs typologies territoriales entre des **territoires actifs** (productifs, bassin d'emploi), des **territoires servants** et des **territoires passifs** (bassin de consommation, résidentiel). La banlieue de petite et grande couronne accueille désormais l'essentielle des activités et infrastructures vitales au fonctionnement du métabolisme de la métropole.

Conséquence de cette configuration, le développement des réseaux de transport durant cette seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle a, certes, permis une meilleure accessibilité des espaces mais a aussi entraîné **une augmentation du prix du foncier et des loyers** justifiant un éloignement, toujours plus important, des travailleurs et de certaines activités (industries et entrepôts notamment).



Zone d'activité à Marne-la-Vallée



Les zones d'activités aujourd'hui dans le tissu résidentiel métropolitain, AIGP

## ... maîtrise de l'étalement urbain et optimisation des équipements

Dans un souci d'économie foncière et d'enjeux environnementaux émerge une tendance à **« refaire la ville sur la ville »**. La ville se construit en recyclage urbain et se traduit, entre 2008 et 2012, par un recul de 31% des surfaces dédiées à l'activité économique en Ile de France (IAU-MOS Note °636). Face à cette progressive disparition de l'agriculture et de l'industrie en ville, on assiste aux premières **reconversions de friches industrielles en quartiers de ville** à forte composante résidentielle (répondant à un besoin en logement toujours prégnant) et locaux tertiaires.

Parallèlement à l'augmentation du taux de vacances des locaux de bureaux, les premières ZAE observent des **signes d'essoufflement géographique, technologique et d'usage**. Rattrapées par une certaine pression foncière exercée par la ville, certaines zones d'activités sont modernisées, d'autres propriétaires de parcelles à vocation économique font de la spéculation/rétention foncière en attendant leur éventuel déclassement (en zones résidentielle par exemple) ce qui n'est pas sans conséquence sur **l'image renvoyée par l'intégralité des zones**. D'autres activités et/ou usages, non souhaités originellement, grignotent ces objets urbains parfois en déshérence. Malgré cela, ces produits restent prisés par des activités à faible valeur ajoutée ou en développement (artisans, TPE/PME) qui ne trouvent pas satisfaction en zone plus dense et ou résidentielle (loyer, prix élevé du m<sup>2</sup>, rareté des produits d'accueil,...) : **les ZAE, friches économiques de demain ou support d'une réinvention de l'accueil des activités économiques productives ?**

L'isolement et le rejet progressif des activités productives, pourtant vitales au fonctionnement des économies territoriales, en marge de la ville et des métropoles impactent considérablement, encore aujourd'hui, **les distances entre lieu de production et lieu de consommation, lieu d'habitat et le lieu de travail**,... avec pour conséquence une empreinte carbone élevée et un recours (voire une dépendance) à des moyens de transports routiers et individuels congestionnés (au mieux à des transports en commun, quand ceux-ci ne sont pas saturés ou trop éloignés).

Parfois nuisibles et nécessitant de grandes emprises foncières, la cohabitation des activités industrielles et logistiques avec un tissu urbain résidentiel est-elle pour autant un rêve pieux ?

**A l'ère post COP21, quelles perspectives, évolutions et résilience de ces « enclaves économiques » que sont les ZAE ?**

# LES NOUVELLES EXIGENCES DU MONDE ÉCONOMIQUE

En pleine reconfiguration, l'économie du XXI<sup>ème</sup> siècle est différente du siècle passé. Trop longtemps ignorée et souvent reléguée au second plan par les acteurs locaux, **l'aménagement du développement économique de long terme** implique une certaine capacité d'adaptation spatiale et la définition d'une stratégie territoriale ; et cela pour des raisons aussi bien en matière d'optimisation des outils de production que par souci d'un développement intelligent/symbiotique des territoires tenant compte de leurs réalités socio-économiques. Dans les métropoles, ces réalités tiennent à trois dimensions : l'économie mondialisée (international), l'économie présente (local) et l'économie métropolitaine (métropole). **Considérant ces trois approches, comment rendre les territoires attractifs économiquement tout en créant de la ville agréable à vivre ?**

*« Les territoires qui montent, ce sont les territoires ouverts et connectés. » (Pierre Veltz)*

## DIVERSIFICATION DES ÉCONOMIES ET INTENSIFICATION DES RÉSEAUX : « LE TERREAU » ET LE TERRAIN

*(cf. Article de la revue Urbanisme, N°400)*

La mondialisation concerne désormais les différentes parties du globe et a largement participé à la réorganisation de ce « village-monde » autour de polarités urbaines : métropoles et mégapoles en réseau. A la désindustrialisation amorcée dans les années 60 dans les pays occidentaux, s'est suivi un processus de tertiarisation de l'économie, aujourd'hui marquée par les profondes **mutations engendrées par la révolution numérique des années 2000**. On ne parle désormais plus d'économie mais des économies. Cette diversité des économies tend à adapter son offre à des cibles et des besoins de plus en plus précis et s'accompagnent de nouvelles approches du travail, de la proximité, des usages, de l'écologie,... Parmi ces économies, nous pouvons évoquer, à titre non exhaustif : l'économie sociale et solidaire, la silver économie, l'économie créative, l'économie collaborative, du partage et de la fonctionnalité, l'économie digitale et le e-commerce, l'économie verte et de la transition énergétique, l'économie de la production,... sans oublier les économies non conventionnelles, informelles, parallèles, dites « au black » ou « économie grise ».

Après plus de 150 ans de développement extensif des territoires urbains et dans un contexte de récession économique (pour ne pas dire crise), **l'heure semble être propice à un redéveloppement, cette fois-ci, intensif**. Les dynamiques en faveur d'un certain retour vers des économies locales, régionales et de proximité (économie circulaire, circuits courts, développement de monnaies locales,...) expriment ce

besoin de changement de paradigme et d'équilibre d'une vision globale, souvent privilégiée, vers une approche plus locale. Et au-delà des inquiétudes qu'elle suscite, cette « transition » à laquelle nous assistons peut se révéler comme une opportunité pour nous projeter, questionner nos préconçus, réinventer nos modèles et proposer de nouveaux concepts.

*« Un territoire n'a pas 36 échelles mais une seule, un réseau : c'est l'inverse » (Martin Vanier)*

Cet atelier nous amène donc à **dissocier la logique économique des logiques territoriales** (ou du moins de lui conférer une autonomie certaine vis-à-vis des déterminants physiques, sociaux et politiques). Ceci afin de **concentrer l'exercice sur la considération du « terreau »** (ou des réseaux d'acteurs et des écosystèmes) avant le « terrain », des entreprises et des individus avant le territoire, en résumé des flux et des réseaux dans lesquels s'inscrivent le ou les objet(s) questionné(s) : ici les ZAE. Paradoxalement à l'intensification de ces flux, le territoire semble avoir acquis une dimension symbolique et figée qui a poussé les acteurs politiques et aménageurs à envisager son évolution à court-terme : à produire du terrain avant de considérer le terreau. **Jusqu'où la puissance publique peut-elle fixer les règles ? Pour quelle évolution de l'action territoriale et de la gouvernance ? Comment mieux anticiper l'obsolescence des produits urbains ? Comment mieux répondre aux besoins des entreprises et des salariés quand ceux-ci ne résident pas forcément sur le territoire où ils travaillent (et par conséquent, où ils ne votent pas et n'ont pas les moyens d'influencer les choix et l'évolution de leur environnement) ?**

*« Aujourd'hui ces principes d'aménagement - par extension de ZAE nouvelles - entrent en contradiction avec les objectifs des collectivités locales qui visent à réduire la consommation d'espace et la dépendance à la mobilité routière. Mais aussi – et c'est peut-être nouveau – avec les intérêts des entreprises. » (Patricia Lejoux, chargée de recherche au Laboratoire Aménagement Economie Transports CNRS – Université de Lyon)*

Finalement le territoire ne serait alors qu'un support sur lequel se passent les choses et où s'établissent les réseaux. L'évolution des territoires passe alors par une meilleure écoute des acteurs (entreprises et/ou individus dans notre cas précis). La question posée par le séminaire productif du 14 avril 2016 organisé par Les Ateliers « **Dans quelle environnement aimeriez-vous travailler ?** » traduit bien cette inversion des logiques et une meilleure considération de l'utilisateur. Quid de cette approche, les besoins d'aujourd'hui n'étant pas les mêmes que demain, comment ne pas réitérer l'erreur en proposant des modèles ou formes urbaines standards qui attendraient d'être à bout de souffle (friche) pour chercher à se renouveler ?

*« Il ne s'agit plus de dicter les usages des utilisateurs, mais de les écouter » (Bruno Marzloff)*

## LES ENTREPRISES ET LES TERRITOIRES FACE À LA « TRANSITION » : VERS UNE APPROCHE INTÉGRÉE DE L'OBJET ZAE



Les entreprises, dont l'objectif est de créer de la valeur puis de l'emploi, ne demandent qu'à avoir les **conditions propices au développement de leur activité** en matière d'accessibilité aux marchés, aux bassins de recrutement mais aussi en matière de respect de l'environnement (via une prise de conscience récente des contraintes liées à la mobilité et à l'établissement de bilans carbone, par exemple). Au départ il y a donc bien les stratégies de localisation des entreprises ensuite la planification, ce qui nous amène à repenser les outils et formes de coordination et de coopération entre acteurs publics et acteurs privés. **Quel accompagnement de ce basculement, de cette transition ? Pour quelle intégration de la notion de « down-sizing » (ou du sur mesure) dans la fabrique urbaine et comme réponse à une demande, à des besoins et des usages précis qui peuvent être amenés eux aussi à évoluer ?**

*« Il faut déconnecter l'usage du foncier en repensant l'offre par l'usage avant le produit. » (Pierre-Cécil Brasseur, séminaire productif du 14 avril 2016)*

De quoi ont alors besoin les individus/salariés ou les entreprises pour se développer si ce n'est un environnement propice au développement humain et économique, au soutien de projets et d'initiatives... qu'il s'agisse des services marchands et non marchands qui le constituent, des espaces d'accueil adaptés (habitat, locaux), des espaces et lieux d'interactions, d'un écosystème, de réseau(x), de diversité(s), de proximité(s),...

en résumé, de conditions favorables aux échanges entre les partis de ce tout que l'on pourrait dénommer «ville». Une ville au sens noble du terme qui serait un lieu d'intensité(s) à plusieurs échelles interconnectées (bâtiment, îlot, quartier, bassin de vie, métropole et monde) et qui « va donc au delà des limites urbanistiques telles que l'on peut les concevoir ». (Martin Vanier)

*« La ville devient co-extensive du territoire. » (Yves Chalas)*

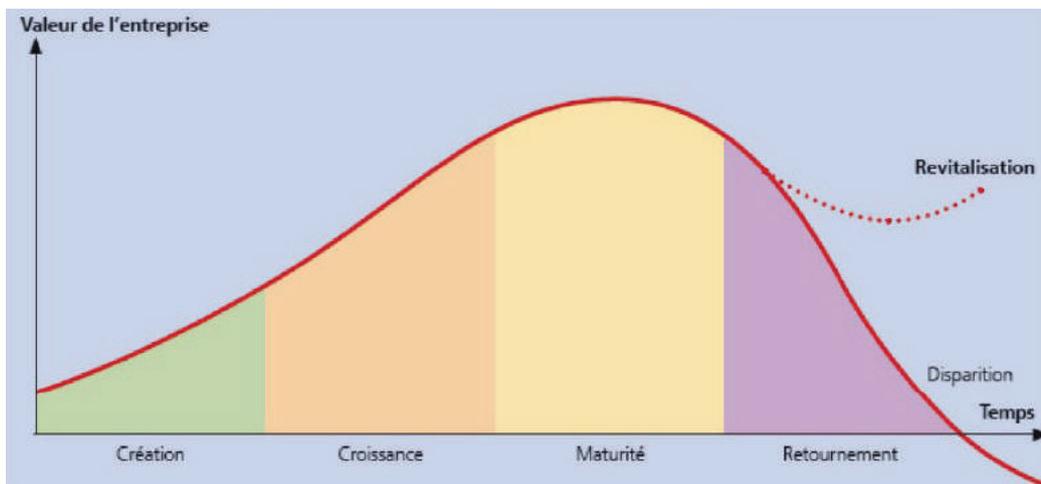
**COMMENT LES ENTREPRISES SE DÉPLACENT ? POURQUOI ? EN QUOI LE CONTEXTE TERRITORIAL CONDITIONNE LEUR DÉVELOPPEMENT ?** La diversité des entreprises implique une diversité de logiques d'implantation en fonction de leur filière, de leur taille mais aussi au sein d'une même catégorie. Ces choix reposent sur des avantages, équipements et/ou services que peuvent lui procurer les territoires (centre de R&D, centre de production et pôle de compétitivité, exonération, agrément, prix du foncier, image du territoire, formation & qualification, accessibilité, encadrement,...) ainsi que sur des critères purement subjectifs (météo, opportunités, famille, vécu, réseau, attachement, marché, main d'œuvre, écosystème,...). Le choix de leur localisation impactera l'efficacité économique et la rentabilité des activités.

Le sondage IAU porté, plus spécifiquement, auprès d'une soixantaine d'établissements industriels identifie des contraintes qui tendent à s'accroître :

- **tensions sur la main d'œuvre** (pénurie de main d'œuvre, formation non adaptée aux emplois locaux, construction de logements pour accueillir la main d'œuvre importée,...),
- **entraves liées à l'urbanisme** (impossibilité d'extension, desserte en TC ou poids lourds, dialogue avec les collectivités,...),
- **carence en locaux adaptés** (locaux de seconde main, peu réutilisables, prédominance de locaux tertiaires, besoins sur-mesure, incitation à la sous-traitance,...).

*« J'ai le sentiment que la ville souhaite se débarrasser de son industrie. » (industriel de petite couronne – étude de Thierry Petit pour l'IAU)*

En fonction qu'il s'agisse d'une PME/PMI, d'une activité logistique, d'industries, de bureaux, de sièges sociaux,... les besoins divergent et les contraintes spatiales varient. La conception de produits adaptés et favorables à l'intégration de l'économie productive en ville et/ou en ZAE exige de connaître en amont les dimensionnements et fonctionnalités requises par les différents types d'activités.



Modèle sur le développement de l'entreprise d'après Gomez P. et Zimmermann T., 1999

**COMMENT LES TERRITOIRES PEUVENT-ILS ASSURER LE MAINTIEN D'UNE ENTREPRISE ?** Le lien entre l'offre et la demande est important mais nécessite une identification précise de cette demande et des besoins variés afin d'accompagner au mieux les entreprises dans leur développement et leurs parcours résidentiels. La définition de zones dédiées à l'activité économique dans les documents d'urbanisme n'est pas suffisante. La consommation raisonnée du foncier induit **la définition préalable d'un modèle économique et de gestion des objets accueillant les activités** ainsi qu'une inscription dans un véritable projet de territoire.

Pour André Torre (chercheur, directeur de recherche à l'INRA AgroParisTech), la mutabilité des bâtiments dédiés à l'accueil des activités repose sur la réversibilité des locaux. Autrement dit, les bâtiments ne doivent plus être tributaires de leur fonction d'origine mais doivent pouvoir, en fonction des évolutions de l'économie, servir à des activités différentes. Plus

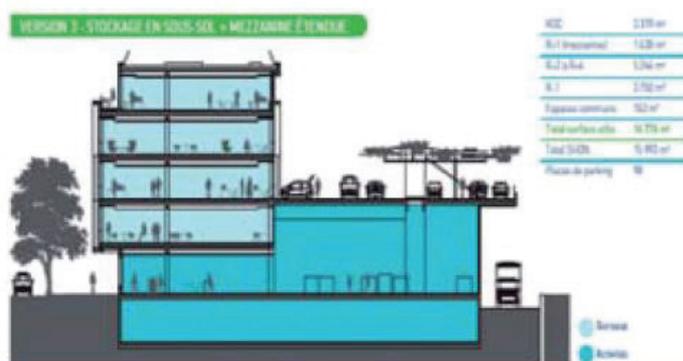
largement, en sera-t-il de même pour le foncier dédié à accueillir des activités ?

S'appuyant essentiellement sur un modèle de commercialisation de terrains viabilisés répartis en plusieurs lots, le produit ZAE considère le foncier et l'accessibilité, essentiellement routière, comme attentes principales... or, les entreprises prêtent aujourd'hui de plus en plus d'attention aux services. Face à la fragmentation parcellaire, la gestion a posteriori n'est souvent pas anticipée par manque de coordination entre la multitude des acteurs économiques, occupants d'une même zone ou d'un même territoire. A titre d'exemple, en région parisienne ce sont **moins de 10% des ZA qui sont véritablement gérées.**

*« Une fois les ZAE livrées, il n'existe pas de service après-vente ! » (Thierry Vincent, ARENE)*

### Modul'air, UN IMMEUBLE QUI S'ADAPTE À VOS BESOINS

QUELQUES EXEMPLES DE COMBINAISSONS



Le Modul'air, bâtiment à destination d'accueil d'activités économiques modulable, développé à Choisy-le-Roi (Sadev94, Urbanhapsody)

# LES FORMES URBAINES D'ACCUEIL DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

L'AGAM - Agence d'urbanisme de l'Agglomération Marseillaise, a réalisé une étude de benchmark métropolitain à propos des formes urbaines d'accueil des activités économiques artisanales, PMI, petite logistique, bureau,... suivant des logiques de fonctionnalité (besoins des entreprises), de densité, de mixité (avec fonctions d'habitat et de services). 7 formes urbaines ont été identifiées et analysées :



CAP 2, Montreuil



Tulle

## LES HÔTELS D'ACTIVITÉS

**Forme** : R+3 à R+6, COS entre 2 et 3,

**Contexte** : centre-ville ancien, quartier industriel et portuaire, boulevard urbain

**Destination** : artisanat, petite production, activités tertiaires/ services aux entreprises, industries créatives, haute technologie

**Fonctionnalités** : plateaux, monte charges, hauteurs de plafond, charges au sol, entrées séparées personnel et livraisons,...

**Coût** : loyer plafonné

**Avantages** : maintien d'activités en zone dense, intégration urbaine, déclinable en immeuble de standing,

**Limites** : moins adaptés aux activités industrielles et logistiques et aux PMI nécessitant des surfaces de stockage, demande une politique volontariste et des montages avec aides publiques ou foncière, s'opposent aux tendances lourdes du marché foncier et immobilier

## LES HÔTELS INDUSTRIELS

**Forme** : R+2 à R+5 d'un seul tenant ou en plusieurs lots ou plusieurs bâtiments

**Contexte** : proche périphérie métropolitaine, tissu urbain en mutation

**Destination** : industrie et logistique, commerce de gros, services aux entreprises, ateliers d'artistes, imprimerie, métallurgie, production et fabrication (plomberie, zinguerie, sellerie, maroquinerie,...)

**Fonctionnalités** : mixité bureaux, entrepôts, quais de messagerie, plancher industriel, espaces verts, hauteur de plafond, desserte véhicules lourds, rampes d'accès, aire de déchargement,

**Coût** : variable (neuf ou seconde main)

**Avantages** : qualité architecturale, ossature d'acier,

**Limites** : rare en ville dense, demandent des emprises importantes



Hôtel industriel Béchet, Clichy ■■■■■ Clichy - Île de France HÔTEL INDUSTRIEL



Mozinor, Montreuil

## LES BÂTIMENTS MIXTES (BUREAUX-ACTIVITÉS URBAINES)

**Forme :** R+1 jusqu'à R+8, hauteur de plafond entre 3,5 et 6 mètres, 8000 à 20 000m<sup>2</sup> SHON, ancien bâtiment

**Contexte :** quartiers en mutation, friches industrielles et portuaires

**Destination :** activités créatives,

**Fonctionnalités :** 1/ local d'activité PMI (mixité variable, quai de déchargement, accès rez-de-chaussée ou étage) 2/ locaux PME-PMI (30% de bureaux) 3/ Locaux mixtes (40% bureaux, activités légères, livraison et stockage moindre, en périphérie et pas en centre-ville) 4/ Locaux mixtes « classiques » (activités en RDC et services et bureaux en étage suite à réhabilitation) 5/ Produits modulaires (en développement, multifonctionnalité, vers la modularité complète)

**Coût :** /

**Avantages :** polyvalence des locaux, réhabilitation de friches,

**Limites :** risques liés à la difficile cohabitation entre bureaux et activités et à l'audace de la modularité : produits plus ciblés à la demande et au marché / inexistence de produits standards



Parc des portes de Paris, 521 rue Waldeck Rochet, Aubervilliers



Parc des portes de Paris, 287 Avenue des magasins généraux, Aubervilliers



Opération Macron 4, Paris

Entrepôts McDonalds, Paris

## LES BÂTIMENTS MIXTES (LOGEMENTS-ACTIVITÉS URBAINES)

**Forme :** R+3 à R+5, ancien bâtiment

**Contexte :** opérations de reconversion emblématique et « haut de gamme », projet à l'ilot

**Destination :** bureaux, commerces, équipements, logements, artisanat d'art, nouvelles technologies, services aux entreprises, BTP,

**Fonctionnalités :**

**Coût :**

**Avantages :** mixité des usages et vie des espaces

**Limites :** assez rare pour les activités de fabrication, de logistique ou d'artisanat

## LES HÔTELS TECHNOLOGIQUES

**Forme :** ancien bâtiment, R+3 à R+4, surfaces variables entre 4000m<sup>2</sup> et 150 000m<sup>2</sup>

**Contexte :** sites technopolitains, tissu urbain dense, quartiers industriels et portuaires,

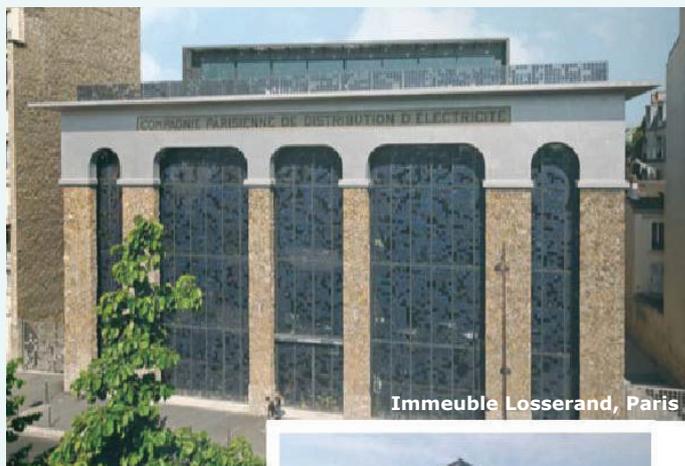
**Destination :** activités innovantes, biotech, image-création, TIC, artisanat d'art, numérique,...

**Fonctionnalités :** immobilier pour l'innovation, haut de gamme,

**Coût :** très élevé

**Avantages :** emblématique

**Limites :** coûts de sortie obstacle en tissu dense nécessitant une intervention publique



Immeuble Losserand, Paris



## LES HÔTELS LOGISTIQUES

**Forme :** entrepôt à étage en zone dense ou emprise au sol importante en zone plus diffuse

**Contexte :** produit traditionnel privilégié (refoulement des activités logistiques en périphéries toujours plus lointaines)

**Destination :** activités logistiques,

**Fonctionnalités :** stockage, accès véhicules

**Coût :** élevé

**Avantages :** maintien activités logistique d'approvisionnement de proximité et dans les villes,

**Limites :** esthétique d'intégration de la logistique urbaine, commerce de gros et BTP, concurrence par d'autres produits immobilier plus rentables (logement), offre limitée nécessitant une politique volontariste, cf. gamme de produits SOGARIS : entre plate-forme de logistique urbaine et fonctions mutualisées (messagerie, e-commerce, bureaux,...), espace de logistique urbain (moins de 2000m<sup>2</sup>), hôtel logistique (5 à 15 000m<sup>2</sup>)



Hôtel logistique Sogaris

## LES NOUVELLES ZONES D'ACTIVITÉ EXTENSIVES

**Forme :** R+1, COS 0,5, opérations de 12 000 à 20 000 m<sup>2</sup> (tènements) sur des emprises foncières de plusieurs hectares

**Contexte :** parcs d'activités en zones denses en proche périphérie (soit 3/4 des locaux d'activités mixtes commercialisés en 2007) de préférence aux abords de voies de circulation routière (45 zones produites depuis 2000 aux abords de l'A86),

**Destination :** activités dévolues au fonctionnement urbain, activités de distribution et logistique urbaine, hôtel industriel, services techniques urbains,

**Fonctionnalités :** immobilier polyvalent, multi-fonctionnel, multi-usage, évolutif

**Coût :** 80 et 110 euros /m<sup>2</sup> pour l'activité

**Avantages :** quelques critères de réussite de ces objets :

1/ une taille suffisante pour les investisseurs (5000 m<sup>2</sup>) et une offre standard et sur mesure

2/ une attention à la bonne gestion du site (services adaptés et mutualisés)

3/ une accessibilité autoroutière stratégique pour les PME

4/ une offre en locaux polyvalents (part du bureau en augmentation) et une image qualitative (architecture, paysage, qualité environnementale)

**Limites :** réponse inadaptée à une demande immobilière des PME toujours plus grande, aucune nouvelle offre de produit dense, recours des entreprises vers le privé pour construire de nouveaux parcs en périphérie



Parc d'activité de l'Etoile, Villeneuve-la-Garenne

## QUELS CRITÈRES D'IMPLANTATION ET D'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ?

Pour les petites entreprises (en Ile-de-France, **94% des entreprises sont des TPE de moins de 50 salariés**), l'implantation repose principalement sur le choix du dirigeant. Plusieurs raisons sont évoquées :

- **économiques** : coût total de l'implantation,...
- **stratégiques** : visibilité de l'implantation, proximité des clients, fournisseurs et réseaux, bassin d'emploi, capacité de développement sur site,...
- **servicielles** : accessibilité routière et TC, environnement urbain, aménagement numérique,...
- **personnelles** : proximité avec son domicile,...

En revanche, par leur participation à une économie plus globale, les grandes entreprises observent des critères d'implantation relevant de stratégies plus larges. Une étude TNS Sofres (*ci-contre*) permet de soulever certaines de ces attentes.

A travers « l'Open-Innovation » ou l'innovation ouverte, le rapport entre grandes entreprises et petites entreprises (notamment start-up) tend à évoluer. Du rapport de simple sous-traitance d'un grand groupe vers de plus petites structures, les relations se diversifient et **les dynamiques d'égal à égal et de gagnant-gagnant**, se développent :

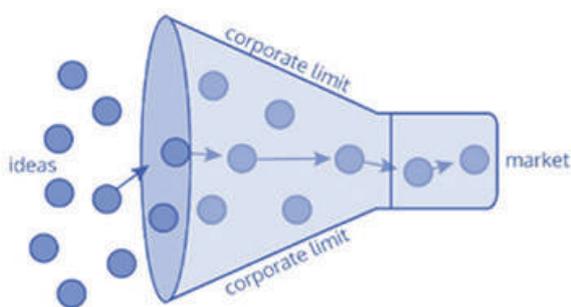
- **la start-up** : porteuse d'idées, concepts, services, produits, inventions, processus, équipes,... innovants, elle manque cependant de capitaux nécessaires au développement de son produit.
- **la grande entreprise** : détentrice de capitaux importants et de visibilité, soit son développement est resté sur un modèle traditionnel « fermé » et conditionne sa réelle capacité d'innovation et d'adaptation soit elle a assimilé le modèle d'ouverture lui permettant d'innover constamment (à l'exemple de Microsoft, Google, Facebook, IBM,...).



Critères d'implantation des grandes entreprises (extrait d'une étude TNS Sofres réalisée auprès de 200 entreprises et plus de 250 salariés)

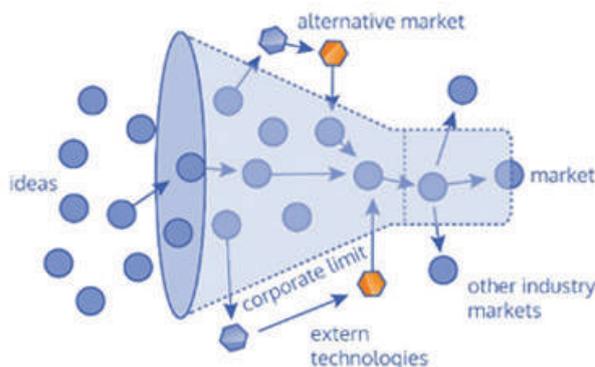
Afin de garder le rythme et de rester compétitive, le renouvellement des grandes entreprises tient dans **le soutien, le financement et l'incubation de projets** pouvant leur apporter une plus-value. Ces nouvelles collaborations tiennent compte du facteur risque en considérant l'expérimentation comme étape incontournable au déclenchement d'innovations de rupture (et donc de démarcation sur un marché) et permettent d'externaliser ce risque. Participant au développement économique des territoires, il y a ainsi un véritable enjeu autour de **la mise en réseau des grandes entreprises avec les start-ups (et/ou les laboratoires)**.

### MODÈLE D'INNOVATION FERMÉ



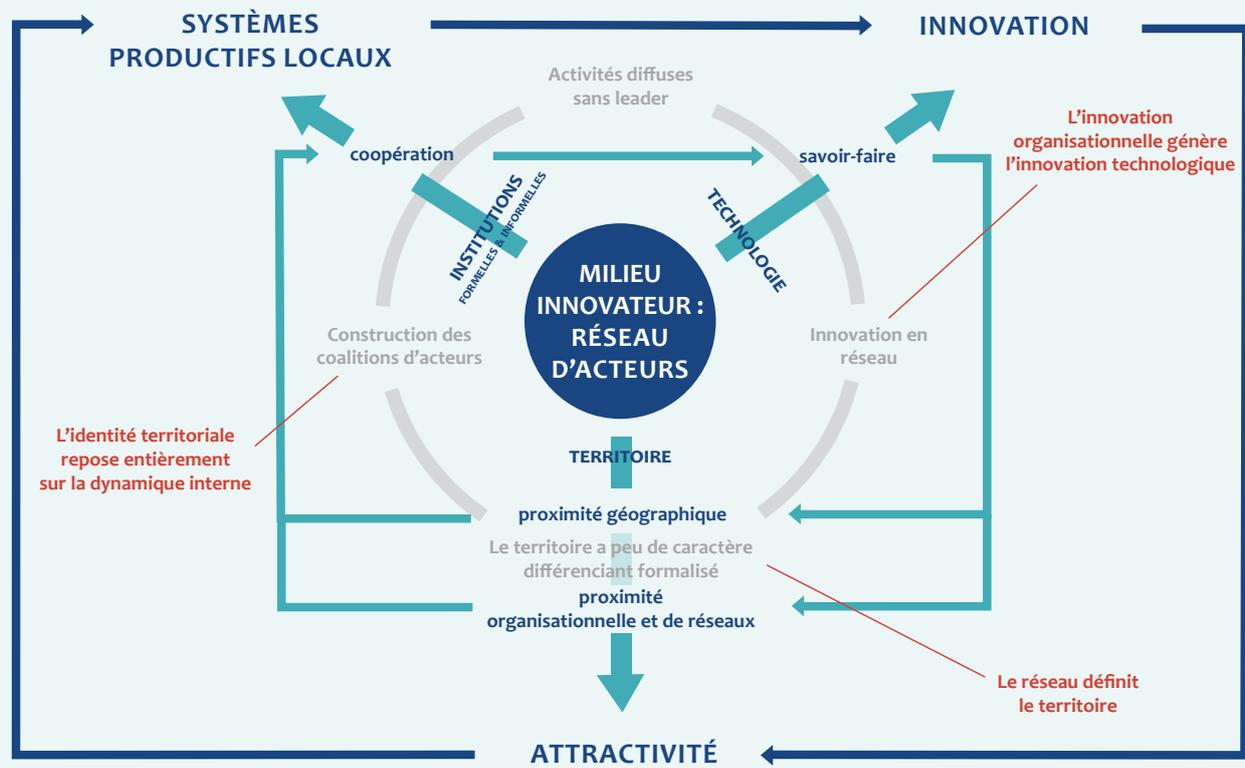
PASSÉ

### MODÈLE D'INNOVATION OUVERT



PRÉSENT

## STRUCTURER UN MILIEU INNOVATEUR & DIFFÉRENCIATION TERRITORIALE :



«Une approche intégrée du territoire comme ressource collective»  
d'après Claude Rochet, Aix-Marseille Université, 2014

« L'objet n'est pas d'agir directement sur l'entreprise à travers de nouvelles subventions ou aides fiscales venant arroser en terrain stérile. Il s'agit en revanche de créer un écosystème où des initiatives naissent, croissent et s'épanouissent avec plus de facilité. » (Christian Blanc, 2004)

**VERS DES SYSTÈMES PRODUCTIF LOCAUX ?** Les districts industriels et/ou technologiques, les grappes d'entreprises, les tissus d'entreprises, les pôles de compétitivité, les clusters sont autant de notions qui tendent à caractériser le regroupement d'activités au sein d'un même espace physique. Regroupés sous l'acronyme SPL – Système Productif Local, il s'agit d'« une organisation productive particulière localisée sur un territoire correspondant généralement à un bassin d'emploi. Cette organisation fonctionne comme un réseau d'interdépendances constituées d'unités productives ayant des activités similaires ou complémentaires qui se divisent le travail (entreprises de production ou de services, centres de recherche, organismes de formation, centres de transfert et de veille technologique, etc.) ». Ces systèmes sont caractérisés par **un ensemble d'entreprises gravitant autour d'une même filière**, savoir-faire et/ou produit permettant de mutualiser, développer et innover tout en créant une dynamique de réseau. Ils s'appuient sur plusieurs mécanismes relevant de la présence d'un capital humain non transférable pour la R&D et la production, d'externalités de connaissance, de dépendances et synergies entre les entreprises, d'une mobilisation du capital au soutien local de PME et start-up ainsi que d'une influence politique.

**VERS UN RAPPROCHEMENT ENTRE LE MONDE DE L'ENTREPRISE ET LE MONDE UNIVERSITAIRE ?** La proximité avec des universités, écoles et centres de formation se révèle de plus en plus comme un levier de développement territorial et d'attraction pour les acteurs économiques. Dans ce trio gagnant : « entreprise – académie – territoire », chaque partie prenante y trouve son compte :

- **Pour une entreprise**, s'inscrire dans un écosystème dédié à la recherche, à l'innovation et à la formation c'est se rapprocher d'un potentiel bassin de recrutement, de laboratoires, de start-up porteuses d'innovation et de compétences permettant son développement par l'expérimentation et l'implémentation ; c'est aussi bénéficier d'une image dynamique liée à la jeunesse ou à la notoriété des établissements de formation,

- **Pour un établissement d'enseignement supérieur**, se rapprocher du monde économique c'est mieux adapter et faire évoluer ses programmes pédagogiques en fonction des réalités du marché, tant sur un plan théorique (modules de formation) que pratique (stage, alternance,...) ; c'est aussi permettre le développement de partenariats structurels et/ou financiers,

- **Pour le territoire**, accueillir conjointement ces acteurs académiques et économiques c'est instaurer un climat de confiance qui permet de mieux identifier les attentes des entreprises en matière de parcours résidentiel et de mieux accompagner la chaîne de l'insertion professionnelle et de création d'emplois ; c'est aussi favoriser le maintien sur place et/ou l'attraction de nouvelles populations étudiantes et enseignantes ainsi que des entreprises qui lui permettront de rayonner.

L'état des lieux, bien que non-exhaustif, à propos de la relation entre économie, ville et société laisse apercevoir certaines évolutions qui vont alimenter les réflexions quant à **la transformation des territoires et du devenir des espaces dédiés à accueillir des activités économiques**. L'EPFIF - *Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France*, s'intéresse aux stratégies d'implantations des entreprises, et considère plusieurs enjeux transversaux, à savoir :

- L'équilibre habitat/emploi afin de limiter le chômage & les déplacements domicile/travail
- La production locale et approvisionnement de la métropole
- L'attractivité (économique, résidentielle, touristique,...) et services
- Le développement durable (circuits courts, économie circulaire, réduction des déplacements, valorisation des déchets,...)
- La fiscalité

## LE NUMÉRIQUE AU SERVICE DE L'ACCOMPAGNEMENT DES ENTREPRISES

Dans le cadre de sa stratégie de développement économique et de réflexion quant à l'accueil d'activités, la métropole lyonnaise a mis en place des solutions d'implantation individualisées en fonction des besoins réels et cultive le contact direct (notamment à travers les outils numériques : <http://www.economie.grandlyon.com/implanter-une-entreprise-dans-le-grand-lyon-54.html>) pour :

- apporter une réponse foncière et immobilière adaptée à leur attente,
- développer une offre de services de qualité,
- hiérarchiser les opérations d'aménagement dans le temps et dans l'espace en tenant compte du contexte économique



Pour approfondir le sujet : **benchmark européen réalisé par Camille Josse**

A travers l'étude d'expériences européennes de régénération de zones dédiées à l'accueil d'activités économiques, cette étude réalisée par Les Ateliers fait ressortir quelques bonnes pratiques.

L'étude pointe la nécessité d'une approche écosystémique et collaborative de ces espaces .

## VERS UN NOUVEAU DIALOGUE ENTRE VILLE & ÉCONOMIE

Evolution des modes de vie, du rapport au travail, 4ème révolution industrielle, transition écologique, impact du numérique,... le rapport au temps dans nos sociétés postmodernes évolue et nécessite un **ménagement des espaces urbains** en conséquence. Le besoin d'urbanité se fait ressentir et implique une plus grande considération du salarié et de l'entreprise, premiers utilisateurs de l'objet ZAE ici questionné.

## UN RETOUR D'EXPIÉRIENCES : REFAIRE DE L'ACTIVITÉ SUR L'ACTIVITÉ ?

Le cas ZAE interroge : comment faire ville à partir d'objets qui ne font pas ville sans pour autant remettre en cause leur fonction primaire économique ? Les tentatives ont été nombreuses mais peinent à trouver des solutions durables.

Certaines ont bénéficiés d'**interventions légères** dite « de façade » et inefficaces à long terme (changement de dénomination sémantique et conceptuelle de « zones » vers « parcs », « technopole », « éco-parc », « site »,... réhabilitation, lifting et modernisation de bâtiments, requalification des espaces publics, mise en place d'une signalétique,...),...

D'autres ont fait l'objet de **projet vers la conception de « quartiers de ville vivants »** afin de redonner aux espaces une qualité urbaine et mixte incluant des services et aménités adaptées et mutualisées (ex : Vaux-le-Pénil où la création d'un pôle services innovant à accompagner une démarche de requalification et d'animation de la ZAE).

Enfin une réflexion autour de **meilleurs outils et organes de gestion** (club et fédération d'entreprises, PDIE – Plan de Déplacements Inter-entreprises, restauration, sécurité, accessibilité, signalétique, connectivité,...) permet d'optimiser le fonctionnement de ces produits.

Dans une approche long-termiste à travers les notions de densité, de diversité, de réversibilité, de mutabilité, d'adaptabilité, de plasticité et de flexibilité, c'est bien la résilience des produits urbains destinés à accueillir des activités économiques qui est au cœur des enjeux. **Les ZAE peuvent-elles se révéler comme leviers de développement urbain et/ou économique et ainsi permettre de réactiver le lien et/ou d'établir de nouvelles relations entre les entreprises et la ville ?**

# DENSIFICATION, REQUALIFICATION, RECONVERSION

Afin de contrer les dynamiques d'abandon, d'essoufflement et d'obsolescence des zones d'activités en quartiers industriels de zone dense, certaines expériences montrent que leur régénération et leur ouverture sur la ville peut s'opérer de manière à maintenir de l'activité sur l'activité :

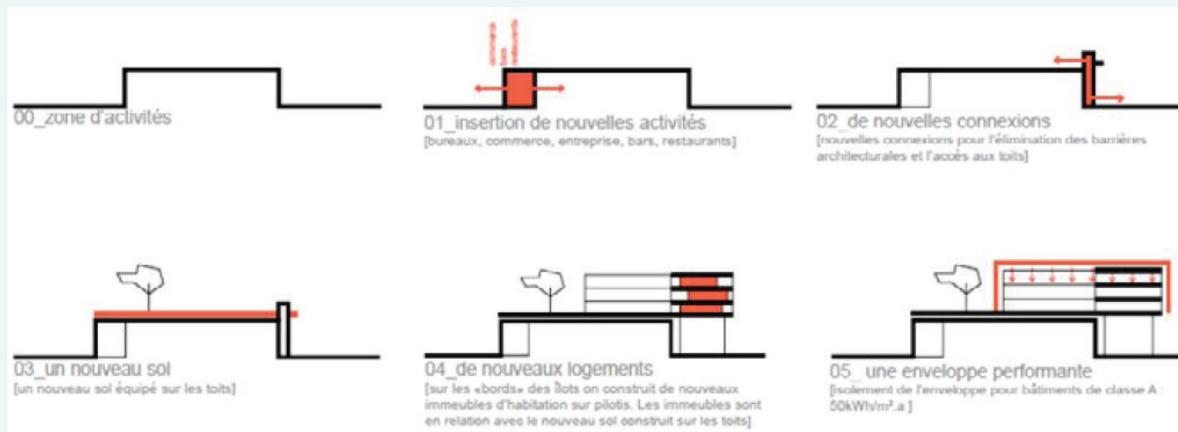
## DENSIFICATION :

- **Augmenter les densités** par une élévation des bâtiments (systèmes de rampes, monte-charges) :

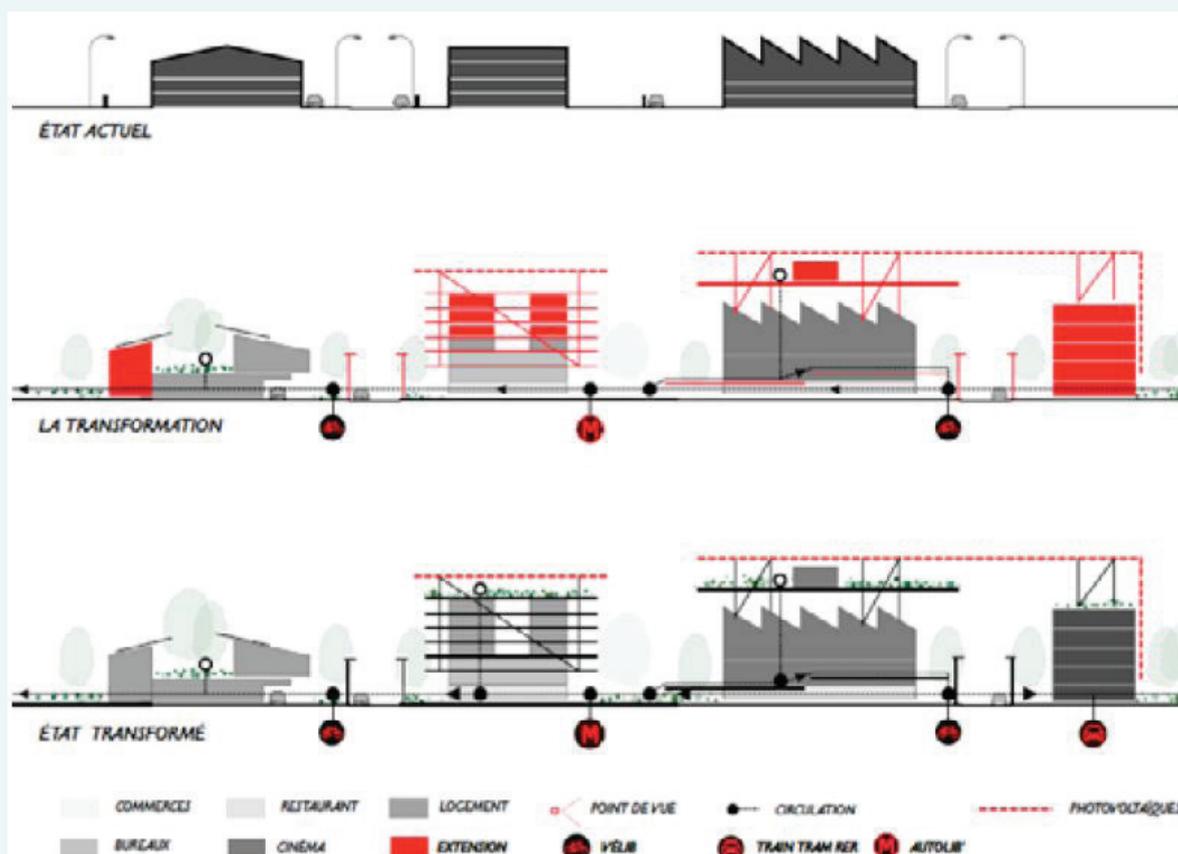
- dans les zones d'activités mixtes (produits à étage),
- dans les zones d'activités industrielles (surfaces de stockage sur plusieurs niveaux)
- dans les zones d'activité artisanales (produits indépendants mitoyens ou collectifs)
- dans les parcs technologiques (conservation des espaces verts)
- dans les zones d'activité logistiques (non envisagé)

- D'autres préconisations visent à **réviser la réglementation en urbanisme** tant sur la densité (en zones d'activités mixtes en ville), la hauteur (dans les parcs d'affaires et technologiques) et l'emprise au sol (en zones d'activités logistiques ou industrielles)

- **Rationaliser les stationnements** (parkings en silos ou intégrés aux bâtiments, suppression maximum des stationnements de surface pour les zones d'activités mixtes autres que logistique)



Principes de densification des bâtiments industriels, Studio08, AIGP



Mixité possible des fonctions en zone industrielle, Agence Jean Nouvel et AREP, AIGP



Greenopolis, Lyon



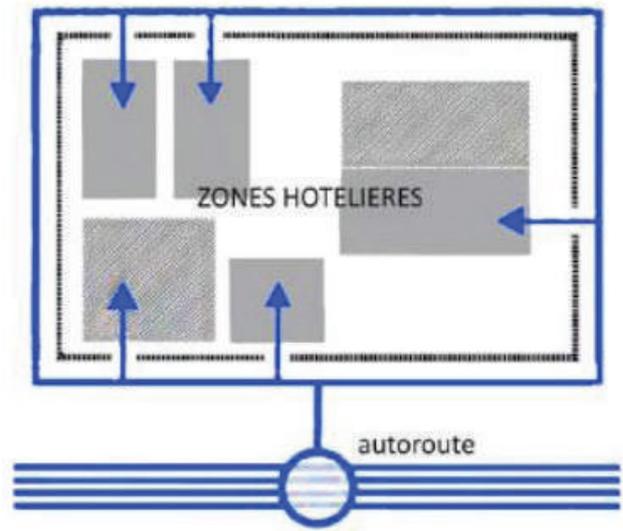
Greenopolis, Lyon



Poblenou, Barcelone



Montreuil



D'une zone introvertie et excentrée...



Plaine St-Denis



## REQUALIFICATION DES ESPACES D'ACTIVITÉS (HORS FRICHES INDUSTRIELLES) :

- Esthétique & mutualisation du parc de stationnement :
- Changer la disposition des parcelles en regroupant les espaces bâtis ou en privilégiant les espaces de stockage en fond de parcelle
- Mixité urbaine et ouverture sur la ville : offrir plus de porosités entre la ville et la zone d'activité (maillage urbain, connexions aux pôles de transport, valorisation de franges, économie d'espaces, renaturation des espaces extérieurs, limitation des activités nuisibles, consommatrices d'espaces et faiblement créatrices d'emplois, construction d'hôtels industriels)
- Mixité interne à la zone d'activité : diversifier les activités (bureau, activités) et les fonctions (activités et habitat) mais aucun résultat probant quant à un maintien de l'activité sur l'activité

## RECONVERSION DE FRICHES ET DE TERRITOIRES INDUSTRIELS :

### Ilôt urbain – Greenopolis (Lyon) :

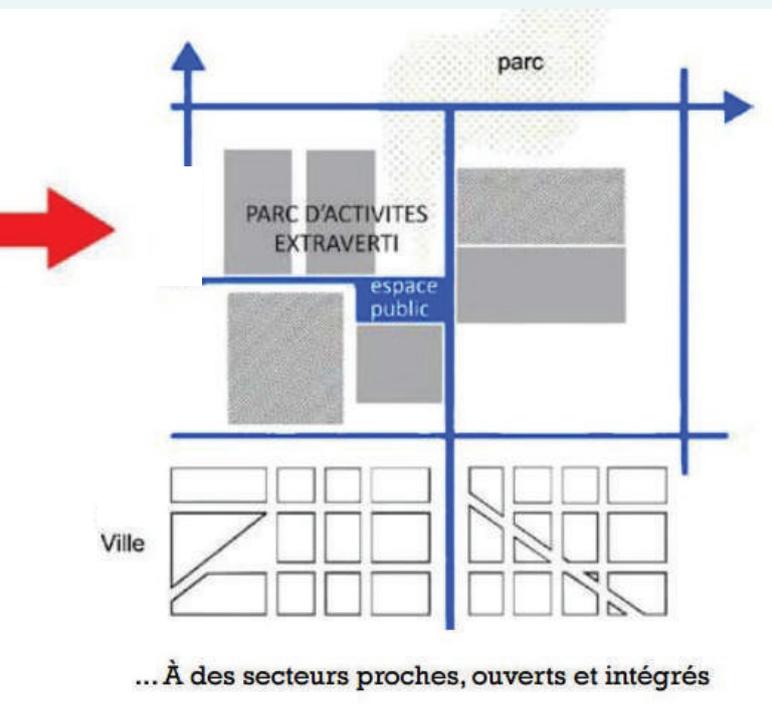
- Vocation industrielle vers du tertiaire avec une mixité économique : négoce, bureaux, activités, village d'entreprises de petites tailles
- Mixité de programmes (surfaces et produits complémentaires)
- Conception environnementale, valorisation patrimoniale et ouverture sur la ville

### Quartier urbain – Montreuil (Grand Paris) & Poble Nou (Barcelone) :

- Transformation d'une friche à l'échelle d'un quartier de 11ha vers de l'immobilier d'entreprise pour l'un, puis d'un quartier de 200ha vers des activités technologiques et TIC pour le second autour des notions de densité urbaine, de mixité activités-habitat-équipements
- Mise en place d'une politique et d'une stratégie globale d'intervention en faveur du maintien d'une vocation productive à destination d'activités à forte valeur ajoutée mais aussi en matière d'évolution des outils réglementaires (prescriptions en urbanisme)

### Grands Projets urbains de Paris Nord Est & Plaine St Denis - ces deux sites voisins au nord de Paris sur les communes de Paris, d'Aubervilliers et de St-Denis constituent une opération d'ensemble ambitieuse en matière de :

- Renouvellement urbain et maintien de mixité habitat/activités dans un secteur marqué par des infrastructures routières et ferroviaires (Chapelle internationale, CAP18, anciens entrepôts Mac Donalds)
- Reconversion économique d'un secteur industriel d'envergure de la région parisienne sur près de 794ha



## DE NOUVEAUX RAPPORTS À L'ESPACE ET AU TEMPS : LOGIQUE DE FLUX ET SYSTÈME MÉTROPOLITAIN

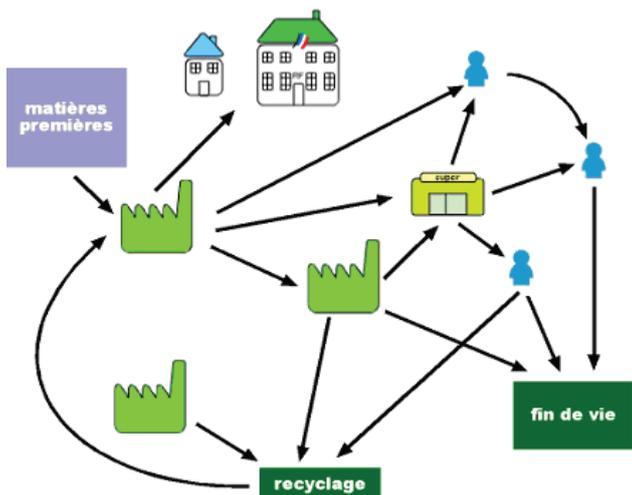
« La notion d'espace public libre d'accès et gratuit est de plus en plus menacée. »  
(David Mangin)

Avec le **développement numérique**, avant d'être intelligente, la ville collaborative est d'abord servicielle et réinvente le rapport aux espaces publics (wifi, appropriation, événements,...) et entre les acteurs (applications, mise en réseau, communautés,...). **Repenser l'aménagement et l'exploitation des lieux en flux « espace-temps »** induit aussi de prendre appui sur l'évolution du travail pour mieux faire la ville et éviter, un demi-siècle après le tout automobile (Jane Jacobs), de tendre vers une ville du tout numérique. D'une part, le processus de **mondialisation implique une course mécanique au temps et à la vitesse** (qui n'est pas sans conséquence sociologique et psychologique, tel que peut le souligner Pascal Chabot à travers ce qu'il appelle le « Global Burn Out »). D'autre part, une approche plus « localiste » interroge sur une **reconsidération de la nature humaine du citadin et de son « droit à la ville »** (Henri Lefebvre). Elle voit émerger des mouvements citoyens bottom-up en plein essor visant à lui redonner toute sa place mais aussi à apaiser la ville (Slow City, Villes en transition,...).

Entre ces deux extrêmes, la logique de flux se distingue de celle des territoires et considère les nouvelles formes de distributions et d'interdépendances selon 3 dimensions :

- **économique** (nature des activités et place dans l'économie globale),
- **géographique** (rapport au territoire des activités)
- **sociale** (profils des emplois et actifs du territoire).

### LES FLUX DE MATIÈRES ET DE BIENS AUJOURD'HUI



© Jean-François Vallès 2003

**COMMENT VALORISER CES FLUX ?** Cette question, en région parisienne, par exemple, la SNCF - Société Nationale des Chemins de Fer, repense le redéveloppement de ses pôles gares 1/ en petite couronne, autour du service client et de la notion du dernier kilomètre, 2/ en grande couronne, autour du concept de « pôle relais ».

**Les principes de l'écologie industrielle** élaborés à partir des années 90, interrogent quant à eux sur une réelle **mise en synergie des entreprises entre elles et avec leur environnement direct, au sein d'un même espace ou d'une même filière** ; cela dans un souci d'efficacité et d'optimisation des espaces et des outils de production tout en considérant leurs configurations et leurs ressources propres.

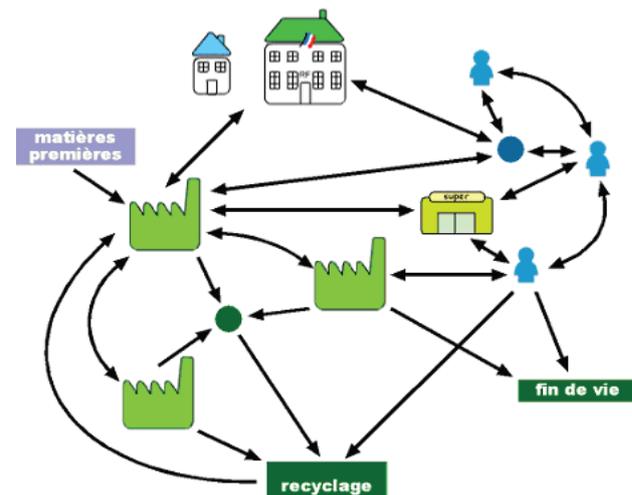
L'écologie industrielle considère donc qu'une meilleure identification de la demande et des « capacités » des entreprises et des territoires en matière d'électricité, de mobilité, d'eau, de formation,... c'est :

- **envisager des « dialogues possibles »** entre la ville et l'entreprise sur le plan de la production, de la redistribution et du stockage d'énergies localement (en circuit-court),
- **valoriser les ressources humaines locales** en adaptant la formation aux besoins réels des entreprises,
- **offrir des services** et des aménités du quotidien adaptées,...

... et ainsi limiter des parcours inutiles quid de la logistique urbaine encore peu traitée jusqu'à présent.

## Vers quelle mutualisation ? Vers quel approvisionnement ? Vers des Smart ZAE ?

### ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE : DE NOUVEAUX FLUX DE MATIÈRES ET DE BIENS



© Jean-François Vallès 2003

# DOSSIER CENTRAL

## Les nouveaux rapports à la métropole : mise en perspective des zones d'activités économiques

À l'ère des dé(s), désindustriabilisation, décarbonisation, dématérialisation, décroissance,... les rapports de l'économie à la ville se réinventent et questionnent l'objet ZAE dans son contexte métropolitain. L'économie globale et de masse se recompose en incluant notamment l'économie circulaire, l'économie sociale et solidaire ou encore l'économie collaborative : **Quelles mutations spatiales celles-ci vont-elles engendrer ?**

Dès 2007 et en préfiguration de la constitution de la métropole du Grand Paris, dix équipes pluridisciplinaires et internationales ont été constituées et regroupées au sein de l'AIGP - *Atelier International du Grand Paris* ([www.ateliergrandparis.fr](http://www.ateliergrandparis.fr)). Elles s'intéressent à **l'accélération des mutations de la métropole parisienne, dans laquelle s'inscrit le nord francilien**, suivant différentes approches à savoir : *l'imaginaire métropolitain, la mutualisation et le recyclage de l'existant, le «commun» en tant que support de développement d'une identité métropolitaine.* Les thématiques développées ci-après s'appuient sur certaines de leurs réflexions.

*« En lieu et place de l'entreprise visible, concentrée dans des immeubles ou dans des bâtiments d'usine, on voit apparaître une organisation invisible du travail. La désaffectation des grands espaces de travail serait un signe tangible de ce passage de l'ancien système de l'emploi au nouveau : ces bâtiments finiraient par devenir des dinosaures de l'ère industrielle, symboles d'une époque en déclin. » (U. Beck)*





## VERS UN NOUVEAU RAPPORT ENTRE MÉTROPOLE ET...

- 27 ... PRODUCTION INDUSTRIELLE ET LOGISTIQUE**
- 27 VERS UNE NOUVELLE INDUSTRIE ?
- 27 POURQUOI MAINTENIR DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET LOGISTIQUE EN VILLE ?
- 30 L'USINE DU FUTUR : RÉPONSE À UN MAINTIEN DE L'OUTIL INDUSTRIEL EN VILLE ?
- 31 ... MOBILITÉS**
- 31 QUEL DÉFI POUR L'ACCESSIBILITÉ DES ZAE ?
- 31 QUELLES PISTES ENVISAGÉES POUR AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DES ZAE ET ALLÉGER LE TRAFIC MÉTROPOLITAIN ?
- 34 NOUVEAU RAPPORT AU TRAVAIL, NOUVEAU RAPPORT À LA VILLE, DONC À LA MOBILITÉ ?
- 35 ... EMPLOIS**
- 35 LES EMPLOIS NE SE TROUVENT-ILS QU'EN ZAE ?
- 35 QUELLE STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE ADOPTER ?
- 35 QUEL DIALOGUE ET RÉELLES SYNERGIES ENTRE LES ZONES D'EMPLOIS ET QUARTIERS PRIORITAIRES ?
- 36 ... AGRICULTURE**
- 37 QUEL(S) RÔLES POUR LES ZAE SITUÉES POUR LA PLUPART À L'INTERFACE ENTRE VILLE ET CAMPAGNE ?
- 37 QUEL(S) RÔLES AGRICOLE(S) POUR LES ZAE IMBRIQUÉES DANS LE TISSU URBAIN - UNE REMISE EN CULTURE/EN NATURE D'ESPACES URBAINS, ARTIFICIALISÉS EST-ELLE ENVISAGEABLE ?
- 38 VERS UNE STRATÉGIE DE RÉORGANISATION PLUS GLOBALE DU MÉTABOLISME URBAIN OÙ LES FLUX NOURRICIERS DE L'ESPACE AGRICOLE RENCONTRERAIENT LA DEMANDE URBAINE ?
- 39 ... PATRIMOINE ZAE**
- 39 QUELLE VALEUR PATRIMONIALE ACCORDER AUX ZAE ?
- 39 COMMENT VALORISER ET ANIMER, DE MANIÈRE ÉPHÉMÈRE OU PÉRENNE, PAR LE TOURISME, LES ARTS OU LA CULTURE CE PATRIMOINE URBAIN BÂTI ET/OU FONCIER TANTÔT PRATIQUÉ, TANTÔT DÉLAISSÉ, IGNORÉ OU SOUS-EXPLOITÉ ?
- 39 QUELLE(S) IMAGE(S), PAYSAGE(S) RENVOIENT LES ZAE ?
- 41 VERS UNE «BIO-RÉGION» ET UNE «ÉCONOMIE RÉGÉNÉRATIVE» ?**
- 53 QUEL RÔLE DES ZAE DANS UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONALE ?**
- 81 ENTRE HYPERCENTRE ET FRANGES MÉTROPOLITAINES... ET LES ZAE DANS LE NORD FRANCILIEN ?**

# VERS UN NOUVEAU RAPPORT ENTRE MÉTROPOLE & PRODUCTION INDUSTRIELLE ET LOGISTIQUE

**1. VERS UNE NOUVELLE INDUSTRIE ?** Au niveau global, les entreprises productives de la nouvelle économie se réinventent tant dans leurs outils de production (robotisation, locaux adaptables, flexibles et attractifs) que dans leur organisation (rapport à la hiérarchie, management des équipes, logiques de projets, désinstitutionnalisation). Dans un contexte de crise environnementale, de raréfaction des ressources énergétiques et alimentaires, de croissance démographique, de faible création d'emplois et d'hyperdépendance des territoires (**70% des ressources nécessaires au fonctionnement de l'Ile-de-France sont importées**), les perspectives pour la création de nouvelles filières industrielles sont nombreuses. Les études prospectives du Département Américain du Travail qui avance que **65% des métiers de demain n'existe pas encore** ou le courant de l'« Urban Manufacturing » prônant un retour de l'industrie en ville, laissent imaginer de futurs possibles... Cette nouvelle industrie trouverait, d'autant plus, ses bases dans des initiatives relevant des champs d'interventions, déjà engagés, relatifs à l'économie circulaire (figurée ci-contre).

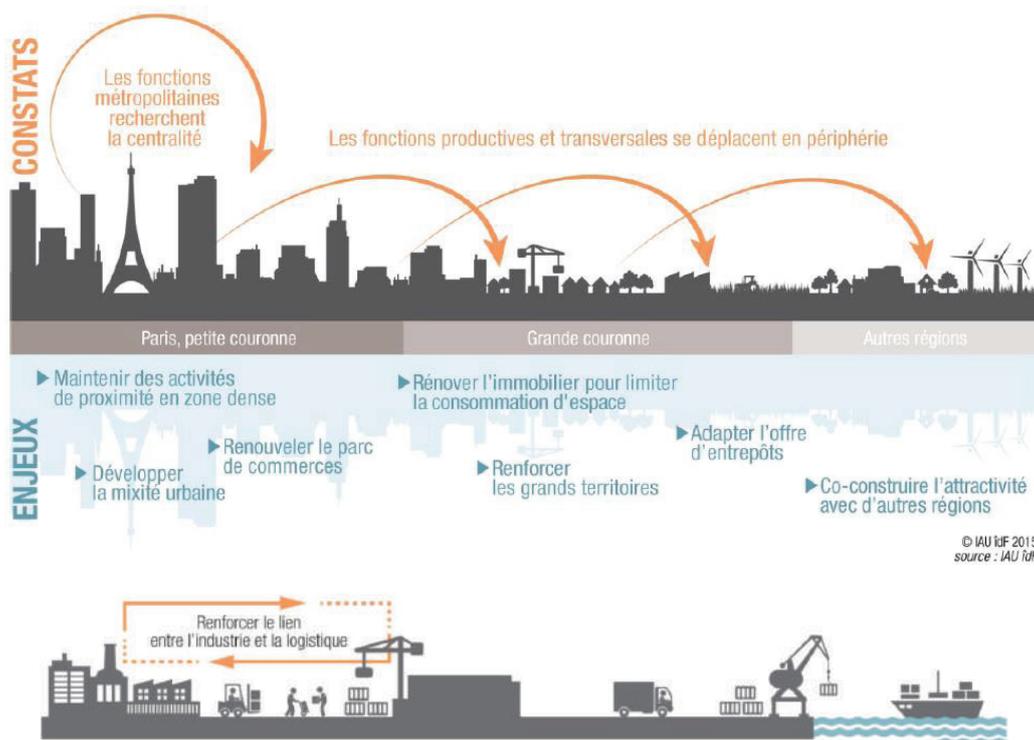
**2. POURQUOI MAINTENIR DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET LOGISTIQUE EN VILLE ?** L'industrie joue un rôle majeur, de levier pour le développement des territoires et d'entraînement pour l'ensemble de l'économie. Son organisation, son implantation et ses marchés évoluent à la faveur des nouvelles attentes sociétales. La présence d'activités productives de biens à haute valeur ajoutée contribue aussi au développement d'une logistique « haut de gamme » et des emplois qualifiés. Dans un contexte mondialisé, **la réinvention de l'industrie**



© IAU IdF  
source : Orée, avril 2015

passer donc par l'innovation et le développement de nouvelles filières et de nouveaux modèles économiques. Les sites industriels et d'activités peuvent-ils alors s'afficher comme des opportunités foncières vers une réindustrialisation ? Le processus « ecociliens » (Ateliers territoriaux de la région IdF) a identifié certains critères que l'éco-système devrait considérer : accès facilité aux « marchés d'avenir », environnement réglementaire favorable, ressources humaines qualifiées disponibles, entrepreneurs leaders, infrastructures physiques et digitales performantes, plateformes d'innovation multi-filières de hautes technologies,...

Selon Denis Carré (économiste au laboratoire Economix, Université Paris Ouest, et membre du comité de suivi), la création de valeur ne s'accompagne pas toujours d'une création d'emplois. **Une stratégie de développement économique ne peut pas uniquement reposer sur des sièges sociaux, administratifs et des centres de recherches**, tous les



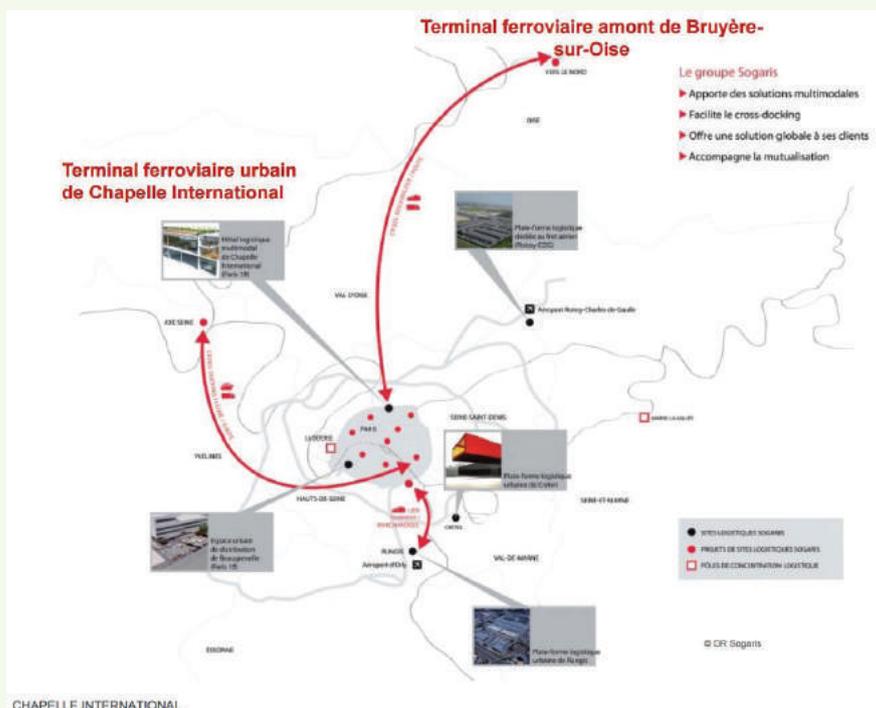
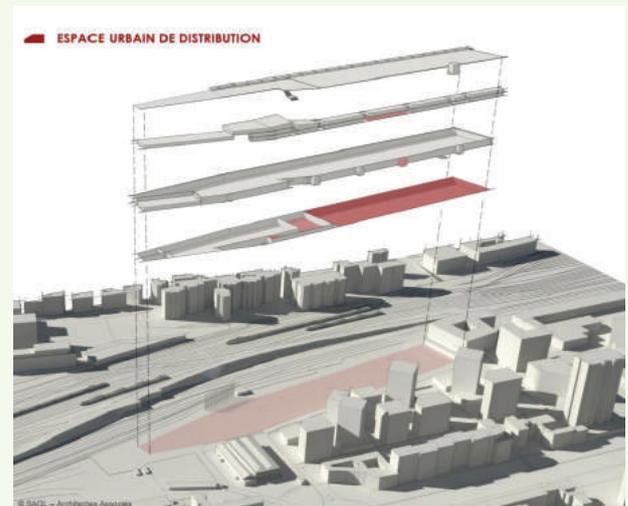
© IAU IdF 2015  
source : IAU IdF

© IAU IdF 2015 © 123rf / Jeremy  
source : IAU IdF

# ENTREPÔTS DU FUTUR



**LE PROJET DE LA CHAPELLE INTERNATIONALE (Sogaris)** aux portes de Paris (18ème) témoigne de l'évolution de la logistique en Ile-de-France. Porté par l'entreprise Sogaris, il comprend un hôtel de logistique urbaine multimodal (halle) branché sur le réseau ferré nord, sur près de 45 000m<sup>2</sup> (soit le plus grand d'Europe) et représente une des premières solutions vers une intégration des activités logistiques en ville. Cette infrastructure s'intègre dans un « mégaquartier mixte » de 6ha comprenant des logements (56000m<sup>2</sup>), des bureaux (33000m<sup>2</sup>), des locaux pour de très petites entreprises ou SOHO - Small Office Home Office (8000m<sup>2</sup>), des commerces (800m<sup>2</sup>) et des équipements publics (6000m<sup>2</sup>).



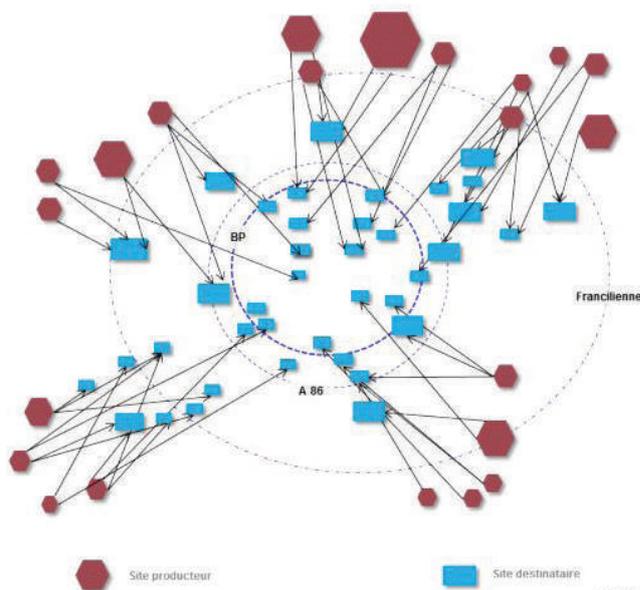
**LE PARC LOGISTIQUE DE SÉNART (Sofade)**, en grande couronne, au sud-est de Paris entre l'autoroute D57, D402 et une voie ferrée dans la ville nouvelle de Sénart. Entamé en 2015, ce projet concerne une surface de 190 ha de champs, (soit 1,9 millions de m<sup>2</sup>). Il s'organise autour de 4 bâtiments d'entrepôts d'envergure de 60000 à 90000 m<sup>2</sup> et accueillera à terme 2600 à 3000 emplois,

acteurs de la chaîne participent à la vitalité économique des territoires, y compris l'industrie et la logistique... Or en Ile-de-France, celles-ci sont repoussées toujours plus loin à la lisière, en grande périphérie.

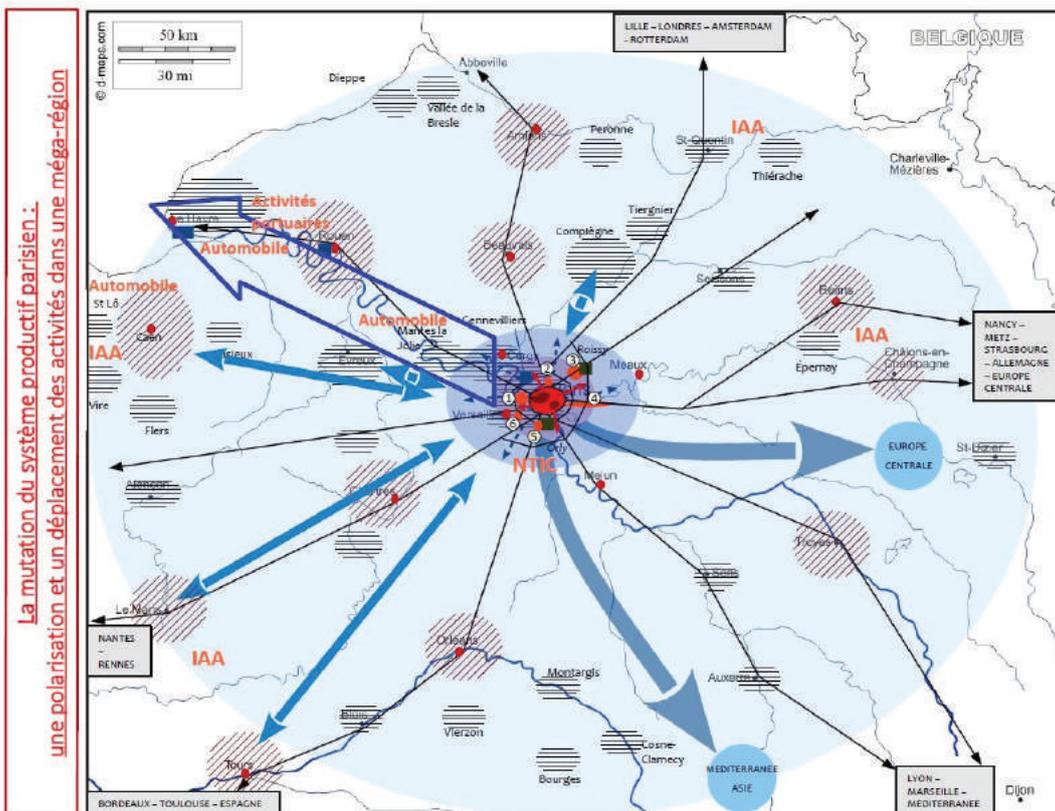
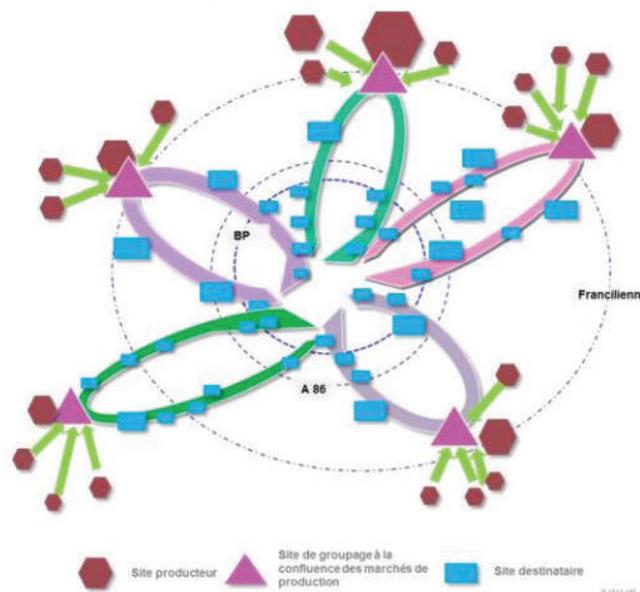
Ces activités gourmandes en foncier (artisanat, traitement des déchets, tissu de PME/PMI, parcs d'activités), considérées comme nuisibles contribuent cependant au bon fonctionnement de la ville, et seront d'autant plus nécessaires demain considérant les objectifs en matière de construction de logements et de création d'emploi dans le Grand Paris. A titre d'exemple, **la logistique urbaine nécessite en moyenne 4ha de foncier pour 100 000 habitants** : immobilier, aires de stationnement, lieux de stockage, ... Bien que le secteur logistique représente, en France, près de 140 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 1,5 millions d'emplois et 10% des dépenses des entreprises, il souffre actuellement d'un vide en matière de produits immobiliers dédiés et adaptés notamment en zone dense. L'exemple quasi-unique en son genre du projet de la Chapelle Internationale (ci-contre, à gauche) ouvre à ce titre certaines perspectives. Tenant compte des avancées technologiques et numériques, il s'inscrit en amont d'une réflexion plus large à propos de l'innovation logistique par la réalisation d'entrepôts et plate-forme logistiques du futur mais aussi par la mutualisation des moyens de transports (cf. *Assises de l'innovation Logistique de Sénart du 1er Octobre 2015*).

L'atelier logistique du 18 février 2014 de l'APUR a fait ressortir 3 grandes problématiques :

- La problématique des **sites et du maillage du territoire** afin d'assurer l'efficacité de la distribution
- La problématique des **réseaux**, aujourd'hui essentiellement routiers, et considérant peu la voie d'eau et la voie ferrée
- La problématique de **l'utilisation et du partage** de ces réseaux



Demain ? Regroupement à la confluence' des aires de production



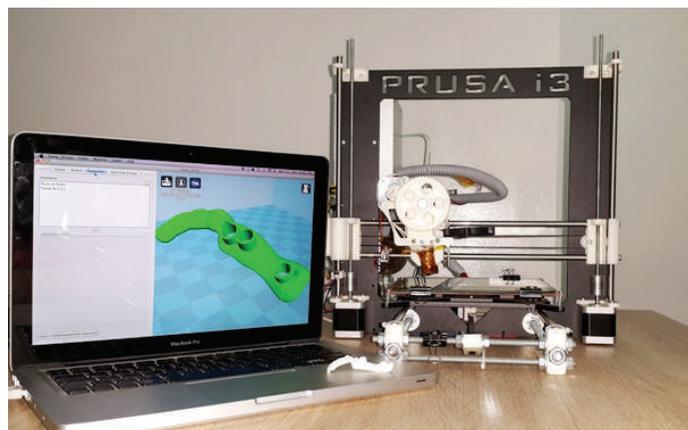
**3. L'USINE DU FUTUR, RÉPONSE À UN MAINTIEN DE L'OUTIL INDUSTRIEL EN VILLE ?** La réinvention du « Retail » ou de la production et de la fabrication industrielle se manifeste aussi en ville à travers **de nouvelles unités plus petites et intégrées**. Dans cette économie changeante, les fablabs seraient à l'industrie ce que sont les espaces de co-working et de télétravail au tertiaire, une offre complémentaire et non pas de substitution. En ce sens, la mécanisation, la robotisation et l'impression 3D marquent peut-être **les prémices d'un renouveau industriel** tant sur le plan de la logistique, de la construction que de la production et fait émerger ce que l'on appelle plus communément l'Usine du Futur.

Le développement de tels moyens numériques innovants, à la base de cette quatrième révolution industrielle en marche, **remet en question le rapport production/consommation** et aura des conséquences énormes sur l'impact écologique du commerce. À travers la personnalisation, le sur-mesure et l'open-data, il amorce une réinvention de la chaîne de valeur dans son ensemble (rôle des intermédiaires, nécessité des emballages, réduction des flux de marchandises au profit de flux numériques : téléchargement de fichiers,...). Le schéma traditionnel (Production > stockage > distribution > commercialisation) s'inverse et le client, alors en tête de fil, implique un nécessaire rapprochement des unités de productions afin de favoriser les allers-retours et la conception de produits « uniques » adaptés à la demande et aux exigences de ce dernier (qui pourra même imprimer ses objets depuis chez lui). **La proximité, la rapidité, la qualité et la précision** deviennent des valeurs fondamentales de cette nouvelle approche qui concerne encore un marché restreint de niche et de luxe (coût élevé des produits). Il vient redonner de nouvelles perspectives aux métiers manuels et de l'artisanat dans une phase post-impression 3D (ajustement, finitions, soin du détail,...). La démocratisation de ces outils (largement soutenue par le développement de fablab ou autres lieux de productions du type TechShop soutenus par

Leroy Merlin) et l'intégration de certains process dans les systèmes productifs laisse alors présager de nombreuses évolutions de la structure productive.



*Espace de fabrication Tech Shop par Leroy Merlin*



*Conception et impression 3D, Prusa I3*



*Impression d'objets 3D, influencia.net*

# VERS UN NOUVEAU RAPPORT ENTRE MÉTROPOLE & MOBILITÉS

**1. QUEL DÉFI POUR L'ACCESSIBILITÉ DES ZAE ?** La saturation en certains points du réseau ferré métropolitain (250% d'occupation aux heures de pointes pour les trains desservant Plaine Commune par exemple) se retrouve confrontée à l'incapacité de faire évoluer l'infrastructure, essentiellement souterraine du centre métropolitain. Sur le plan routier, la dépendance entre les territoires est marquée par l'accroissement des embouteillages, eux-mêmes accentués par **une politique du « tout-routier » pour la desserte des ZAE**. Une étude réalisée par V-Traffic a montré que les bouchons avaient explosé de +9,3% en 2015 (avec des pics de bouchons le mardi matin et le vendredi après-midi et soir, entre 7h30/8h30 ainsi que des reports du transport collectif vers le transport individuel en situation instable : grèves, attentats,...). Il y a un véritable enjeu autour de **la logistique du « dernier kilomètre » des ZAE** (ou le fait d'acheminer les biens et marchandises des entrepôts vers les centres de distribution et les consommateurs), souvent isolées ou éloignées des nœuds de transports multimodaux et dont la proximité avec certains fleuves ou voies ferrées n'est pas forcément exploitée. Cet enjeu concerne aussi bien **l'approvisionnement en marchandises (assuré à 90% par la route** avec des entrepôts de plus en plus refoulés en grande périphérie et qui pourrait ouvrir la réflexion à la logistique du « premier kilomètre » ou celle qui consiste à fabriquer quelque chose et à l'amener à un lieu d'échange) que **les déplacements des salariés** (de leur domicile ou du pôle gare à leur lieu de travail). Les ambitions affichées en matière de maîtrise de l'étalement urbain par la densification et l'intensification des espaces urbanisés existants amènent à réinventer les mobilités métropolitaines et le renforcement simultané des pôles urbains métropolitains.

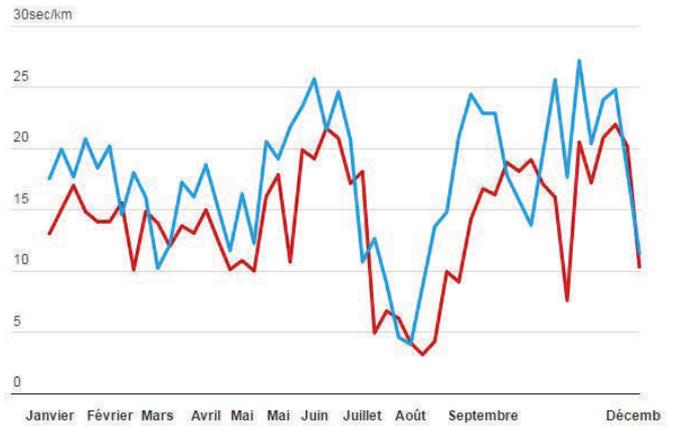
**2. QUELLES PISTES ENVISAGÉES POUR AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DES ZAE ET ALLÉGER LE TRAFIC MÉTROPOLITAIN ?** Une étude IAU de 2012 à propos des déplacements des ZAE préconise une meilleure desserte de ces zones en bus, le développement de solutions partagées (covoiturage, auto-partage, taxis) mais aussi des recommandations visant à favoriser le développement des modes actifs pour le transport des salariés (aménagement de pistes cyclables et d'espaces publics plus qualitatifs), d'outils d'information, de services et de plans de déplacements adaptés. Les études de cas des Béthunes et de Paris Nord 2 (ci-après, page 32-33) permettent d'illustrer le propos et de soulever certains enjeux liés à l'accessibilité des ZAE et aux déplacements domicile/travail.

Face aux enjeux liés aux mobilités et de manière à mieux répartir et étaler les flots de pendulaires (ou « comuters »), **une réflexion à propos d'une réadaptation de l'organisation du travail** est aussi envisagée et se traduit par le décalage des horaires de travail mais aussi par **la création d'espaces de télétravail**, notamment autour des pôles gares (cf. initiative de la SNCF « Gare et

## Temps perdu moyen dans les embouteillages

On présente ici une estimation du temps perdu moyen en seconde par kilomètre par un automobiliste francilien durant les heures de pointe, en 2014 et en 2015.

■ Valeur 2015 ■ Valeur 2014



Etude V-Traffic, 2015



Connexion»). Selon un rapport de la CDC – Caisse des Dépôts et Consignations, ce sont près de 320 espaces qui devraient être réalisés en Ile-de-France à l'horizon 2025. En France, le développement des tiers-lieux (espaces de co-working, centres d'affaires, télécentres) a été multiplié par trois en l'espace de six ans (soit environ 900). Les entreprises et certaines grandes entreprises semblent prendre le virage du travail à distance en permettant à leurs salariés de travailler jusqu'à 2 jours par semaine dans ces nouveaux espaces (aujourd'hui 6% des travailleurs qui fréquentent ces lieux sont des salariés qui choisissent de travailler ailleurs qu'au bureau). Les raisons invoquées : la circulation, l'environnement, la performance et le bien-être des salariés... Ces espaces de travail éloignés des sièges sociaux ne sont pas comparables aux enjeux liés aux activités de production sur site et ne répondront donc pas à l'intégralité des évolutions du travail.

*« La dynamique des ZAE repose sur les heures liées au travail. L'émergence de ces nouvelles formes de travail peut alors s'avérer comme un moteur de la régénération en implantant de l'habitat et des équipements, le tout structuré autour d'espaces publics partagés souvent absents de ces territoires. » (Europar14)*

# DÉPLACEMENTS DANS 2 ZONES D'ACTIVITÉS DU NORD FRANCILIEN *(cf. étude IAU «Zones d'activités économiques et déplacements», 2012)*

## LES BÉTHUNES (Saint-Ouen l'Aumône)

Situé à 30km de Paris dans l'agglomération de Cergy-Pontoise, ce parc a été réalisé en deux temps en 1975 et 1981 et comprend une surface de 265ha entourée de terres agricoles. Il accueille dans sa phase I des PME (tertiaire, commercial, industriel) et dans sa phase 2 des activités logistiques. En 2006, il constituait avec la zone du Vert Galant l'un des principaux pôles d'activités de la région : 366 entreprises (45% d'entreprises de moins de 5 salariés et 4% d'entreprises de plus de 100 salariés) et 7400 salariés (38% d'ouvriers, 28% de professions intermédiaires, 17% de cadres et 16% d'employés). Il représente, avec le Vert Galant, 70% des emplois de la commune (35% chacun). L'agglomération et la commune sont chargées de l'entretien des voiries. La gestion du parc est quant à elle assurée par un GIE – Groupement Inter-entreprises et offrent certains services aux entreprises et salariés.

### Où résident les actifs ?

- 68% dans le département (seulement 14% dans la commune de la ZAE, 48% dans les communes limitrophes et de l'agglomération),
- 16% en Ile-de-France (Yvelines, Hauts-de-Seine, Paris et Seine-St-Denis),
- 12% hors de l'Ile-de-France (Oise, Eure).

### Comment se déplacent-ils ?

- 78% en voiture, camion ou fourgonnette
- 16% en transport en commun (seulement 19% des actifs résidents à Cergy-Pontoise)
- 3% à pied

Concernant les autres usagers, Le site accueille pour l'essentiel des chauffeurs routiers (livraison et chargement des marchandises) ainsi que des étudiants (240 personnes).

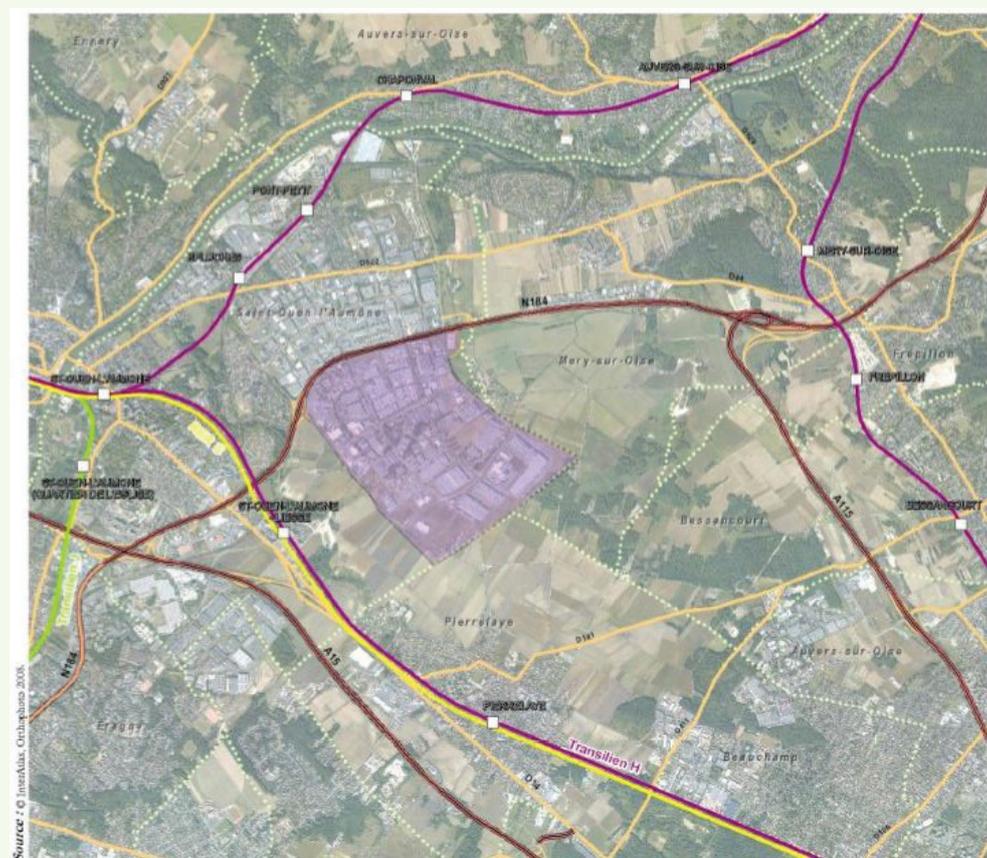
Desservi directement par la rocade nord francilienne : RN184 (La Francilienne), cette zone souffre d'une capacité de stationnement limitée voire insuffisante, d'une gare située à 2km du centre de la zone soit 30 minutes à pieds, 10 minutes à vélo et 6 minutes en bus (4 lignes qui permettent aussi de relier la principale gare de Cergy-Préfecture). Afin de développer le covoiturage, le GIE y a demandé l'appui de Green Cove afin de mettre en relation les salariés de la zone via un service internet. Les distances, la largeur de certaines voiries contraignent et limitent les modes actifs.

## PARIS NORD 2 (sur Gonesse, Roissy-en-France, Tremblay-en-France et Villepinte)

Située à 19km du centre de Paris, ce parc a été réalisé à partir de 1971 (commercialisé en 1981) afin de développer le secteur économique à proximité de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Etendu sur 300ha, sur 2 départements (Val d'Oise et Seine-St-Denis) et 5 communes, il reprend le modèle des « Business Park » anglo-saxons et est essentiellement orienté autour d'activités tertiaires internationales : commerce de gros, de détail, activités de conseil et d'assistance, services opérationnels (la moitié du parc immobilier est composé de bureaux et composé de sociétés étrangères). Les activités logistiques encore présentes sont peu à peu substituer par des activités tertiaires afin

La desserte régionale des Béthunes

- Réseau TC principal**
- Gare et ligne du réseau ferré
  - RER C
  - Transilien H
- Réseau routier principal (2003)**
- Autoroute ou voie rapide
  - Nationale
  - Départementale
  - ZAE des Béthunes
  - Limite de commune



Source : © Interflux, Grubbehaus 2006

© IAU Ile-de-France • DMT - juillet 2010



de constituer un véritable parc d'affaire constitué en 2006 de : 600 entreprises (25% d'entreprises de moins de 5 salariés, 10% de plus de 100 salariés regroupant 61% des effectifs) et 23000 salariés (29% de cadres, 28% de professions intermédiaires, 23% d'employés et 20% d'ouvriers). Cette zone concentre 75% des emplois de Villepinte, 50% des emplois de Tremblay-en-France et seulement 11% des emplois de Gonesse et 6% de Roissy-en-France. Observant un taux d'occupation des locaux de 92%, l'attractivité du site se traduit par sa situation stratégique mais aussi concurrentiel (émergence de nombreux projets de ZAE autour de l'aéroport) ainsi que de services aux entreprises et salariés adaptés et performants. De gestion privée, le GIE regroupe 3 associations (AFU, ARPN, APN2E).

### Où résident les actifs ?

- 50% en Seine-St-Denis et 8% dans le Val d'Oise (28% dans les communes de Tremblay-en-France et de Villepinte et 13% dans les communes limitrophes)

- 15% en Seine-et-Marne

8% à Paris

- 10% en dehors de l'Île-de-France (6% dans l'Oise)

### Comment se déplacent-ils ?

- 66% en voiture, camion ou fourgonnette

- 22% en transports en commun (58% pour les parisiens)

- 5% à pied

Concernant les autres usagers, le site accueille de nombreux visiteurs : chauffeurs routiers (livrer et charger des marchandises), utilisateurs des voies de transit telles que la RD40 vers la Francilienne ou le Parc des expositions de Villepinte, consommateurs des services et du centre commercial.

Desservi par l'A1 et la A104, ces axes très fréquentés sont souvent congestionnés aux heures de pointe. L'offre en stationnement s'effectue essentiellement sur des parcs privés et rencontrent des difficultés aux abords du pôle gare et du parc des expositions. Outre sa proximité à l'aéroport, le parc bénéficie d'une gare en son sein, ce qui facilite les mobilités vers le reste de la métropole (25 minutes du centre de Paris). Cependant, par sa surface, certaines entreprises se situent à plus de 2km de la gare (6 minutes en bus, 11 minutes à vélo) et le parc d'activités Paris Nord 2 est relativement éloigné des centres urbains avoisinants (centre-ville de Gonesse à 6km par exemple). Cette situation, conjointe aux nombreuses coupures générées par les infrastructures routières et la densité du trafic, ne favorise pas la pratique de modes actifs. Cependant, la qualité paysagère du site facilite les déplacements doux interne au parc (70ha d'espaces verts mails piétonniers traversant). Afin de faciliter les mobilités, le GIE a mis en place un service de taxi à la demande. Le réseau de gares du Grand Paris Express viendra aussi améliorer l'accessibilité du site.

### La desserte régionale de Paris Nord 2

#### Réseau TC principal

Gare et ligne du réseau ferré

— RER B

#### Réseau routier principal (2003)

— Autoroute ou voie rapide

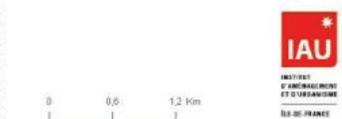
— Nationale

— Départementale

■ ZAE de Paris Nord 2

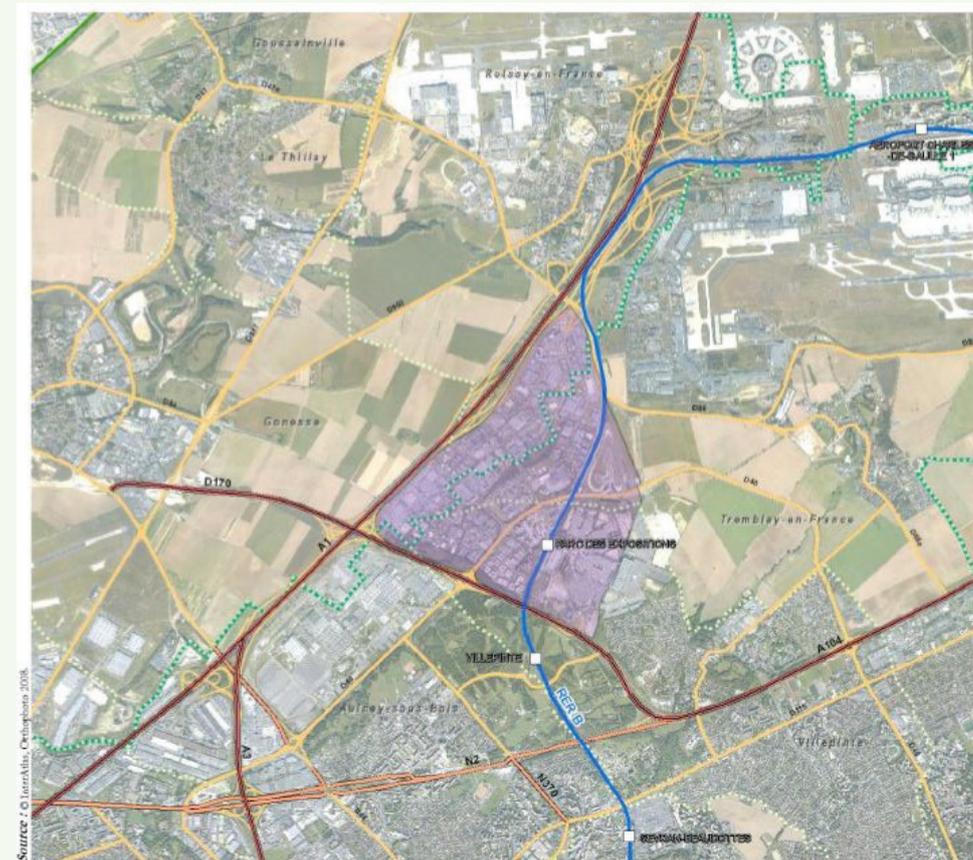
— Limite de commune

— Limite de département

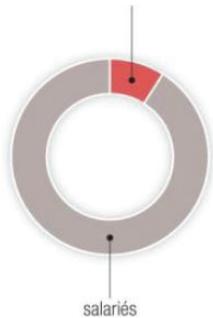


0 0,6 1,2 Km

Source : O. Lemaître, Champagne 2008  
© IAU Île-de-France - DMT - juillet 2010



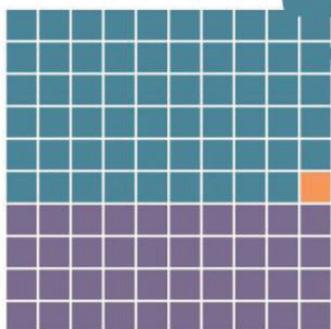
506 300 non-salariés  
en Île-de-France  
soit 9% de l'emploi total



Les non-salariés sont...



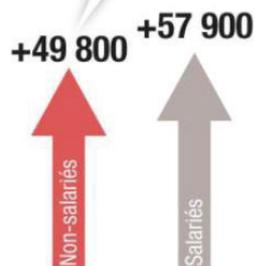
... à 59% des indépendants



... à 1%  
des aides  
familiaux



Les non-salariés  
représentent 46% de  
la croissance d'emploi  
entre 2007 et 2012



© IAU îdF 2015

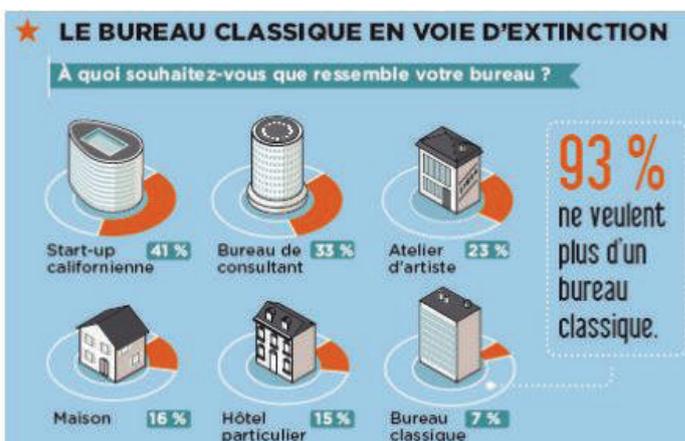
source : Insee, estimations localisées d'emploi

**3. NOUVEAU RAPPORT AU TRAVAIL, NOUVEAU RAPPORT À LA VILLE, DONC À LA MOBILITÉ ?** Plus globalement, avec le travail « sans bureau fixe » (Bruno Marzloff), « le métro, boulot, dodo : c'est fini ! ». La flexibilité et libéralisation du travail observée dans le secteur tertiaire tend à se développer dans les autres secteurs de l'économie. Les technologies libèrent d'une partie du travail et l'émergence de dispositifs et contrats courts, précaires dans certains cas, complémentaires dans d'autres cas (auto-entrepreneur, indépendant, intérim, service civique,...) réinventent le statut du travailleur vers une forme de nomadisme tant sur ses mobilités du quotidien que sur ses mobilités professionnelles. Les distances domicile/travail longtemps subies sont questionnées et se manifestent par des processus de relocalisation de l'emploi : à travers le travail à domicile, le développement de nouveaux lieux de sociabilité et de proximité (tiers-lieux : cafés connectés, télécentres,...) participant ainsi à la redynamisation de polarités et de lieux de vie. Cette flexibilité du temps et du travail appelle donc à une meilleure optimisation des espaces. Cette nouvelle posture de « workation » (ni au travail, ni en vacance mais les deux en même temps) interroge sur les nouvelles sociologies urbaines et les frontières entre le monde personnel et le monde professionnel.

En Ile-de-France, cette nouvelle approche du travail vient remettre en cause la surproduction de

**locaux tertiaire (bureaux) au détriment d'autres activités notamment industrielles.** Face à la vacance, à l'obsolescence, au coût de ces produits et les nouvelles aspirations réelles des employés, les projections envisagées en matière de bureaux sont critiquées. En effet, une mutation de certains de ces produits est déjà engagée notamment à Paris mais aussi en périphérie (à l'exemple des tours 3M et EDF à Cergy-Pontoise qui vont respectivement, pour l'une être détruite et pour la seconde accueillir des logements). Et si on élargit la réflexion à la stratégie d'offre surdimensionnée en centres commerciaux en petite et grande couronne (qui elle aussi montre déjà des signes d'essoufflement) on va être amené à nous interroger sur ce qu'il adviendra du redéveloppement du foncier des ZAE...

*« La première chose à faire consiste peut-être à réunir l'ensemble des acteurs intervenant dans les domaines du développement économique, de l'aménagement de l'espace et des transports afin de développer une vision partagée des zones d'activités économiques. Car l'enjeu est important. Il s'agit du maintien de l'activité économique, notamment industrielle, dans les territoires périphériques des grandes métropoles. » (Patricia Lejoux)*



Extrait de l'infographie «Mon bureau de demain» réalisée par Ingrid Nappi-Choulet, ESSEC

# VERS UN NOUVEAU RAPPORT ENTRE MÉTROPOLE & EMPLOIS

**1. LES EMPLOIS NE SE TROUVENT-ILS QU'EN ZAE ?** En Ile-de-France, près de **20% des emplois se concentrent dans les ZAE** contre 40% en parcs de bureaux, le reste étant intégré au tissu urbain. Certes, tout l'enjeu du développement économique ne se joue pas uniquement dans les ZAE mais l'objet appelle à la vigilance notamment à propos des « **fausses proximités** ». En effet, proximité entre zones résidentielles et zones d'emplois ne signifient pas forcément que les riverains sont salariés dans les entreprises proches. Cela soulève des réflexions à propos des déplacements mais aussi d'une relative relocalisation des emplois.

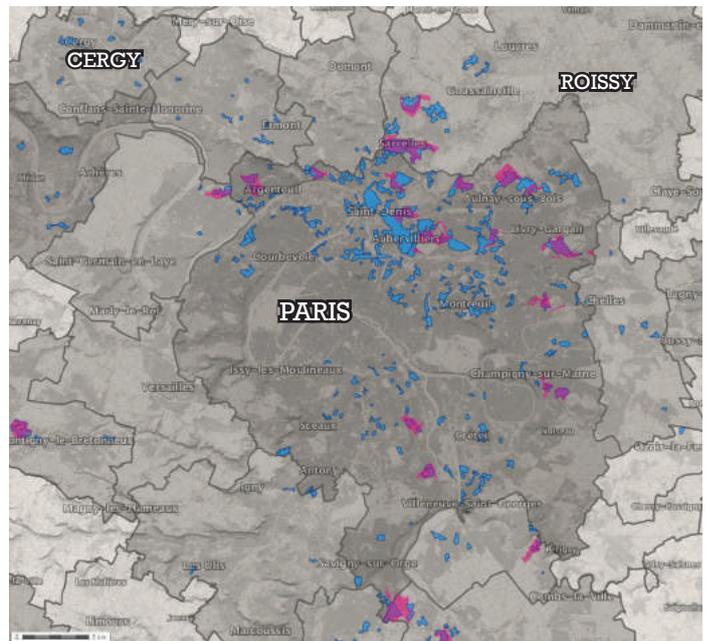
**2. QUELLE STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE ADOPTER ?** La question de l'émiettement/dilution ou de la concentration/intensification des zones d'activités économiques se pose. Pour quels objectifs ? Equilibre territoriale ou visibilité économique ? Plus largement, Lise Bourdeau-Lepage et Elisabeth Tovar se sont intéressées aux effets sociaux et économiques de la politique de localisation des emplois en région parisienne (article Métropolitiques «*Emplois et territoires : l'hypercentralité fonctionnelle de Paris, un atout pour l'Ile-de-France ?*», 2012). Partant d'une distinction entre fonctions métropolitaines et non-métropolitaines des entreprises (selon la nomenclature INSEE 2009), elles ont questionné les stratégies à adopter en matière de localisation des emplois qui relèvent alors d'une étroite articulation entre développement urbain et développement économique. Les fonctions métropolitaines étant peu présentes en banlieue, une approche par les interactions entre actifs vient confirmer une certaine asymétrie entre le centre et la proche périphérie. Elle fait remarquer une certaine ségrégation résidentielle des groupes sociaux ; autrement dit, « *les actifs métropolitains auront plus de probabilité de côtoyer des actifs non-métropolitains (58% contre 38%) et les pauvres auront de très faibles chances de rencontrer des riches dans leur commune de résidence, pas l'inverse.* »

- **Faut-il alors maintenir cette concentration afin de rester une métropole mondiale compétitive ?** Les activités de décision, de contrôle et de création sont des éléments clefs de la performance économique. Et ces fonctions essentiellement concentrées dans le cœur métropolitain s'affichent comme un des meilleurs atouts de Paris pour tenir son rang parmi les métropoles globales.

- **Ou faut-il dans une perspective d'équilibre territorial déconcentrer l'emploi ?** Une telle stratégie renvoie à la notion de bien-être des actifs et de la mixité sociale des entreprises et aurait des impacts sur la réduction des inégalités en termes de logement et de temps de transport. Déconcentrer peut aussi se traduire par une répartition plus équilibrée des emplois en fonction de leur dimension métropolitaine ou non en s'appuyant sur des seuils minimum et des

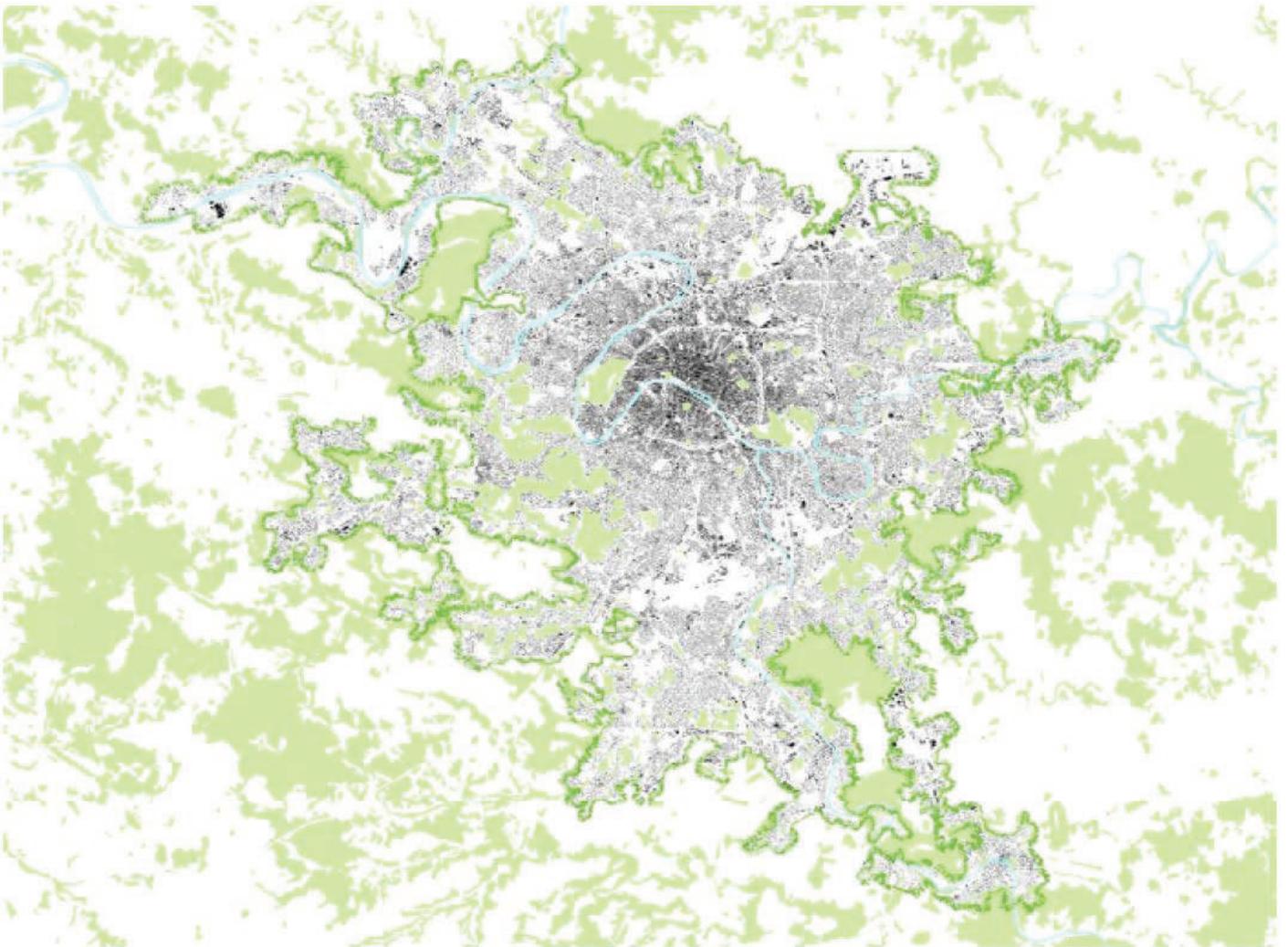
règles d'urbanisme notamment.

Cette approche stratégique renvoie à un enjeu majeur du sujet des ZAE, à savoir celle de l'accès à l'emploi des populations les plus précaires. Les questions relatives à la distance domicile/travail et aux transports concernent l'ensemble des actifs métropolitains, cependant la capacité à **endiguer l'entre-soi et ouvrir les poches de pauvreté et de précarité sur la ville et l'emploi** demande une attention et des moyens particuliers.



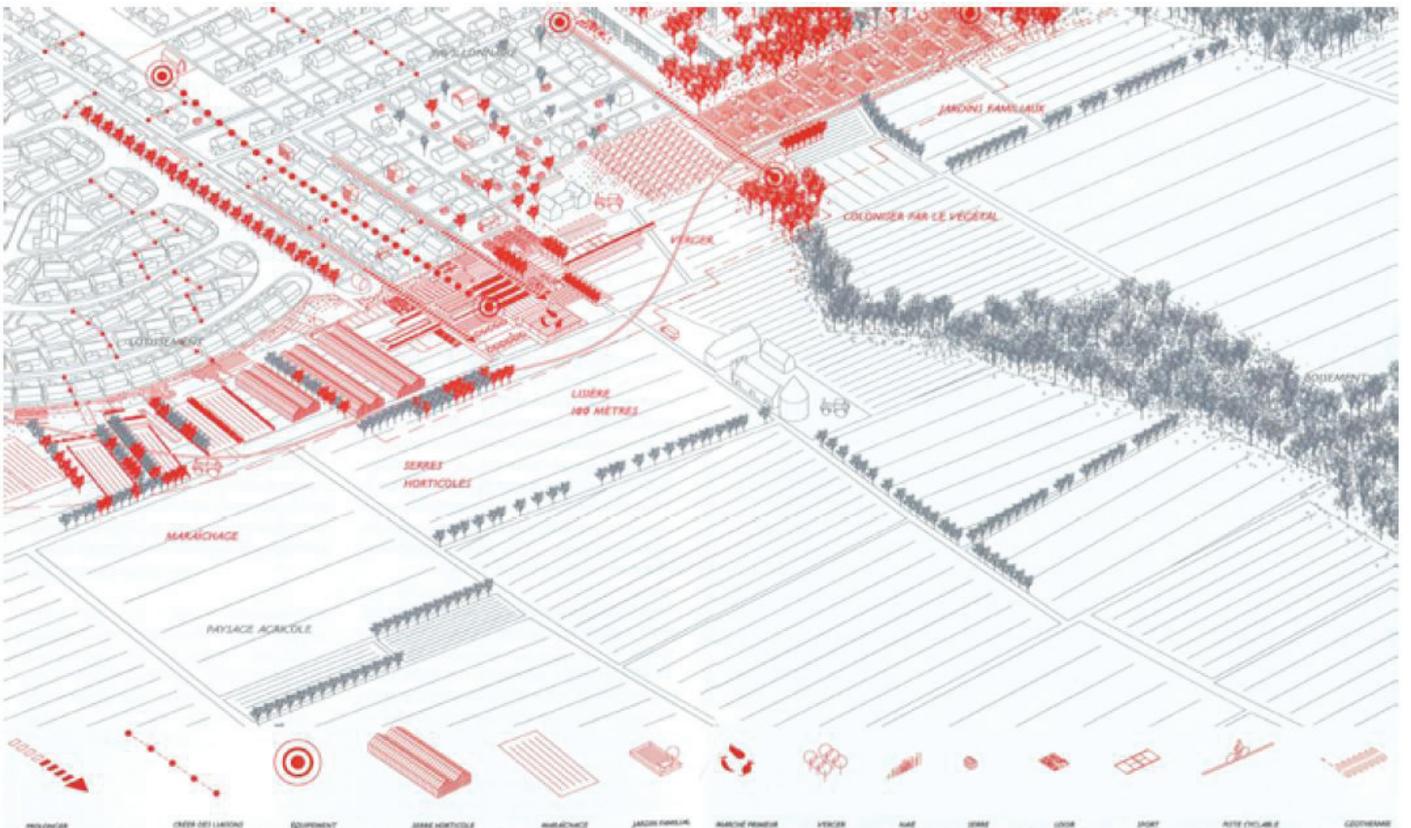
Les quartiers prioritaires et les zones franches urbaines en Ile-de-France (geoportail.gouv.fr), 2015

**3. QUEL DIALOGUE ET RÉELLES SYNERGIES ENTRE ZONES D'EMPLOIS ET QUARTIERS PRIORITAIRES ?** En France, en 1997, les **ZFU – Zones Franches Urbaines** (aujourd'hui ZFU/TE – Territoires entrepreneurs) ont été créées pour relancer l'activité économique, la création d'emploi dans les quartiers populaires alors dits sensibles (et aujourd'hui définis comme **quartiers prioritaires** selon des critères socio-économiques : revenu, pauvreté,...). Le principe repose sur des exonérations fiscales et sociales avec l'objectif de faciliter l'implantation d'entreprises dans des secteurs prioritaires et l'embauche d'une main d'œuvre locale. Cela concerne tous les types d'activités (industrielle, commerciale, artisanale ou libérale) et intéresse d'autant plus cet atelier de par la proximité entre quartier sensible/zone d'activités économiques, notamment en petite couronne (aussi bien pour des raisons de développement local mais aussi de mobilité et d'insertion professionnelle).



## Cartographie des lisières franciliennes

DOCUMENT PRÉSENTÉ PAR L'ÉQUIPE JEAN NOUVEL [AJN], JEAN-MARIE DUTHILLEUL [AREP], MICHEL CANTAL DUPART [ACD]



## Schémas d'aménagement d'une lisière

DOCUMENTS PRÉSENTÉS PAR L'ÉQUIPE JEAN NOUVEL [AJN], JEAN-MARIE DUTHILLEUL [AREP], MICHEL CANTAL DUPART [ACD]

# VERS UN NOUVEAU RAPPORT ENTRE MÉTROPOLE & PRODUCTION AGRICOLE



Les espaces agricoles longtemps considérés pour leur valeur « urbanisable » amorcent une lente mue mais c'est aussi toute la question de la fonction productive agricole de la ville et de la métropole qui est posée. Face à l'accroissement de la population mondiale, urbaine à 50%, avec près de 3 milliards de bouches supplémentaires à nourrir en métropole, la production agricole devrait doubler d'ici 2050. Cela implique une réflexion autour d'un développement urbain plus raisonné, la recherche de solutions en réaction à la raréfaction et la saturation des terres agricoles arables au profit de la ville. Il s'agit aussi d'envisager, si ce n'est un retour, **une reconsidération ou réaffirmation de l'agriculture en ville** et une réflexion sur le devenir du métier d'agriculteur dans la métropole du XXIème siècle. Considérant ces éléments, le sujet de l'atelier met en perspective la ZAE suivant trois approches :

**1. QUEL(S) RÔLE(S) POUR LES ZAE SITUÉES À L'INTERFACE ENTRE VILLE ET CAMPAGNE ?** Il est en effet souvent question de penser l'intégration des ZAE en ville mais la relation entre ville et production agricole est souvent peu abordée. En grande périphérie, essentiellement, sa situation stratégique de franges urbaines ou d'entrée de ville en contact direct avec les espaces agricoles amène à considérer son rôle en tant que **potentiel « maillon facilitateur »** dans la chaîne de commercialisation, dans le rapport entre agriculteur et distributeur ainsi que dans le circuit d'approvisionnement des espaces urbains et métropolitains en produits agricoles (ex : projet Cœur Vert dans la boucle de Chanteloup-les-Vignes, où une activité d'agriculture non alimentaire est développée sur des sols pollués). Parler de lisière ou de frange métropolitaine c'est aussi apporter une réflexion autour de la notion de ceinture verte et/ou alimentaire des espaces urbains. Comment la ZAE ou un système de ZAE pourrait-il accompagner ou contribuer à la constitution de cet anneau ?

**2. QUEL(S) RÔLE(S) AGRICOLE(S) POUR LES ZAE IMBRIQUÉES DANS LE TISSU URBAIN ?** **UNE (RE)MISE EN CULTURE/EN NATURE D'ESPACES URBAINS, ARTIFICIALISÉS EST-ELLE ENVISAGEABLE ?** Aux jardins communautaires et autres parcelles privées, il y a une multitude de mouvements émergents à travers le monde visant à reconquérir les espaces publics urbains pour en faire des espaces nourriciers (Incroyables Comestibles, Vergers Urbains, Guerrilla Grafters,...). Mais au-delà d'offrir de potentiels espaces d'aération urbaine (ou porosités) à valeur écologique, environnementale et sociale, les zones d'activités en zone dense peuvent interroger sur leur **capacité de reconversion, éphémère ou pérenne, en espace récréatif, paysager** (ex : Aéroport de Munich) **ou nourricier intégré** (et cela sans remettre en cause leur fonction primaire économique et productive). Et les concepts de fermes verticales ou mobiles, d'aquaponie,... sont autant de techniques innovantes et expérimentales qui peuvent illustrer le propos (projet de

tour maraîchère à Romainville ou serre urbaine « Lufa » installée sur le toit d'un local commercial à Québec).



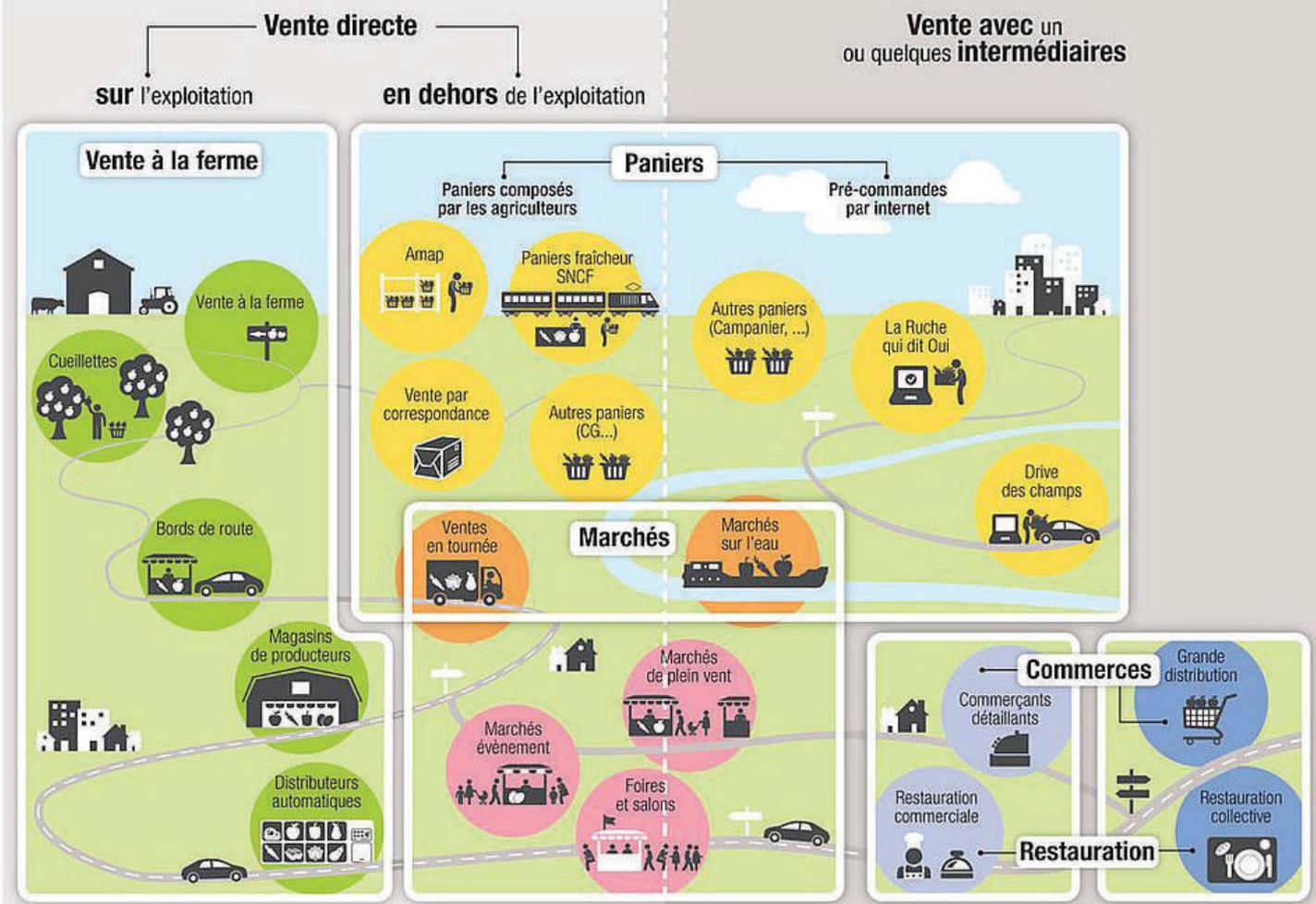
Projet de tour maraîchère à Romainville



Ferme Lufa sur un toit commerciale, Québec



Projet Homfarm à Singapour

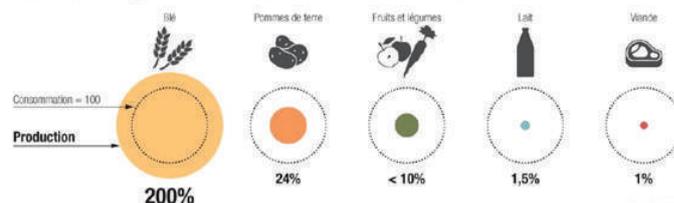


© IAU îdF 2016  
sources : IAU îdF

**3. VERS UNE STRATÉGIE DE RÉORGANISATION PLUS GLOBALE DU MÉTABOLISME URBAIN OÙ LES FLUX NOURRICIERS DE L'ESPACE AGRICOLE RENCONTRAIENT LA DEMANDE URBAINE ?** En Ile-de-France, l'agriculture est représentée à 40% par des grandes exploitations de 100 à 200ha. Elle est guidée par deux logiques : celle des grands exploitants céréaliers qui s'inscrivent dans une logique de marché international et de maraichers et petits exploitants franciliens qui ont leur zones de chalandises héritées et dont le souci repose sur la reprise de leur activité et/ou l'acquisition de nouveaux terrains. **Dans quelle cadre, les ZAE pourraient-elles appuyer une stratégie de développement vers une agriculture de proximité favorisant les circuits courts : épicerie solidaire, ferme, Coopaname, AMAP** (au nombre de 300 en Ile-de-France) ? D'après Gilles Billen, directeur de recherche au CNRS un tel défi de « re-localisation de l'approvisionnement de la ville impliquerait en 2030

le retour à l'élevage en Ile-de-France, la production locale de fourrage et la généralisation de l'agriculture biologique ». A travers l'élaboration de stratégies visant à une relative **autosuffisance alimentaire**, il est question de la capacité résiliente de la ville (à l'exemple de Rennes ou encore d'Albi, qui facilite l'implantation de néo-maraîchers suite à la préemption de terrains par la mairie, ou encore de métropoles confrontées à une crise structurelle telle que Détroit où les anciennes friches urbaines résidentielles et économiques accueillent désormais près de 1500 fermes et jardins).

Consommation et production en Île-de-France : seul le blé est excédentaire



© IAU îdF 2016  
source : IAU îdF



# VERS UN NOUVEAU RAPPORT ENTRE MÉTROPOLE & LE PATRIMOINE ZAE

Au-delà des dimensions économiques, environnementales et sociales à proprement parler, la quête de sens et la valorisation patrimoniale de la production urbaine monofonctionnelle que représente la ZAE peut s'aborder selon plusieurs angles.

## 1. QUELLE VALEUR PATRIMONIALE ACCORDER AUX ZAE ?

Au même titre que l'héritage industriel du XIXème siècle, les objets et formes urbaines réalisées durant le XXème siècle, suivant souvent le principe du zoning, possèdent des qualités et valeurs intrinsèques encore méconnues qui méritent de ne pas être déconsidérées (morphologie, trame urbaine, volumétrie des locaux, situation géographique,...). A cet effet, il suffit d'observer le cas des sites industriels du XIXème siècle ou des grands ensembles - qui sous l'effet des opérations de renouvellement urbain et de démolition ont vu ou voient émerger des mouvements de patrimonialisation.

## 2. COMMENT VALORISER ET ANIMER, DE MANIÈRE ÉPHÉMÈRE OU PÉRENNE, PAR LE TOURISME, LES ARTS OU LA CULTURE CE PATRIMOINE URBAIN BÂTI ET/OU FONCIER TANTÔT PRATIQUÉ, TANTÔT DÉLAISSÉ, IGNORÉ OU SOUS-EXPLOITÉ ?

Cette entrée ne représente t-elle pas une opportunité de valorisation foncière et une alternative à une reconversion, quasi-systématique et irréversible, en quartier d'habitat ? Car, avant de devenir attractives certaines friches ou zones en perte de vitesse et aux usages obsolètes, « il y a un « temps-entre » qui peut déboucher sur l'installation de pratiques urbaines innovantes – culturelles et productives - occupant les espaces de manière temporaire. » (Europarl4). On peut citer l'exemple d'Amsterdam NDSM, l'émergence de cultures alternatives, parfois éphémères, dans les friches industrielles berlinoises (Raw Temple, Yam, Urban Spree) ou marseillaises (Belle de Mai), les opérations parisiennes du « Grand Train » (terrains SNCF à Marcadet) ou « Les Grands Voisins » (Hôpital St Vincent de Paul à Paris) mais aussi des événements festifs qui se déroulent dans des zones d'activités de notre quadrant nord francilien (« Color Festival » à Villepinte, « Wheather Festival » au Bourget, Bellastock en Seine-St-Denis, le 6B à Aubervilliers, Phares sur l'Ile-St-Denis,...).

## 3. QUELLE(S) IMAGE(S), PAYSAGE(S) RENVOIENT LES ZAE ?

Tantôt à l'entrée des villes, tantôt le long de grands axes de communication, l'image de la ville (voire la première image pour un visiteur, touriste arrivant par les principaux axes de circulation) que renvoient les ZAE (View from the road de Kevin Lynch) est aussi une dimension, certes qualitative et esthétique, qui a toute son importance, qui plus est dans une métropole mondiale large et ouverte ou la valeur marketing territorial devient un élément incontournable d'attractivité et de compétitivité pour les entreprises.



Friche de la Belle de Mai : vie nocturne, Marseille



The Pilek : café et restaurant, NDSM Amsterdam



Les Grands Trains (ex Ground Control), Paris



Wheather Festival, Le Bourget

ZAE  
INDUSTRIE & LOGISTIQUE

ZAE  
MOBILITÉS

ZAE  
EMPLOIS

ZAE  
AGRICULTURE

ZAE  
PATRIMOINE

ZAE  
STRATÉGIE RÉGIONALE

ZAE  
NORD FRANCILIEN



# VERS UNE « BIO RÉGION » ET UNE « ÉCONOMIE RÉGÉNÉRATIVE » ?

Ces pistes de réflexions amènent à considérer l'objet ZAE non seulement en tant que tel mais comme composante d'un système régional et métropolitain complexe et multi-scalaire. Le concours European14 (2017) pose d'ailleurs ces questionnements en élargissement le propos autour des « villes productives » et de la métropole productive qui serait, selon Djamel Klouche (architecte à l'AUC), « *un espace qui, sans nier les qualités des espaces dont nous avons hérité, ouvrirait la voie à une organisation territoriale plus inédite où peuvent se mêler des conditions habitantes singulières, des conditions de travail et d'activités productives de tout genre (tertiaire, artisanat, production, logistique, commerces) dans un espace urbain résilient, accueillant et ouvert.* ».

*« L'enjeu de la constitution d'une bio-région réside dans le remplacement des contraintes exogènes par des règles d'auto-gouvernement, concertées et fondées sur l'intérêt commun. »  
(Alberto Magnaghi)*

Il en va des réflexions autour de la « Bio région » avancées par Alberto Magnaghi (*La biorégion urbaine, petit traité sur le territoire bien commun*, 2014). Sur fond de mondialisation et à l'encontre des idées reçues, cette approche aborde des concepts tels que le patrimoine territorial et l'auto-gouvernement. Elle questionne le sens d'une économie (oïkos-nomos : les lieux ou les lois du milieu) axée autour d'indicateurs, selon lui, inappropriés (PIB) et le caractère déterritorialisé d'une stratégie de développement économique conventionnelle où les habitants, principaux concernés, ne seraient plus au centre mais à la marge et dépossédés de leur « pouvoir d'agir ». Selon lui, le développement local et le « retour au territoire » (à dissocier du localisme) représenteraient alors **une alternative soutenable au processus de déterritorialisation** et une base de réinvention pour l'économie. Ce développement s'appuierait notamment sur l'implication citoyenne et des « solidarités inter-locales ».

Cette approche peut être complétée par la notion d' « économie régénérative ». En effet, elle correspond à un développement économique local basé sur **l'utilisation de l'économie résidentielle pour régénérer l'économie productive**. Afin de favoriser l'émergence d'une véritable ressource territoriale, elle requiert de la part des élus locaux et de leurs partenaires une capacité à identifier et à valoriser collectivement les spécificités de leurs territoires. Selon Franck Chaigneau (direction du réseau et des territoires à la Caisse des Dépôts), le résidentiel peut régénérer le productif en :

- Offrant localement le premier marché d'une activité à développer,
- Testant le marché extérieur via l'achat touristique,

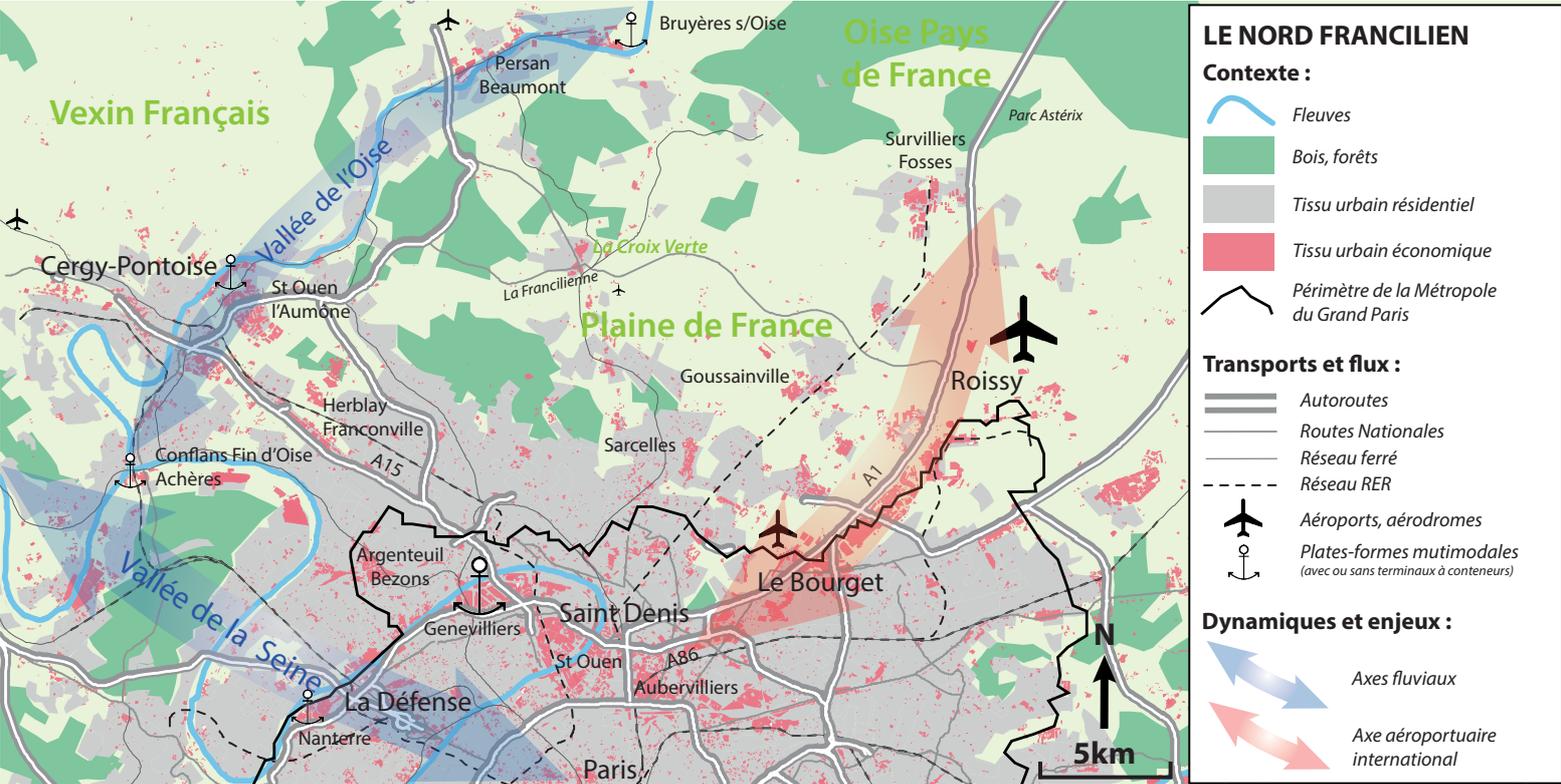
- Apportant un « effet d'image » aux productions locales,
- Attirant certains types de talents particuliers, facteurs de créativité et d'innovation.

Parmi les exemples identifiés, on retiendra :

- La reconversion d'un site industriel textile en pôle culturel et économique dans les Vosges, où la manufacture d'impression de Wesserling fermée en 2001 a été reprise afin d'y amorcer un vaste projet de relance de la filière textile locale tout en s'appuyant sur le caractère patrimonial du site.
- L'émergence d'éco-entreprises à l'échelle d'une vallée tout entière dans la Drôme, où les porteurs de projets, expérimentateurs, artisans, employés, chercheurs, formateurs et autres acteurs du développement durable du projet Biovallée sont interconnectés en un même pôle comprenant des pépinières d'entreprises et des salles de conférences.

Ces quelques exemples d' « écosystèmes régénératifs » en territoire rural, repérés par le bureau d'étude *Mairie-Conseils*, tendent à se multiplier (et la réflexion pourrait aussi concerner des territoires urbains). Ils sont le résultat de rencontres portant sur les territoires en dynamique et soutenues par La Caisse des Dépôts (*«Territoire en dynamique : vers une économie régénérative ?»* – 29 novembre 2011, *«Economie régénérative : faut-il choisir entre tourisme et industrie ?»* – 18 décembre 2012) et font échos aux expériences des **districts industriels italiens**. Au nombre de 101 (soit 275 000 entreprises) et principalement concentrés dans le nord du pays, ces districts se caractérisent par une concentration géographique de petites entreprises dispersées autour d'un secteur spécifique. Ils assurent la performance des entreprises par **une meilleure coordination des activités productives et une réduction des coûts de production**. A titre d'exemple, la Lombardie, deuxième région la plus riche d'Europe après l'Ile-de-France, tient sa robustesse face à la désindustrialisation de son ouverture à l'international, de son tissu économique constitué autour de ces districts (30,4% de la valeur ajoutée est générée par les activités industrielles) et d'une passion pour le design, la créativité et la qualité des produits.

A l'aube de la quatrième révolution industrielle, d'un renforcement du phénomène de métropolisation et d'un certain retour au « local », c'est à travers le cas de l'agglomération parisienne et d'un focus sur le nord francilien que se pose la question du rôle en devenir des ZAE. **Pour quelles nouvelles formes urbaines ? Vers une régénération ou une sanctuarisation de ces espaces dédiés à accueillir des activités économiques ?**



Le système métropolitain selon l'Agence Elizabeth et Christian Potzamparc, AIGP  
 Partant du constat de dissociation entre dynamique fonctionnelle et dynamique spatiale des territoires métropolitains, l'agence a imaginé le Grand Paris selon des «tuyaux d'infrastructure» et des «plaques monofonctionnelles/logique de la performance»

# LE NORD FRANCILIEN DANS LE GRAND PARIS

---

Après avoir exposé les différentes données concernant les projets d'envergure métropolitaine et quelques éléments quant à l'organisation spatiale et la vision prospective de la région capitale, ce chapitre s'attachera à évoquer les réalités, les enjeux et les projets plus spécifiques au nord francilien.

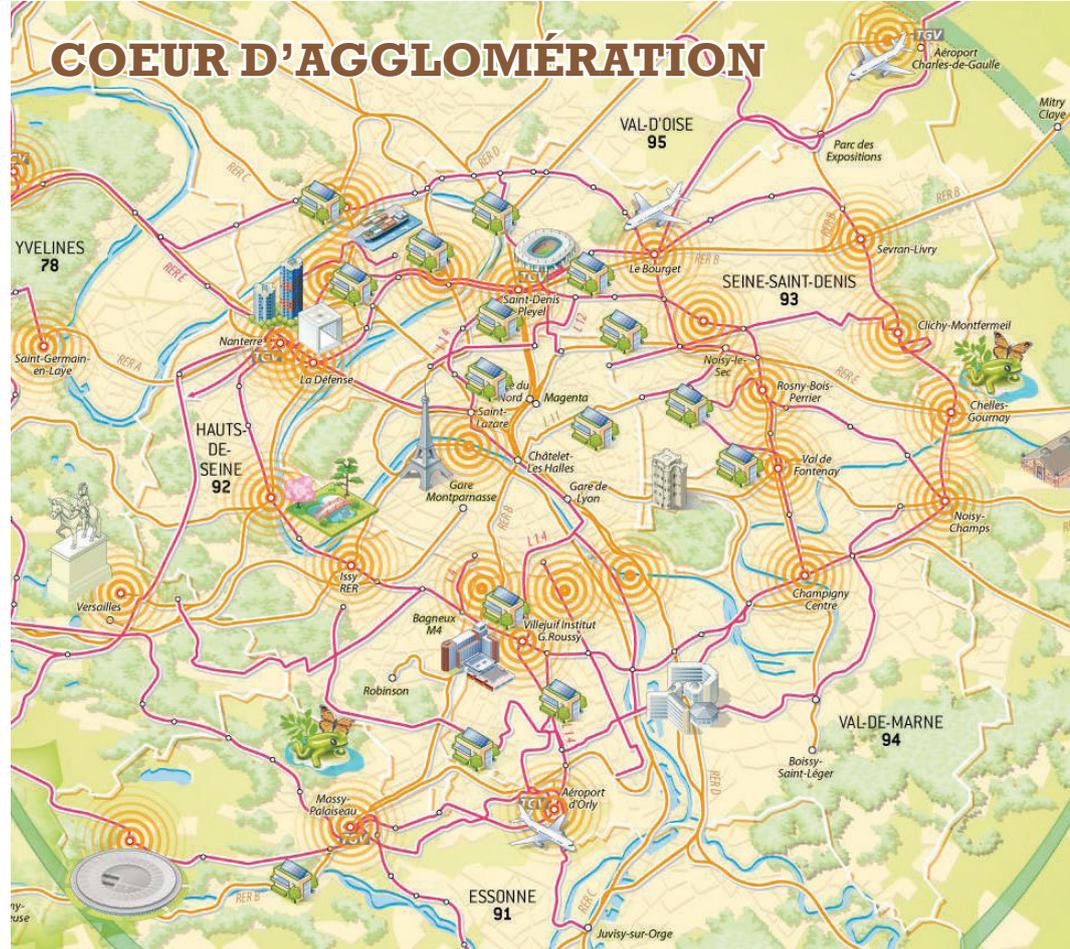
UNE RÉGION-MONDE, DES PROJETS D'ENVERGURE : LE PARI D'UN GRAND PARIS	45
DONNÉES RÉGIONALES ET MÉTROPOLITAINES	45
LE GRAND PARIS EXPRESS AU COEUR DU PROJET MÉTROPOLITAIN	47
PROJETS, TERRITOIRES VÉCUS ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT	49
LE NORD FRANCILIENNE : UN ESPACE MÉTROPOLITAIN COMPRIS ENTRE DEUX AXES À DIMENSION INTERNATIONALE, PORTES D'ENTRÉES D'UNE MÉTROPOLE MONDIALE	57
QUAND PARIS SORT DU PÉRIPHÉRIQUE	59
L'AXE SEINE : MÉTROPOLE FLUVIALE ET PORTUAIRE	63
LE CORRIDOR ROISSY/LE BOURGET : HUB INTERNATIONAL DES ÉCHANGES ET DE L'AÉRONAUTIQUE	67
LES ENJEUX DU MÉTABOLISME MÉTROPOLITAIN FRANCILIEN	73

# SCHÉMA DIRECTEUR

## HORIZON 2030

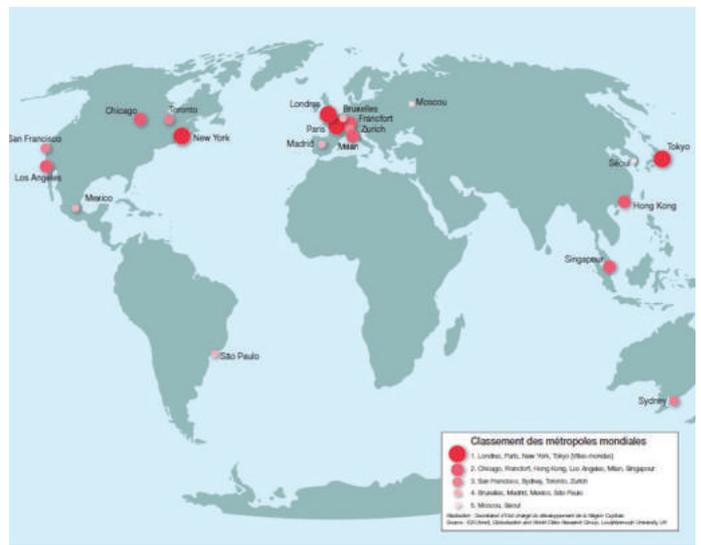
*Le Nouveau Grand Paris de tous les Franciliens*

-  Eléments du patrimoine culturel, touristique et naturel
-  Pôle de vie
-  Nouveaux quartiers urbains (lauréats régionaux)
-  Nouvelles lignes (NGP)
-  Lignes existantes (modernisées)
-  Parcs Naturels d'Île-de-France
-  Limites d'urbanisation
-  Réserves naturelles régionales



# UNE RÉGION-MONDE, DES PROJETS D'ENVERGURE : LE PARI D'UN GRAND PARIS

Le nord francilien s'inscrit dans un contexte métropolitain singulier. Les enjeux liés au **positionnement international et national de la région Ile-de-France** à travers le rayonnement de sa ville-mère : Paris. Les tensions et perspectives d'évolution de l'objet « zone d'activités économiques » s'inscrivent dans des logiques et des intérêts qui ne peuvent se limiter uniquement à des questions de proximité physique entre tissu résidentiel et tissu économique. Considérant le caractère mondial, compétitif et dans un souci de rayonnement et d'image de marque, des stratégies associant une multitude d'acteurs privés et publics se dessinent. Les grands projets structurants qui en découlent invitent, dans un souci d'efficacité et d'optimisation, à repenser et valoriser les emprises foncières déjà urbanisées, ici **les ZAE qui représentent près de 30% des surfaces urbanisées d'Ile-de-France.**

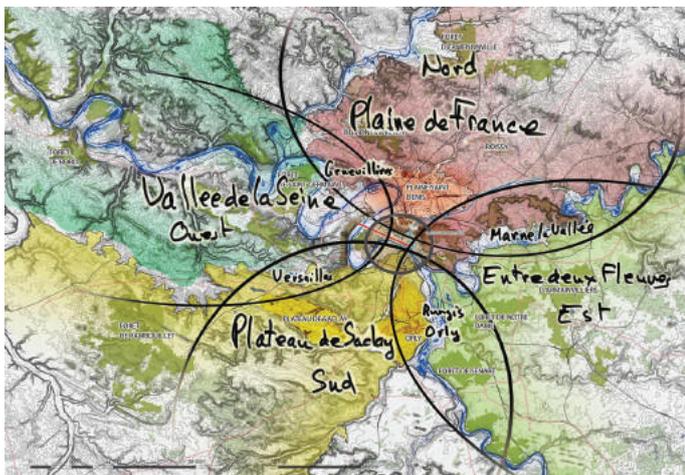


Les métropoles mondiales

## DONNÉES RÉGIONALES ET MÉTROPOLITAINES

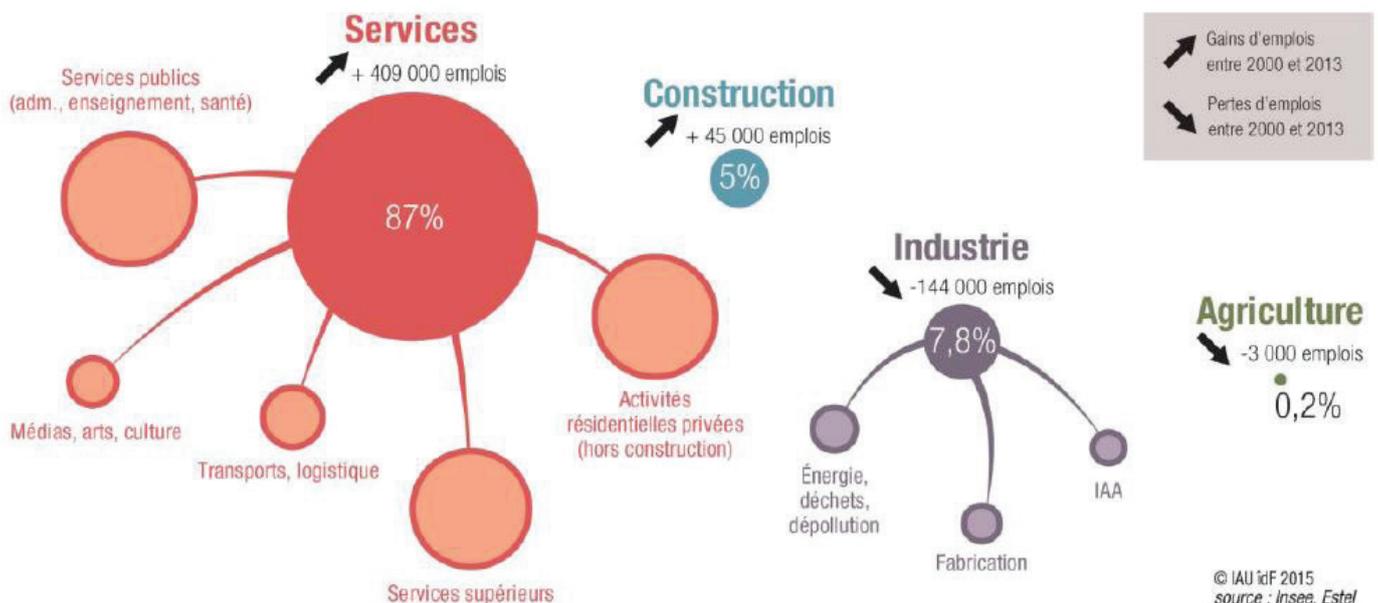
Région de 12 millions d'habitants (sur 12000 km<sup>2</sup>), premier bassin d'emploi d'Europe, **région capitale et moteur économique du pays**, l'Ile-de-France est la première destination touristique internationale, la seconde région européenne pour les investissements internationaux et concerne un potentiel de 330 millions de consommateurs à moins de 2 heures d'avion. Elle représente près de 30% du PIB national, 4,7% du PIB européen et concentre 40% des dépenses françaises en R&D (50% des 214 SCR – Structures Communes de Recherche public/privé se concentrent dans les régions Ile-de-France et Rhône Alpes).

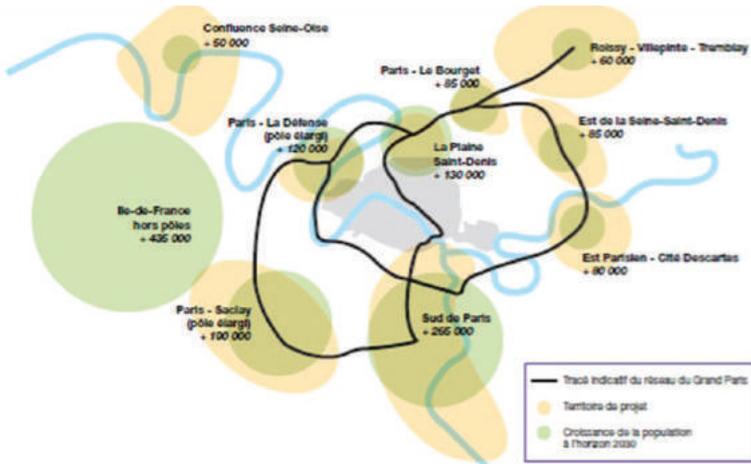
Créée le 1er janvier 2016, la métropole du Grand Paris regroupe la commune de Paris et les trois départements de la petite couronne, elle s'inscrit au sein d'un territoire plus large comprenant notamment celui de la région Ile-de-France et dont la zone d'influence s'étend au niveau national et international.



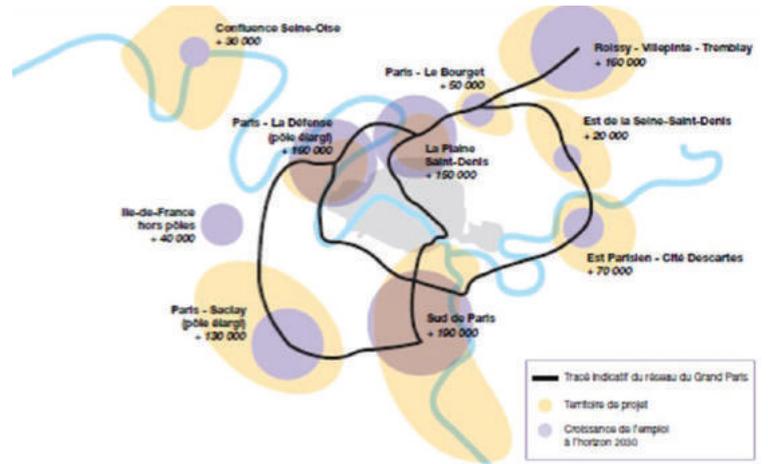
Les entités paysagères du Grand Paris

## Répartition des emplois totaux en Île-de-France par grands secteurs en 2013 et évolution 2000-2013



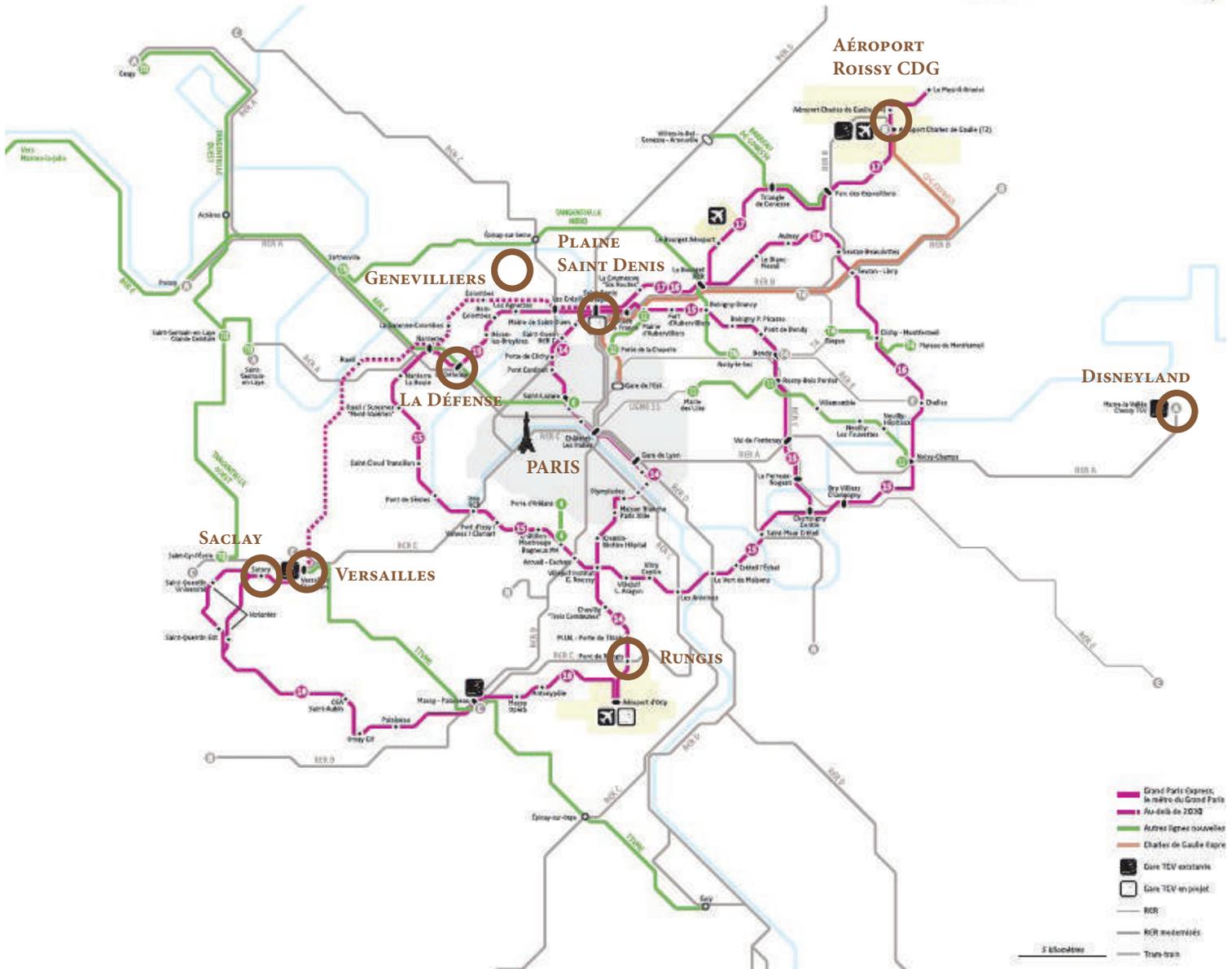


Croissance de la population à l'horizon 2030 par territoire



Croissance de l'emploi à l'horizon 2030 par territoire

## Le Nouveau Grand Paris des transports



Elle concentre 25% des entreprises et des étudiants du pays, près de 6 000 000 d'emplois (environ 9% de chômage) et la moitié des emplois créatifs du pays (cinéma, photographe, musique, spectacle vivant, édition, publicité, jeux vidéos, logiciels, architecture).

Dominée par le secteur des services (87%), elle possède un tissu industriel et de pointe - automobile, aéronautique, imprimerie, électronique, pharmacie et agro-alimentaire (7,8%), un secteur de la construction dynamique (5%) et un secteur primaire en pleine mutation - maraîchage, grandes cultures céréalières (0,2%). Les terres agricoles représentent d'ailleurs la moitié de la superficie régionale, les surfaces boisées et naturelles : 30% et la ville : 20% (dont 50% d'habitat, 30% de ZAE et 20% d'infrastructures).

Parmi les **71 pôles de compétitivité** créés au niveau national entre 2004 et 2007, l'Ile-de-France en comprend huit (dont 3 mondiaux). Chacun d'entre eux, met en réseau sur des territoires élargis et sur une thématique ciblée des entreprises, des laboratoires et des établissements de formation. Ils se fixent pour objectif la création d'emplois, le développement économique pour l'innovation et l'accroissement de l'attractivité de la région au niveau national et international :

- System@tic (conception, réalisation et maîtrise des systèmes complexes)
- Medicen (hautes technologies pour la santé et les nouvelles thérapies)
- Cap Digital (transformation numérique)
- Advancity (ville durable et écotechnologies urbaines)
- Mov'eo (transports et mobilités)
- Finance Innovation (finance)
- Cosmetic Valley (parfumerie et cosmétique)
- AsTech Paris Region (aéronautique, espace et systèmes embarqués)

A ces pôles de compétitivité organisés en clusters viennent s'ajouter d'autres pôles et hubs économiques urbains parmi lesquels :

- **le quartier d'affaires de La Défense** : 71 tours regroupant 2500 entreprises, 180 000 salariés, 20 000 habitants en 2009,
- **l'aéroport international de Roissy Charles de Gaulle** : 8ème aéroport mondial, 62 millions de voyageurs en 2013, 700 entreprises, 86 000 emplois,
- **le marché international de Rungis** : 1er marché de produits agricoles au monde, 1200 entreprises, 12 000 salariés, 18 millions de consommateurs,
- **la Plaine St Denis** : Stade de France et quartier d'affaire,
- **le plateau de Saclay** : pôle d'excellence scientifique,
- **des sites touristiques majeurs** : Paris avec 29,3 millions de touristes intra-muros en 2013 et 72,1 millions de visiteurs dans les musées et monuments en 2012 ; Disneyland Paris avec près de 14 millions de visiteurs en 2014 ; Versailles avec 7,5 millions de visiteurs en 2013,
- **le port autonome de Gennevilliers** vers la Vallée industrielle de la Seine : 1er port fluvial de France et second européen, 275 entreprises, 8000 emplois directs.

## LE GRAND PARIS EXPRESS AU CŒUR DU PROJET MÉTROPOLITAIN

Le projet du Grand Paris engagé en 2007 se traduit par une stratégie de développement de l'agglomération parisienne prenant appui sur :

- Le Grand Paris Express (*projet de métro périphérique*)
- Des grands pôles de développement
- Des projets métropolitains

A l'origine, il avait comme ambition première d'augmenter le taux de croissance de la Région Capitale, d'**accroître la compétitivité de l'agglomération au niveau mondial et de conforter Paris comme ville monde** par le développement de 9 puis 10 territoires stratégiques conçus comme des « clusters » dont huit structurés et organisés autour du Grand Paris Express assurant leur accessibilité et leur mise en réseau.

Ces territoires avaient pour vocation à accueillir 70% des 1 500 000 nouveaux habitants et 95% des 1 000 000 d'emplois devant être créés en Ile-de-France à l'horizon 2030 selon les promoteurs du projet. Afin d'assurer l'équilibre emploi/habitat, 75% des agréments « entrepôts » seraient destinés au Val d'Oise et à la Seine et Marne et 70% des agréments « Bureaux » à Paris, aux Hauts-de-Seine et à la Seine-St-Denis.

Ces objectifs volontaristes ont été largement revus à la baisse :

- D'environ 50% pour les objectifs dans le domaine de l'emploi au regard de leur caractère économiquement irréaliste en rupture avec les tendances observées les 15 dernières années et en décalage avec le contexte économique actuel,
- Sans remettre en cause les notions de pôle et de cluster une répartition plus étendue des nouveaux emplois mais aussi des logements.

## LE GRAND PARIS EXPRESS

Le Grand Paris Express a pour objectif de remettre à niveau, de rattraper 20 ans de désinvestissement dans les transports et d'améliorer le réseau de transports collectifs d'Ile-de-France, notamment en faveur des **liaisons banlieue-banlieue**, mais c'est aussi un signal fort qui est envoyé à l'international afin de repositionner la région-capitale à l'échelle mondiale. Il concerne la création de trois nouvelles lignes de métro interconnectées à l'existant soit :

- Une rocade (ou ligne 15) métro ferré et enterré de capacité équivalente à celle d'un métro parisien devant désaturer le réseau central,
- Des transports automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement : lignes 16, 17 et 18,
- Des prolongations de lignes de métro existantes : ligne 14 au nord et ligne 11 vers l'est.



## LES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS

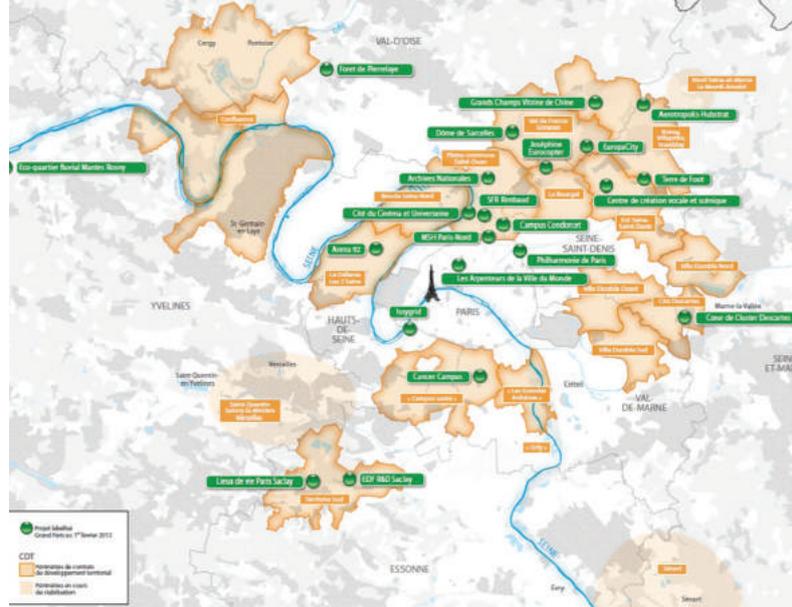
Ce super métro périphérique est marqué par la création de **68 nouvelles stations** qui vont être autant de sites de redéveloppement et de renouvellement urbain (soit 140km<sup>2</sup> de zone urbaine desservies directement). Au cœur des enjeux et des ambitions, il y a la volonté de créer et de co-construire de véritables « **espaces de vie** » autour de ces **quartiers de gares** avec les populations, les entreprises, les acteurs publics et les investisseurs. Cependant, les projets ne semblent jusqu'à présent ne concerner que des opérations d'immobilier tertiaire ou de logement plus ou moins dense. Or les activités productives, industrielles et logistiques vitales au fonctionnement métropolitain et pourtant peu considérées dans ces projets, n'auraient-elles pas leurs logiques à être situées à proximité de ces nouvelles infrastructures de desserte en transports en commun ?

## PROJETS, TERRITOIRES VÉCUS ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

### LES CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (CDT)

Un cadre contractuel Etat/Collectivités territoriales est associé à cette stratégie de développement : les contrats de développement territorial (CDT), traduction territoriale des objectifs du Grand Paris. Au nombre de 21, ils sont le **découpage opérationnel des dix grands territoires stratégiques** tout en devant être compatibles avec le Schéma directeur régional (SDRIF). Dans ce nouveau cadre, le concept de « cluster » n'est pas repris de manière systématique. La majorité d'entre eux s'articulent autour des futures gares du Grand Paris Express :

- **Roissy – Villepinte – Tremblay** : les échanges internationaux, les congrès et salons, le développement industriel et logistique
- **Paris – Le Bourget** : la porte d'entrée nord de la Région Capitale, autour de l'aviation et du tourisme d'affaires
- **La Plaine Saint-Denis** : le territoire de la création et des arts numériques
- **Paris – La Défense** : la cité financière, le pôle de développement des services aux entreprises à haute valeur ajoutée
- **Est Parisien – Cité Descartes** : le pôle de la ville durable, autour du développement durable, de la maintenance et de l'écocité
- **Paris – Saclay** : un pôle de développement scientifique et technologique de taille mondiale
- **Sud de Paris** : la vallée des biotechnologies et de la recherche en sciences de la vie, le développement du pôle Orly-Rungis
- **Est de la Seine-Saint-Denis** (Clichy / Montfermeil, Livry, Sevran, Aulnay) : recréer un pôle urbain



## LES PROJETS LABELLISÉS GRAND PARIS

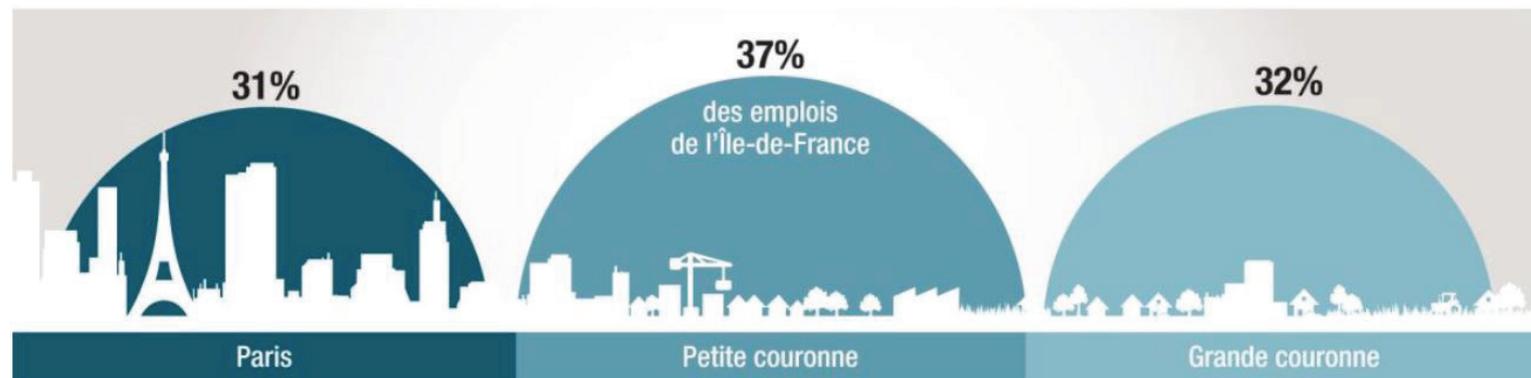
Début 2012, suite à un appel à projets, le label Grand Paris a été décerné à 22 projets. « Cette distinction vise à valoriser les projets qui contribuent de façon exemplaire à la construction du Grand Paris en répondant à deux approches complémentaires :

1. Le rayonnement de la région capitale de la France, sa dimension de ville-monde composée de territoires différents et qui forment une unité cohérente
2. Le sentiment d'appartenance pour ses habitants, l'appréhension d'un territoire partagé, au-delà des limites administratives habituelles

Ce double objectif du label mêle cohésion métropolitaine et visibilité mondiale afin de créer une véritable identité métropolitaine. » (source : *préfecture de région*). De son côté, l'Atelier International du Grand Paris (AIGP) a recensé 650 projets participant, selon lui, à la mise en œuvre du Grand Paris.

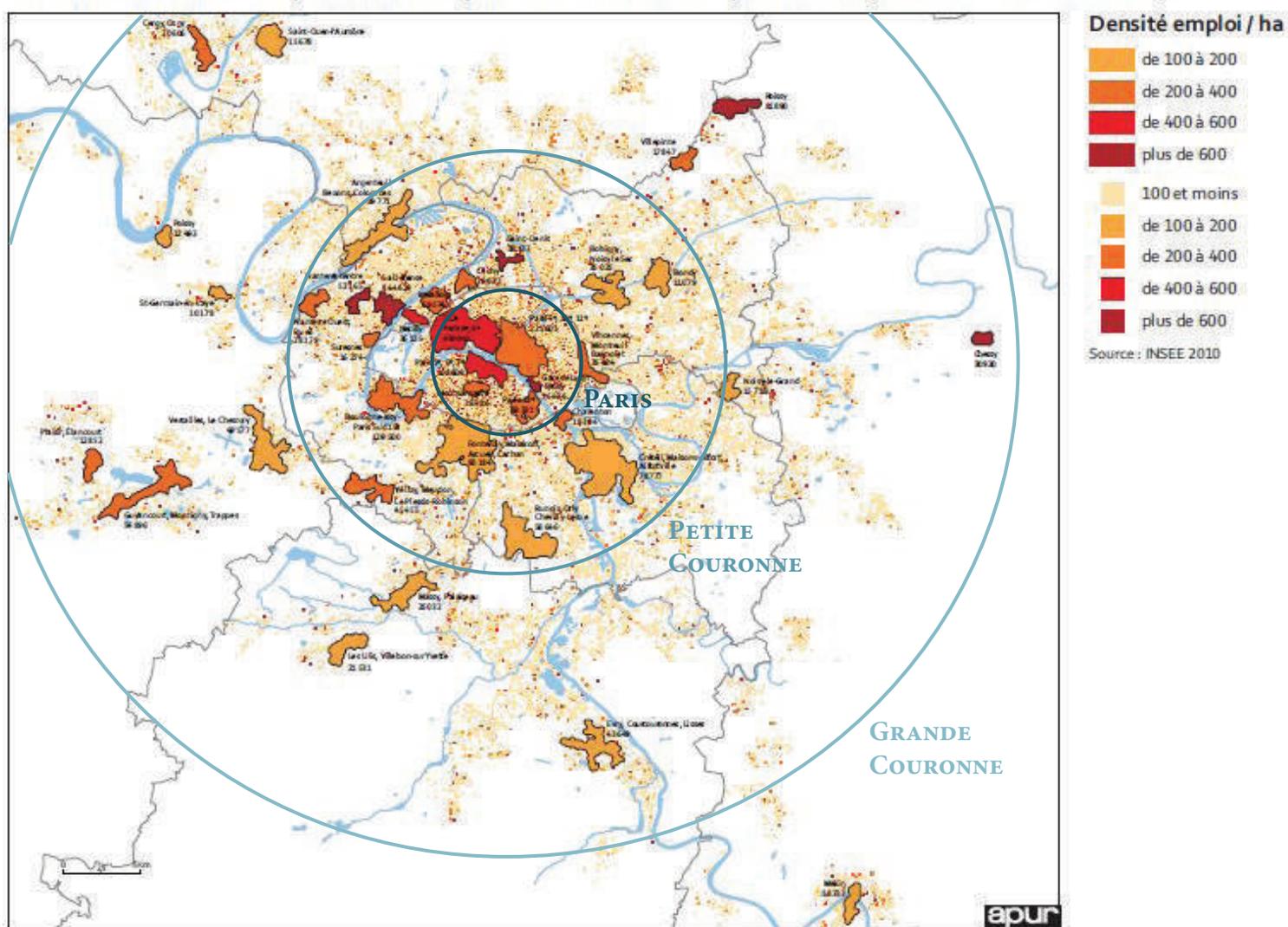
**Parmi l'ensemble des CDT (Contrat de Développement Territorial), deux ne seront pas desservis par futur réseau express, à savoir :**

- **Confluence Seine Oise** : future porte fluviale et port de la Région Capitale au carrefour de l'axe Seine et du Canal Seine Nord
- **Sénart** : la logistique à haute valeur ajoutée



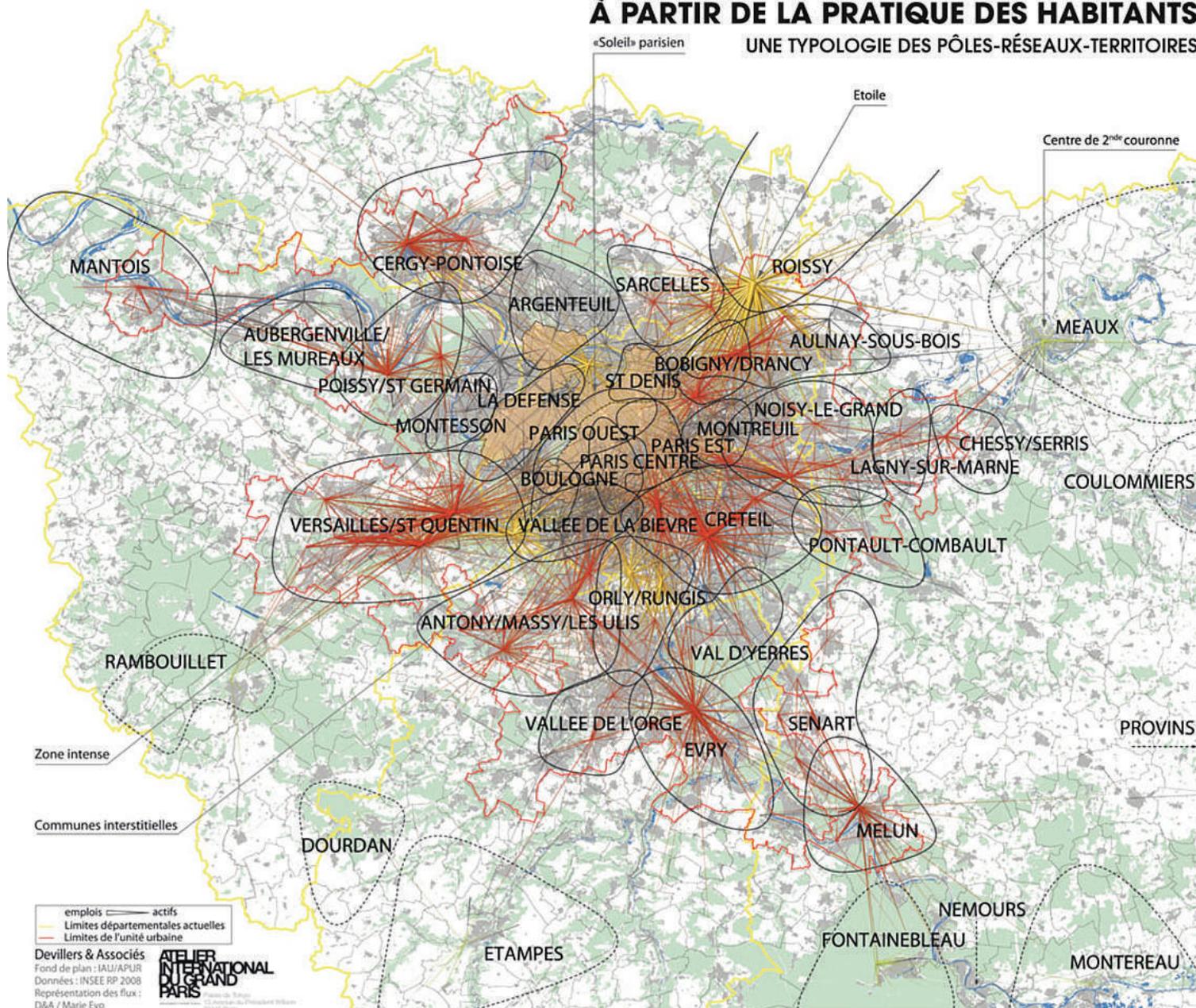
© IAU îdF 2015  
 source : Insee, Estel 2013

## LES PÔLES D'EMPLOIS



# RECHERCHE DES BASSINS DE VIE À PARTIR DE LA PRATIQUE DES HABITANTS

UNE TYPOLOGIE DES PÔLES-RÉSEAUX-TERRITOIRES



## PÔLES D'EMPLOI FRANCILIEN

En Ile-de-France, **39 pôles de plus de 10 000 emplois concentrent 43% des salariés franciliens** (26 d'entre eux sont en relation directe avec les CDT). Les trois quarts des emplois se concentrent en cœur d'agglomération autour des pôles de La Défense, de St Denis et de Nanterre. Une forte densité est aussi observée à Roissy (aéroport). Sur la période 2000-2013, on a observé une augmentation dans le secteur des services (409 000 emplois soit +8%) et de la construction (45 000 emplois soit +17%), en revanche, les secteurs de l'industrie et de l'agriculture continuent de diminuer (respectivement : -144 000 emplois et -3000 emplois).

## LES BASSINS DE VIE OU « PÔLES RÉSEAUX TERRITOIRES »

Elaborés à partir de l'observation des déplacements quotidiens domicile-travail, l'équipe Devillers (équipe ayant participé à la consultation du Grand Paris, AIGP) a identifié **une quarantaine de bassins de vie sur la région parisienne**. L'intensité et la concentration des flux dessinent des aires d'influence observant une relative autonomie et indépendance vis-à-vis de l'ensemble du territoire métropolitain. Cette approche permet aussi de focaliser la réflexion sur les capacités des réseaux et des infrastructures de transports de la métropole à répondre aux besoins en mobilités des salariés, et notamment ceux travaillant en ZAE.

## ELABORATION DU SDREI : ATOUTS, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS ET MENACES DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

### ATOUTS

**L'Île-de-France, une région d'envergure mondiale** en termes de population (diversité culturelle et taille du marché), de poids économique et de richesse produite, et de fréquentation internationale

**L'IDF est une région globale et multi-spécialisée** : largement tertiaire avec une base industrielle importante par rapport aux autres villes monde, une économie diversifiée mais avec de nombreux points forts, et la présence de grands groupes et centres de décision

**L'IDF, un poids lourd européen de la R&D** : dépenses de recherche, publications scientifiques, qualité des formations, compétences dans les activités créatives, visibilité de ses clusters

**L'IDF dispose d'un marché du travail dynamique et très qualifié**

**L'IDF est dotée d'infrastructures et réseaux de qualité** : hub européen et accessibilité, grands quartiers d'affaires, système de santé, déploiement et usage des TIC...

### OPPORTUNITÉS

**Des atouts à valoriser dans la compétition internationale** : population résidente multiculturelle et touristes ambassadeurs potentiels de l'IDF, mobilité croissante des talents, participation aux réseaux de métropoles européennes...

**Des métropoles concurrentes affaiblies dans les pays développés**

**Un ancrage industriel susceptible d'avoir d'importants effets induits** en termes de développement de la R&D, des services aux entreprises, d'exportations... et de faciliter la transition écologique (identification des segments stratégiques et technologies d'avenir, éco-activités, éco-conception,...)

**La concentration des moyens de recherche peut être un vecteur efficace pour se positionner sur les champs les plus innovants et se tourner vers les technologies durables** : liaisons économie productive - économie résidentielle ('living lab')

**Un bassin de consommateurs très important** (résidents + touristes) ouvrant des perspectives de développement et de montée en gamme des activités de l'économie résidentielle (de nombreux besoins non pourvus, des emplois non délocalisables) : tourisme, services à la personne, circuits courts...

**Un contexte politique national a priori plus favorable au développement de l'Île-de-France** et des acteurs socio-économiques désireux de s'impliquer de façon plus coordonnée dans un contexte marqué par des projets d'aménagement structurants et par une crise économique grave

### FAIBLESSES

**Une insertion insuffisante dans les échanges mondiaux** et une ouverture internationale limitée

**Un effet d'agglomération sous-optimal** et un relatif affaiblissement de l'Île-de-France par rapport au développement du reste de la France

**Des capacités d'innovation et de développement non optimisées**

**Des PME encore trop fragiles** : taille critique, internationalisation, dépendance aux groupes, financement

**Un système productif qui peine à se repositionner sur les filières porteuses**

**Un marché du travail entravé par un certain nombre de difficultés** : vieillissement des actifs, attractivité internationale ou expatriation des profils très qualifiés...

**Un réseau de transport à améliorer**

**Des tensions fortes sur l'immobilier** (tant sur le logement que pour l'immobilier de bureaux)

**Une gouvernance perfectible** : acteurs nombreux et jeux d'acteurs complexes

### MENACES

**Une concurrence métropolitaine renforcée avec des acteurs de statuts différents** : villes monde (Londres), nouveaux entrants (Dubai, Séoul), villes cluster spécialisées (Stockholm,...), challengers européens (Barcelone, Vienne...)

**Un risque de perte de compétitivité et de fragilisation de certaines activités** (transition économique)

**Une accélération des mutations économiques sous l'effet de la crise économique et financière**

**Une aggravation des inégalités territoriales et sociales**

**Un risque d'exclusion durable du marché du travail de certaines populations** (jeunes, peu qualifiés, étrangers, etc.)

**La fragilisation d'une position de leader sur le marché des congrès et salons professionnels** (notamment internationaux)

Extrait de l'analyse de Robert Spizzichino «Comment territorialiser l'économie francilienne de manière à renforcer l'autonomie des pôles réseaux territoires ?», mars 2013

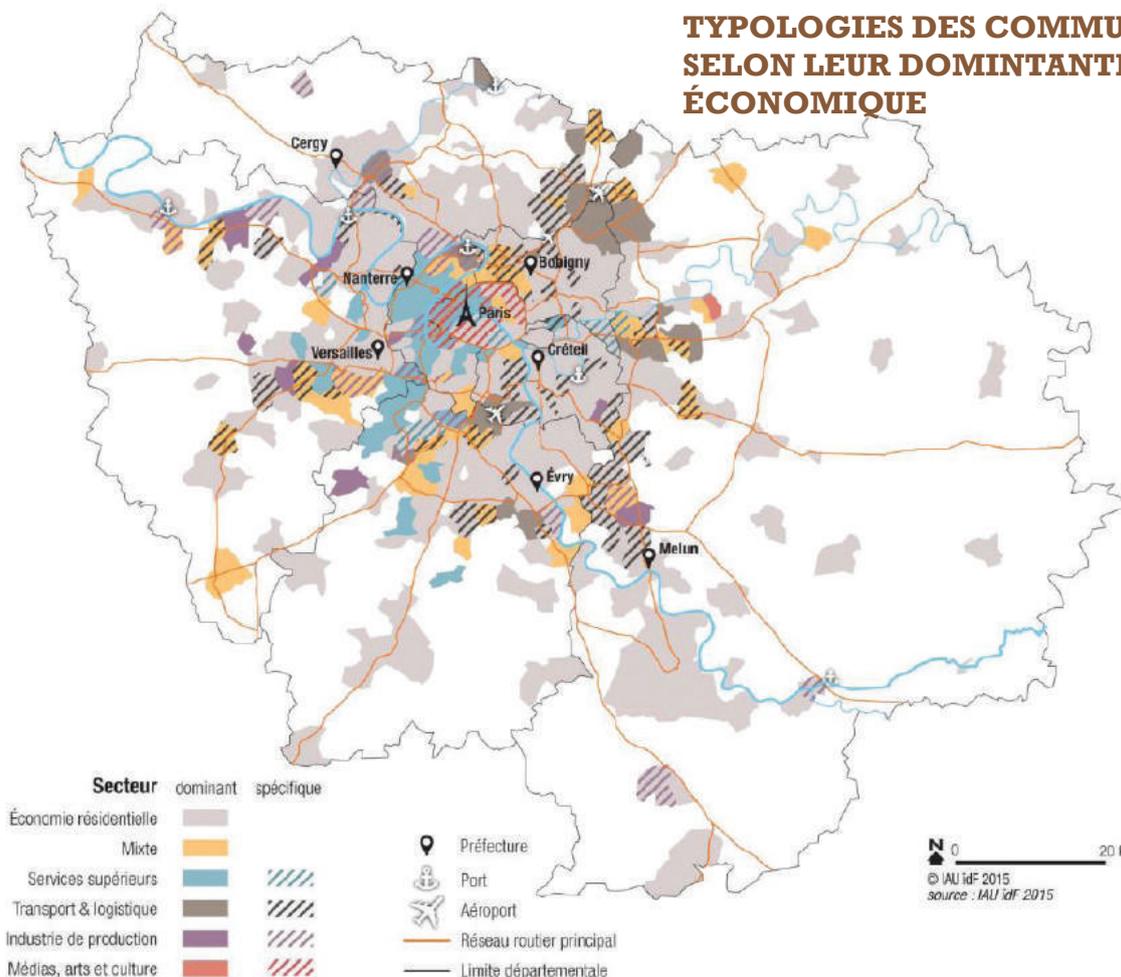
Concernant plus précisément les PME/PMI, l'IAU a souligné certaines préconisations :

- Approfondir la connaissance du tissu économique et du marché et principalement autour des PME-PMI franciliennes,
- Etablir une typologie des types d'entreprises, d'immobiliers et des tissus urbains (activités « aval » de distribution, activités « péri-productives » de petite production et services techniques, activités « créatives et innovantes »)
- Distinguer PME-PMI des locaux mixtes
- Eviter l'éviction des PME-PMI de la ville pour éviter des dysfonctionnements économiques et fonctionnels (surcroît de déplacements, déficit d'emplois en zone centrale)
- Préserver des ressources foncières en zone centrale afin de permettre le maintien d'activités

Cette vision stratégique de développement se formalise dans un document appelé SRDEII – *Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation* dont les orientations s'appliqueront jusqu'en 2017. Cette stratégie s'appuie sur les principaux constats relatifs à la désindustrialisation, à l'insuffisance de coordination, aux disparités sociales et territoriales, à la crise financière et écologique et à la transformation rapide de l'économie mondiale et s'articule autour de 3 axes forts :

- 1/ Renforcer les PME/PMI d'Ile-de-France,
- 2/ Valoriser le potentiel d'innovation,
- 3/ Favoriser un développement solidaire des territoires.

### TYPLOGIES DES COMMUNES SELON LEUR DOMINANTE ÉCONOMIQUE



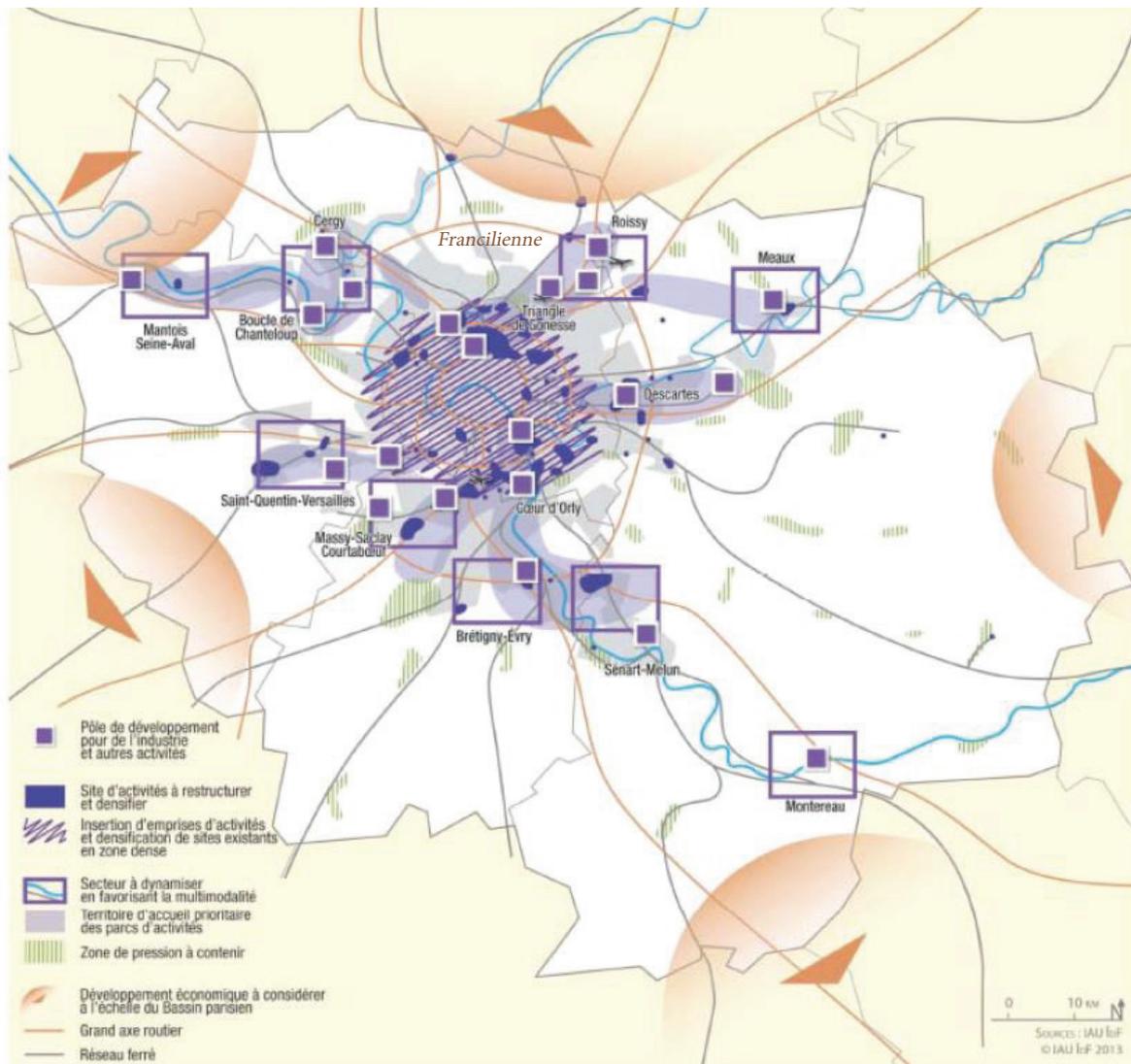
## QUEL RÔLE DES ZAE DANS UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONALE ?

### VERS QUELLE ÉCONOMIE ROBUSTE DU GRAND PARIS ?

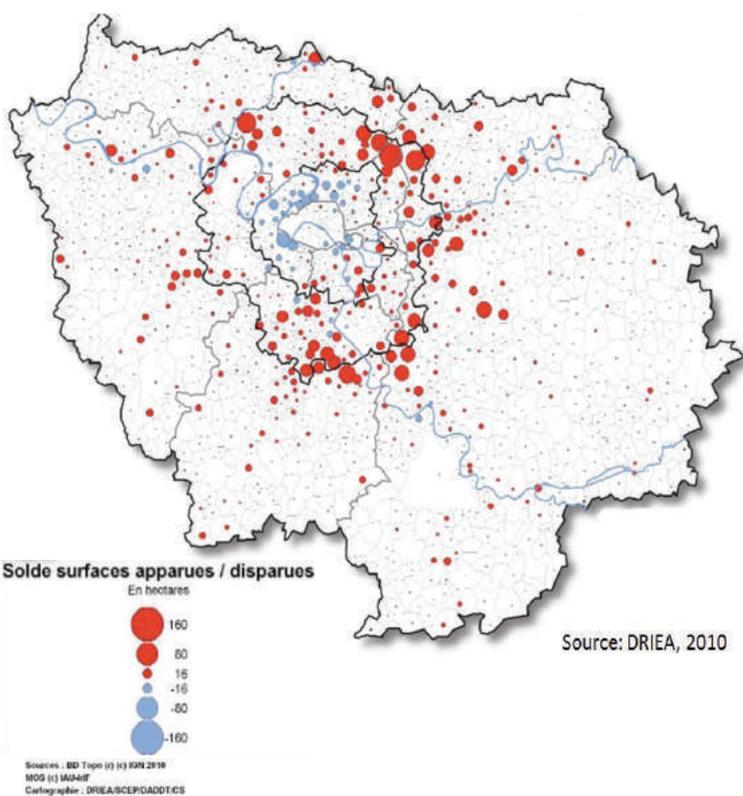
La recomposition territoriale de la métropole de la gouvernance du Grand Paris et de la région Ile-de-France s'établit au service du projet, de manière à **limiter l'étalement urbain et à adopter une stratégie de développement économique** avec un objectif de création de près de 28 000 emplois par an. Les nouvelles structures intercommunales (82 intercommunalités) semblent aujourd'hui plus à même de porter des projets de développement cohérents. En vue d'établir une stratégie, les atouts, les opportunités, les faiblesses et les menaces auxquels est confrontée la région ont été identifiés ci-contre.

Au niveau économique, les axes de développement envisagés prioritairement concernent la logistique urbaine, les éco-activités, l'économie sociale et solidaire, les pôles de compétitivité et l'innovation, l'économie numérique, le tourisme, les industries culturelles et créatives,... Les enjeux de l'économie francilienne concernent aussi bien l'accompagnement à l'adaptation aux transformations majeures, le maintien d'une économie régionale diversifiée et compétitive que la construction d'un développement économique ancré dans les territoires.

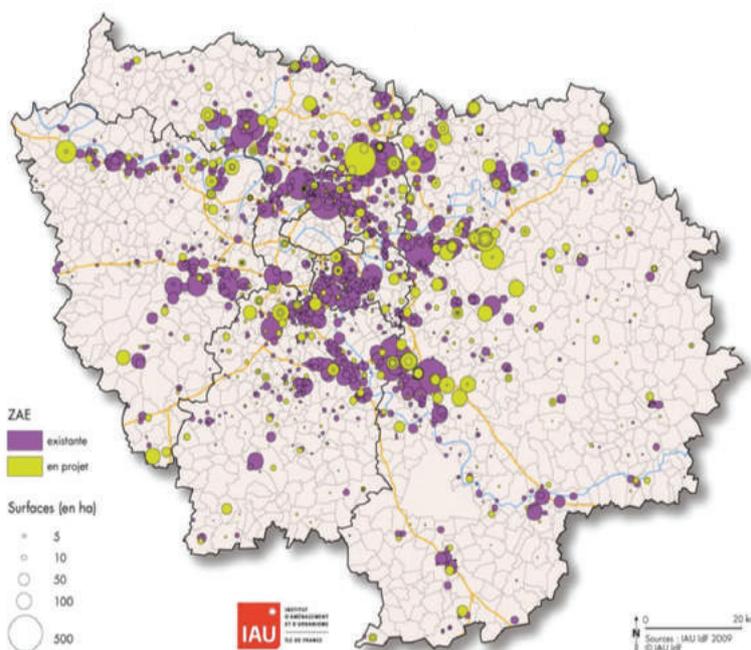
# RENOUVELER, DENSIFIER ET ORGANISER L'OFFRE D'ESPACES D'ACTIVITÉS



## EMPRISES D'ESPACES VOUÉS PARTIELLEMENT OU ENTIÈREMENT À LA LOGISTIQUE POUR LA PÉRIODE 1987-2008



## LES ZAE EXISTANTES ET EN PROJET EN 2009



# TYPLOGIE DE ZAE

Aujourd'hui il n'existe aucune typologie de ces objets ZAE mais plusieurs critères d'observation et de classement en fonction de :

**L'OBJET & LA FONCTION** : l'âge de la zone (date de commercialisation) - la taille de la zone - les fonctions (monofonctionnelle « activités économiques » ou mixité fonctionnelles « activités & logements »)

**LA SITUATION & LA DESSERTE** : la situation par rapport à la centralité (pression foncière) - l'intégration au tissu local - l'accessibilité (route, transports en commun, voies ferrées, voies fluviales, voies aériennes) - la connectivité (débit, communication, fibre optique)

**L'ACTIVITE & LES ENTREPRISES** : la nature de l'activité dominante (mono-activité ou mixité d'activités : bureaux, logistiques, artisanales, équipements, industrielles, commerciales, récréatives,...) - la taille des entreprises accueillies (start-up, PME/TPE, PME/PMI, grandes entreprises) - le nombre d'entreprises accueillies- le nombre d'emplois

**LES PROJETS** : les opportunités (projets structurants, foncier libre, densité) - le taux de vacance (dégradation du bâti, taux d'occupation) - la nature des projets de reconversion/requalification en cours (activité sur activité, apports de nouvelles activités, fonctions, logement sur activité,...),...

## LES ZAE AU CŒUR DES ATTENTIONS

Avec près de **1350 zones sur 28 000 ha (dont 2370 ha disponibles) recouvrant près d'un million d'emplois en Ile-de-France**, les zones d'activités économiques représentent un véritable enjeu en matière de développement économique mais aussi urbain. **La moitié d'entre elles observent des superficies inférieures à 10ha et les 2/3 couvrent de 20 à 50ha.** Seules une centaine sont supérieures à 50ha (dont les 2/5 supérieures à 100ha et concentrent, sur 3% de l'assiette foncière globale, 30% des emplois des ZAE). Si **4/5 des ZAE régionales sont mixtes**, une tendance à la spécialisation est observée ainsi qu'un émiettement au détriment d'une concentration en grandes zones d'activités pouvant être desservies par des moyens de transports performants.

Réduites de **200ha entre 2003 et 2012**, les surfaces dédiées aux activités économiques représentent aussi des réserves foncières intéressantes, notamment en zone dense, pour des opérations à destination du secteur tertiaire marchand : logement, bureaux et commerces notamment. **Les nouvelles créations de ZAE se concentrent en grande couronne (91% des projets en 2010 et 8800ha)** et semblent accompagner la déprise en surfaces d'activités économiques de la petite couronne et le refoulement des activités logistiques. En 2011, 60% de ces ZAE logistiques se situaient en zone tarifaire 5 et 68% de la construction d'entrepôts (en moyenne inférieurs à 5000m<sup>2</sup>) s'est effectuée au-delà

de la Francilienne entre 2010 et 2013 (parmi les raisons invoquées : coût du foncier plus attractif, volonté d'expansion des sites ou création de nouveaux sites, rapprochement de pôles et réseaux stratégiques). Aujourd'hui, **la petite couronne correspond à plus d'un quart de la superficie brute totale affectée aux ZAE contre ¼ pour la grande couronne.** Les aéroports de Roissy et Orly, la Francilienne Sud et Marne-la-Vallée s'affirment comme des secteurs de ZAE attractifs auprès des entreprises.

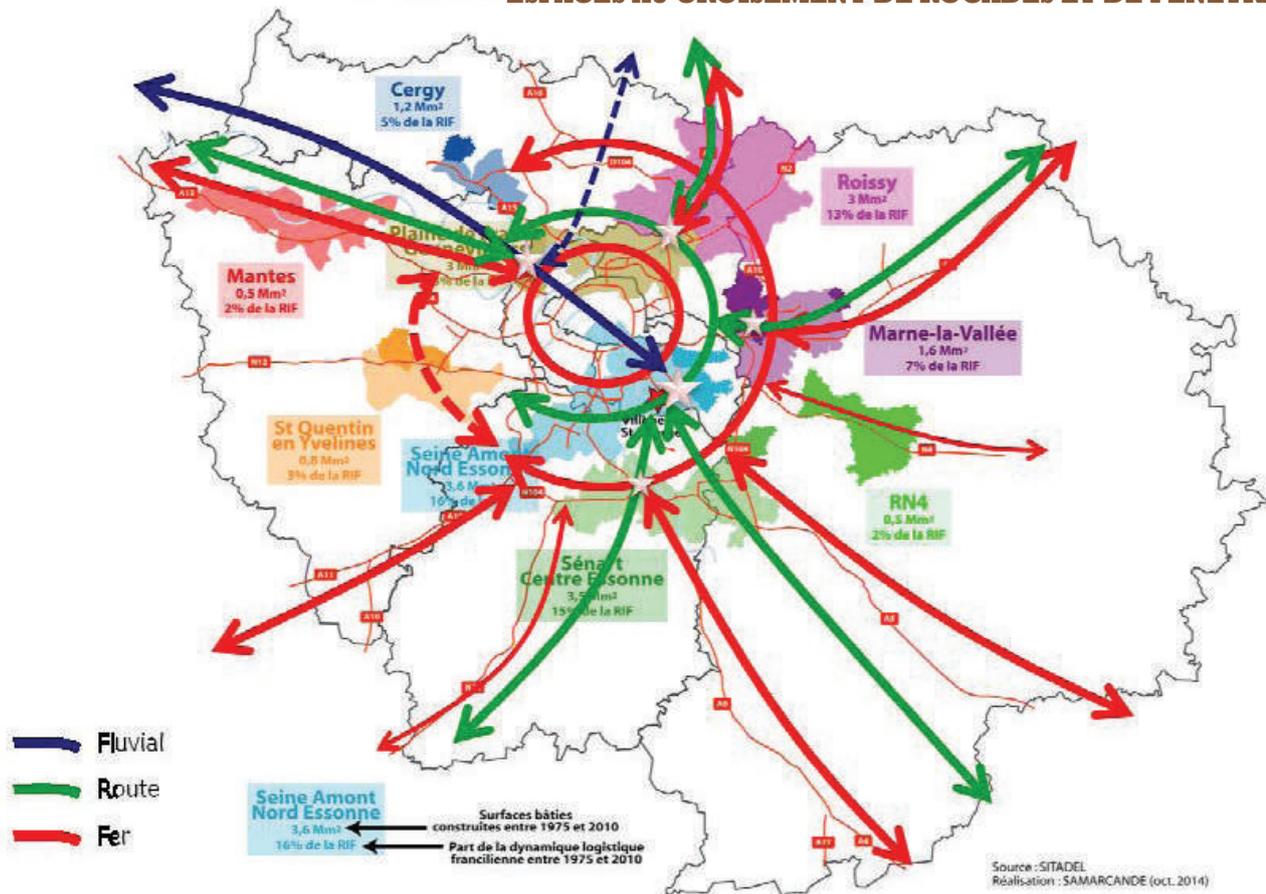
Sur le plan urbain, la région francilienne entame sa mue. Sur un plan économique, l'élaboration d'une stratégie commune tend à s'appuyer sur une spécialisation et une complémentarité des territoires avec pour lame de fond des objectifs en matière de compétitivité et d'attractivité internationales ainsi que de création d'emplois localement. Au regard des phénomènes de désindustrialisation, de transfert des activités industrielles et logistiques en grande et très grande couronne, de concentration des locaux tertiaires de bureaux au centre de l'agglomération parisienne, de densification et de reconversion de friches urbaines en logements, de la saturation des réseaux de transports urbains, du développement du télétravail,... Le processus de refoulement des activités productives, pourtant vitales au fonctionnement métropolitain, reste prégnant et amène à nous interroger sur la volonté réelle de maintenir de l'activité industrielle en région parisienne et à reconsidérer l'objet ZAE. Afin de tenter d'apporter des réponses à ces interrogations, le focus sur le nord francilien servira de support à l'esquisse de pistes d'investigations et de propositions quant au devenir de l'objet ZAE mais aussi des espaces urbains et économiques métropolitains.

**Comment soutenir les ZAE qui fonctionnent bien ?**

**Comment redynamiser les ZAE en perte de vitesse ?**

**Comment repenser les ZAE en friche ou semi-friche rattrapées par la ville ?**

## STRUCTURATION DE LA LOGISTIQUE FRANCILIENNE SUR DES ESPACES AU CROISEMENT DE ROCADES ET DE PÉNÉTRANTES



## LES 9 CLUSTERS FRANCILIENS



# LE NORD FRANCILIEN : UN ESPACE MÉTROPOLITAIN COMPRIS ENTRE DEUX AXES À DIMENSION INTERNATIONALE, PORTES D'ENTRÉES D'UNE MÉTROPOLE MONDIALE



Pour approfondir le sujet : étude économique réalisée par Sarah Achaïchia

Cette étude s'intéresse au développement économique du nord francilien.

Après avoir décrypté le tissu économique varié de ce territoire, elle aborde les questions relatives aux dynamiques de flux, à l'emploi, aux enjeux et choix d'implantations des entreprises.

L'élaboration d'une stratégie de développement économique du territoire francilien s'appuie sur une douzaine de polarités influentes (en dehors de Paris) et s'organise autour de 9 clusters considérant les spécificités des éco-systèmes locaux (entreprises, institutions, équipements, universités, pépinières, grands projets,...). Un recensement a été effectué par Paris Région Entreprises (*Agence de développement économique de la région Ile-de-France ayant pour mission l'attraction d'entreprises internationales et l'accompagnement aux entreprises*) et a été formalisé dans un outil cartographique détaillé et consultable : <http://map.paris-region.com/>.

Plus précisément, dans ce contexte global ainsi exposé, le nord francilien observe une position singulière comprenant une majeure partie des départements de la Seine-St-Denis et du Val d'Oise ainsi que la boucle nord de Gennevilliers (département des Hauts-de-Seine). **Coincé entre des dynamiques touristiques, logistiques et économiques internationales, il s'affirme comme un territoire particulièrement attractif et en pleine recomposition au niveau local.** Économiquement marqué par le pôle digital et créatif, par l'Axe Seine et par le hub international des échanges et de l'aéronautique, il est structuré par le périphérique parisien et l'A86 au sud, l'autoroute A1 à l'est, l'autoroute A15 à l'ouest, la Francilienne au nord ainsi que les vallées de la Seine et de l'Oise. Et il se caractérise par une moitié sud urbanisée et une moitié nord agricole.

## PORTRAIT ÉCONOMIQUE DU NORD FRANCILIEN

Le nord francilien se caractérise par des activités globalement dédiées à **la construction, à la logistique et aux bureaux**. Quant à l'industrie et l'agriculture, elles sont essentiellement présentes dans le Val d'Oise. Les principaux pôles d'emplois identifiés sont (cf. p.50) :

- **en petite couronne** : Saint Denis, Clichy et Argenteuil, Bezons, Bois Colombes,
- **en grande couronne** : l'agglomération de Cergy-Pontoise (Cergy/Osny et St Ouen l'Aumône) à l'ouest, Roissy et Villepinte à l'est.

Au-delà des pôles de compétitivités évoquées précédemment, les entreprises du territoire sont regroupées en **une multitude d'associations, clubs et réseaux d'entreprises**. Ils permettent de soutenir le développement des entreprises, établir des relations de confiance, améliorer les services et la coopération

à travers les compétences, les secteurs, la proximité géographique et thématique. La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ile-de-France en anime une quarantaine (via des soirées, petits-déjeuners « réseaux », ateliers,...) afin d'accompagner les jeunes entreprises, les entreprises en développement, les entreprises en forte croissance.

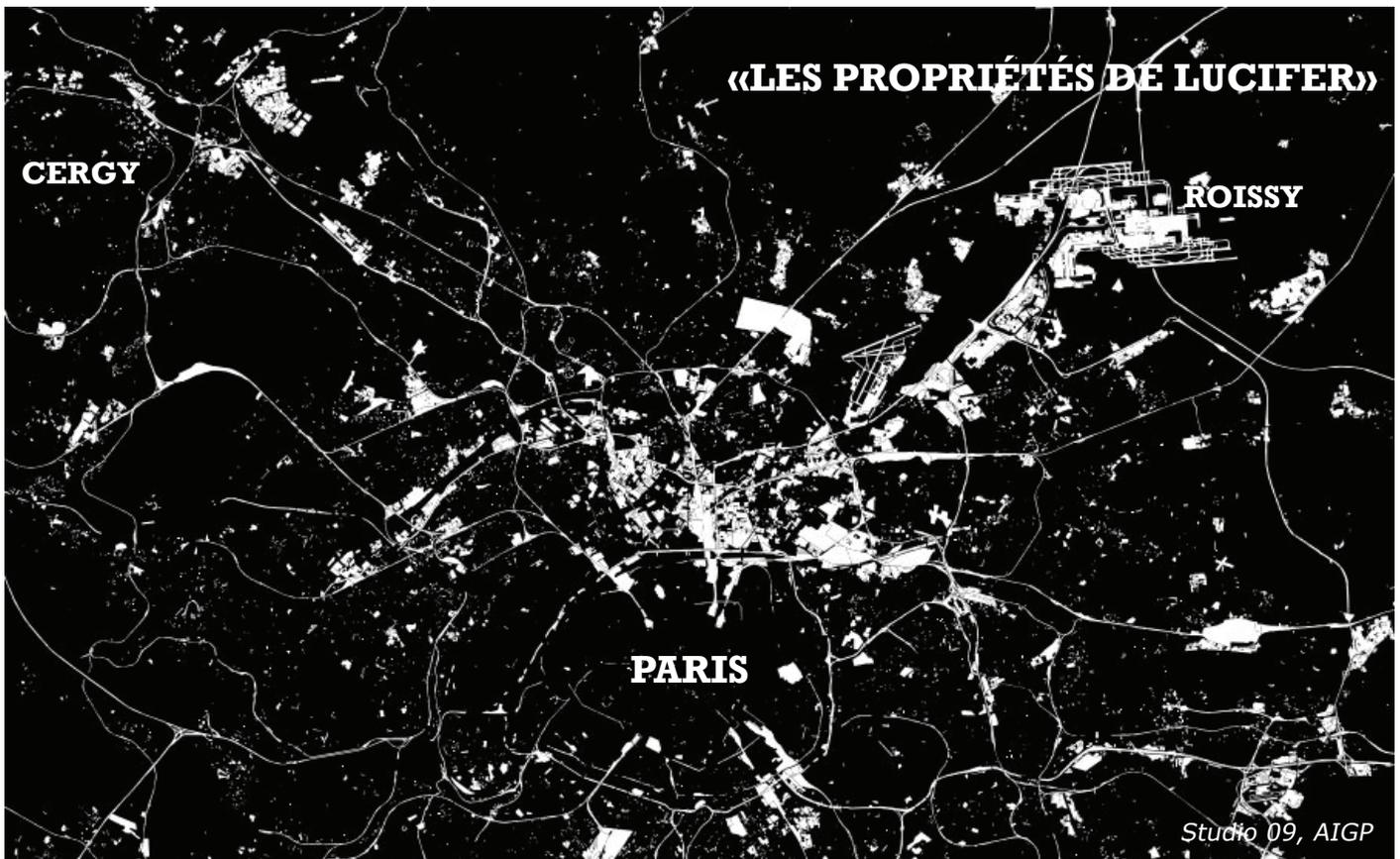
## QUELQUES STRUCTURES D'ENTREPRISES DU NORD FRANCILIEN

- Pour le Val d'Oise : Coaxion95 qui regroupe 13 associations d'entreprises et près de 700 entreprises du Val d'Oise, le CEEVO (Comité d'Expansion Economique du Val d'Oise), Synergik,...
- Pour les Hauts-de-Seine : Paris Seine Entreprises qui est une fédération des Clubs d'entreprises de la boucle Nord des Hauts-de-Seine (Genevilliers),...
- Pour la Seine-St-Denis : Cercle logistique ou Export, réseau Biotech, UP'INNOV,...
- ... ou plus spécifiquement pour le développement des PME-PMI d'Ile-de-France : les réseaux PLATO.

## PORTRAIT SOCIAL ET L'EMPLOI DANS LE NORD FRANCILIEN

Le nord francilien est un territoire de contrastes en pleine mutation notamment dans sa partie sud. Les disponibilités foncières, d'abord agricoles (ville nouvelle de Cergy-Pontoise) puis industrielles (friches) sont à l'origine de grandes opérations notamment dans le quartier de la plaine St Denis (où la construction du Stade de France au milieu des années 90 a amorcé l'implantation et la concentration de nombreux sièges d'entreprises). En une quinzaine d'année, la seule ville de St Denis a créé près de 40000 emplois et accueilli 20000 nouveaux habitants.

Malgré ses grands équipements et son dynamisme économique, **la Seine St-Denis s'affiche comme le département le moins sûr et le plus pauvre de France**. Le taux d'insécurité y est particulièrement élevé à St Denis et à Aubervilliers (et atteint parfois le double de la moyenne nationale). Le taux de pauvreté s'y élève à 27% contre 13,7% en France (à l'opposé celui du département des Yvelines s'élève à 9%, à 10,4% en Seine et Marne et à 14,5% pour le Val d'Oise). Ce taux qui atteint les 34% chez les jeunes se traduit par la difficulté à accéder au marché du travail, un fort taux



*Jeunesse et grand ensemble en Seine St Denis*

de chômage et l'occupation d'emplois précaires (30% n'ont aucun diplôme et 12% ont un diplôme de second cycle).

Spatialement, cette situation se traduit par **la présence de nombreux quartiers de grands ensembles d'habitat sociaux dégradés des années 50 et 60** où se concentrent une grande partie des habitants aux plus bas revenus de la métropole. Malgré les efforts récents en matière de rénovation urbaine, ces poches de pauvreté s'inscrivent dans **un environnement urbain «déplaisant»**, notamment dans la partie nord et nord-est (Seine Saint Denis), qui se compose alors d'infrastructures de transport majeures et de zones industrielles aux nuisances certaines. La radiographie, ci-dessus, «*Les propriétés de Lucifer*» (réalisée par l'équipe Studio09 des Ateliers du Grand Paris) rend compte de la spécificité du contexte urbain du nord francilien.

Outre la diversité culturelle et ethnique de sa population, **l'autre grande particularité du nord francilien est sa jeunesse**. Avec seulement une personnesur sept âgée de plus de 60 ans, la Seine-St-Denis et le Val d'Oise sont les départements les plus jeunes d'Ile-de-France et de France et offrent des potentiels en matière de perspectives de développement (initiatives, entreprises, associations, vie locale, vie culturelle, sportive et artistique,...).

Par ses contrastes, le territoire interroge sur un rééquilibrage métropolitain. **Comment tirer partie des ressources existantes, non seulement infrastructurales et territoriales mais aussi humaines, afin de solidariser les différents morceaux de la ville ?**



Aperçu du projet pour le centre et village des médias, sur le site "Dugny - Le Bourget" Luxigon





Projet du Campus Condorcet

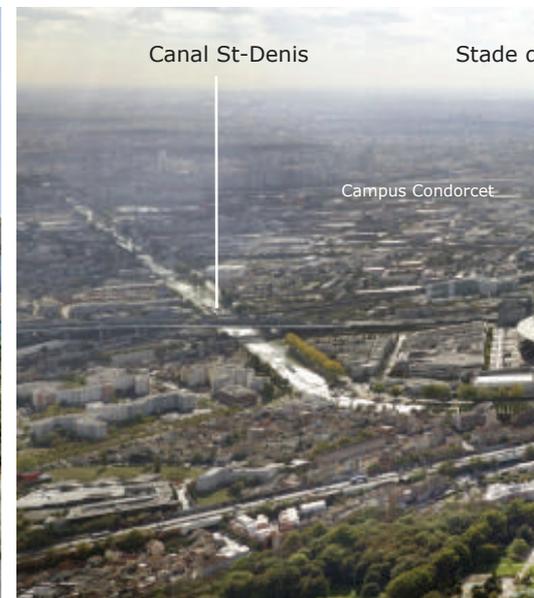


Aéroport du Bourget

Projet «Central Park» dans le parc de la Courneuve



Cité du Cinéma de Luc Besson



Canal St-Denis

Stade de France

Campus Condorcet

## LA SEINE ST DENIS, UNE BANLIEUE EN DEVENIR : PÔLE DIGITAL ET CRÉATIF

La Seine-St-Denis occupe la partie nord d'un pôle digital et créatif englobant Paris et qui s'étend de Boulogne/Issy-les-Moulineaux au sud-ouest jusqu'à Montreuil à l'est. Il concentre la majorité des forces numériques et créatives de la région (industries digitales et culturelles, médias, cinéma, mode et design). Plusieurs clusters et grappes d'entreprises structurent cette économie, qui compte de nombreuses start-ups et utilise abondamment les nouveaux lieux dédiés à l'innovation et à la création ouverte, comme le Numa ou Commune Image.

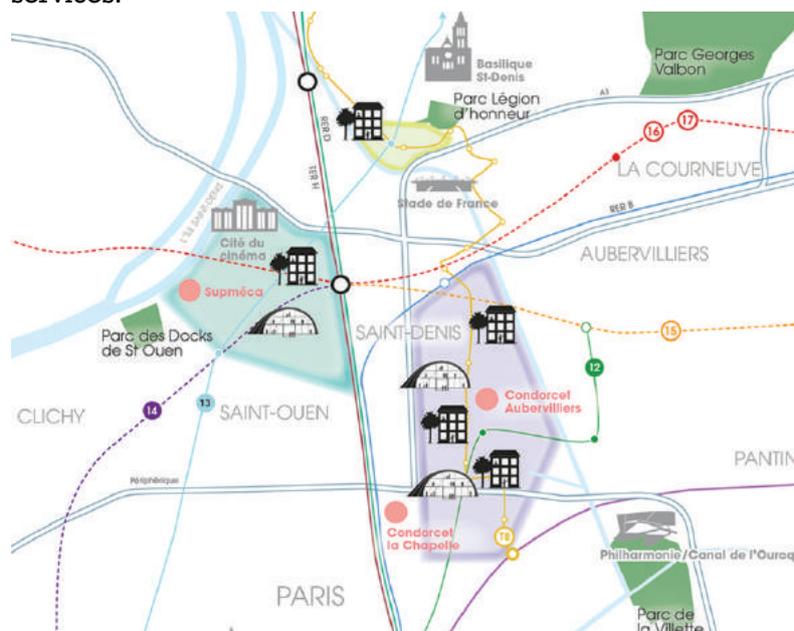
Parallèlement aux grands projets d'équipements métropolitains que le Grand Paris Express, le Tribunal de Grande Instance de Paris de Renzo Piano (210m, 120000m<sup>2</sup>, 8000 personnes aux Batignolles), l'Hôpital Nord, le quartier des Docks de St Ouen (friche industrielle convertie en quartier d'habitation),... on distinguera trois grands projets structurant pour ce territoire :

**- Le quartier international du Grand Paris (Campus Condorcet) :** il offre aux étudiants en mobilité internationale un hébergement, des équipements et services (soit 10000 étudiants et chercheurs du monde entier sont accueillis chaque année). En plus du redéveloppement d'un site d'activité (Aubervilliers) et des nombreux services et équipements programmés (20000m<sup>2</sup>), 3 sites reliés entre eux viendront structurer le territoire et compléter cette offre (La Plaine St Denis/ Gare des Mines, Pleyel et Porte de Paris). En observant une transformation en espace productif et d'habitat, tout en maintenant la vocation économique du site au bénéfice de la population locale, le projet de la plaine St Denis et Paris Nord Est (Chapelle Internationale) s'inscrivent comme un projet urbain fédérateur et un outil de relance d'un territoire autrefois en déclin.

**- Le premier pôle média-cinéma de France :** avec l'arrivée de la Cité du Cinéma imaginée par Luc Besson en 2012 (9 plateaux de tournage qui viennent s'ajouter aux plateaux de tournage existants), la Seine-St-Denis tend à concentrer les acteurs de l'image, des

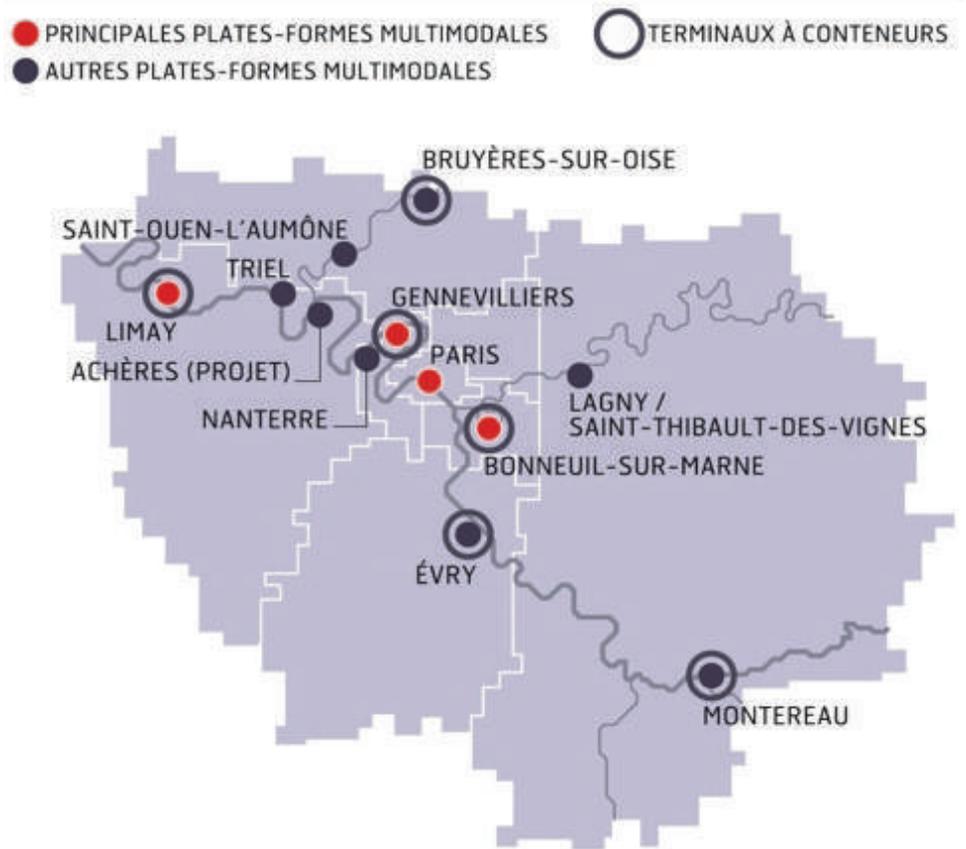
médias et du cinéma (production et post-production). Avec 55% de l'offre nationale en plateaux de tournage, 3 Universités, la meilleure école française du cinéma (Louis Lumière), 400 entreprises et 20 200 salariés de la filière image, elle bénéficie aussi d'une connectivité 4G sur tous les sites et s'inscrit comme le premier territoire d'implantation de datacenters.

**- Le Parc de la Courneuve (Georges Valbon) :** ce parc de 417ha (dont 310 classés en Natura2000) coincé entre autoroutes et voies rapides présente par sa situation, son caractère et sa taille de nombreux potentiels. Il représenterait le 3ème parc urbain du Grand Paris derrière le Bois de Boulogne à l'est (845ha) et le Bois de Vincennes à l'ouest (995ha) et devant le Parc de Sceaux au sud (181ha). Futur « Central Park à la française », l'urbaniste Roland Castro propose de repenser la relation entre la ville et la nature par la réalisation d' « un parc habité qui donnerait aux Parisiens des raisons de franchir le périphérique ». Pour cela, il propose de construire sur sa lisière 1,7 million de m<sup>2</sup>, 2000 immeubles (240000 logements), commerces, services.

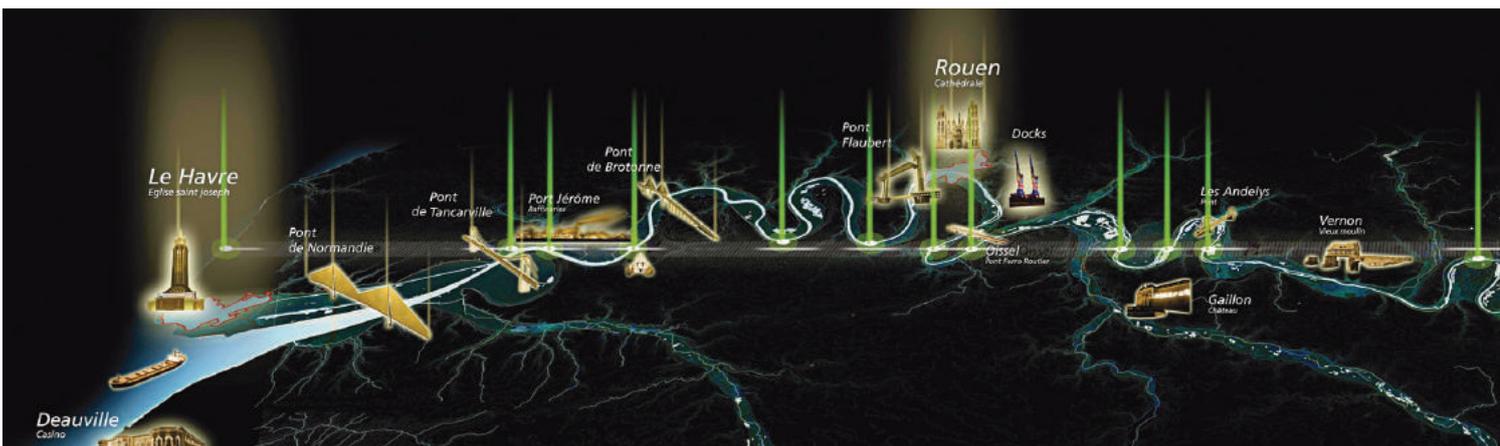


## LES PORTS D'ÎLE DE FRANCE

> **Gennevilliers, un port aux portes de Paris** - Avec près de 400ha, 190 000m<sup>2</sup> d'entrepôts logistiques et plus de 20 millions de tonnes de trafic (cargo de 5000 tonnes vers l'aval, 3000 tonnes vers l'amont), le Port de Gennevilliers est la plus grande plateforme multimodale de la région aussi bien en superficie qu'en nombre d'activités. Terminal portuaire, au cœur de la métropole et aux portes de Paris, il capte près de 20% des containers arrivant par le Havre et compte 270 entreprises issues de différents secteurs. Il s'inscrit comme un site d'accueil privilégié pour les activités liées au transport et à la logistique, aux bâtiments et travaux publics ainsi qu'à la gestion des déchets et à l'environnement. Il peut aussi s'avérer idéal pour l'accueil de groupes industriels liés à l'agro-alimentaire et à l'automobile.



IDÉ / SOURCE : PORTS DE PARIS



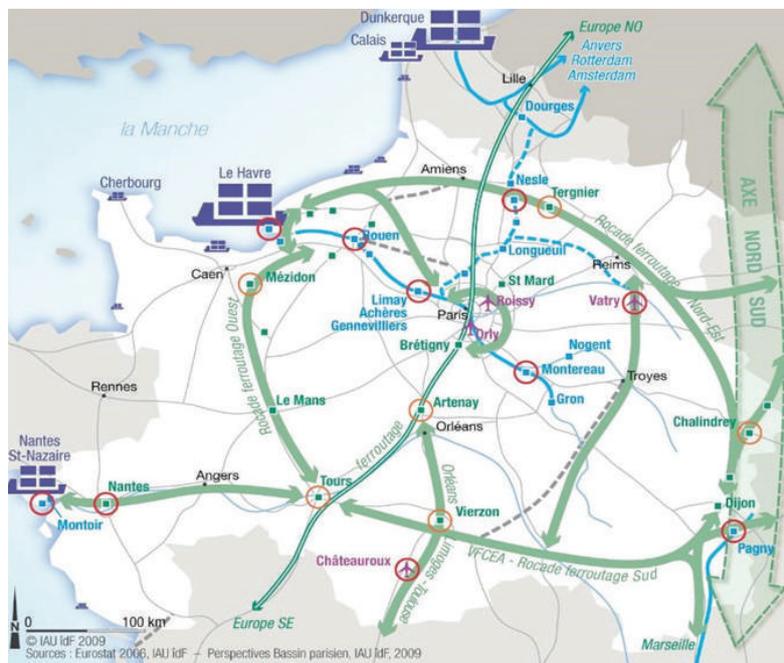
## L'AXE SEINE : VERS UNE MÉTROPOLE FLUVIALE ET PORTUAIRE

« Paris, Rouen, Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue. »  
(Bonaparte lors de sa visite au Havre le 7 Novembre 1802)

**UN AXE ÉCONOMIQUE** - Le territoire de la Vallée de la Seine, qui s'étend de Paris à Cherbourg, concerne 3 régions et 8 départements. Il concentre sur 5% du territoire français près de 15 millions d'habitants, ¼ des établissements économiques du pays, 7,3 millions d'emplois, 720 000 étudiants (30% pays) et 100 000 chercheurs (41% pays). Avec les ports du Havre, Rouen et Paris (HAROPA), il représente 1/3 du trafic de marchandises par les voies maritimes et fluviales du pays, 490 000 emplois liés à la fonction logistique (1/4 pays) et 600 000 emplois dans l'industrie (1/5 pays).

**UN AXE TOURISTIQUE** - L'activité touristique qui représente actuellement 10% du PIB global (420 000 emplois) offre des perspectives de développement considérables (les touristes franciliens représentent aujourd'hui 28% de la clientèle en Normandie). Ses atouts sont multiples : patrimoniaux (châteaux de la Roche Guyon et Gaillard, Abbaye de Jumièges,...), naturels (PNR du Vexin Français et des Boucles de la Seine Normande) et culturels (Paris première ville touristique mondiale, Armada de Rouen, Le Havre d'Auguste Perret, berceau de l'impressionnisme français, plages du débarquement, Avenue Verte cyclable entre Paris et Londres,...).

**UN AXE DE PROJETS** - Dans sa partie francilienne, il intègre notamment une OIN-Opération d'Intérêt National « Seine Aval » ainsi que le territoire de la Confluence Seine Oise. Bien qu'isolé au regard des autres grands territoires de projets métropolitains, ce dernier occupe une position stratégique d'interface entre Paris, l'ouest de la France et le nord de l'Europe. En 2010, il observe une croissance des emplois industriels de 8% en dix ans (quand la région en perdait 25%), comprend de nombreuses entreprises innovantes et une dizaine de centres de recherche et de développement en éco-mobilité, aéronautique, défense, cosmétique, santé, logistique ainsi qu'en éco-construction.

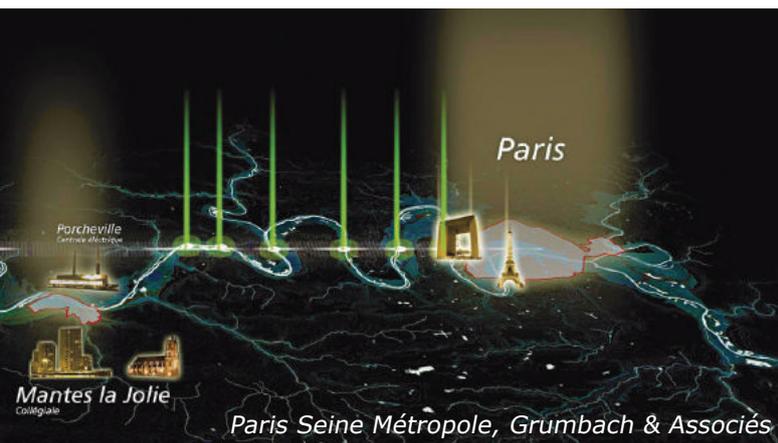


Transport ferroviaire et fluvial : perspectives du bassin parisien

Du point de vue régional, l'enjeu majeur pour l'Axe Seine est l'organisation d'un développement des fonctions logistiques et de grands services urbains, des fonctions économiques et résidentielles, le maintien et la valorisation des espaces ouverts, végétalisés et naturels, le maintien de la fonctionnalité écologique de la Seine et la valorisation du grand paysage caractéristique de la Seine-Aval et de ses coteaux.

### LA BOUCLE NORD DES HAUTS-DE-SEINE : UN CLUSTER DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

Territoire de 260 000 habitants et de près de 105 000 emplois (15 % des emplois et 20% de la population francilienne) situé au nord du grand pôle d'affaire de La Défense, il se compose de 5 communes (auxquels est venue s'ajouter Argenteuil au 1er Janvier 2016). Marqué par le secteur industriel, il offre un potentiel de développement important avec près de 350ha (*Paris Région Entreprises*) disponibles et des opérations en matière d'accessibilité (prolongement du T1, T2 et de la ligne 13) ou d'habitat (reconstruction et réhabilitation de 5000 logements). Le projet de « Cluster logistique urbaine durable » a pour vocation d'expérimenter et de créer aux portes de Paris un nouveau modèle optimisé et durable de transport de marchandises vers et dans les communes de la zone dense métropolitaine.





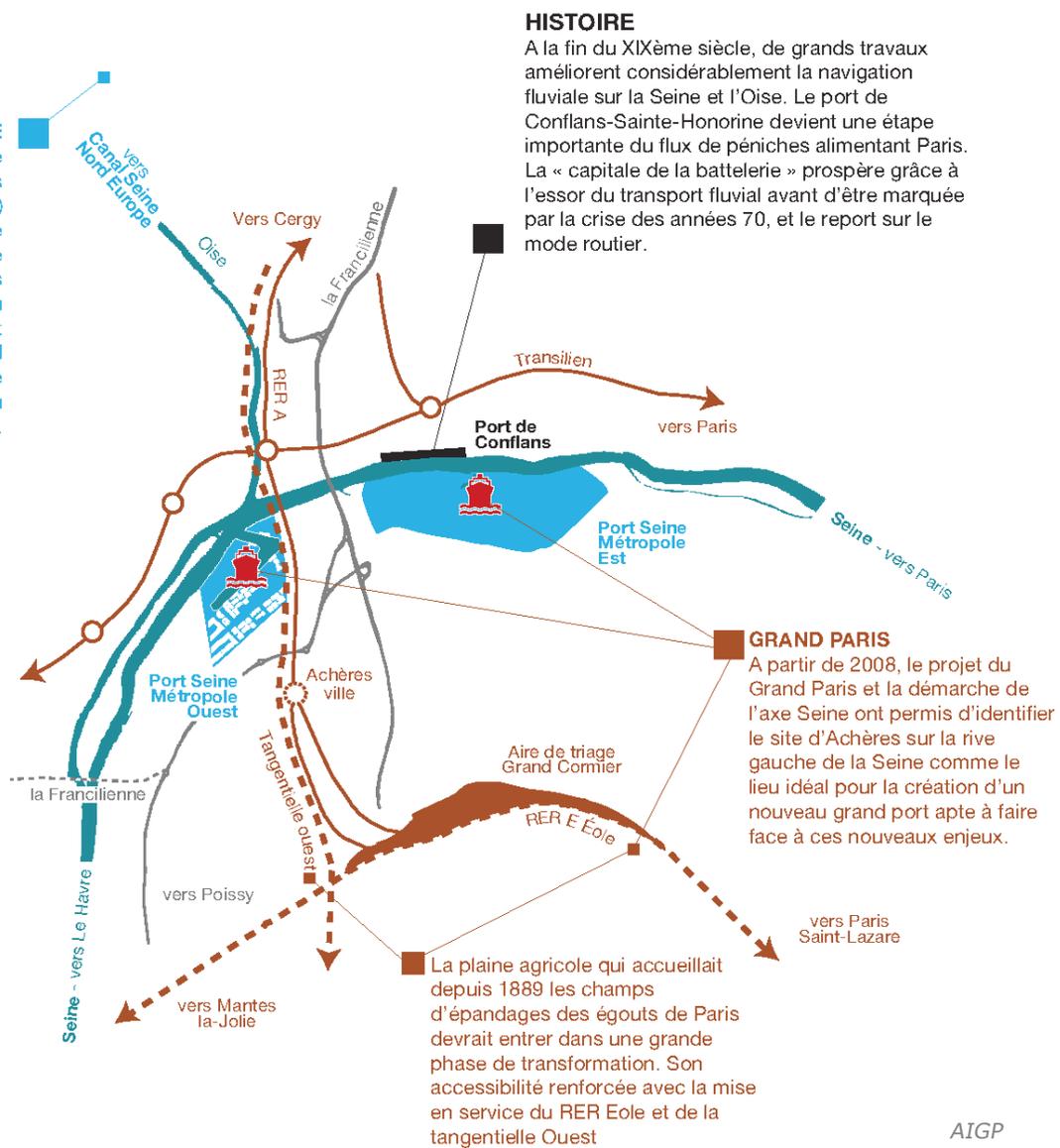
La confluence Seine et Oise

## Le canal Seine Nord-Europe

- Grand gabarit**  
(bateaux de 1 000 à 3 000 tonnes)
- Gabarit intermédiaire**  
(bateaux de 400 à 1 000 tonnes)
- Petit gabarit**  
(bateaux de 250 à 400 tonnes)



**METABOLISME**  
En 1991, la création de l'établissement public Voies navigables de France (VNF) marque le début d'une politique de relance du mode fluvial. D'importantes études sont lancées, comme celle du Canal Seine Nord qui rendrait possible le trafic à grand gabarit depuis le port du Havre jusqu'aux grands ports du Nord de l'Europe.



### HISTOIRE

A la fin du XIXème siècle, de grands travaux améliorent considérablement la navigation fluviale sur la Seine et l'Oise. Le port de Conflans-Sainte-Honorine devient une étape importante du flux de péniches alimentant Paris. La « capitale de la battellerie » prospère grâce à l'essor du transport fluvial avant d'être marquée par la crise des années 70, et le report sur le mode routier.

AIGP

## LA CONFLUENCE SEINE OISE, UN TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN DE PROJETS



Territoire de 350 000 habitants et 175 000 emplois (500 000 habitants et 250 000 emplois d'ici 2025) à la croisée de la Seine et de l'Oise, structuré autour de Cergy-Pontoise, la Confluence Seine-Oise s'affirme comme la nouvelle polarité de l'ouest métropolitain entre les territoires de La Défense – Boucle Nord – Val de Seine et Seine-Aval, à l'interface entre l'agglomération centrale et les espaces ruraux et agricoles de l'ouest.

Ce territoire concentre plusieurs grands projets d'infrastructures et d'équipements, nécessaires au fonctionnement de la métropole, mais aussi porteurs de développement :

- **La plateforme portuaire «Seine Métropole» d'Achères**, d'une superficie de 420 ha. Cette plateforme portuaire multimodale (fleuve, train, route) située sur la Seine au débouché du **canal à grand gabarit Seine Nord Europe (d'ici 2023)** constituera le projet portuaire le plus important d'Ile-de-France pour les 20 prochaines années. Elle s'accompagnera du développement du port de Limay (1er port fluviomaritime de la région) et de la création d'un nouveau port à Triel-sur-Seine.

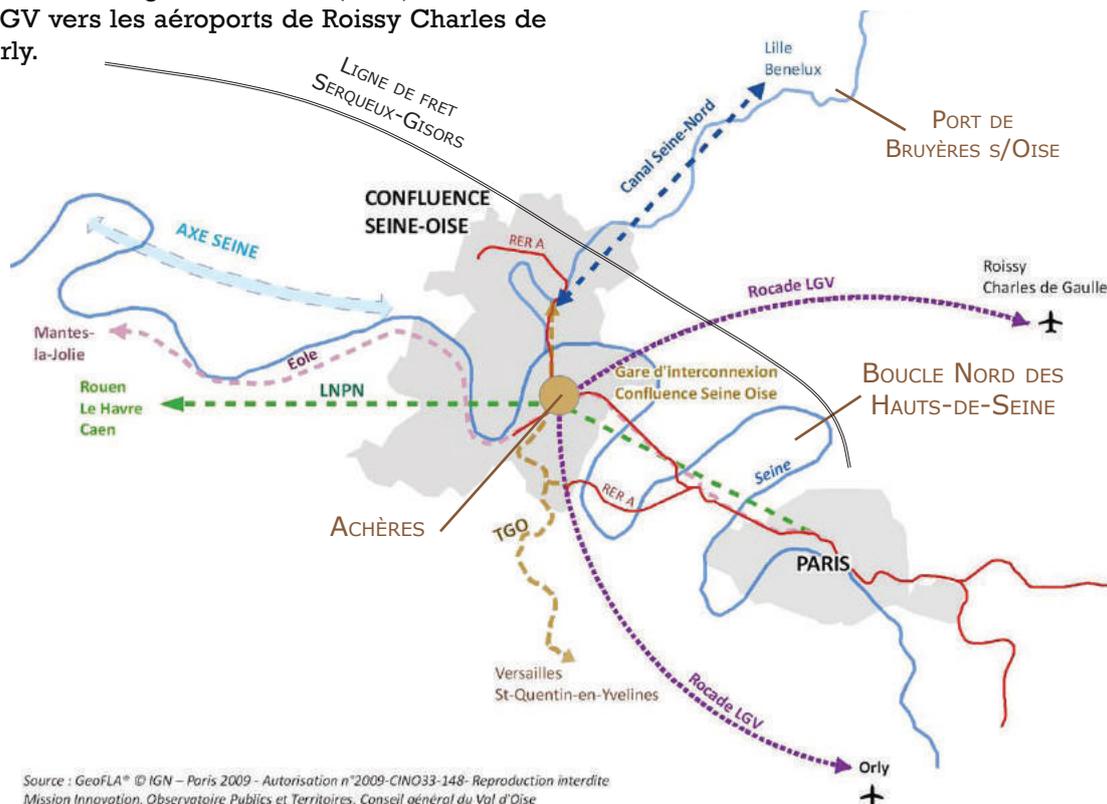
- **La future gare d'interconnexion Confluence à Achères** : ce hub de transport permettra de bénéficier de transports régionaux plus performants et d'offrir un accès aux réseaux nationaux et aéroportuaires. Il desservira un bassin de 1,5 million d'habitants et 600 000 emplois. Il permettra ainsi les échanges entre, d'une part la **Liaison Nouvelle Paris Normandie - LNPN** (Rouen, Caen, Le Havre, etc..) et les TER normands (Vernon, Evreux, etc.), d'autre part les RER E et A, les transiliens, la tangentielle ouest (TGO) et à terme la rocade LGV vers les aéroports de Roissy Charles de Gaulle et Orly.

- **L'écopôle Seine Aval** accueille des entreprises de l'éco-construction (utilisant des matériaux biosourcés) et les initiatives écologiques industrielles. La création de l'agence du pôle écoconstruction incarne le projet avec un espace mettant en avant des échantillons d'éco-matériaux et de nouvelles techniques constructives (La Fabrique 21).

- **Le prolongement de la ligne du RER E Eole de la Défense jusqu'à Mantes-la-Jolie (d'ici 2022)**. Il vise à améliorer les transports et à renforcer les connexions entre l'est et l'ouest francilien. Il facilitera l'accès aux bassins d'emploi et accompagnera le développement de bassins de vie. Il contribuera au développement équilibré des territoires franciliens en améliorant leur attractivité. Il pourrait par ailleurs favoriser la desserte de Cergy-Pontoise en libérant des créneaux pour le RER A.

- **La tangentielle Ouest (TGO)** est un projet de tram-train qui consiste à prolonger la Grande Ceinture Ouest en service depuis 2004 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Noisy-le-Roi. Les prolongements seront effectués en 3 phases successives : jusqu'à Saint-Germain RER en 2018, jusqu'à Achères Ville fin 2019 puis jusqu'à Cergy à l'horizon 2025 (selon le calendrier du Nouveau Grand Paris). La TGO permettra à terme de relier les pôles d'emplois et d'habitat de Cergy-Pontoise Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines ainsi que les pôles d'enseignement supérieur.

- **Le bouclage de l'autoroute A104** entre Cergy-Pontoise (Méry-sur-Oise) et Saint-Quentin-en-Yvelines (Orgeval) nécessaire à la desserte du futur port métropolitain d'Achères.



Source : GeoFLA® © IGN – Paris 2009 – Autorisation n°2009-CIN033-148- Reproduction interdite  
Mission Innovation, Observatoire Publics et Territoires, Conseil général du Val d'Oise



# LE CORRIDOR ROISSY-LE BOURGET : HUB INTERNATIONAL DES ÉCHANGES ET DE L'AÉRONAUTIQUE



**UN CORRIDOR ÉCONOMIQUE** - 1er pôle logistique (transport et échanges internationaux) et 3ème pôle d'emploi d'Ile-de-France (350 000 emplois pour 800 000 habitants), il comprend des services aéroportuaires à haute valeur ajoutée, des activités aéronautiques, logistiques, d'aviation d'affaires sur plus de 2650ha de foncier économique. Il s'appuie sur la présence de deux aéroports :



Aéroport du Bourget

Territoire connecté, il bénéficie d'une aire de chalandise de près de 500 millions de consommateurs dans un rayon de 3h de vol, la desserte de 315 villes desservies dans le monde et d'une connexion assurée par une gare TGV, d'autoroutes vers le cœur de l'Europe et les principaux ports européens. Les 2 lignes du Grand Paris Express et ses 12 gares viendront compléter cette offre à l'horizon 2024 (2023 pour le CDG Express entre Paris et l'aéroport).

- **L'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle** : 2ème aéroport européen pour le transport de passagers (60 millions) vers 500 destinations, 7ème au rang mondial pour le transport de marchandises à l'international (2 100 000 tonnes de fret), il couvre 3200ha (pistes, terminaux, entrepôts logistiques) et comprend 90 000 emplois dont 15000 dans la zone Cargo de CDG.

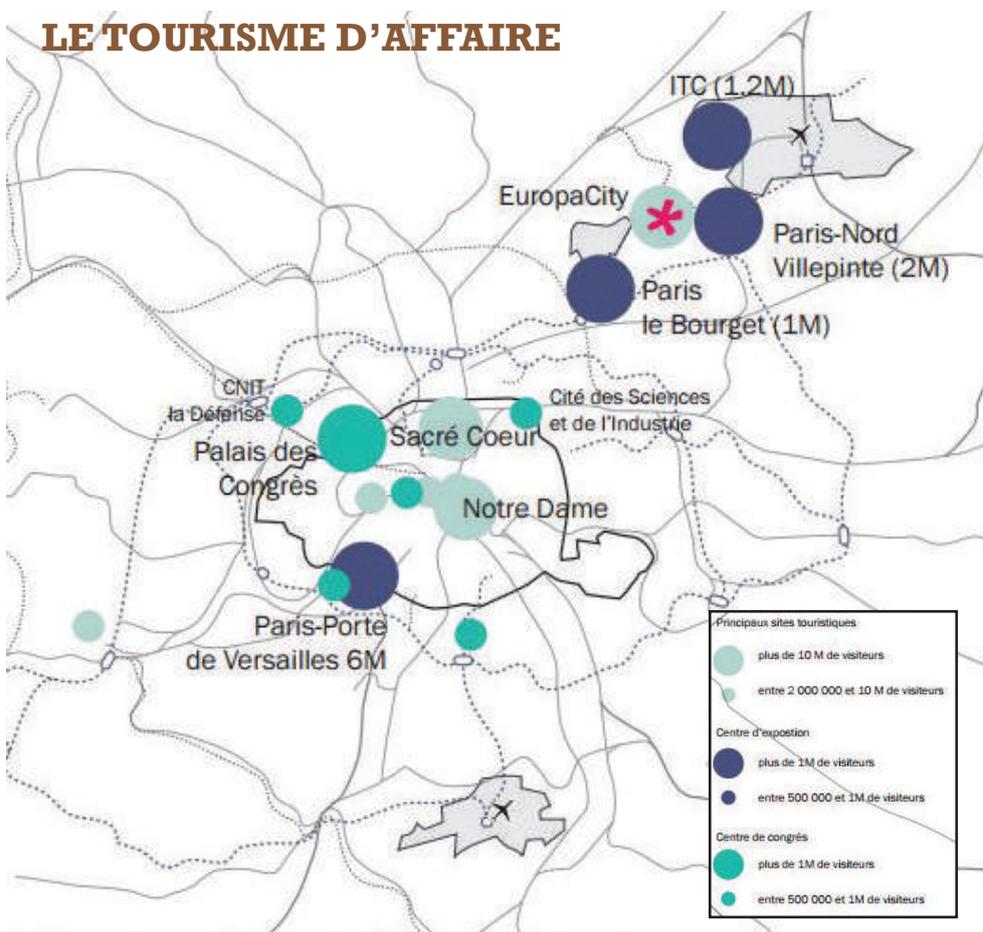
- **L'aéroport du Bourget** : 1er aéroport d'affaires européen créé en 1914, il est situé à 7km de Paris et dispose de 553ha, de 3 pistes (dont 2 indépendantes) et accueille 75 entreprises de services aéroportuaires et aéronautiques.

*« Il faut capitaliser les atouts paysagers. Ces secteurs aéroportuaires sont souvent considérés comme des bassins de développement fonciers et on sous valorise complètement le fait qu'il y'a un paysage existant identitaire qui peut renforcer la qualité de vie et qu'on n'intègre pas à la réflexion. » (Mathis Güller)*

**UN CORRIDOR TOURISTIQUE** - Première ville mondiale pour l'accueil de congrès internationaux, le rayonnement de Paris repose aussi sur le tourisme d'affaire (salons professionnels notamment sur le parc de Paris Nord Villepinte). En 2013, 81400 emplois étaient générés par les salons et congrès. La diversification de l'offre vers les expositions, les rencontres professionnelles, les fonctions « business » et « corporate » des entreprises ainsi que dans les loisirs et le tourisme s'appuie essentiellement sur ce territoire Roissy/Le Bourget et offre un environnement favorable au développement de projets hôteliers.

(Source : International ICongress and Convention Association)

## LE TOURISME D'AFFAIRE



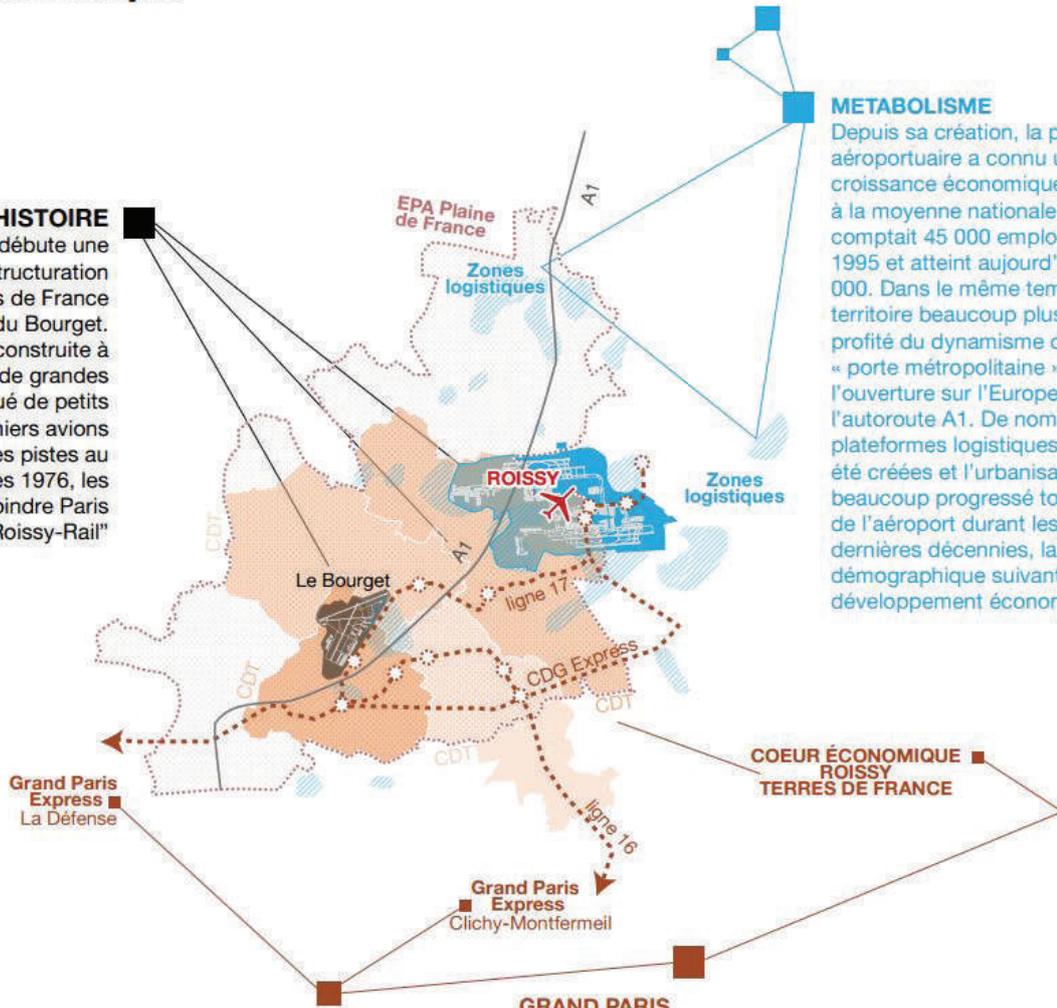
# Grand Roissy : L'urbanité d'un pôle économique

## HISTOIRE

Dans les années 60 débute une importante phase d'infrastructuration des terres du Pays de France situées au nord est du Bourget. L'autoroute A1 est construite à travers un paysage de grandes cultures céréalières ponctué de petits bourgs. En 1974 les premiers avions atterrissent à Roissy sur les pistes au milieu des champs, et dès 1976, les voyageurs peuvent rejoindre Paris par la ligne "Roissy-Rail"

## METABOLISME

Depuis sa création, la plateforme aéroportuaire a connu une croissance économique supérieure à la moyenne nationale. Elle comptait 45 000 emplois en 1995 et atteint aujourd'hui les 85 000. Dans le même temps, un territoire beaucoup plus vaste a profité du dynamisme de cette « porte métropolitaine » et de l'ouverture sur l'Europe offerte par l'autoroute A1. De nombreuses plateformes logistiques ont été créées et l'urbanisation a beaucoup progressé tout autour de l'aéroport durant les quatre dernières décennies, la croissance démographique suivant le développement économique.

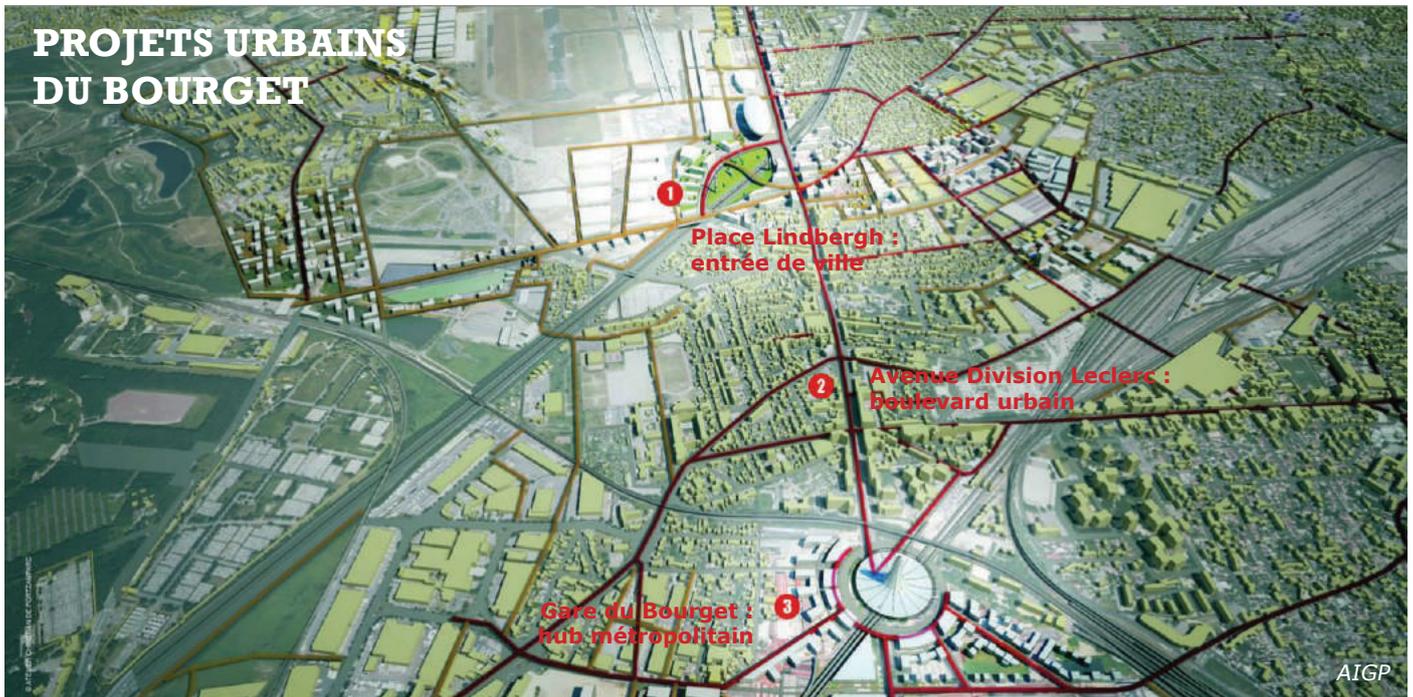


## GRAND PARIS

Le projet du Grand Paris et les débats sur le tracé de la future ligne 17 du métro ont été le signal pour la mise en route de la démarche de coopération territoriale du Grand Roissy. Il a ouvert la possibilité d'une vision et d'une gouvernance plus globale de cet espace trop fragmenté marqué par de fortes inégalités.

AIGP

## PROJETS URBAINS DU BOURGET



AIGP

**UN CORRIDOR DE PROJET** - Par sa localisation exceptionnelle au cœur des échanges internationaux et un marché immobilier majeur (parcs d'activités, zones commerciales, entrepôts, bureaux, parcs d'affaires,...), le Hub composé par le Grand Roissy et Le Bourget représente un territoire stratégique pour le Grand Paris et la France. D'ici 2035, il doit accueillir près de 25 projets économiques (soit 15 milliards d'euros d'investissement).

## GRAND ROISSY

Avec près de 95 000 emplois sur les plateformes aéroportuaires et 260 000 emplois indirects liés à l'activité aéroportuaire, ce territoire offre une position stratégique et de nombreuses disponibilités foncières compétitives :

- Roissypôle : pôle tertiaire et de services, il comprend 700 chambres d'hôtels et 230 000m<sup>2</sup> d'immobilier tertiaire
- The International Trade Center : premier complexe intégré d'affaires & de congrès en Europe sur une superficie de 13ha
- Paris Nord 2 : premier parc d'affaires privé en Europe, réunissant sur 300ha, 500 entreprises et 20 000 salariés

## AÉROLIANS PARIS

Parc d'affaire d'envergure internationale d'échanges et d'innovations de 200ha, il accueillera près de 20 000 à 25 000 emplois et comprend :

- Un parc multifonctionnel d'activités internationales
- Une extension du Parc des Expositions Paris Nord Villepinte, prochainement relié au Grand Paris Express, et la création de la Cité de l'événementiel
- Le Colisée : projet de salle multifonctionnelle à grande capacité (15000 à 20000 spectateurs)



Aérolians : Projet du Colisée

## PARIS LE BOURGET :

Pôle de l'excellence aéronautique et aéroportuaire, il comprend le premier aéroport d'affaire d'Europe, 3ème parc des Expositions d'Ile-de-France, le Musée de l'Air et de l'Espace, le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace, le Parc départemental Georges Valbon, ... Son positionnement sera d'autant plus renforcé qu'il accueillera 5 des futures gares du réseau du Grand Paris Express, Airbus Helicopters et Airbus Group Innovation. Il dispose d'un potentiel de création d'activités et de bureaux de 1400000m<sup>2</sup>.

## LE TRIANGLE DE GONESSE :

Situé entre les deux aéroports de Roissy CDG et Le Bourget, ce projet d'aménagement économique et touristique d'envergure dont les développements sont programmés jusqu'en 2035 autour d'une des gares du GPE fait le pari de la cohabitation entre Ville et Agriculture (400ha de terres agricoles préservées au nord afin de soutenir les filières agricoles locales). Il s'articule autour d'un quartier d'affaires et de loisirs international (sur 280ha) et un parc créatif qui s'appuie sur la dimension paysagère du site vers les monuments parisiens et les plaines agricoles. Il s'adresse aux entreprises internationales à la recherche d'une grande flexibilité dans l'organisation des bureaux et d'une proximité immédiate avec les aéroports. EuropaCity (ouverture 2024) représente un des projets phare de cet ensemble. Quartier des loisirs du Grand Paris, il est l'un des principaux projets d'équipements d'investissement privé (Immochan) de la décennie en France (2milliards d'euros). Il comprend 2/3 de surface dédiée à la culture, aux loisirs, aux espaces publics et aux hébergements, ainsi qu'1/3 dédié au shopping (avec un objectif de création de 11500 emplois).



Triangle de Gonesse : projet Europa City

# MUTATION D'UN TERRITOIRE AÉROPORTUAIRE

En résumé, l'offre actuelle du corridor Roissy/Le Bourget s'articule autour de :

- **Bureaux** : Parc Mail, Paris Nord 2, Roissypôle
- **Activités** : AeroliansParis / Paris Asia Business Center, A Park, Village Fret
- **Logistique** : AeroliansParis, Cargo City, parcs portés par des opérateurs privés (parc logistique de la Goële, Portes de Vémars, Segro Logistics Park Aulnay)

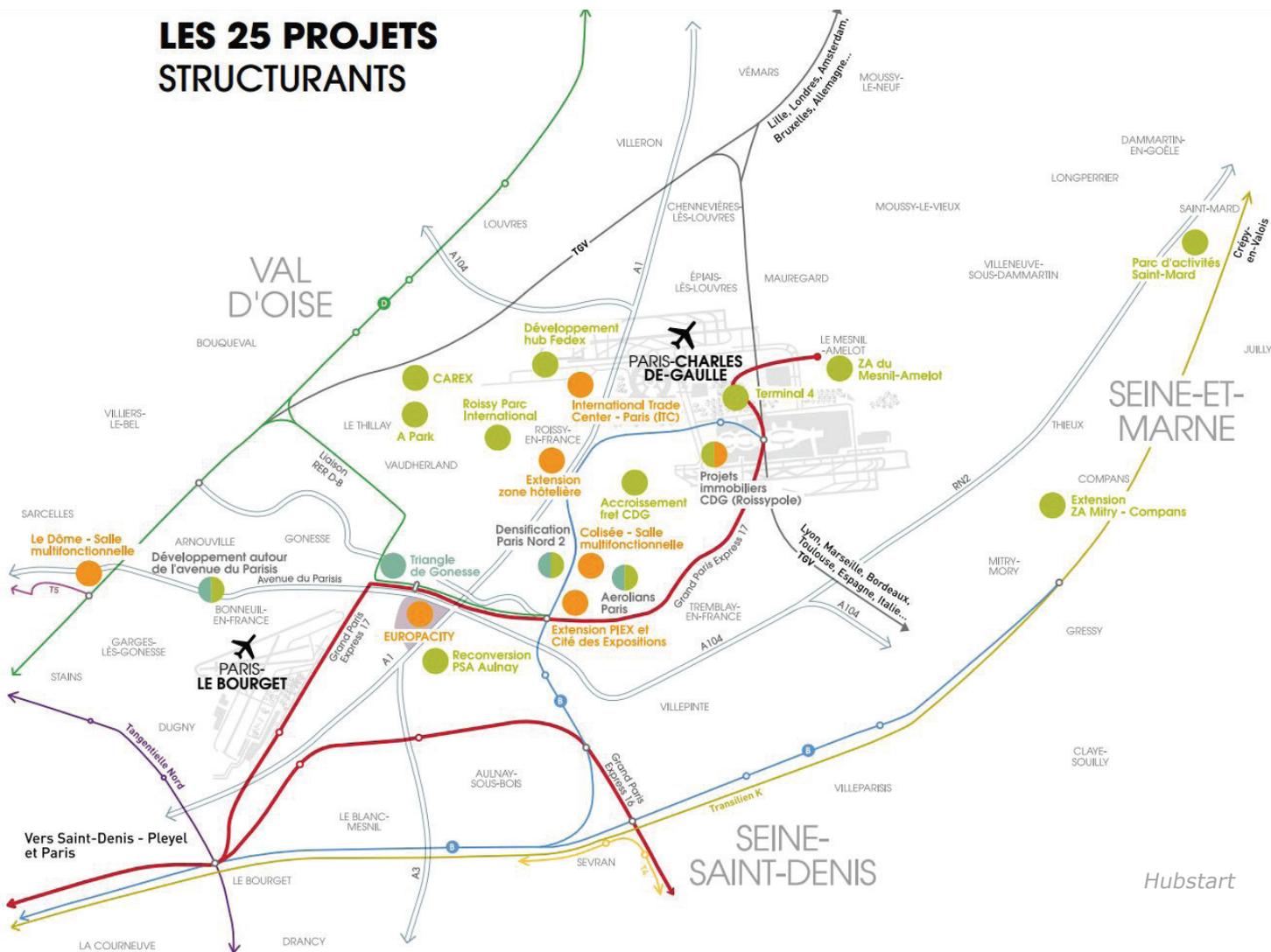
Et sera amenée à être complétée par :

- **Bureaux** : Aerolians Paris, Triangle de Gonesse, Paris Nord 2 (densification), Roissypôle (densification)
- **Activités** : Butte aux Bergers / Bois du Temple (deux parcs d'activités de 44ha et de 16ha avec pôle de services, 260 000m<sup>2</sup> d'activités PME-PMI-artisanat d'ici 2017/2018), Triangle de Gonesse (30ha d'activités mixtes à caractère technologique dans un quartier d'affaire international pour 2019), Aulnay-sous-Bois (100ha d'activités industrielles et semi-industrielles et activités mixtes à caractère technologique), AeroliansParis (27ha), Paris Nord 2
- **Logistique** : AeroliansParis (parc international d'affaires mixtes sur 16ha), Parc de Compans (parc logistique, activités et hôtels sur 75ha), Euro Carex (parc d'activités logistiques dédié au fret ferroviaire à grande vitesse sur 120ha)

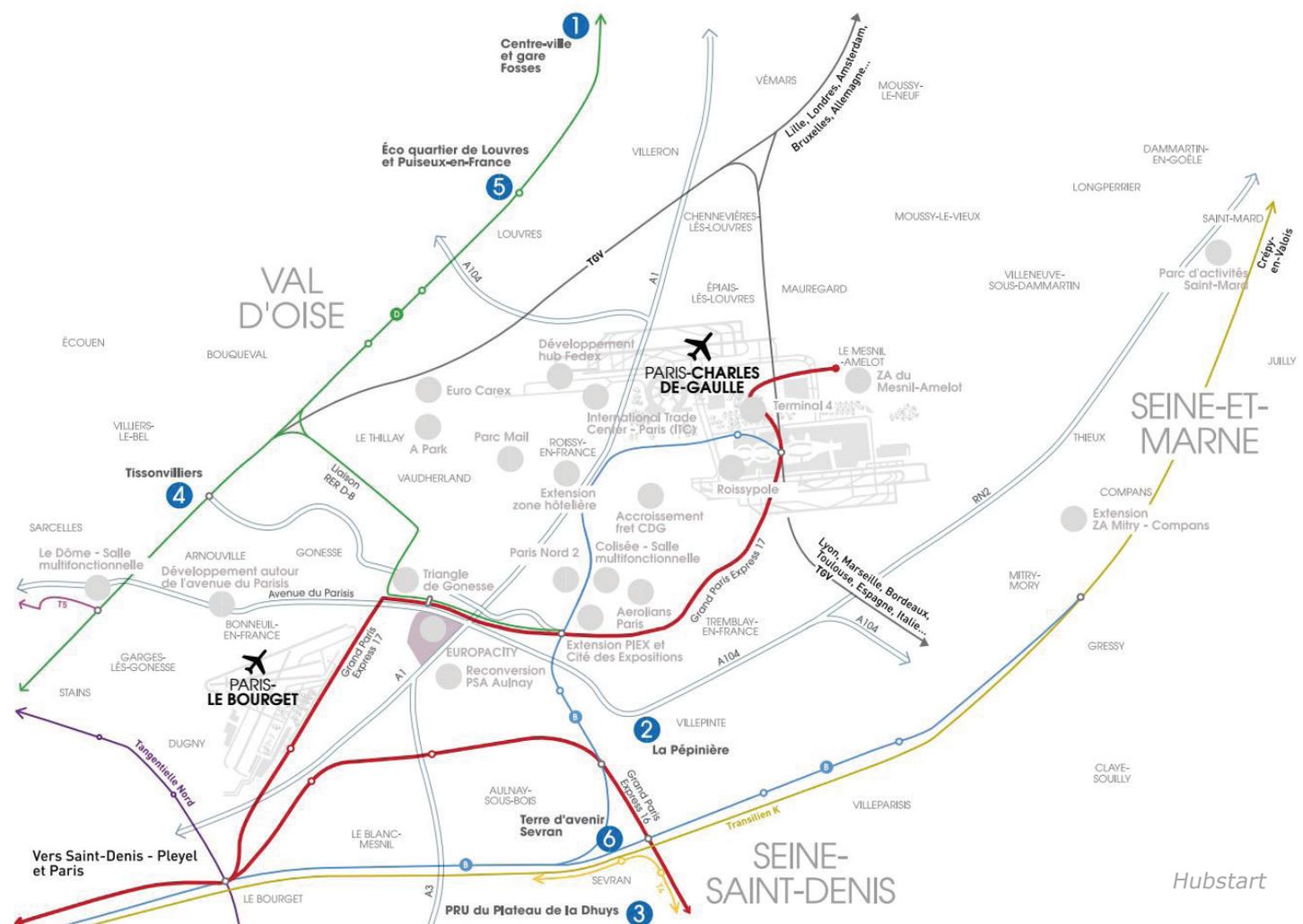
L'ensemble de ces projets à destination économique et internationale se développent dans un milieu contraint (lié aux nuisances générées par la proximité aux infrastructures aéroportuaires et routières) et s'accompagnent d'opérations d'habitat autour de 6 secteurs :

1. Quartiers de la Gare et du Centre-ville de Fosses : 350 nouveaux logements, démolition reconstruction de 100 autres, activités, commerces, équipements et restructuration de la gare routière et des espaces publics (d'ici 2019)
2. La pépinière à Villepinte : 700 logements, commerces, services, groupe scolaire, résidence pour personnes âgées, parc paysager dans une ancienne pépinière (d'ici 2021)
3. PRU du plateau de la Dhuis à Clichy-sous-Bois/Montfermeil : rénovation urbaine sur 60ha, 3300 logements avec intervention sur des logements privés dégradés, équipements publics, espaces publics (d'ici 2023)
4. Tissonvilliers III à Villiers-le-Bel : 200 logements, résidence pour personnes âgées, 10ha de parc PME-PMI (en cours)
5. Eco-quartier de Louvres et Puiseux : 3340 logements, 20 000 m<sup>2</sup> de commerces et services, 22000 m<sup>2</sup> d'équipements publics, 19ha d'espaces publics et d'espaces verts (d'ici 2028)
6. Sevrans Terre d'Avenir : 120ha autour des gares du Grand Paris de Sevrans-Livry et de Sevrans-Beaudottes et des espaces ouverts (parc de la Poudrerie, terrains Montceleux, canal de l'Ourcq) comprenant logements, commerces, équipements, espaces sport et loisirs (à partir de 2017)

# LES 25 PROJETS STRUCTURANTS



Hubstart



Hubstart



## LES ENJEUX DU MÉTABOLISME MÉTROPOLITAIN FRANCILIEN

Ignorant les spécificités territoriales, les systèmes de connexions, souvent à grandes vitesses (trains, autoroutes, aérien, virtuels), se détachent des proximités, découpent et enferment les territoires en poches hermétiques (l'exemple des zones d'activités, commerciales, logistiques, pavillonnaires,... en sont les meilleurs exemples). En résulte **une inappréhensibilité de l'immensité métropolitaine et une désorientation de l'utilisateur**, notamment d'un point de vue piéton. Les grands territoires structurants de notre quadrant ainsi identifiés, comment les territoires exclus des investissements massifs du Grand Paris tireront leur épingle du jeu métropolitain ?

### ET LES TERRITOIRES HORS DES GRANDS PROJETS MÉTROPOLITAINS ?

Parmi les territoires qui ne sont pas concernés par les grands projets structurels du Grand Paris, on peut évoquer :

**UN ARC SUD VAL D'OISE** : allant de Taverny à Garges-les-Gonesses, il se caractérise par un tissu urbain essentiellement résidentiel et contrasté :

- *quartiers plutôt aisés* aux abords de la Forêt de Montmorency : Montmorency, Enghien les Bains, St Leu La Forêt,...
- *quartiers plus populaires* au nord de la Seine-St-Denis et de la boucle Nord de la Seine de Genevilliers : Argenteuil, Sarcelles, Villiers-le-Bel,...

Le tissu économique s'y organise en **petites zones d'activités disséminées** dans le tissu urbain (à l'exception de l'ensemble formé par la zone commerciale d'Herblay/Franconville le long de l'autoroute A15) et souvent en lisière, au contact direct d'espaces agricoles ou naturels. L'Université de Villetaneuse, le château d'Ecouen (Musée de la Renaissance), le champ de courses et le casino d'Enghien sont les quelques aménités qui lui permettent de rayonner.

**UNE PLAINE AGRICOLE** : un grand espace productif à dominante agricole et céréalière qui occupe **une situation centrale** entre la vallée de la Seine au sud (Genevilliers, canaux de St Denis et de l'Ourcq) et la Vallée de l'Oise au nord (Persan-Beaumont/Bruyères s/Oise). Traversée d'est en ouest par l'autoroute périphérique de grande couronne : RN184 ou Francilienne (vers Cergy-Pontoise et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle) et du nord au sud par la N1, sa position de carrefour (Croix Verte / Montsoul) interroge sur son développement futur : vers une urbanisation au service de la métropole, vers un maintien de l'activité agricole ou vers un redéveloppement sur elle-même tenant compte de ses spécificités ? Elle abrite notamment au Plessis-Gassot, sur près de 200ha, un centre d'enfouissement de déchets (en 2001, il représentait 800 000 tonnes déchets/an soit la production de 2 millions de personnes) et la plus grande centrale à biogaz de France (consommation électrique de 41200 foyers – hors chauffage – et le chauffage de

2850 foyers). Début 2016, le Grand Roissy a entamé une démarche visant à élaborer un projet agricole favorisant des initiatives innovantes, la promotion d'une agriculture fonctionnelle et la protection des espaces.

### QUELLE PRISE EN COMPTE DU RISQUE ?

Les infrastructures et équipements vitaux au fonctionnement et à l'attractivité de la métropole impliquent une prise en compte de leurs impacts à court, moyen et long terme tout en considérant la notion de risque dans l'expertise :

**LE RISQUE VISIBLE** - La région parisienne compte près de **38 installations industrielles classées Seveso** (à risque industriel). Dans le nord francilien, 9 sites sont classés « Seuil Bas » (dont 4 à proximité de l'agglomération de Cergy-Pontoise, 2 à Genevilliers et 3 en Seine-St-Denis) et 7 sites en « Seuil Haut » :

- *Amperes Industries à Saint-Ouen l'Aumône,*
- *NCS Pyrotechnie et Technologies à Survilliers,*
- *SMCA à Chennevières-les-Louvres*
- *SIAPP à Achères*
- *Trapil à Genevilliers,*
- *Sogepip à Genevilliers,*
- *Total à Genevilliers*

**LE RISQUE INVISIBLE** - Les sites précédemment évoqués présentent des risques majeurs notamment liés aux dépôts d'hydrocarbures à Genevilliers. Dans la région, le risque peut aussi être envisagé à travers les aléas climatiques (orages et tempêtes), les inondations (à l'exemple de la crue du bassin de la Seine en juin 2016) et la pollution atmosphérique (dûe au trafic routier mais aussi à l'utilisation d'intrants chimiques dans les zones agricoles, avec des pics en cas de fortes chaleurs).

Dans un autre registre, les terrains d'épandage des eaux usées de Paris durant le XIXème et XXème siècle (ci-contre), les nuisances routières ou aériennes (ci-contre) ainsi que les prévisions liées à la saturation de l'A1 à l'horizon 2030 sont autant d'éléments à considérer.

L'effet cumulatif «absence de projet & risque» contraint le développement de certains territoires périphériques et implique une vigilance quant à la nature et au montage de certains projets urbains et à la considération de cette vision métabolique (ou systémique), globale, raisonnée et long-termiste du Grand Paris. A cet effet, le projet de la plaine de Pierrelaye, traité lors de la session 2013 des Ateliers, en est un exemple. Sur 1000-1500ha de terrains pollués, il propose la réalisation d'une forêt récréative du Grand Paris et la constitution d'un corridor écologique boisé entre les massifs de Montmorency et de St-Germain en Laye.



## DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, PROJETS URBAINS & OPPOSITIONS CITOYENNES

- **La Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise** : lors de sa création en 1969, la ville nouvelle de Cergy-Pontoise a fait l'objet d'un mouvement contestataire, de la part des agriculteurs locaux, quant à sa réalisation sur d'immenses emprises agricoles fertiles.

- **Entrepôt logistique Puiseux-Pontoise** : En 2015, une association de protection du Val de Viosne s'est opposé au projet d'installation d'un entrepôt logistique « Panhard » classé Seveso « seuil bas » aux portes de l'agglomération et du Parc Naturel Régional du Vexin Français. Outre l'augmentation du trafic de camions (13% par jour selon l'association et 0,22% selon l'agglomération), le risque d'incendie des produits inflammables stockés (5%), le faible nombre d'emploi (320 pour de bâtiment 52 000m<sup>2</sup>) et de dégradation de la valeur des biens immobiliers des propriétaires riverains (situés à 400m) étaient évoqués.

- **Cas des Ports autonomes de Paris face à Auvers s/Oise (à St-Ouen l'Aumône) et face à Conflans Ste-Honorine (à Achères)** : Pour le premier, il s'agit d'un projet de plateforme industrielle (activités et port) dans le prolongement d'un parc industriel existant. 6 associations de protection de l'environnement s'étaient alors réunies en un « collectif de défense ». Pour le second, il s'agit aussi d'un projet de plateforme portuaire de 100ha (potentiellement extensible de 300ha) qui viendrait justifier le projet polémique de bouclage de la Francilienne (A104). Ces deux projets ne font pas l'unanimité et reprennent à maintes reprises la défense d'un cadre de vie associé aux nuisances liées aux activités et au trafic, à la préservation d'un paysage (Ile de Vaux pour l'un, Ile du Devant et Confluence pour le second) et au soutien d'un développement touristique s'appuyant sur les atouts locaux (le patrimoine bâti et urbain et les peintres impressionnistes).

- **Modernisation de la ligne Serqueux-Gisors** : afin de connecter Paris à la façade atlantique et face à la saturation de la ligne Paris-Rouen via Mantes-la-Jolie, la SNCF souhaite créer une seconde ligne de fret sur l'actuelle ligne dédiée au transport de passager traversant des zones résidentielles et de nombreuses communes du Val d'Oise. Le rassemblement d'élus, riverains et associations s'oppose fermement au projet et mettent en cause le passage de 25 trains de marchandises supplémentaires par jour (toutes les 25 minutes) qui risque de nuire au confort des riverains habitants aux abords de la ligne (notamment la nuit).

- **Le transport de déchets nucléaires à Drancy** : En 2012 et 2013, le déraillement de wagons chargés de déchets nucléaires, à proximité des communes de Drancy, Le Bourget et Le Blanc Mesnil, a suscité de nombreuses réactions. Avec 150 000 wagons par an dont 15000 de matières dangereuses, la gare de triage de Drancy l'une des plus importantes de France. Les riverains et associations (Collectif des riverains de la gare) ont milité contre le transport de ce type de matériaux dangereux en zone urbaine dense. Parmi les revendications : le vieillissement du réseau ferré, la densification urbaine en zone à risque, la perte de valeur des biens immobiliers (30%), le risque d'incendie et d'exposition aux radiations, la sécurité menacée par les baisses budgétaires et le report du trafic vers l'autoroute.

- **Le développement du Canal St Denis** : En 2016, une pétition change.org a été lancée auprès des riverains du canal St-Denis «Pour un canal qui donne ENVIE». Les instigateurs de cette initiative défendent un aménagement qualitatif des berges du canal (rive droite) ré-évaluant les activités industrielles. Ils avancent les arguments de santé des habitants, d'environnement et de circulation douce (réalisation d'une passerelle piétonne).

- **Cas d'Europa City** : Ce projet gigantesque compte 230 000m<sup>2</sup> de surface dédiés à l'accueil de 500 commerces et incluant une piste de ski en indoor et un parc aquatique couvert. Il devrait créer 11500 emplois mais fait l'objet de nombreuses polémiques de la part des élus de Seine-St-Denis, d'écologistes, de commerçants et d'associations de riverains (Collectif du Triangle de Gonesse). En cause : l'artificialisation de terres agricoles alors que certains espaces aux environs sont sous-occupés ou en friche (PSA Peugeot par exemple), la proximité de produits commerciaux neufs (O'Parinor et Aéroville notamment), la concurrence aux commerces de proximité des communes avoisinantes, le caractère énergivore d'un tel équipement,...



Manifestation de riverains contre l'entrepôt «Panhard» à Cergy-Pontoise



Manifestation d'élus contre le projet de fret à Pontoise



Manifestation de riverains et d'élus contre le transport de déchets nucléaires à Drancy



Manifestation de militants contre le projet Europa City à Gonesse

## QUEL POIDS ET CONSIDÉRATION DU RIVERAIN DANS LES PROJETS ?

Le sujet de la cohabitation entre ville & activités productives ou fonctionnelle interroge sur la notion de qualité/cadre de vie. Elle se trouve heurtée par mouvements d'opposition (qui font la une de la presse locale et nationale), principalement portés par des mouvements d'écologistes et/ou d'élus et/ou d'habitants (riverains ou non) et/ou d'associations et/ou d'exploitants agricoles et/ou de commerçants.

Il est paradoxal d'observer que parallèlement au besoin exprimé en matière d'urbanité et de création d'emplois, la réalisation d'infrastructures, de zones d'activités et/ou de produits et équipements (destinés à accueillir/accompagner le développement/fonctionnement économique et urbain des territoires) suscite des oppositions de plus en plus nombreuses et virulentes (à l'exemple de la multiplication des mouvements zadistes, en France, ces dernières années). La proximité aux zones résidentielles a accompagné l'émergence d'un courant NIMBYiste (Not In My BackYard) qui a justifié, en partie, ce refoulement de certaines activités hors de la ville. Mais, aujourd'hui, à l'heure des réseaux sociaux et d'une conscientisation environnementale, les territoires ruraux longtemps tributaires de ces dynamiques de relégation résistent. Cela nous amène à réfléchir quant à l'assimilation et la complète insertion en milieu urbain de ces aménités non désirées (à ce titre, l'exemple du Forum-Poblenou de Barcelone est un cas intéressant d'intégration d'activités dites nuisibles – en l'occurrence, ici, de traitement des déchets et des eaux usées - dans le cadre d'un projet de requalification d'un quartier industriel obsolète vers un quartier mixte mêlant activités, logements, bureaux et parc des expositions). Ces mouvements interrogent aussi sur un développement citoyen et responsable des territoires : **Est-ce le développement ou la forme du développement qu'il faut remettre en cause ?**

# L'ÉCONOMIE IMMATÉRIELLE



CENTRALE NUCLEAIRE DE FLAMANVILLE

DATA

CERGY - PONTOISE

ROISSY CHARLES DE GAULLE

PLAINE COMMUNE

LA DÉFENSE

SAINT-DENIS

canal de l'Ourcq

POISSY

PLEYEL

BOBIGNY

VAL DE FONTENAY

VAL D'EUROPE

OCA

QUARTIER LATIN

NOISY - CHAMPS

SAINT-QUENTIN

VELIZY

SACLAY

CRETEIL

MASSY

ORLY

EVRY

LÉGENDE

## UNE VISION MÉTABOLIQUE FRANCILIENNE

*«Le métabolisme urbain désigne l'ensemble des processus par lesquels les villes mobilisent, consomment et transforment ses ressources» (Barles, 2008)*

Dans le cadre des réflexions sur le Grand Paris, l'AIGP a organisé des conférences autour du métabolisme métropolitain. Cette approche qui tend à considérer la complexité du système urbain francilien s'est alors axée autour de 3 thématiques tend à ([cartes interactives sur www.ateliergrandparis.fr](http://www.ateliergrandparis.fr)) :

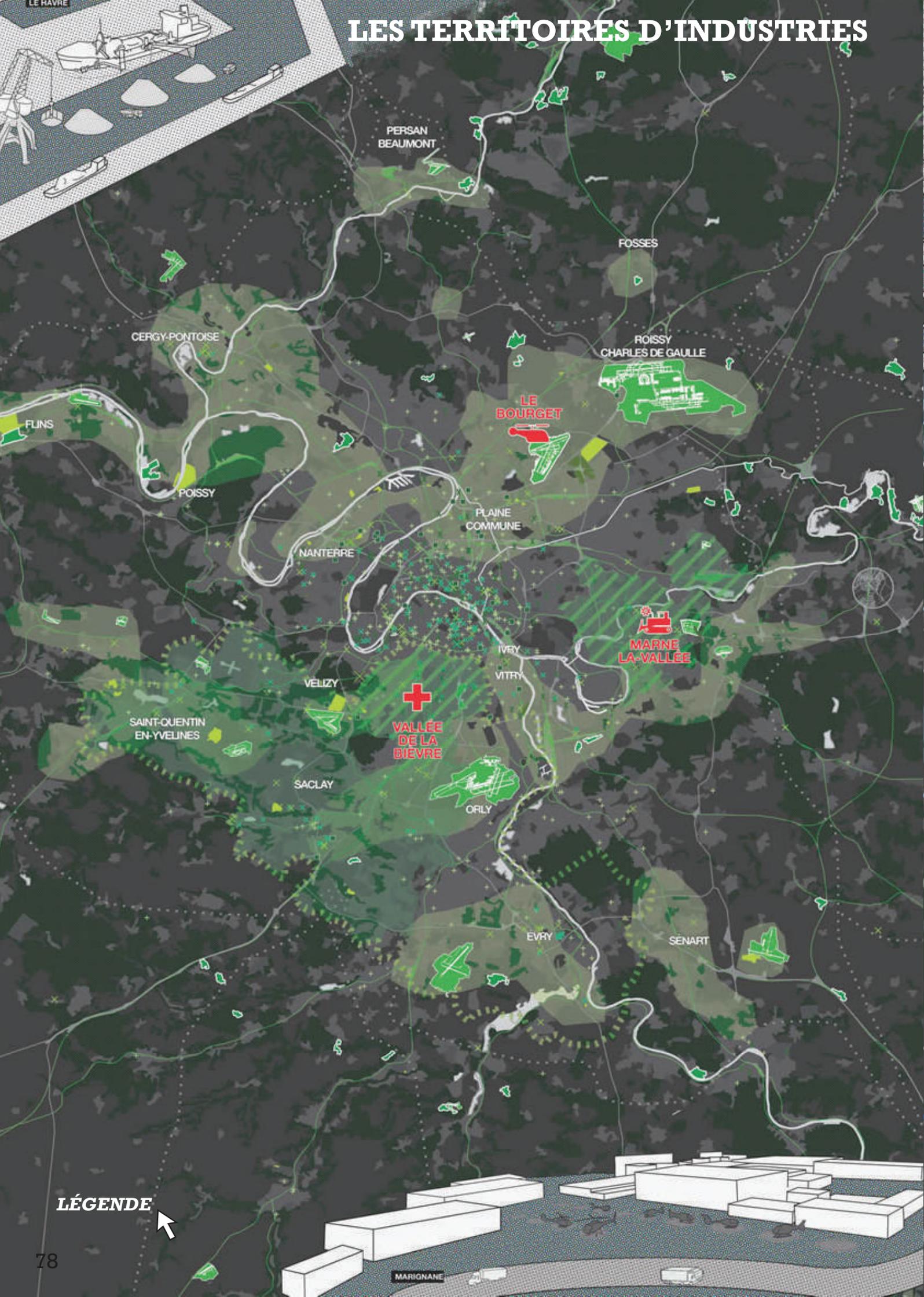
**1/ Economie immatérielle** : la structure métropolitaine de l'innovation et de la connaissance s'organise autour de quartiers d'affaires, de zones d'activités et de campus universitaires dédiés aux fonctions intellectuelles et séparés, dès la seconde moitié du XX<sup>me</sup> siècle, des lieux de vie. La société de la vitesse se manifeste sur deux plans : une infrastructure numérique toujours plus performante (datacenter) et des mobilités qui s'intensifient (transports collectifs) ceci afin d'accompagner la circulation des informations (données) et des hommes.

**2/ Territoires d'industries** : la structure industrielle métropolitaine s'est essentiellement organisée autour de grandes installations fordistes du XX<sup>ème</sup> siècle. N'ayant pas, ou peu, pris le tournant de l'innovation entre les années 1950-1990 et face à la disparition progressif de son outils productif industriel, le territoire se cherche un avenir à travers la constitution d'écosystèmes d'innovation ouverts (cluster, pôles de compétitivités).

**3/ Logistique urbaine** : la structure logistique métropolitaine s'organise autour de grandes plateformes multimodales limitées occupant plusieurs centaines d'hectares ainsi que d'une multitude d'acteurs qui rende complexe sa coordination (dernier kilomètre, circuits courts, déplacements intra-métropolitains). Longtemps structurée autour de la route au détriment du fer et du fluvial, le futur fret TGV et l'avion gagnent aujourd'hui du terrain. L'enjeu de la logistique est d'abord écologique et concerne l'accompagnement et l'articulation des différents modes vers une intermodalité). Il est ensuite économique et urbain et doit concilier bon fonctionnement métropolitain, développement économique international et local et composer avec les externalités négatives générées.

Ces grandes dynamiques qui ont accompagné le développement de la métropole montrent aujourd'hui leurs limites : un besoin en énergie exponentielle dans un monde aux ressources limitées et l'expression d'un «désir» de ville de plus en plus prégnant. (tiers-lieux, quartiers créatifs,...). **Compte tenu de la présence d'espaces stratégiques dans le nord francilien (Le Bourget, Roissy CDG, Achères, Genevilliers, Cergy-Pontoise) et considérant les mutations en cours, quelle inscription des ZAE dans le métabolisme de la métropole parisienne ?**

# LES TERRITOIRES D'INDUSTRIES



LÉGENDE



# LA LOGISTIQUE URBAINE



- Canal Seine Nord Europe 1
- SINGAPOUR CHANGI
  - AMSTERDAM SCHIPHOL
  - TOKYO NARITA
  - JAKARTA SOEKARNO-HATTA
  - SHANGHAI PU DONG
  - DUBAI
  - CHARLOTTE DOUGLAS
  - SAN FRANCISCO
  - FUMICINO
  - LONDON HEATHROW
  - BEIJING
  - BANGKOK SUVARNABHUMI
  - HOUSTON GEORGE BUSH
  - ATLANTA HARTSFIELD JACKSON
  - MUNICH
  - MIAMI
  - FRANKFURT
  - HONG KONG
  - CHICAGO
  - NEW YORK JFK
  - MADRID BAHIA JAS
  - LOS ANGELES LAX
  - DENVER
  - DALLAS
  - CANTON GUANGZHOU BAIYUN

**LÉGENDE**

# ENTRE HYPERCENTRE ET FRANGES MÉTROPOLITAINES... ET LES ZAE DANS LE NORD FRANCILIEN ?

Avec près de 500 ZA, le nord francilien représente près d'1/3 du marché régional (1/3 se concentrant sur un axe A15/Seine autour de Cergy-Pontoise et Genevilliers et 2/3 sur un axe Roissy-Le Bourget).

Il offre aussi une configuration particulière entre :

1/ une partie sud, proche de Paris (et aujourd'hui comprise dans le périmètre administratif de la métropole), qui a entamé un processus de profondes mutations, à partir des années 90, et semblant aujourd'hui se confirmer : **LA PETITE COURONNE**,

2/ une partie nord, qui absorbe l'essentiel du développement urbain et économique depuis les années 70. A l'exception du cas Roissy/Le Bourget, cette dynamique semble s'être aujourd'hui ralentie (notamment au profit de la première) : **LA GRANDE COURONNE**.

Cette situation singulière implique d'aborder l'objet ZA suivant deux approches : **UNE APPROCHE LOCALE** – les entreprises qui s'inscrivent dans une économie résidentielle de proximité -, **UNE APPROCHE EXTRA-LOCALE** – les entreprises qui intègrent un réseau plus large, régional voire parfois déterritorialisé (métropolitain et international) et qui accompagnent la dynamique concurrentielle entre les territoires et l'élaboration de stratégies marketing. **Si les principaux enjeux reposent sur le maintien de l'activité sur l'activité et la mixité fonctionnelle des ZAE**, on distinguera la situation des ZAE en zone dense et en zone plus diffuse.

## UN CŒUR MÉTROPOLITAIN FACE À LA PRESSION FONCIÈRE

Face à la croissance urbaine parisienne, les ZAE de la petite couronne nord francilienne sont soumises à **une pression foncière liée à son appartenance à l'hypercentre métropolitain** (rareté et cherté du foncier). Essentiellement constituée de zones d'activités anciennes, la conversion de ce foncier, en tertiaire (plaine St Denis) ou en logements, accompagne le déplacement des entreprises historiquement implantées dans Paris intra-muros vers la Seine-St-Denis.

L'ensemble formé par Paris Nord-Est (Chapelle Internationale)/Plaine St Denis y fait figure d'exception. La réflexion sur ce secteur géographique devrait considérer une articulation étroite avec :

1. **Les opérations de rénovation urbaine** des grands ensembles amorcées dans les années 2000

essentiellement concentrés dans les quartiers dits prioritaires,

2. **Les grands projets structurants**, dont les gares du Grand Paris Express ou les sites de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques 2024, qui représentent une véritable opportunité de régénération urbaine,

3. **Les infrastructures logistiques fluviales et ferroviaires** existantes jusqu'ici peu exploitées,

4. **Le maintien d'une activité productive**, industrielle et logistique en cœur de métropole.

## UNE GRANDE COURONNE ENTRE DISPONIBILITÉS FONCIÈRES ET MAÎTRISE DE L'ÉTALEMENT URBAIN

Les franges métropolitaines de grande couronne supportent l'essentiel de la réalisation de zones d'activités économiques. Elles tiennent leur développement de **l'urbanisation d'espaces agricoles périphériques ou de « dents creuses »** mais aussi de la modernisation de zones d'activités vieillissantes. Les initiatives amorcées dans ce sens, notamment sur le couloir aéroportuaire Roissy-Le Bourget, où on observe une forte concentration de zones d'activités, posent des questions notamment sur :

1. **L'environnement hyperconcurrentiel** généré par la création de nouveaux produits plus compétitifs et impactant la viabilité de produits plus anciens (à l'exemple des zones d'activités de Tremblay-Charles-de-Gaulle ou de qui subissent à l'heure actuelle un déclassement économique ou du site PSA Peugeot de 160ha désaffecté en 2013).

2. **La capacité des réseaux** à soutenir un tel développement.

Dans le contexte plus singulier de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, la réflexion concerne particulièrement les relations des ZAE entre elles, avec l'agglomération, ses aménités de transports et d'enseignement supérieur.

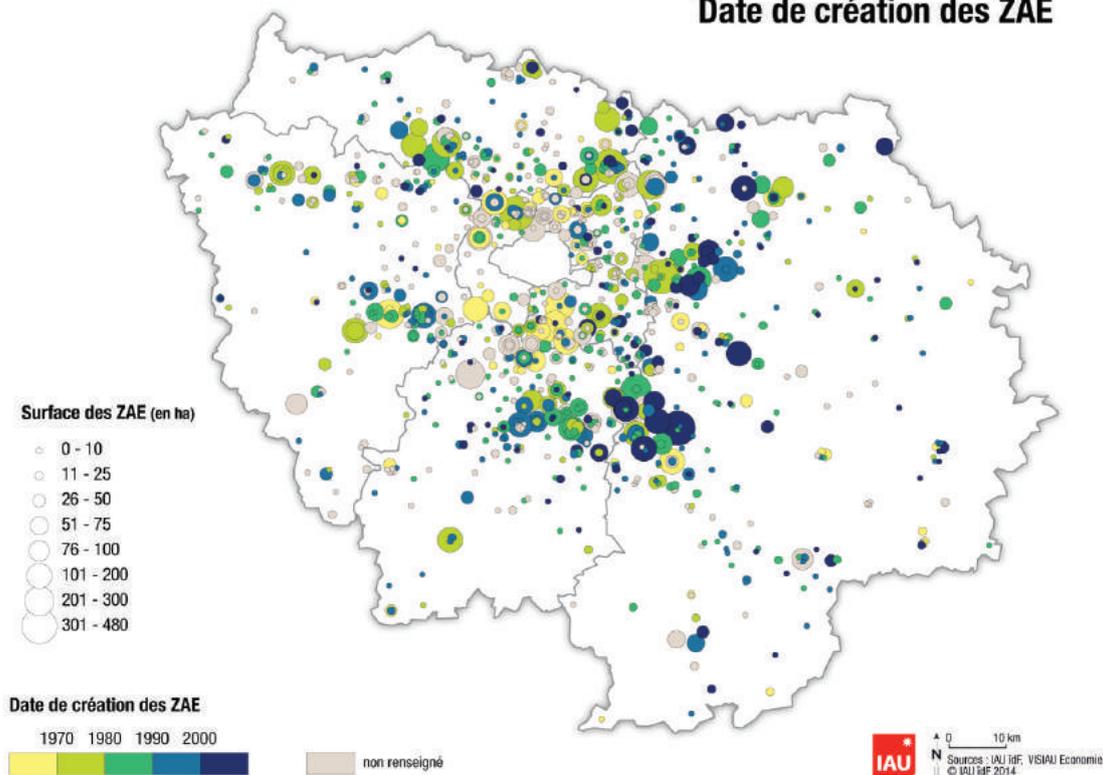
De manière générale, il en va de :

- **L'accessibilité des zones d'activités** souvent éloignées des centres urbains et/ou de pôles gare,

- **La gestion des parcs** et l'offre en services nécessaires pour palier à cet éloignement,

- **La revitalisation de zones isolées** en perte de vitesse,

- **La considération des entités infrastructurales** (ports et aéroports) ainsi que des opportunités et alternatives en matière d'approvisionnement de la métropole (plaine agricole, axes fluviaux et ferroviaires).



## TENDANCES ET ÉVOLUTIONS OBSERVÉES

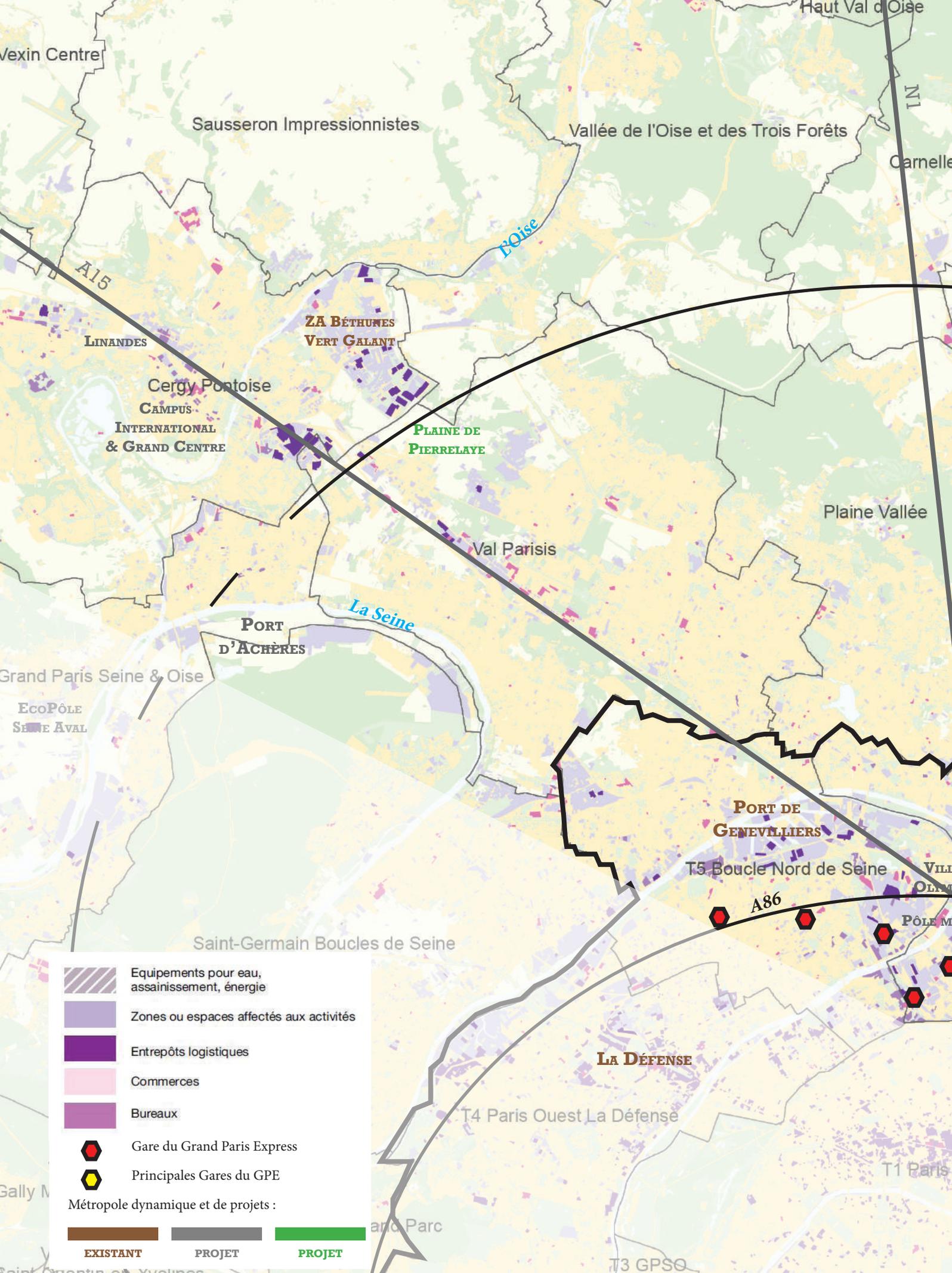
Dans le nord francilien, les zones d'activités économiques, créées majoritairement dans les années 70/80, montrent certains signes d'essoufflement/d'obsolescence/ de vieillissement. Si les ZAE de Roissy et des environs ont largement entamé une modernisation, on peut y observer :

- un état de décrépitude voire d'abandon de certains bâtiments,
- un mauvais état des voiries et espaces publics,
- des occupations illégales des parkings de surface (gens du voyage) ou squat et dégradation des bâtiments abandonnés,
- des usages détournés de certaines parcelles et bâtiments : hébergement d'urgence, lieux de culte (églises évangéliques, mosquées,...), location de salles (salles des fêtes et réception, sport,...),
- un grignotage par des opérations de logements ou des activités commerciales (notamment discount, drive, e-commerce,...),
- ...

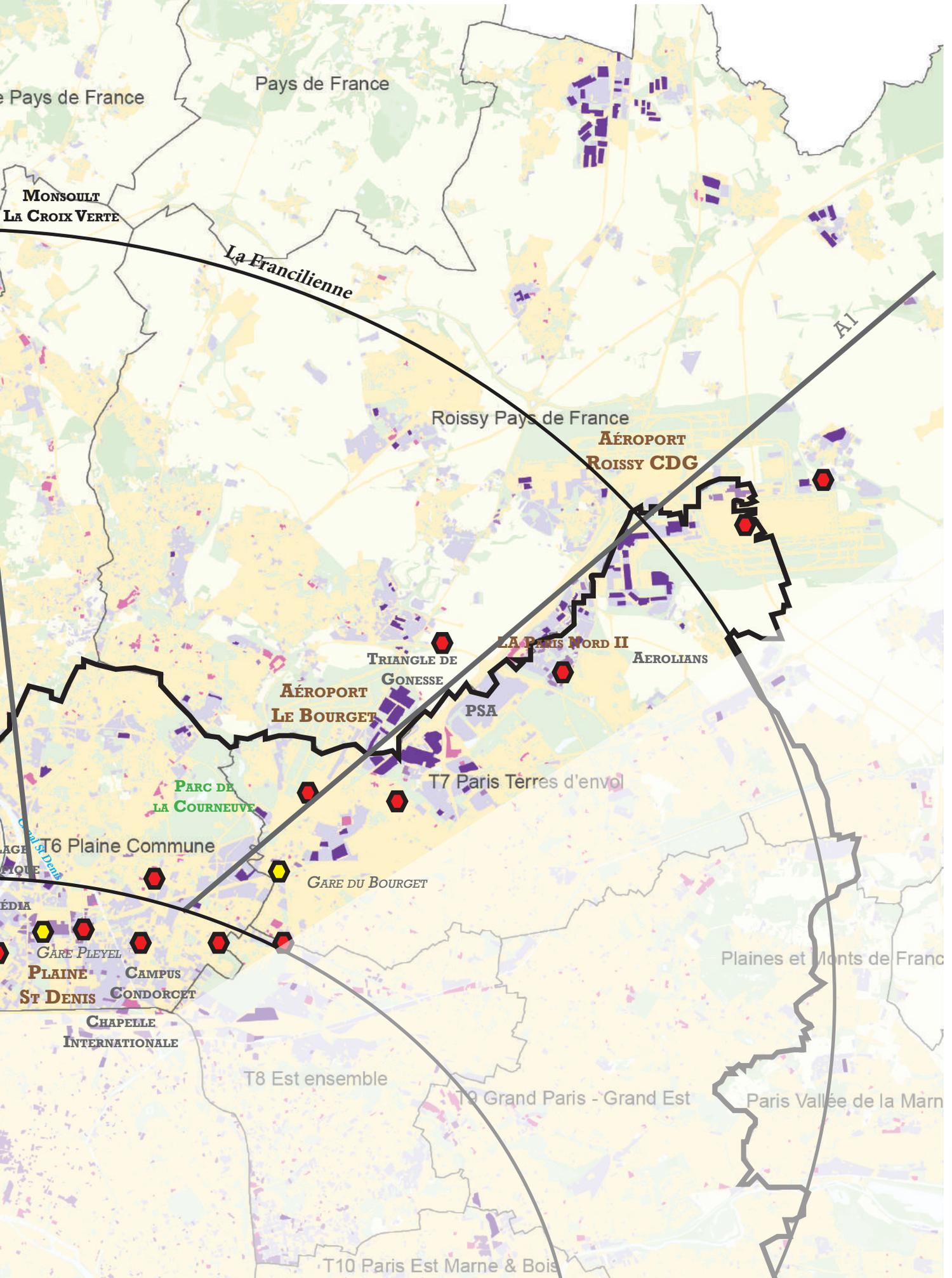
Outre l'absence de gestion post-commercialisation de ces produits urbains, **l'émergence de ces nouveaux usages sont démonstrateurs d'une inadéquation entre le produit ZAE et les besoins réels des entreprises** (même si ceux-ci peuvent se révéler comme des produits attractifs pour des petites entreprises dans leur phase de développement). Et si on extrapole, l'observation de la nature des formes d'appropriation de certaines ZAE ne serait-elle pas symptomatique de l'incapacité de la ville à intégrer l'ensemble des fonctions (économiques ou non) considérées comme nuisibles et pourtant nécessaires à son bon fonctionnement ? **Comment procurer un environnement agréable à vivre pour tous que l'on soit salarié, entrepreneur, nomade, habitant,**

**étudiant, riverain, visiteur,... ? Considérant ces éléments contextuels exposés, comment la ZAE peut-elle s'inscrire dans une dynamique économique de flux mondiaux sans pour autant que cela se fasse au détriment de l'économie locale et de proximité et des territoires dits « banaux » ?**

**Comment les zones d'activités économiques du nord francilien peuvent-elles tirer parti des grandes infrastructures, des atouts et richesses du territoire d'étude pour se réinventer ou réinventer l'accueil des activités productives et des entreprises au plus près de la ville ?**



# LE CONTEXTE DU NORD FRANCILIEN ET LES SURFACES AFFECTÉES AUX ACTIVITÉS (MOS 2008)



ZAE	INDUSTRIE & LOGISTIQUE
ZAE	MOBILITÉS
ZAE	EMPLOIS
ZAE	AGRICULTURE
ZAE	PATRIMOINE
ZAE	STRATÉGIE RÉGIONALE
ZAE	NORD FRANCILIEN

## Sources

### **Ouvrages :**

- Europa City : L'aventure d'un projet, Franck Vallérugo, Jean-Pierre Gonguet, Jean-Michel Guénod, 2016, L'Aube
- Du far west à la ville, l'urbanisme commercial en question, 2014, Cristina Garcez et David Mangin, Editions Parenthèses
- Trilogie vertueuse, Tome 3 : Recycler les zones d'activités, 2013, Flore Bringand, Recherches Editions
- L'émergence de systèmes productivo-résidentiels – territoires productifs, territoires résidentiels, quelles interactions ? 2014, Laurent Davezies et Magali Talandier, Documentation Française, Travaux n°19
- Vers une écologie industrielle. Comment mettre en pratique le développement durable dans une société hyper-industrielle ? 2000, Suren Erkman, Editions Charles Léopold Mayer
- Mondialisation, villes et territoires : une économie d'archipel, 2014, Pierre Veltz, PUF
- Paris, France, monde : repenser l'économie par les territoires, 2012, Pierre Veltz, Editions de l'Aube

### **Aménagement & Reconversion des ZAE :**

- La transformation et la mutation des immeubles de bureaux, Novembre 2014, ORIE
- Les zones économiques dédiées : un foncier méconnu à optimiser, quelles pistes d'amélioration de la qualité urbaine et fonctionnelle de ces espaces ? mars 2014, A'Urba
- Le recueil des démarches d'écologie industrielle et territoriale, décembre 2015, Orée
- Zones d'activité économique en périphérie : des leviers pour la requalification, décembre 2014, Cerema/Certu
- Mettre en œuvre une démarche d'écologie industrielle sur un parc d'activités, 2009, Orée
- Les villes et le vivre-ensemble : enquête sur les priorités politiques et stratégiques des villes de plus de 30 000 habitants, mai 2013, La lettre de l'Odas
- Le marché des bureaux en Ile-de-France : un ralentissement durable ? Septembre 2012, ORIE
- La requalification des zones d'activités économiques – du diagnostic à la stratégie – méthodes d'observation et de suivi du foncier d'activité, octobre 2013, Certu
- Vers une meilleure connaissance des parcs de locaux d'activités, d'entrepôts et de commerces, juillet 2015, ORIE
- Travail à distance : quels impacts sur le parc de bureaux, février 2015, ORIE
- De la friche industrielle au parc d'activités du 21<sup>ème</sup> siècle ou comment la métropole européenne de Lille reconconditionne son foncier pour mieux préparer l'avenir ? Septembre 2015, Palme
- Vers le renouvellement urbain des ZAE ? Novembre 2014, Techni Cités

### **Economie & Métabolisme urbain :**

- Les chefs de projet de la nouvelle France industrielle, Ministère du Redressement Productif
- Comprendre et maîtriser le métabolisme urbain et l'empreinte environnementale des villes, Octobre 2008, Sabine Barles

### **Ile de France / Grand Paris :**

- En Ile-de-France, 39 pôles d'emploi structurent l'économie régionale, Janvier 2014, APUR
- Trophée du Grand Paris : Sogaris lauréat pour son opération de Chapelle International, Novembre 2015
- Abécédaire de la future métropole du Grand Paris, septembre 2014, APUR IAU
- Atlas des Friches d'activités économiques de Seine-Aval : Verneuil-sur-Seine, Audas
- Revitaliser les friches économiques : transformer les contraintes en opportunités, Observatoire Seine-Aval, Novembre 2012, Audas
- Les bassins de vie du Grand Paris, Janvier 2014, AIGP
- Le grand commerce à Paris et en Ile-de-France, Juillet 2014, APUR
- Densifier les zones d'activités, AIGP-Développement économique et emploi : tensions et solidarités au cœur de l'agglomération –éléments de diagnostic pour les travaux de la Conférence métropolitaine, Septembre 2007, APUR
- Grand Paris : comment maintenir un tissu économique diversifié en zone dense ? Leviers fonciers et immobiliers pour le développement économique, Novembre 2015, CCI Paris IDF
- Urbain et logistique, un quartier autrement mixte : Chapelle International, Espaces ferroviaires
- La gestion durable des zones d'activités (Guide Méthodologique), Décembre 2007, ARENE
- Quel foncier pour le maintien d'activités sous contraintes ? Etude exploratoire sur l'utilisation de l'inventaire des sites mutables de l'IAU IdF, Mai 2013, IAU
- Lettre de la mission de préfiguration de la métropole du Grand Paris, Décembre 2015
- Rapport : Mise en œuvre de la stratégie régionale de développement économique et d'innovation, Juin 2012, Région IdF
- Rapport : Etude synthétique sur les forces et faiblesses de la future métropole en matières économique et d'emploi : Mission de préfiguration de la métropole Grand Paris, Septembre 2015, Denis Carré
- Contribution du Conseil des partenaires socio-économiques, Octobre 2015, Mission de préfiguration de la métropole du Grand Paris (Rapport & Dossier Presse)
- Stratégie Régionale de développement économique et d'innovation (SDREI 2011-2014), Région IdF
- Note : Parcs et Zones d'activités économiques : des défis à relever pour la métropole parisienne – 16 propositions de la CCIP pour un nouveau modèle, Février 2010, CCI IdF

- Rapport : Parcs et Zones d'activités économiques : des défis à relever pour la métropole parisienne – 16 propositions de la CCIP pour un nouveau modèle, Février 2010, CCI IdF
- L'équipement commercial des zones d'activités économiques de l'agglomération parisienne, 2008, CCI IdF -Les zones d'activités économiques des Hauts de Seine, CCI IdF
- Les zones d'activités économiques de Paris, CCI IdF
- Les zones d'implantations d'entreprises dans la métropole du Grand Paris, CCI IdF
- Les zones d'activités économiques du Val de Marne, CCI IdF
- Requalification de la ZI Melun/Vaux le Penil – plan d'actions, Avril 2008, Melun Val de Seine
- L'intercommunalité au service de la compétitivité de l'Île-de-France, 2013, Métropolitiques
- Emplois et territoires l'hypercentralité fonctionnelle de Paris, un atout pour l'Île-de-France, 2012, Métropolitiques
- Zones d'activités économiques et déplacements, Septembre 2012, IAU
- Les trajectoires de l'économie francilienne - constats et enjeux, mars 2016, IAU
- Les filières courtes de proximité au sein du système alimentaire francilien - focus sur la logistique et les flux de transport, Fascicule 5, Décembre 2015, IAU
- Vision prospective du développement du transport combiné ferroviaire en Ile-de-France, Rapport Final, Janvier 2016, DRIEA

#### **Nord Francilien :**

- Atlas des zones d'activités économiques du Val d'Oise, Juin 2013, CCI
- Les chiffres clés du Val d'Oise, 2012, CCI Val d'Oise
- Estimation quantitative et qualitative des nouveaux emplois sur le territoire du Grand Roissy (Phase 2 : les filières et métiers stratégiques), Juillet 2012, EPA PLF / ECODEV
- Estimation quantitative et qualitative des nouveaux emplois sur le territoire du Grand Roissy (Phase 1 : Expertise des 25 sites et leur impact en matière d'emplois et de qualifications), Mai 2012, EPA PLF / ECODEV -Cergy-Pontoise : Innover, penser, Dynamiser le parc d'activité du XXIème siècle, 2013, ESSEC
- Les zones d'activités économiques et leur mutabilité, janvier 2016, EPF
- Le schéma de référence du projet de territoire : Pôle métropolitain du Bourget, Janvier 2014, APUR
- ZAE Communauté d'agglomération d'Argenteuil Bezons, Avril 2012, IAU
- Les zones d'activités en Seine St Denis, CCI IdF
- Zones d'activités économiques de l'est du Val d'Oise : étude sur le phénomène d'obsolescence, Juin 2015, SciencesPo
- Campus Condorcet (Aubervilliers) : une ingénierie foncière accélératrice de projet, Fiche Grand Paris Aménagement
- Parcs d'activités aéroportuaires (Villepinte, Roissy-en-France, Tremblay-en-France, Gonesse, Louvres) L'activité à proximité des aéroports : un rayonnement international, Fiche Grand Paris Aménagement

#### **Benchmark :**

- Atlas des zones économiques de la Cub, Décembre 2013, A'Urba (Bordeaux)
- Benchmarking des formes urbaines pour l'accueil d'activités, Novembre 2011, Agam (Marseille)
- (Ré)inventer la zone d'activités : pour un aménagement durable des espaces d'activités, Novembre 2011, CAUE 44 (Loire Atlantique)
- Bretagne Qualiparc : Un outil au croisement de l'aménagement durable et de l'attractivité économique des territoires, Novembre 2013, Cerema (Bretagne)
- Bretagne Qualiparc : référentiel, 2009 (Bretagne)
- Renouvellement urbain et zones d'activités économiques, 2013, Audap (Pyrénées)
- International survey on eco-innovation parks : learning from experiences on the spatial dimension of eco-innovation, 2014, Eco-Innova
- Low Carbon Industrial Manufacturing Parks, Locimap -Eco-Industrial Parks : A Green and Place Marketing Approach, 2015, Luiss Academy

#### **Séminaires/Colloques :**

- Les Ateliers de la Semmassy -Mutations économiques territoriales, Septembre 2015, CDC
- Les pôles territoriaux de coopération économique : vers une nouvelle forme de dynamique économique territoriale ? Juin 2015, Le LabO
- La requalification des zones d'activités économiques, 2013, Certu
- o Séance 1 : Du diagnostic à la stratégie o Séance 2 : Les projets et les opérations de requalification : quel modèle économique et quels enseignements pour les territoires ? o Séance 3 : Les services et la qualité dans les opérations de requalification des zones d'activités économiques ?

#### **Vidéos:**

- Zone d'activité le second souffle, ARENE Ile-de-France, 2008 : <https://www.youtube.com/watch?v=7hzOpSfkyvc>