Gilles Novarina
Hugo Guillet
Marie-Cécile Pinson
cartographie : Benoît d'Almeida
mise en page : Etienne Randier Fraile

Unité de recherche
Architecture Environnement & Cultures Constructives
ENSAG-UGA

LA REQUALIFICATION DURABLE DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Recherche pour le Plan Urbanisme Construction et Architecture
Appel à projets de recherche « Quelle place pour le travail en ville ? Les conditions économiques, sociales et environnementale de la ville productive »
Décision attributive N°210311751

REMERCIEMENTS

Cette recherche n'aurait pu être menée à bien sans l'implication des acteurs locaux, plus particulièrement des élus et des professionnels des deux intercommunalités de la Vallée du Garon et du Grand Annecy.

Notre gratitude va plus particulièrement à Matthieu Brousse, responsable du développement économique à la communauté de communes de la Vallée du Garon, à Sabine Petit, chef du service aménagement opérationnel du Grand Annecy et à ses collaborateurs Marjorie Bonnet et Franck Colomb-Gris.

Un grand merci à François Ménard, secrétaire permanent du Plan Urbanisme Construction Architecture pour son suivi bienveillant du projet et sa patience.

INTRODUCTION

De la zone industrielle à la zone d'activités économiques

Les premières zones industrielles sont créées, au début des années 1950, à l'initiative du ministre de la Reconstruction et de l'urbanisme, Eugène Claudius-Petit, dans le cadre du lancement du premier Plan national d'aménagement du territoire. Elles visent à regrouper les activités productives, jusque-là dispersées dans les villes-centre ou les communes de banlieue et, dans une perspective de zonage, à les éloigner des quartiers d'habitations pour protéger ces derniers des nuisances générées par l'industrie[1]. Pour les pouvoirs publics de l'époque, la volonté de faire de la France une grande nation industrielle implique en effet que l'on évite *« le hasard des bonnes volontés municipales et des spéculations industrielles »* car *« seules des mesures planifiées à l'échelon national pourront infléchir l'évolution instinctive »*[2]. Cette mise des zones industrielles à l'agenda des politiques publiques ne signifie pas pour autant - on y reviendra par la suite - que leur aménagement soit étroitement contrôlé par les administrations d'État ou les collectivités locales. Elle contribue pourtant à leur développement rapide pendant la période des Trente Glorieuses, tant et si bien qu'aujourd'hui, la grande majorité des villes grandes, moyennes et petites accueille sur son territoire une zone industrielle.

Avec la crise pétrolière qui va croissant durant la deuxième moitié des années 1970, la question de la relance économique revient sur le devant de la scène politique. L'on assiste alors à un *« retour au territoire »* – pour reprendre le titre d'un célèbre ouvrage de Giaccomo Becattini[3] – avec un intérêt marqué pour les regroupements locaux de petites et moyennes industries spécialisées dans une filière de production particulière. Les analyses du fonctionnement de ces regroupements, appelés districts industriels, qui sont à l'origine du succès économique de la Troisième Italie, sont conduites par des économistes (Giaccomo Becattini, Gioacchino Garofoli) ou des sociologues (Arnaldo Bagnasco) et reprises notamment par l'« École grenobloise » dont Claude Courlet est le principal animateur[4].

Cette idée d'une spécialisation des entreprises et des territoires qui les accueillent comme moyen de renforcer la compétitivité pour faire face à la concurrence internationale trouve son pendant dans l'aménagement avec le remplacement de la zone industrielles par la zone d'activités économiques, elle aussi invitée à se spécialiser. L'arrivée des premiers hypermarchés, qui s'implantent en périphérie des villes à proximité des échangeurs autoroutiers, donne progressivement naissance à la constitution de véritables zones commerciales qui associent grandes surfaces généralistes et magasins spécialisés. Des espaces de taille plus modeste dédiés aux PME et aux artisans sont implantés dans les petites villes et les territoires ruraux. Et, suite aux expérimentations de Sophia-Antipolis et de la ZIRST

1 Pierre Durand (1972), *Industrie et régions. L'aménagement industriel du territoire,* Paris, La Documentation Française.
2 Parfait François (1962), « Implantation et aménagement des zones industrielles, *Urbanisme*, N°74, p. 37 et 39.
3 Becattini Giaccomo (2009), *Ritorno al territorio,* Bologne, Il Mulino, Fondazione Edison.
4 Bagnasco Arnaldo, Courlet Claude, Novarina Gilles (2010), *Société urbaine et nouvelle économie*, Paris, L'Harmattan, La Librairie des Humanités.

de Meylan, prennent forme de nouvelles zones d'activités thématiques, réservées à la recherche et d'innovation, qui sont par la suite labélisés sous le nom de technopôles, de parcs technologiques puis de pôles de compétitivité[5].

Comparées à ces nouveaux parcs d'activités économiques, les zones industrielles les plus anciennes, celles qui ont été aménagées entre 1955 et 1975, ne suscitent guère d'intérêt de la part des professionnels de l'espace. Patricia Lejoux et Corentin Charieau parlent d'un processus d'*« invisibilisation »* des objets urbains que sont ces zones[6], parce qu'elles pâtissent d'une mauvaise image aux yeux de la population et qu'elles génèrent des nuisances nombreuses. Leur aménagement, qui relève d'une logique de minimisation des coûts pour les entreprises, est des plus sommaires et ne peut par conséquent susciter l'intérêt des urbanistes ou des architectes. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que jusqu'à une date récente, les zones d'activités, lorsqu'elles commencent à être cernées par l'urbanisation, soient considérées comme des sortes de réserves foncières pour de nouveaux programmes de logements ou de bureaux. Un lien existe donc entre cette invisibilisation des zones industrielles et la volonté entre 1980 et 2000 des élites économiques et politiques de privilégier un modèle de développement qui est fondé sur la croissance des activités tertiaires, notamment de celles qui sont liées aux nouvelles technologies.

Le modèle des entreprises sans usine

Alors que pendant la période dite des Trente Glorieuses, l'industrie et la grande entreprises sont les éléments majeurs des politiques de développement économique et d'aménagement du territoire, comme en témoigne la création des grands complexes industriels (Dunkerque, Fos-sur-Mer ou Lacq-Mourenx), censés avoir un effet d'entraînement sur le développement du reste du territoire régional, la crise pétrolière de 1973 voit l'adhésion de ces mêmes élites à la promotion d'un discours sur la nécessaire mise en place d'une société post-industrielle. Ce discours, qui met notamment l'accent sur l'importance du soutien à la recherche scientifique et l'innovation technologique, accepte – au moins implicitement – un transfert des activités de production dans les pays en voie de développement.

Cette nouvelle stratégie – qui voit l'adhésion de l'État central comme des collectivités locales - est rapidement suivi d'effets. La désindustrialisation est plus forte en France que dans la plupart des autres pays européens. Ainsi, entre 1999 et 2017, les salariés de l'industrie sont passés de 30,2% à 17,2% des actifs de l'économie française[7]. La France est, en Europe, le pays où la part de l'industrie

5 Sur le passage de la zone industrielle à la zone d'activités économiques, Cf. Rachel Linossier, Gilles Novarina, Natacha Seigneuret, Gabriella Trotta-Brambilla (2014*), Les espaces économiques de la ville. Spécialisation et intégration,* Grenoble, IUG, PACTE, Paris, PUCA.

6 Patricia Lejoux, Corentin Charieau (2019), « La zone d'activités économiques : objet urbain non identifié ? », *Territoires en mouvement*, N°43.

7 Source : Observatoire des territoires (2021), Poids et évolution de l'emploi industriels 1999-2017.

dans le PIB est la plus faible : 10%, contre 12,1% aux Pays-Bas, 14,5% en Suède, 17% en Italie et 20,2% en Allemagne[8] Par ailleurs, les entreprises qui continuent à produire en France ont, par choix ou sous l'effet des contraintes financières, réduit leurs investissements dans le renouvellement de leurs équipements et de leurs machines. En témoignent par exemple les efforts faits en matière d'installation de robots dans les chaînes de production : en 2018, pour dix-mille salariés, 194 robots étaient installés en France, contre 224 en Italie, 371 en Allemagne et 932 en Corée du Sud[9].

Le modèle d'organisation de l'entreprise, promu par une partie des chefs d'entreprise français, au premier rang duquel Serge Tchuruk, à l'époque PDG d'Alcatel, est celui de l'entreprise sans usine (*fabless*). En 2000, ce grand groupe spécialisé dans les télécommunications, possédait 120 sites dans le monde et employait 150 000 salariés ; en 2003, il ne possédait plus que 30 sites et n'employait plus que 50 000 salariés. Ce même modèle a été rendu célèbre par NIKE qui préconisait le maintien des activités de design, de conception, de dépôt des brevets, de distribution et de commercialisation au sein du groupe et la sous-traitance de la fabrication des produits. L'idée qui est à la base de ce modèle est la nécessaire spécialisation des entreprises sur les activités les plus rentables de la chaîne de production des valeurs et la délocalisation des activités les moins rentables dans les pays (Europe de l'Est, Maghreb, Extrême-Orient) à faibles coûts de main d'œuvre. Cette même idée a inspiré des stratégies de développement et d'aménagement : ainsi en 1992, à Grenoble, une étude proposait de faire de l'agglomération un *« pôle de conception industrielle »*[10] et par conséquent d'accepter une délocalisation des activités de production.

Le succès d'un tel modèle de croissance des entreprises dépendait en large part de l'acceptation par les pays en voie de développement de rester les « ateliers du monde ». Et cette prédiction s'est avérée au fil du temps largement infondée. La crise du COVID a fait prendre conscience de la dépendance de la France et plus largement de l'Europe à l'égard de l'Inde et de la Chine qui produisent 80% des principes actifs des médicaments et 40% des médicaments finis vendus aux consommateurs[11]. Cette dépendance à l'égard des pays d'Extrême-Orient se vérifie dans d'autres secteurs, jugés aujourd'hui stratégiques pour affronter la relance de l'économie (semiconducteurs) ou pour relever les défis de la transition écologique (panneaux solaires, batteries).

8 Anaïs Voy-Gillis (2022), *Réindustrialiser la France. Les défis de la transformation numérique et environnementale*, Paris, Études de l'IFRI, p. 9.
9 Source : International Federation of Robotics, citée dans Voy-Gillis Anaïs (2022), op. cité, p. 9.
10 Jacques Champ (1992), *Économie et emploi dans la Région Grenobloise*, Grenoble Isère Développement.
11 Anaïs Voy-Gillis (2022), *op. cité*, p. 15.

Vers une réindustrialisation ?

Un tel constat amène le gouvernement français à s'engager, avec l'appui de l'Union Européenne, dans un soutien à la création et au développement de nouvelles entreprises industrielles avec le lancement en 2018 de la démarche partenariale « Territoires d'industrie », associant intercommunalités, Régions, France Industrie (qui regroupe les entreprises industrielles et leurs filières professionnelles), Ministère de l'économie et des finances et Agence Nationale pour la Cohésion des Territoires. Selon cette agence, le programme vise à soutenir des intercommunalités ou des groupes d'intercommunalités situés dans les campagnes, les espaces périurbains, les villes moyennes et petites. Il s'agit notamment de mobiliser les acteurs publics et privés dans des territoires présentant une forte identité et un savoir-faire industriel pour relancer l'industrialisation. Les 183 territoires impliqués dans cette démarche s'engagent à accélérer la transition écologique et énergétique de leurs activités, à faire des territoires des écosystèmes d'innovation, à lever les freins au recrutement de personnel qualifié et à mobiliser un foncier adapté aux besoins des entreprises (et ce tout en respectant l'objectif de Zéro Artificialisation Nette). L'on retrouve dans cette stratégie l'idée selon laquelle les regroupements territoriaux d'entreprises, spécialisées dans une production particulière, sont facteurs de dynamisme économique.

Parallèlement, la Ministère de l'économie et des finances lance en 2021 le programme France 2030, doté de 54 milliards d'euro, pour favoriser le développement de nouvelles filières d'entreprises dans les domaines de l'énergie (nucléaire et hydrogène vert), des transports du futur (véhicules électriques et hybrides), de l'alimentation saine et durable, de la santé, de l'espace et des fonds marins et de la production de contenus créatifs et culturels. La Banque des Territoires, partenaire du programme, s'implique dans le déploiement de démonstrateurs territoriaux de cette démarche de réindustrialisation.

La « mise en visibilité » des zones d'activités économiques

Dans l'ensemble des stratégies de réindustrialisation, la difficulté à mobiliser du foncier économique est identifiée comme un obstacle. Une enquête lancée en 2022 par Intercommunalités de France montre que 67% des intercommunalités ont été confrontées à des refus d'implantation ou des départs d'entreprise, que 71% d'entre elles pensent avoir des parcs d'activités sous-dimensionnés et que 91% ne peuvent accueillir des grandes entreprises ayant besoin de plus 100 ha. 64% des intercommunalités ayant répondu estiment par ailleurs que le développement de nouveaux programmes résidentiels se fait au détriment des activités économiques présentes sur leur territoire[12].

12 Intercommunalités de France (2022), *Le foncier économique à l'heure de la sobriété foncière. État des lieux et perspective dans le cadre de l'objectif de Zéro Artificialisation Nette,* CEREMA, ANCT, Territoires d'Industrie.

Une première solution évoquée pour mobiliser le foncier économique concerne ce que l'on a désormais coutume d'appeler les *gigafactories*, c'est-à-dire les très grandes entreprises spécialisées dans les filières dites stratégiques pour affronter les défis de la transition écologique et énergétique. De là découle un regain d'intérêt pour les régions touchées de longue date par un déclin de leurs activités économiques (Hauts-de-France par exemple), parce qu'elles ont des disponibilités foncières constituées notamment par des friches, et pour les complexes industriels, aménagés à partir de la fin des années 1950, dont une partie des entreprises est en cours de reconversion. De nombreux projets sont en cours de réalisation : implantation d'usines de fabrication de batteries à Douvrin, Douai et Dunkerque, de panneaux solaires à Fos-sur-Mer, de la filière hydrogène à Saint-Fons, commune située dans la Vallée de la Chimie de la métropole lyonnaise, des bio-carburants dans le bassin de Lacq. Mais ces projets ne constituent qu'une réponse partielle au manque de foncier disponible pour l'accueil des entreprises.

Une recherche récente montre qu'à côté de ces grands groupes, dont les stratégies d'implantation sont décidées à l'échelle internationale, il existe des PME-PMI, voire des TPE, à l'étroit dans leurs locaux et qui sont à la recherche de terrains facilement accessibles depuis les réseaux routiers et autoroutiers, alors que d'autres cherchent à conserver leur localisation à l'intérieur du tissu urbain, pour rester proches de leur clientèle. À cette diversité des demandes des entreprises, les collectivités locales ont parfois tendance à apporter des solutions stéréotypées (le parc d'activités), imposant même dans certains cas une sélection des activités économiques qu'elles veulent accueillir sur leur territoire[13]. Il convient au contraire de réfléchir à une diversité des réponses à apporter et ce dans le contexte nouveau de lancement de l'objectif de Zéro Artificialisation Nette.

La fixation par la loi Climat et Résilience (22 août 2021) de cet objectif (à atteindre en 2050) fait prendre conscience du rôle qu'ont joué les activités économiques dans la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers : si 63% des surfaces de ces espaces ont été consommées par des programmes d'habitat, 23% l'ont été par l'aménagement de parcs d'activités et 8% par la réalisation d'infrastructures[14]. Une des actions prévues par la loi est de mesurer cette consommation d'espace, qu'elle soit liée à l'étalement résidentiel ou à l'accueil d'entreprises. Pour ce faire, des inventaires doivent être menés dans les zones d'activités existantes pour évaluer l'importance des disponibilités foncières et les possibilités d'optimiser l'usage des terrains détenus par les entreprises. Ces inventaires concernent en premier lieu les zones d'activités les plus anciennes, celles qui remontent au tout début des années 1960 et qui se caractérisent par leur absence de spécialisation. Ces zones, qualifiées par Flore Bringand de *« ZAE multiactivités »*[15], ont jusqu'à aujourd'hui pâti d'une mauvaise image de marque

13 Paulette Duarte, Sylvie Duvillard, Nicolas Gillio, Thierry Petit (2024), *Foncier industriel et stratégies publiques locales : une articulation imparfaite, Les Notes de la Fabrique*, Paris, La Fabrique de l'Industrie, PUCA.

14 Source : Ministère de la transition écologique et de la cohérence des territoires (2023), Zéro Artificialisation Nette. Guide synthétique.

15 Flore Bringand (2024), *Faire la ville productive,* Paris, Éditions PUCA, p. 14.

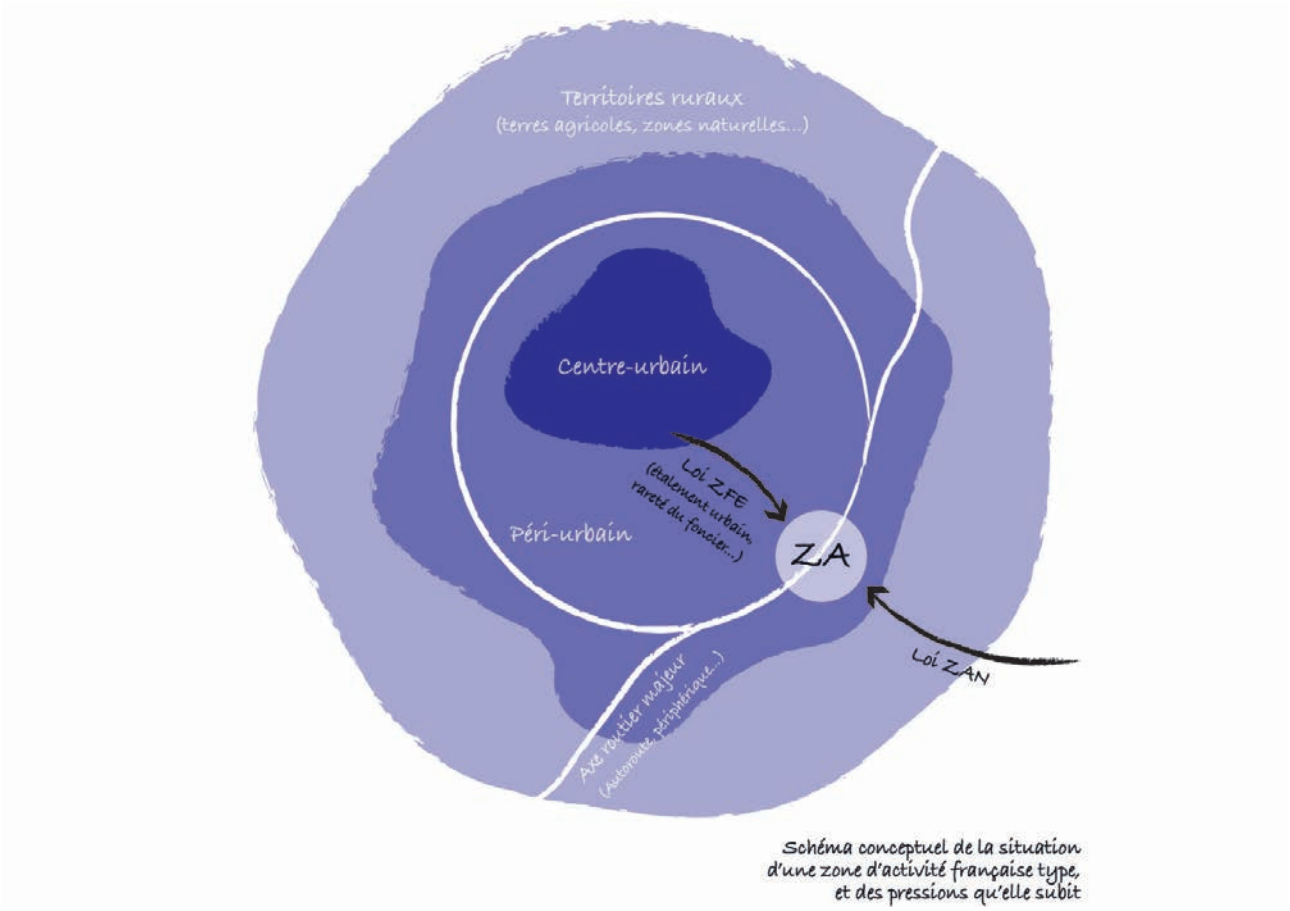


Fig.1 : Schéma conceptuel des pressions auxquelles une zone d'activités est soumise. © Hugo Guillet.

qui découle d'un aménagement réduit au découpage de vastes unités foncières en lots vendus aux entreprises. Le regain d'intérêt actuels pour ces zones conduit, selon Patricia Lejoux et Corentin Charieau, à leur *« mise en visibilité »*, en en faisant enfin des objets urbains dignes d'intérêt pour les urbanistes, les paysagistes et les architectes. L'heure est en effet à la requalification de ces zones et à l'optimisation de l'usage du foncier disponible pour les entreprises **(fig.1)**.

C'est dans ce contexte qu'a été lancé, en mai 2020, par le Plan Urbanisme Construction et Architecture, avec le soutien de l'Institut pour la recherche de la Caisse des Dépôts, de la Fabrique de l'Industrie et de l'ADEME, l'appel à projets de recherche-action *Quelle place pour le travail en ville ? Les conditions économiques, sociales et environnementale de la ville productive*. Notre proposition de recherche sur la requalification durable des zones et parcs d'activités existants s'inscrit au croisement de deux axes qui portent l'un sur les conditions de maintien et d'accueil des activités productives en ville et l'autre sur la ville productive comme projet environnemental.

Un projet de recherche en deux étapes

Notre réponse à l'appel à projet a été construite en relation avec le Centre d'échanges et de ressources foncières Auvergne-Rhône-Alpes, qui a depuis été dissout, et nous a permis de sélectionner les deux terrains d'études et de mobiliser des élus et des professionnels autour notre recherche. Les terrains retenus sont :

- la Vallée du Garon (31 746 habitants en 2019), comprenant cinq communes de l'Ouest Lyonnais, ne faisant pas partie de la Métropole de Lyon, mais regroupées dans une communauté de communes, qui a fait du développement économique local une de ses priorités ;
- le Grand Annecy (213 000 habitants en 2022), communauté d'agglomération qui regroupe 34 communes dont la Commune Nouvelle d'Annecy, née de la fusion de la ville centre d'Annecy et de cinq communes de la première couronne de banlieue.

Dans chacune de ces deux agglomérations, une zone d'activités économiques (Les Aigais dans la Vallée du Garon, Pringy-Argonay dans le Grand Annecy) a fait l'objet de nos investigations. Il s'agit de zones dont l'origine remonte aux années 1960 et qui accueillent une diversité d'activités économiques allant de l'industrie, à l'artisanat et aux services.

Le travail mené dans cette recherche s'est organisé en deux grandes étapes.

(1) Nombreux sont les observateurs qui parlent d'un déclin des zones d'activités les plus anciennes qui auraient vu partir les entreprises industrielles les plus dynamiques, à la recherche de localisations plus stratégiques pour permettre le développement de leurs productions. Au fur et à mesure de leurs départs,

ces entreprises sont remplacées par ces activités moins créatrices de richesses et d'emplois, dans des secteurs comme le stockage, le traitement des déchets ou différentes formes d'artisanat. Dans les deux zones étudiées, il a par exemple été mentionné la présence d'un lieu de culte, d'une association culturelle ou d'une école privée. De telles affirmations sont rarement fondées sur des analyses rigoureuses permettant de savoir s'il y a là des cas particuliers ou des tendances d'évolution plus générales.

Notre recherche s'est donc attachée à dresser un portrait des zones d'activités en essayant de déterminer quelles sont les entreprises présentes (petites, moyennes ou grandes), les secteurs d'activités auxquels elles se rattachent et les emplois qu'elles proposent. Il s'est agi de vérifier une éventuelle tertiarisation des activités et des emplois. L'analyse statistique a été complétée par une série d'entretiens avec des chefs d'entreprise et la participation à des séminaires ou des ateliers organisés par les collectivités locales. Ce portrait ne s'est pas limité à l'économie, il a aussi porté sur l'organisation spatiale de ces zones, leur desserte par les voies et les espaces publics, le découpage du sol et la structuration du bâti. La méthode employée s'appuie donc à la fois sur la compréhension de l'économie locale et l'évaluation de la qualité des formes urbaines.

(2) Mais la recherche, parce qu'elle présente une dimension de recherche-action, ne pouvait en rester à un simple diagnostic et se devait donc d'imaginer les transformations possibles des zones d'activités dans les deux territoires étudiés. Les portraits dressés ont permis de comprendre sur quels éléments devaient porter leur requalification. Faut-il donner la priorité à la restructuration des voies et des espaces publics, à la rationalisation du stationnement, à l'implantation d'équipements et de services pour les personnes qui travaillent dans ces zones ? Faut-il au contraire mettre l'accent sur la densification du bâti (construction en hauteur, meilleure utilisation des espaces libres autour des bâtiments) dans la perspective d'une gestion plus économe de l'usage des sols ?

Nous avons donc utilisé le projet et les outils sur lesquels il s'appuie – le dessin et le re-dessin notamment – comme étant *« producteur de connaissances »*[16], de connaissances particulières, venant compléter celles mises en lumière lors de la phase analytique de diagnostic. Les formes de connaissances, produites par le projet, pratique orientée vers la transformation de l'espace, permettent d'établir des liens entre des constats partiels découlant du découpage analytique et ainsi de révéler des identités propres à chaque lieu étudié. Nous avons pu alors en fonction d'hypothèses sélectionnés a priori – remailler le territoire des zones d'activités pour permettre leur meilleure intégration dans l'environnement naturel et urbain, mutualiser un certain nombre de fonctions ayant une dimension collective, restructurer le bâti pour induire un gestion plus économe des sols, favoriser des constructions de plusieurs étages et encourager les mixité fonction-

16 Paola Viganò (2012), *Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissances,* Genève, MétisPresses, p. 12.

nelle – élaborer des scénarios (à moyen et long termes) de transformation des zones d'activités économiques. La construction des scénarios s'est aussi appuyée sur un benchmark permettant de repérer l'émergence de nouveaux types de bâtiments artisanaux ou industriels.

PREMIÈRE PARTIE

PORTRAIT DE DEUX ZONES D'ACTIVITÉS

ÉTAT DES LIEUX ÉCONOMIQUE ET MORPHOLOGIQUE

L'objectif de cette première partie est d'établir un diagnostic de deux zones d'activités en couplant analyse économique et analyse des formes urbaines. Les zones étudiées ont été choisies car leur date de création (1963 et 1966) est ancienne et qu'il s'agit de zones industrielles qui ont connu au cours des années une diversification des activités et des entreprises qu'elles accueillent.

Elles sont situées dans deux agglomérations – l'une grande, l'autre moyenne – où l'industrie a constitué pendant longtemps le socle de l'économie locale. Mais depuis le début des années 1980, ces aires urbaines ont connu une tertiarisation de leur économie avec notamment l'implantation, plus accentuée à Lyon qu'à Annecy, de fonctions métropolitaines relevant notamment de la recherche et de l'innovation. Le poids de l'industrie, s'il a diminué, reste néanmoins important, notamment à l'intérieur des zones d'activités que nous avons étudiées.

Le choix des terrains d'études s'est fait en relation étroite avec les collectivités concernées. Contacts pris avec les élus et les professionnels, il a été décidé de travailler sur :

- la zone des Aigais située sur le territoire de Brignais dans l'Ouest Lyonnais, commune qui fait partie de la communauté de communes de la Vallée du Garon,
- la zone de Pringy-Argonay située sur le territoire de deux communes adhérentes de la communauté d'agglomération du Grand Annecy.

La communauté de communes de la Vallée du Garon, voisine immédiate de la Métropole de Lyon, est située à proximité de la Vallée de la Chimie, une plateforme industrielle qui réunit les principales entreprises lyonnaises du secteur. La Vallée du Garon fait partie d'un ensemble territorial plus vaste l'Ouest Lyonnais qui regroupe quatre communautés de communes. Organisé en syndicat mixte, l'Ouest Lyonnais est notamment en charge d'un Schéma de cohérence territoriale, d'un Plan climat énergie territorial, d'un PENAP (Protection des espaces naturels et agricoles périurbains) et d'un Schéma d'accueil des entreprises. Parmi les objectifs affichés par le SCoT, il y a non seulement la protection de l'environnement et de l'activité agricole, mais aussi l'accueil de populations nouvelles et d'entreprises.

Pringy et Argonay sont deux communes situées au Nord de l'agglomération annécienne. Pringy est désormais une commune associée faisant partie de la Commune Nouvelle d'Annecy, alors qu'Argonay est une commune à part entière adhérente du Grand Annecy. La communauté d'agglomération regroupe 34 communes et est notamment en charge de l'aménagement du territoire – plus particulièrement de l'élaboration du Plan local d'urbanisme intercommunal qui se veut un PLUi Habitat Mobilité Bioclimatique – et du développement économique – notamment de la gestion des parcs d'activités et des pépinières d'entreprises.

L'analyse conduite sur les deux terrains a d'abord consisté à établir un diagnostic économique, conduit à deux échelles territoriales, celle du territoire intercommunal (Vallée du Garon, Grand Annecy), celle de la zone d'activités de l'autre.

Au niveau intercommunal, l'analyse s'est appuyée sur les nombreuses études menées par les intercommunalités, les Chambres de commerce et d'industrie, l'agence d'urbanisme quand elle existe et bien entendu l'INSEE. Il s'est agi de mettre en évidence les spécificités économiques locales (en s'intéressant notamment au poids respectif de l'économie productive et de l'économie présentielle). Il s'est aussi agi d'analyser la manière dont les acteurs locaux présentent les points de force et de faiblesse de l'économie locale.

Au niveau de la zone d'activités, l'analyse a cherché à comprendre la nature des activités présentes, les caractéristiques des entreprises (taille, statut d'occupation du terrain et des locaux) et les raisons qui expliquent l'installation sur la zone. Nous nous sommes appuyés sur les études économiques préexistantes, sur l'établissement de données à partir de fichiers d'entreprises mis à disposition par les intercommunalités et sur des observations de terrain. Ce travail a été complété par des entretiens avec les élus, les professionnels des directions de l'aménagement d'une part, du développement économique de l'autre, les chefs d'entreprise et par la participation à des réunions avec ces mêmes acteurs locaux, voire à voire leur animation.

Les zones d'activités et plus particulièrement les zones industrielles ont, pendant longtemps, été considérées comme des espaces monofonctionnels dont l'aménagement devait répondre aux besoins des entreprises. Leur organisation a été définie en fonction de critères techniques (accessibilité par les véhicules motorisés que sont les camions et les voitures) ou financiers (disponibilité de terrains bon marché, minimisation des coûts de construction des bâtiments). La prévalence de tels critères explique que leur aménagement n'ait guère impliqué les urbanistes et les architectes et ait été pris en charge par les chargés de développement économique dont l'objectif principal était de minimiser les coûts d'installation dans la perspective d'attirer les entreprises. Minoritaires restent en effet les expériences d'aménagement paysager qui ont tenté d'apporter de la qualité aux espaces de production en contribuant à leur meilleure intégration dans le tissu urbain.

Ce constat nous a conduit à porter notre attention sur les formes d'organisation spatiale des zones d'activités économiques et pour ce faire nous avons mobilisé les outils de l'analyse typo-morphologique qui trouve son origine dans les recherches de la géographie humaine des années 1920-1930 (Paul Vidal de la Blanche et Raoul Blanchard), connaît un renouveau en Italie à partir de la fin des années 1960 (Saverio Muratori, Carlo Aymonino, Aldo Rossi) puis en France dans les

années 1980 avec l'École du projet urbain (Philippe Panerai, David Mangin)[17]. Nous avons donc procédé à un travail cartographique en nous appuyant sur des photographies aériennes et des bases de données de l'Institut Géographique National.

L'analyse morphologique a porté sur la desserte par les infrastructures routières et ferroviaires des zones d'activités, l'organisation des voies et espaces publics internes à la zone, le découpage en unités foncières et la présence d'espaces naturels organisés ou non dans le cadre d'une trame verte et bleue.
L'analyse typologique a porté sur le bâti, son implantation (par rapport aux voies et espaces publics, par rapport aux limites de propriété), sa hauteur et son architecture. Une attention particulière a été portée aux abords des bâtiments et aux clôtures des unités foncières.

Dans la mesure du possible, les informations obtenues ont fait l'objet d'une quantification.

S'interroger sur la requalification des zones d'activités nécessite enfin de se poser la question de savoir pourquoi ces dernières manquent de qualité. Conçues à partir des années 1960, ne sont-elles plus adaptées aux besoins actuels d'entreprises qui mêlent souvent au sein d'une même unités activités de R&D, de conception, de mise au point de prototypes, de production, de conditionnement et de commercialisation ?

Les transformations en cours dans le domaine des transports, qu'elles concernent les déplacements des personnes physiques (report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs ou les modes actifs) ou la livraison des marchandises (production de petites séries en fonction des demandes des différentes catégories de consommateurs, commandes sur Internet, éclatement des destinations de produits) impliquent-elles de repenser l'accès aux zones d'activités et l'organisation de leur réseau interne de voiries ?
La prédominance de critères fonctionnels lors de l'aménagement des zones s'est-elle faite au détriment de la qualité des voies et espaces publics pour les différentes catégories d'utilisateurs Le manque d'équipements et de services rend-t-elle difficile la vie hors travail des ouvriers et des employés ?

Telles sont les interrogations qui ont guidé notre analyse des formes urbaines des zones d'activités économiques.

17 Une présentation synthétique de cette analyse et de ses méthodes est fournie par l'ouvrage de David Mangin et Philippe Panerai (2005), *Projet urbain,* Marseille, Éditions Parenthèses.

Encart méthodologique

Les zones d'activités et leur insertion dans l'économie locale			
Vision synthétique de l'économie locale	Comprendre le poids respectif de l'économie présentielle et de l'économie productive.	Analyse démographique et économique : évolution de la population, évolution de l'emploi dans les différents secteurs d'activités, rapports emplois/actifs, revenus médians, piliers de l'économie locale…	Données de l'INSEE sur la population et l'emploi Études conduites par les collectivités locales ou les agences d'urbanisme
Portrait économique des zones d'activités	Histoire de la zone (date de création et d'achèvement) Les activités économiques présentes (diversité ou spécialisation)	Répartition des établissements par secteurs d'activités (production, logistique, services aux entreprises, services à la population…) Répartition des emplois par secteurs d'activités Tailles d'entreprise Problèmes se posant sur la zone	Dépouillement des fichiers d'entreprises Étude de l'agence d'urbanisme UrbaLyon Entretiens semi-directifs avec des chefs d'entreprise et participation à des séminaires et ateliers
Analyse morphologique des zones d'activités			
Insertion territoriale	Évolution du territoire Cadre géographique Desserte	Impact du réseau viaire et du parcellaire d'origine Trame verte et bleue Relief et courbes de niveaux Desserte par les différents modes de déplacement	Photos aériennes 1953 et 2021 Données [BD] « topo » [2020] de l'IGN Échelle des cartes 1/50 000ème Données [BD] « Alti » [2020] de l'IGN, Échelle 1/10 000ème. Données [BD] « topo » [2020] et outil « Itinéraire » de Google Maps Échelle 1/200 000ème
Morphologie interne à la zone	Réseau de voies et espaces publics	Irrigation du territoire par le réseau ou présence de culs-de-sac ou d'impasses Largeur des voies, présence et largeur des trottoirs, sens de circulation et organisation du stationnement	Données [BD] « topo » et « cadastre » [2020] Échelle 1/10 000ème
	Unités foncières	Classement des unités selon leur surface (inférieure à 2ha, entre 0,2 et 0,5 ha ; entre 0,5 et 1 ha ; entre 1 et 2 ha ; supérieure à 2 ha) avec recours à QGIS	Données SIG demandée aux collectivités locales et Données [BD] « topo » [2020], Échelle 1/10 000ème
	Organisation du bâti	Classement des bâtiments selon leur surface, leur destination, leur hauteur et leur emprise au sol	Données [BD] « topo » [2020], Échelle 1/10 000ème

CHAPITRE I

LA VALLÉE DU GARON ET LA ZONE D'ACTIVITÉS DES AIGAIS

Lyon est la seconde métropole française par sa population (1 424 000 habitants en 2023) et son économie est souvent comparée avec celle d'autres métropoles européennes de taille voisine. Une étude de l'INSEE de 2016[18] met en lumière les points de force et de faiblesse de la métropole lyonnaise par rapport à ces métropoles européennes, en prenant en compte deux échelles territoriales, celle de l'agglomération (la métropole institutionnelle à Lyon, celle de la zone urbaine fonctionnelle (qui comprend toutes les communes dont au moins 15% des actifs travaillent dans l'agglomération).

Lyon se caractérise par la jeunesse de sa population et le poids important des étudiants. 25% des habitants ont moins de 20 ans contre 20% en moyenne dans les agglomérations européennes. Avec 140 000 étudiants, Lyon se situe après Barcelone (190 000 étudiants), mais au-dessus de la moyenne des agglomérations considérées (10,5% contre 9,8%). Cet indicateur est un signe de dynamisme mais a contrario explique un niveau moyen plus faibles des revenus. Les retraites constituent en effet aujourd'hui une part croissante des revenus qui alimente l'économie présentielle à l'échelle locale.

L'agglomération de Lyon se caractère par un niveau élevé de formation de ses habitants : 272 000 des personnes de 25 à 65 ans possèdent un diplôme universitaire (41% de la population de l'agglomération contre 36% en moyenne). Lyon se situe à un rang supérieur à celui de Turin (22%), Hambourg (32%) mais inférieur à Stockholm (47%) et Amsterdam (52%). Ce haut niveau de formation est à mettre en relation avec l'importance du secteur tertiaire, notamment de ce que l'on a l'habitude d'appeler le tertiaire supérieur ou les fonctions métropolitaines.

Si le tertiaire est devenu largement dominant dans l'économie de l'ensemble des métropoles européennes, certaines ont conservé une assise industrielle. Lyon partage avec les villes allemandes, ainsi qu'avec Turin et Göteborg ce maintien des activités industrielles, qui assurent entre 12 et 14% des emplois. À Lyon, à l'intérieur du secteur tertiaire, les activités financières (4% des emplois) sont moins développées que dans les capitales que sont Amsterdam et Bruxelles (10% des emplois), le secteur de l'information et de la communication (5% des emplois) moins développé qu'à Stockholm (11%) et les activités scientifiques et techniques (15%) moins développées qu'à Amsterdam (23%) ou Leipzig (22%). Lyon apparaît donc comme une métropole régionale où les fonctions métropolitaines dites supérieures sont moins développées que dans d'autres métropoles européennes de taille équivalente.

La Vallée du Garon est située au Sud-Ouest de la Métropole de Lyon. La communauté de communes compte 32 185 habitants (2020) et regroupe Chaponost, Millery, Montagny, Vourles et Brignais. Avec 12 403 habitants, cette dernière est la ville la plus peuplée et compte 8 693 emplois sur un total de 16 502.

18 Jean-Pierre Reynaud, Anna Simon (2016), *Lyon, une agglomération de dimension européenne,* INSEE. À cette date, l'agglomération comptait 1 307 000 habitants et 675 000 emplois, la zone urbaine fonctionnelle, 1 913 000 habitants et 892 000 emplois.

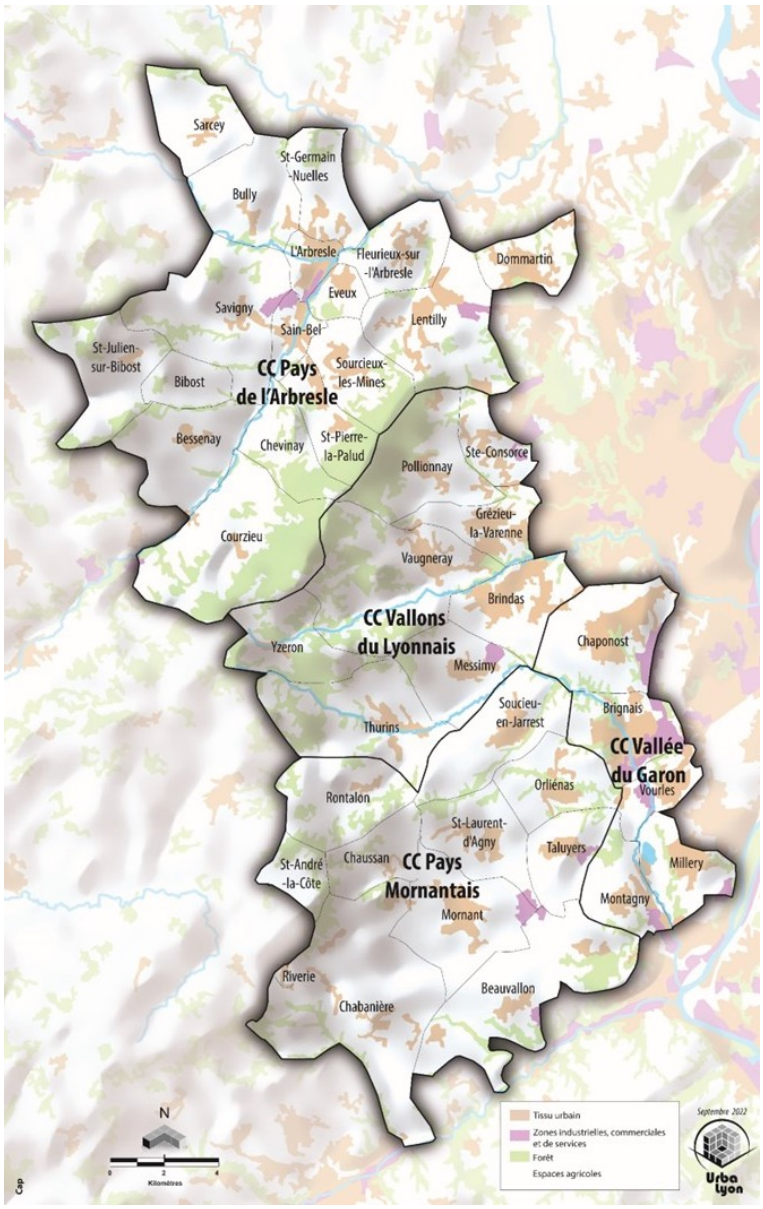


Fig.2 : La Vallée du Garon dans l'Ouest Lyonnais.
Source : UrbaLyon (2022), *Portrait économique du territoire. Vallée du Garon.*

45,1% des ménages sont des couples avec enfants et les personnes de plus de 65 ans représentent 20% de la population totale. Les retraités constituent 28,4% de la population de plus de 15 ans et les retraites 25,8% du total des revenus distribués sur le territoire. Ces données sont voisines des moyennes nationales. 63,2% des logements sont des maisons et 36% des appartements.

Plus de la moitié des ménages s'est installée depuis plus de dix ans dans la Vallée du Garon et le revenu médian est en 2021 de 29 020€ contre 23 950€ pour celui de la métropole de Lyon.

La Vallée du Garon fait partie d'un ensemble plus vaste, l'Ouest Lyonnais, qui a connu, depuis plusieurs décennies, un développement résidentiel de type périurbain et qui compte aujourd'hui 125 000 habitants (**fig.2**).

Comparée à d'autres parties de la région urbaine de Lyon, la Vallée du Garon apparaît comme un territoire où viennent s'installer en priorité les professions supérieures et intermédiaires. Prédominance des maisons individuelles sur les logements collectifs, revenu médian supérieur à celui de la Métropole de Lyon, pourcentage élevé (68,7%) de propriétaires constituent autant d'indicateurs qui confirment une situation privilégiée dans la région urbaine. Il est néanmoins à noter qu'en 2020 plus de 43% des actifs sont employés ou ouvriers.

A - Les grands traits de l'économie de la Vallée du Garon

1 - Un territoire en croissance

1.1 - Une attractivité résidentielle et économique

Le territoire connaît une croissance à la fois démographique et économique. Entre 2014 et 2020, la population a cru de 1,3% et cette croissance est due à la fois au solde naturel (0,5%) et au solde migratoire (0,7%). Ce solde migratoire a été élevé entre 1968 et 1975 (+5,4%), puis en 1975 et 1982 (+3,4%), et a par la suite diminué entre 2009 et 2014, il est de 0,9% et entre 2014-2020 de 0,7%. L'emploi est lui aussi en augmentation de 1,7% par an entre 2013 et 2019. En 2019, les entreprises emploient 16 046 personnes dont 86,8% de salariés. Le territoire reste donc attractif tant pour les ménages qui sont à la recherche d'une résidence dans des espaces où la nature est présente que pour les entreprises à la recherche de terrains à des prix abordables dans un secteur dont la desserte depuis le cœur de la métropole lyonnaise (et plus largement de l'ensemble de la région) reste encore aisée. L'indice de concentration des emplois est supérieur à 100%, ce qui signifie que le territoire attire des travailleurs qui viennent de l'extérieur.

Évolution des emplois et de la population active 2009-2020

	2009	2014	2020
Emplois	12641	14874	16621
Actifs	12406	13019	14088
Indice de concentration des emplois*	101,9	114,3	118

* L'indice de concentration des emplois est égal au rapport entre nombre d'emplois et nombre d'actifs x 100. Source : INSEE (2024), *Dossier complet Intercommunalité.*

1.2- Emplois et actifs, une distorsion

Le nombre d'emplois offerts sur le territoire est en effet depuis une dizaine d'années supérieur à celui des actifs et l'indice de concentration des emplois, qui rend compte de l'équilibre entre emplois et actifs augmente passant entre 2009 et 2020 de 101,9 à 118. Cela ne signifie pas pour autant qu'il n'y ait pas des migrations alternantes domicile/travail entre la Vallée du Garon et la Métropole de Lyon.

Répartition des emplois salariés et des actifs selon les catégories socioprofessionnelles (2020)

	Emplois		Actifs*	
	Nombre	%	Nombre	%
Agriculteurs	65	0,4	54	0,4
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	1268	7,7	1175	7,8
Cadres et professions intellectuelles supérieures	3039	18,4	4126	27,4
Professions intermédiaires	5075	30,8	4543	30,2
Employés	3315	20,1	3076	20,4
Ouvriers	3315	22,7	1982	13,2
Total	16502	100	15058	100

* de 15 à 64 ans. Source : INSEE (2024), *Dossier complet Intercommunalité.*

Le nombre d'emplois est supérieur à celui des actifs, sauf en ce qui concerne les cadres et professions intellectuelles supérieures. Une hypothèse peut être formulée concernant ce décalage. Le tissu économique de la Vallée du Garon a été marqué – et c'est encore aujourd'hui en partie le cas – par une spécialisation dans l'industrie. Malgré une tertiarisation en cours des emplois, les cadres et professions intellectuelles supérieures ne trouvent pas tous leur emploi sur place et sont amenés à se rendre dans le cœur de la métropole lyonnaise pour exercer leurs activités professionnelles. A contrario, les ouvriers, qui travaillent dans les usines de la Vallée du Garon, ont de plus en plus de difficultés à se loger sur place, étant donnée la hausse des prix de l'immobilier. Et le décalage est important : 1982 actifs contre 3315 emplois ouvriers. À la différence d'autres territoires périurbains, la Vallée du Garon est non seulement un lieu où arrivent des populations nouvelles en provenance du cœur de la métropole, mais aussi, depuis de

longues années, un lieu de desserrement des activités économiques.

2 - Un système productif et résidentiel

2.1- Un territoire encore marqué par la présence de l'industrie

Avec plus de la moitié des emplois, les activités liées au commerce, aux transports (de personnes et de marchandises) et aux services (aux personnes et aux entreprises) sont en constante augmentation et représentent en 2020 plus de la moitié des emplois. Malgré cette tertiarisation de l'économie, l'industrie (dont les effectifs sont en hausse de 5,7% depuis 2009) maintient une présence qui reste importante (19,4% des emplois contre 13% dans la Métropole de Lyon). Il en est de même pour la construction, dont les effectifs, en légère hausse depuis 2009, représentent, en 2020, 12,1% des emplois.

Répartition des emplois par secteurs d'activités

	2009		2014		2020	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Agriculture	93	0,7	111	0,8	79	0,5
Industrie	3020	23,9	3183	21,6	3193	19,4
Construction	1567	12,4	1806	12,3	1851	12,1
Commerce, transports, services	5912	46,8	7108	48,3	8443	51,2
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	2048	16,2	2519	17,1	2935	17,8
Total	12640	100	14727	100	16502	100

Aux emplois recensés dans le tableau ci-dessus, il faut ajouter 1 080 emplois publics.
Source : INSEE (2024), Dossier complet Intercommunalité.

La croissance de l'activité industrielle est confirmée par le *Portrait économique* élaboré par Urbalyon qui a mené, en 2022, une analyse plus précise que celle de l'INSEE, ce qui permet d'avoir une vision plus détaillée de l'économie dans la Vallée du Garon. L'agence d'urbanisme estime le nombre d'établissements économiques à 4 399, qui emploient 15 721 salariés. L'emploi salarié a cru, entre 2011 et 2021, de 9% contre 3% dans Lônes et Coteaux du Rhône et 6% dans le Val d'Yzeron, territoires dont la position dans la région urbaine de Lyon est voisine de celle de la Vallée du Garon. Cette force de l'industrie (22% des emplois contre 16% dans les deux territoires cités ci-dessus) est liée à la présence d'entreprises de taille intermédiaires (ETI) dans les secteurs des équipements industriels, des technologies médicales et de l'environnement et de PME-PMI dans des secteurs économiques très variés[19]. Parmi les ETI représentatives de cet écosystème

19 Les entreprises de taille intermédiaires ont entre 250 et 4999 salariés, les PME-PMI ont moins de 250 salariés.

industriel, est souvent citée Vision Systems, devenue depuis Gauzy depuis son rachat par un groupe israélien. Cette entreprise, installée dans la zone des Aigais à Brignais, a produit pendant longtemps des rétroviseurs, s'est depuis spécialisée dans les systèmes de protection solaire et d'aide à la conduite, en intégrant dans ses produits de nouvelles technologies (caméras et ordinateurs de bord) et qui emploie aujourd'hui un peu moins de cinq cents salariés.

2.2 - Développement des services aux entreprises

Emplois salariés privés par secteurs d'activités (2021)

Industrie, énergie, environnement	22%
Construction	13%
Commerce de gros et d'automobiles	11%
Transports et logistique	7%
Services aux entreprises, finances, immobilier	24%
Commerce de détail	9%
Services à la personne	14%
Total	100%

Source : UrbaLyon (2022), *Portrait économique du territoire. Vallée du Garon.*

Cette même analyse souligne l'importance croissante des services aux entreprises (37% des établissements, 24% des emplois), secteur qui regroupe des activités d'ingénierie, d'études techniques, qui sont en relation directe avec l'industrie et dans une moindre mesure avec le BTP (qui se reconvertit en partie vers le génie énergétique), ainsi que des entreprises de nettoyage, de location de machines ou de véhicules. En 2021, 43% des créations d'entreprises se sont faites dans les services aux entreprises, dont le poids dans l'emploi local est équivalent à celui des services à la personne et du commerce de détail. Ce dernier est assuré presqu'uniquement pas de petits établissements, le seul hypermarché présent dans la vallée étant un magasin de l'enseigne Leroy Merlin.

2.3 - Le poids des petites entreprises dans l'économie locale

D'après ce même *Portrait économique*[20], le socle industriel est constitué par des entreprises de taille intermédiaire (26 %de plus de cent salariés). Autour de ce socle, l'on trouve des petites voire des micro-entreprises (67% n'emploient aucun salarié, 44% sont des entreprises individuelles).

Bien qu'elles soient peu nombreuses, les entreprises de plus de cent salariés fournissent le quart des emplois totaux et leur rôle est encore plus important dans le secteur industriel (36% des emplois salariés). La concentration des entreprises est moins affirmée dans le secteur de la construction, et dans celui du commerce, des transports et des services. Les petites entreprises (moins de dix salariés) four-

20 Observatoire Partenarial Économie Emploi Insertion – OPALE (2022), *Portrait économique du territoire. Vallée du Garon,* Lyon, UrbaLyon.

nissent un peu plus de 20% des emplois.

A l'intérieur de l'ensemble « commerce, transports, services », le commerce et la réparation automobile comptent 307 établissements qui emploient 3 029 salariés. 19 établissements n'ont pas de salarié, 227 ont entre 1 et 9 salariés, 36 entre 10 et 19 salariés, 17 entre 20 et 49 salariés et 8 plus de 50 salariés. Le commerce et la réparation automobile sont particulièrement présents sur la zone des Aigais.

Emplois salariés par secteurs d'activités et tailles d'entreprise

Secteurs	Agriculture		Industrie		Construction		Commerce Transports Services		*dont Commerce et réparation automobile*		Administration Enseignement Santé Action sociale		Total	
Nombre de salariés	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
0 à 9	22	100	407	11,8	520	22,4	2439	28,1	*806*	*26,6*	220	9,5	3608	21,5
10 à 19			501	14,5	387	16,7	1219	14	*476*	*15,7*	265	11,5	2372	14,1
20 à 49			727	21,1	703	30,3	1953	22,5	*520*	*17,1*	722	31,2	4105	24,5
50 à 99			570	16,4	277	11,9	1112	12,8	*262*	*8,6*	490	21,2	2449	14,6
plus de 100			1242	36	433	18,6	1956	22,5	*965*	*31,9*	616	26,6	4247	25,3
Total	22	100	3447	100	2320	100	8679	100	*3029*	*100*	2313	100	16781	100

Source : RGP 2019.

2.4 - Un équilibre entre sphère productive et sphère présentielle

Laurent Davezies compte parmi les économistes qui se sont intéressés aux moteurs du développement territorial. En remettant au goût du jour la théorie des bases économiques, il montre que la distribution des revenus sur un territoire dépend non seulement de la base productive (production de biens et services exportés), mais aussi des bases résidentielle (retraites, dépenses des touristes), publique (redistribution par l'impôt) et sociale (aides et transferts)[21]. L'INSEE a repris grosso modo la distinction entre base productive et base résidentielle, en s'intéressant, non pas à la distribution des revenus, mais aux entreprises et aux emplois qu'elles génèrent ; elle classe désormais les activités économiques en deux sphères :

la sphère productive qui réunit les activités exportatrices qui produisent des biens majoritairement consommés hors de ce territoire et des activités de services liées principalement à ces entreprises exportatrices,
la sphère résidentielle (appelée aussi présentielle) qui regroupe les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant à satisfaire les besoins des personnes présentes sur un territoire, qu'elles soient des résidents ou des touristes.

21 Laurent Davezies (2008), *La République et ses territoires,* Paris, La République des Idées, Seuil.

Répartition des établissements et des emplois entre sphères productive et résidentielle

	Vallée du Garon				Métropole de Lyon			
	Établissements		Emplois salariés		Établissements		Emplois salariés	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Sphère productive	822	49,8	9450	53,2	21971	38,4	320039	41,1
Sphère présentielle	828	50,2	8318	46,8	35265	61,6	458957	58,9
dont sphère publique	*34*	*2,1*	*1024*	*5,8*	*1338*	*2,3*	*143077*	*18,4*
Total	1650	100	17768	100	57236	100	778996	100

Source : INSEE (2024), *Dossier complet Intercommunalité.*

La Vallée du Garon, avec 49,8% des établissements (contre 38,4% dans la Métropole de Lyon) et 53,2% des emplois (contre 41,1%) dans la sphère productive, apparaît comme un territoire productif et cette caractéristique est liée avec son passé industriel. Mais il faut immédiatement ajouter que les la sphère présentielle représente elle aussi près de la moitié des emplois, qui sont assurés par des activités dans le commerce de détail, les services à la personne, la construction, la réparation automobile et les transports. Le secteur public (6,4% des emplois) ne représente qu'une toute petite partie de la sphère présentielle. Le développement est donc assuré par les deux moteurs que constituent la sphère productive d'une part, la sphère présentielle de l'autre, ce qui permet de classer la Vallée du Garon parmi les territoires équilibrés qui résistent mieux aux crises que les territoires plus spécialisés.

2.5 - La croissance des fonctions métropolitaines

L'approche fonctionnelle menée par l'INSEE vise à compléter l'analyse de la répartition des établissements et des emplois par secteurs d'activités : elle s'appuie sur une analyse des fonctions exercées remplies par les actifs, résultant de la profession qu'ils exercent. Les fonctions sont réunies en quatre grands groupes :

- les fonctions métropolitaines (gestion, conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce interentreprise et culture-loisirs),
- les fonctions présentielles (distribution, services de proximité, éducation-formation, santé-action sociale et administration publique),
- les fonctions transversales (transports-logistique, entretien-réparation),
- les fonctions de production concrète (agriculture, construction et travaux publics, fabrication).

Analyse fonctionnelle de l'économie locale (% des actifs)

	Vallée du Garon (2018)	Ouest Lyonnais (2018)	France (2017)
Fonctions métropolitaines	36	28	26,4
Fonctions à orientation présentielle	27	33	41,5
Fonctions transversales	17	16	15,1
Fonctions de production concrète	20	23	17

Source : UrbaLyon (2022), *Portrait économique du territoire. Vallée du Garon.*

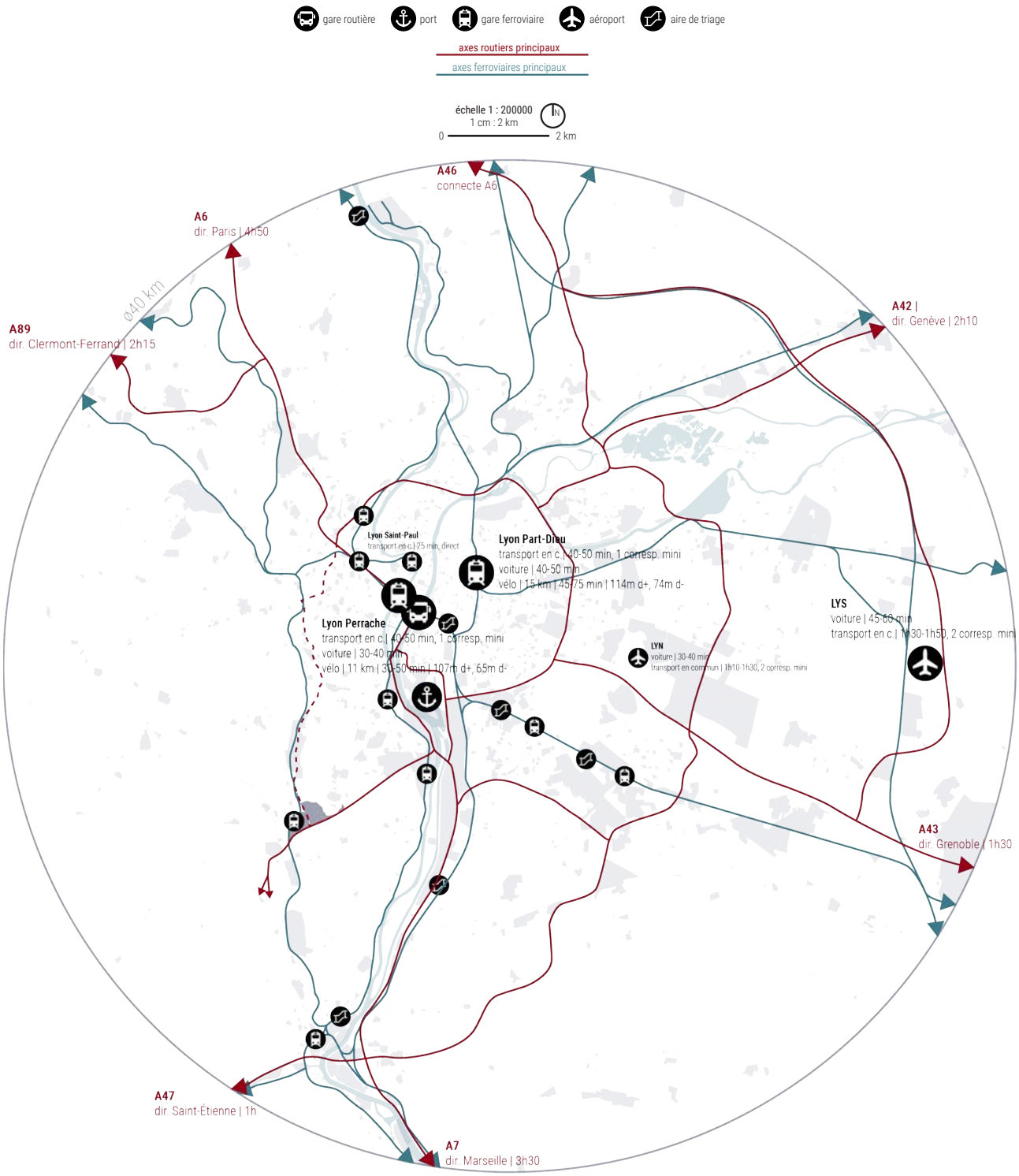
En comparaison l'ensemble de l'Ouest Lyonnais d'une part, la France métropolitaine de l'autre, la Vallée du Garon apparaît comme un territoire qui a d'une part conservé des fonctions de production et où d'autre part les fonctions métropolitaines sont surreprésentées. Les actifs, qui occupent des emplois jugés stratégiques du point de vue du développement (cadres des fonctions métropolitaines), travaillent à la fois dans la vallée et dans le reste de la région urbaine. Par ailleurs, GL Events, entreprise spécialisée dans l'organisation d'évènements culturels et sportifs, jusqu'à une date récente, a eu son siège social à Brignais dans la zone des Aigais. Bien que ce dernier ait été transféré en 2012 à Lyon, l'entreprise a maintenu l'implantation de ses filiales à Brignais. Ce groupe, qui relève donc du secteur de la culture et des loisirs, compte plus de 250 emplois sur place, dans des activités qui ont trait notamment au stockage de matériel et sont donc loin de l'image des emplois dits métropolitains.

****

La Vallée du Garon apparaît à la fois comme un territoire résidentiel attractif pour les familles avec enfants à la recherche d'une maison en propriété et comme une véritable polarité d'emplois qui continuent à accueillir des entreprises industrielles et artisanales, comme des services aux entreprises. La confortation de cette attractivité est pour partie due à l'action des collectivités locales qui ont encouragé les programmes de logements (y compris de logements sociaux)[22], qui ont soutenu la création de commerces et d'équipements et qui ont aidé à la création de nouvelles entreprises (avec en 2009, la mise en place d'une pépinière d'entreprises). Si cette politique a porté ses fruits, elle n'a pas permis d'arriver à une *« correspondance »* entre le profil des actifs et celui des emplois[23]. Les cadres et professions intellectuelles supérieures qui résident dans la Vallée ne trouvent pas d'emplois sur place, alors que les ouvriers qui travaillent dans les entreprises industrielles ne peuvent y loger à cause des loyers et des prix d'achat du logement

22 Les programmes de logements sociaux sont concentrés sur les deux communes les plus peuplées : en 2018, Brignais avait 22,10% de logements sociaux et Chaponost 13,4%. La moyenne de logements sociaux dans les communes de la Métropole de Lyon était quant à elle de 20%.

23 CCVG, UrbaLyon (2020), *Études des dynamiques territoriales et des projets de territoire sur la Vallée du Garon*, Lyon, p.14.



Brignais | les Aigais

situation

Source SIG
IGN pro | base de données « BD Topo » | 2020
Google | données cartographiques satellite | 2021

Fig.3 : La zone des Aigais. Carte de sitiuation. © Benoit d'Almeida.

élevés. Ce décalage est confirmé par notre analyse.

La Communauté de Communes de la Vallée du Garon gérait en 2020, dix-neuf parcs d'activités, représentant 340 hectares dédiés à l'économie. L'étude de l'agence d'urbanisme, citée ci-dessus, faisait le constat de *« sites économiques peu différenciés »* et proposait pour améliorer l'accueil des entreprises de les spécialiser[24]. À côté des pôles métropolitains, situés au débouché du réseau de voies raides urbaines, proches des centres-ville et desservis par une gare, qui doivent être réservés aux services aux entreprises, à l'ingénierie et aux unités de production à forte valeur ajoutée, il convient de développer des parcs d'activités d'équilibre accueillant en vitrine les services aux entreprises et en arrière l'artisanat et la production, et des sites de proximité réservés aux très petites entreprises (TPE) et à l'artisanat. Les commerces et les services doivent quant à eux être implantés dans les centres des différentes communes.

La zone des Aigais (41 hectares[25]), sur laquelle porte notre recherche, est présentée comme ne permettant plus les extensions des entreprises et comprenant des bâtiments qui ne répondent plus aux besoins actuels des entreprises. La proximité de la gare n'est pas valorisée et les nombreuses impasses ne facilitent pas les déplacements internes à la zone, notamment pour les mobilités douces. Elle fait cependant partie des pôles métropolitains définis dans l'étude de l'agence d'urbanisme.

B - La zone d'activités des Aigais

La zone des Aigais a été aménagée sur une ancienne plaine agricole, semble-t-il, sans plan d'ensemble **(fig.3)**. Si l'accès à la zone a été modifié en profondeur avec l'arrivée en 1966 de l'autoroute A450 (nouveau barreau autoroutier qui devait joindre les agglomérations de Lyon et Saint-Étienne mais n'a jamais été terminé) et la réalisation d'un échangeur, la desserte interne s'appuie pour l'essentiel sur le réseau de chemins ruraux qui permettait d'accéder aux parcelles agricoles **(fig.4)**. L'orientation des parcelles agricoles originelles explique par ailleurs l'implantation de bon nombre des bâtiments économiques. Les chefs d'entreprise ont saisi les opportunités foncières pour procéder à des remembrements partiels et rationaliser leurs conditions d'implantation. Les Aigais (41ha) est la plus ancienne des zones d'activités implantées à Brignais. Avec le parc des Vallières, elle fait partie d'un ensemble plus vaste (77ha), aujourd'hui totalement occupé par les entreprises **(fig.5)**. Les Aigais est présentée, dans divers documents de la Ville de Brignais ou de la communauté de communes, comme accueillant des bâtiments anciens qui ne correspondent plus aujourd'hui aux attentes des entreprises. La relation avec la gare et les quartiers qui entourent cette dernière doit être améliorée et il convient de faciliter les cheminements piétons entre la gare

24 CCVG, UrbaLyon (2020), *op. cité*, p. 16.
25 77 hectares en intégrant le parc des Vallières.

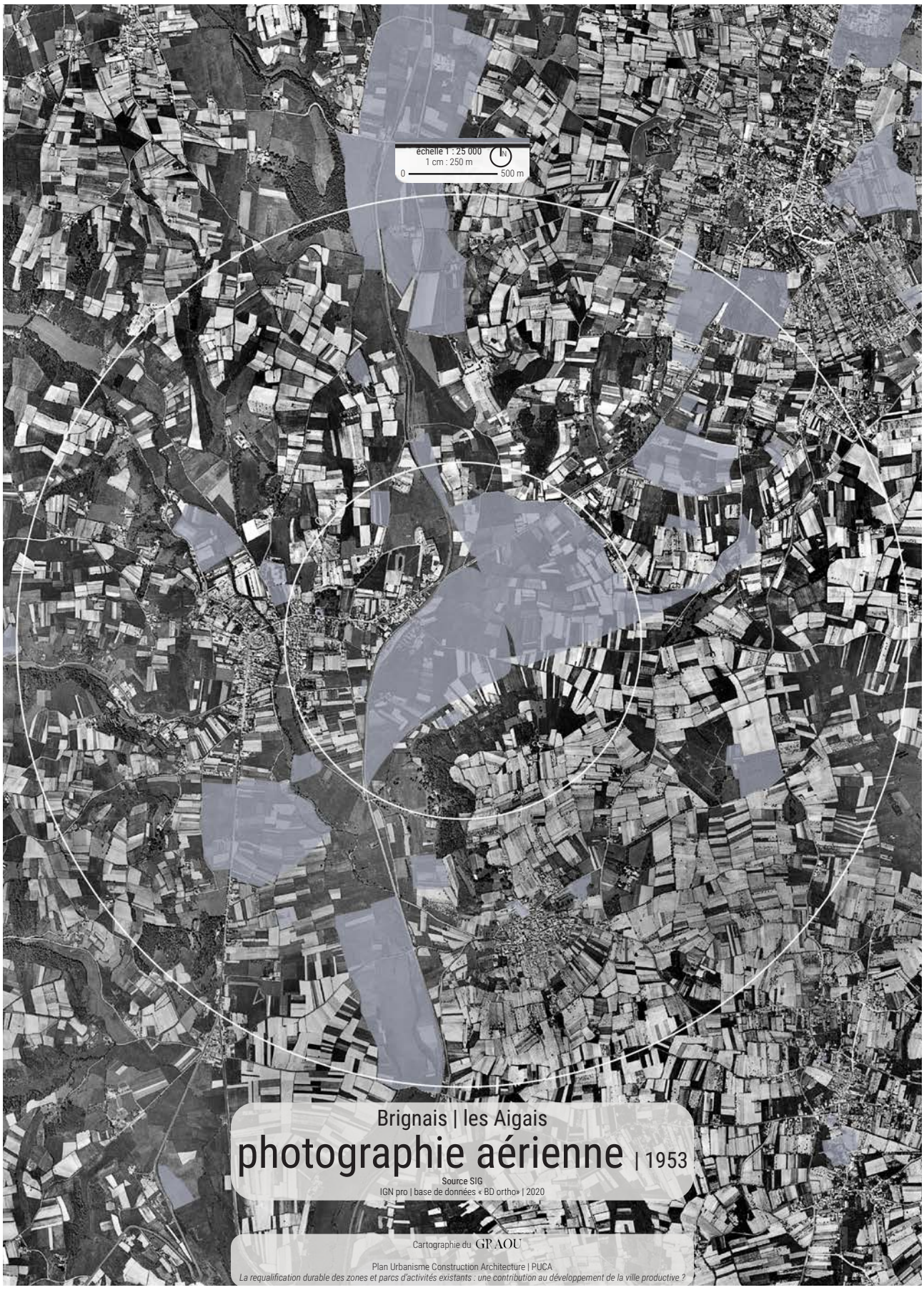


Fig.4 : Photo aérienne 1953. © Benoit d'Almeida.

Fig.5 : Photo aérienne 2021. © Benoit d'Almeida.

et les entreprises[26]. L'étude que nous avons menée sur la zone des AIgais porte à la fois sur son économie et ses formes urbaines (réseaux de mobilité, découpage foncier, bâti, espaces de nature.

1 - Les entreprises et leurs activités

Pour analyser le fonctionnement économique de la zone des Aigais à Brignay, nous nous appuyons sur deux séries de données : d'une part celles collectées par l'Agence d'urbanisme pour élaborer son *Portrait économique*, d'autre part sur un recensement partiel des entreprises effectué en collaboration avec le responsable économique de la communauté de communes.

1.1 - Industrie et services aux entreprises

D'après l'Agence d'urbanisme, 49% des 199 établissements et 49% des 1831 emplois relève de la sphère productive, avec deux secteurs bien représentés, l'industrie (481 emplois) et les transports, la logistique et le commerce de gros (351 emplois). Les services aux entreprises sont éclatés entre différentes catégories : les services aux entreprises à proprement dit qui sont classés dans la sphère productive ; les activités liées au numérique, le tertiaire directionnel et de gestion et le tertiaire numérique, qui sont classés dans le tertiaire numérique. La somme des emplois de l'ensemble de ces activités représente 28% de l'emploi total (24% pour l'ensemble de la Vallée du Garon).
Le classement de l'entreprise GL Events dans le secteur des « media, de l'art et de la culture » n'est pas sans poser problème. Cette entreprise se présente elle-même comme étant à la croisée du monde de l'évènement (organisation de congrès, de conventions, de manifestations sportives ou culturelles) et de la logistique. Sur le site de Brignais, autrefois siège social du groupe, GL Events dispose notamment d'un site de stockage du matériel nécessaire à l'organisation des manifestations dont l'entreprise a la responsabilité. Cette activité, tournée vers l'extérieur, se rapprochant de l'ingénierie et de la logistique, pourrait être intégrée à la sphère productive, alors que l'agence d'urbanisme la classe dans le tertiaire supérieur.

26 Cf. notamment CCVG (2021), *SAE-suivi foncier.*

Sphère productive et sphère présentielle

Nombre		Établissements		Emplois	
		%	Nbre	%	
Sphère productive 49% des emplois	Eau, énergie, déchets	5	2,5	2	0
	Industrie	16	8	481	26
	Transports, logistique, commerce de gros	29	14,6	351	19
	Services aux entreprises	10	5	70	4
Sphère présentielle 27% des emplois	Commerce de détail, services à la personne	14	7	22	1
	Construction	43	21,6	292	16
	Services collectifs	11	5,5	12	1
	Tourisme et loisirs	7	3,5	173	9
Tertiaire supérieur 23% des emplois	Media, art, culture	7	3,5	154	8
	Activités liées au numérique	6	3	110	6
	Tertiaire directionnel et de gestion	44	22,1	139	8
	Tertiaire technologique	7	3,5	25	10
Total		199	100	1831	100

UrbaLyon, *Portrait économique du territoire. Vallée du Garon*, octobre 2022. Source : Fichiers SIRENE.

Répartition des entreprises par secteurs d'activités

	Nombre	%
Industrie	9	18
Artisanat de production	5	10
Construction	14	28
Vente et réparation de véhicules	6	12
Transports et logistique	4	8
Commerce de gros	2	4
Services aux entreprises	6	12
Hôtels et restaurants	1	2
Loisirs	3	6
Total	50	100

Source : Recensement partiel suite à enquête de terrain

A l'intérieur de la sphère présentielle (37,6% des établissements, 27% des emplois), la construction (43 établissements et 292 emplois) a le poids le plus important. Le tertiaire supérieur, si l'on met à part GL Events, regroupe cinquante entreprises qui développent des activités de conseil en information et d'aide à la gestion des entreprises. Ce secteur est en plein développement sur l'ensemble de la vallée du Garon. L'enquête que nous avons menée complète cette vision statistique. Elle met en évidence la présence d'entreprises industrielles intermédiaires qui coexistent avec des entreprises du BTP et des garages automobiles. Il faut noter la quasi absence des activités de services à la personne et du commerce de détail. Un seul restaurant est installé qui recrute sa clientèle parmi les personnes

qui travaille sur la zone.

1.2 - Prédominance des petites entreprises

Répartition des établissements par taille

	Nombre	%
1 à 9 salariés	68	69,3
10 à 19 salariés	7	7,1
20 à 49 salariés	14	14,3
50 à 249 salariés	9	9,2
plus de 250 salariés	0	0
Total	98	100

Source : UrbaLyon, *Portrait économique du territoire. Vallée du Garon, o*ctobre 2022

La répartition des entreprises par taille montre la prédominance des petites entreprises avec 69,3% des établissements employant des salariés. Cette prédominance est encore renforcée si l'on prend en considération les entreprises sans salarié.

Ce constat doit cependant être relativiser. Sont présentes quelques entreprises de taille intermédiaire dont on peut estimer qu'elles fournissent une bonne part de l'emploi. Ces entreprises sont :

- Vision Systems (entre cent et deux-cents salariés) et sa filiale Safety Tech (entre cent et deux-cents salariés) qui comptent parmi les leaders mondiaux des systèmes de protection solaire, de rétro-vision par caméra et d'aide à la conduite,
- GL Events et ses filiales (entre deux-cent-cinquante et cinq-cents salariés), déjà citées,
- l'entreprise de transports STEF (entre deux-cents et deux-cent-cinquante salariés),
- Sodely, filiale des Boucheries André, (entre cinquante et cent salariés).

1.3 - Une diversité des activités

La zone d'activités des Aiguais est une zone ancienne qui s'est développée au gré des opportunités foncières. Elles accueillent à la fois de petites et de grandes entreprises qui appartiennent principalement à quatre secteurs : l'industrie, la logistique, la construction, la vente et la réparation automobile. Les entreprises les plus dynamiques ont associé à leur savoir-faire industriel le recours aux nouvelles technologies et intègrent de plus en plus de services dans les objets qu'elles produisent, ce qui explique pour partie la croissance du tertiaire lié aux entreprises (un quart des emplois).

A côté de ce noyau industriel, se sont installés des artisans et des petites entreprises, dont les activités sont plus traditionnelles (même si une partie des entre-

prises du BTP se spécialisent de plus en plus dans le génie climatique), dont la contribution en termes d'emploi et de services à la population est loin d'être négligeable. L'organisation de la coexistence entre ces deux types d'activités économiques constitue donc un enjeu d'importance pour le futur de la zone des Aiguais.

Enfin il faut noter la présence d'entreprises moyennes dans des secteurs aussi variés que la fabrication de pièces mécaniques, la production d'instruments médicaux, l'injection plastique ou la fonderie d'art.

2 - Structure physique et formes urbaines

L'analyse qui suit s'appuie sur un travail d'analyse cartographique à d L'analyse a consisté en une interprétation de photographies aériennes et de cartes issues respectivement des bases de données « ortho », « topo » et « cadastre », établies en 2020 par l'Institut Géographique National.

L'analyse a une triple dimension : territoriale, morphologique et typologique.

- La première a permis de comprendre la situation de la zone d'activités, autrement dit son insertion dans le territoire du Grand Annecy et plus largement du département de la Haute-Savoie et de la grande région. L'analyse porte à la fois sur la desserte par les grandes infrastructures de déplacements (aéroports, ; autoroutes et voies rapides ; voies ferrées ; transports en commun ; pistes cyclables) et sur la présence de la trame verte et bleue. L'analyse s'appuie sur la base de données « topo » pour la mobilité, de cette même BD, de l'Inventaire national du patrimoine naturel et des bases de données ZNIEEF 1 & 2, Zones humides régionales (issue du SRADDET Rhône-Alpes) pour la trame verte et bleue. L'échelle retenue est le 1/200 000ème pour la mobilité et de 1/50 000ème pour la trame verte et bleue. L'outil Google Maps « itinéraires » a été utilisé pour calculer les temps d'accès à la zone. Une comparaison entre deux photographies aériennes (années 1950, 2020) donne des indications sur le processus de formation de la zone.
- La seconde porte sur le réseau viaire interne, les unités foncières et leur surface, les bâtiments, leur surface, leur emprise au sol et leur hauteur, avec comme source les données SIG fournies par les collectivités locales et la BD « topo ». L'échelle retenue est le 1/10 000ème.
- La troisième permet de repérer la fréquence de situations particulières comme l'implantation du bâtiment sur la parcelle, les caractéristiques du bâtiment, le traitement des limites et les caractéristiques de la voirie (largeurs, présence de trottoirs…).

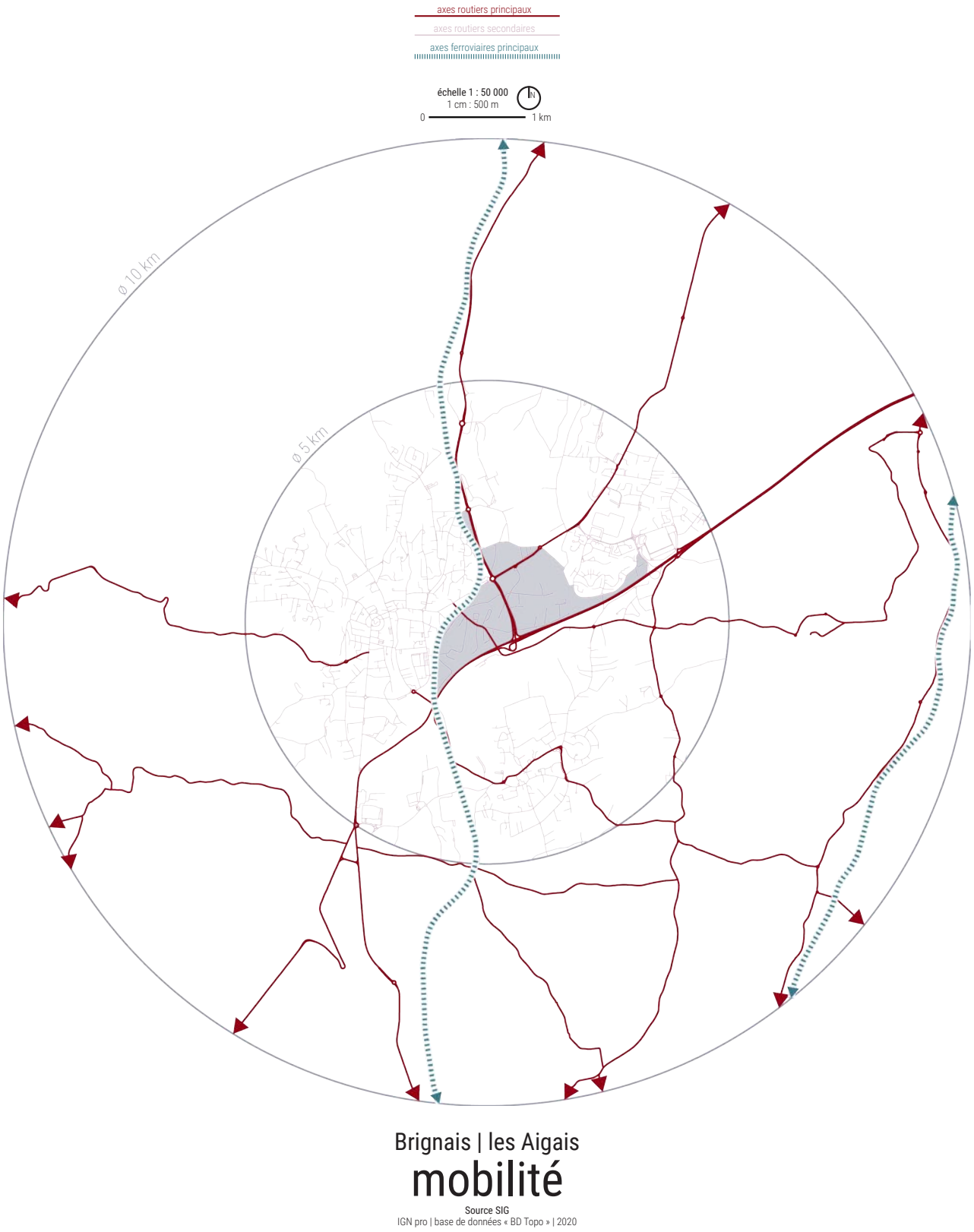


Fig.6 : La desserte par les réseaux de mobilités. © Benoit d'Almeida.

2.1 - Desserte par les infrastructures de transport

Le développement de la zone des Aigais est directement lié à l'ouverture à partir de 1966 d'un barreau autoroutier (A450) qui devait permettre une liaison directe avec Saint-Étienne mais qui n'a jamais été achevé (il s'arrête aujourd'hui à Brignais). La zone est desservie directement par un échangeur qui permet un accès aisé à l'ensemble des voies rapides urbaines et des autoroutes de l'aire métropolitaine lyonnaise. Cette facilité d'accès par la route a contribué à la localisation et au développement des entreprises, en rendant aisé l'approvisionnement en matières premières et l'écoulement des produits finis. L'accessibilité à certaines heures de la journée dépend cependant du niveau d'engorgement du réseau routier et autoroutier au niveau de l'ensemble de l'aire métropolitaine. Il est à noter que jusqu'à aujourd'hui la proximité d'une voie ferrée et d'une gare n'a eu que très peu d'effets sur le fonctionnement de la zone. En ce qui concerne les déplacements des travailleurs, la mise en place d'un train-tram pourrait susciter un regain d'intérêt pour la voie ferrée et la gare.

Il existe en effet une liaison directe entre la gare de Brignais et la gare de Saint-Paul située à proximité de la rive droite de la Saône (liaison directe en 25 mn). Mais pour atteindre les gares directement branchées sur le réseau national et européen (Lyon Perrache et surtout Lyon Part-Dieu), il faut changer de mode de transport et les temps de déplacement doublent. De même la liaison avec l'aéroport international n'est pas chose aisée. Le recours à la voiture individuelle pour l'accès à ces grands hubs de mobilité est toujours plus rapide que l'usage des transports en commun. L'accès en vélo aux depuis les deux gares de Perrache et Part-Dieu est compétitif uniquement pour des cyclistes expérimentés **(fig.6)**.

A l'avenir, la gare de Brignais peut devenir un enjeu d'importance pour les personnes qui travaille sur la zone. La première difficulté que rencontrent les entreprises de la Vallée du Garon est le recrutement de personnel, notamment de personnel qualifié. Le coût élevé du logement (que ce soit en accession ou en location, explique que les personnes qui travaillent à Brignais résident pour une partie d'entre eux dans la métropole lyonnaise. Les salariés les plus jeunes ont tendance à privilégier les transports collectifs et les mobilités actives par rapport à la voiture. Le renforcement des liaisons ferroviaires en Brignais et la métropole d'une part, l'amélioration des conditions de déplacements pour les piétons et les cyclistes constituent donc à l'avenir des enjeux d'importance.

2.2- Des espaces publics de piètre qualité

Dans la quasi-totalité des zones d'activités qui se sont développées au cours de la période dites des Trente Glorieuses, les espaces publics se résument le plus souvent à des espaces de circulation pour les véhicules motorisés. Les Aigais n'échappent pas à la règle **(fig. 7)**.

Seuls 24% des chaussées font plus de 8m, ce qui peut être considéré comme la

Brignais | les Aigais

réseau viaire

Source SIG
IGN pro | base de données « BD Topo » | 2020

Fig.7 : Le réseau viaire. © Benoit d'Almeida.

largeur minimum pour permettre l'aménagement de deux sens de circulation pour les véhicules motorisés (2x2,50m) et de deux trottoirs de 1m50. Les trottoirs quand ils existent (dans 46% des cas) sont assez larges (plus de 1m) pour permettre le croisement et la circulation des piétons. Les gabarits de voies rendent pratiquement impossible la réalisation de pistes cyclables d'une part, l'aménagement de places de stationnement sur l'espace public.

Le stationnement des véhicules motorisés n'a jusqu'à aujourd'hui fait l'objet d'aucune réflexion d'ensemble. Dans près de la moitié des cas, il n'y a aucune organisation, les véhicules se garant au gré de la convenance de leur conducteur. Dans 26% des cas, il est organisé parallèlement (créneaux) à la chaussée et dans 11% des cas perpendiculairement à cette dernière (bataille ou épi). Certaines entreprises (celles qui reçoivent du public notamment) ont aménagé, sur la partie de leur propriété ouverte sur la voie, des places de parking (15% des cas).

Dans l'ensemble, la zone a un aspect très minéral, les espaces végétalisés se limitant à quelques haies et des pelouses. La présence sur le site d'un cours d'eau et d'une zone humide (au nord) pourrait donner lieu à une mise en valeur qui pourrait contribuer à l'amélioration de la qualité de la zone. Les limites entre espace public et espace privé ne font pas l'objet d'un traitement particulier : dans 56% des cas les clôtures sont constituées de simples grillages et les haies végétales ne représentent que 21% des clôtures. Là encore des améliorations qualitatives peuvent être envisagées.

Brignais | les Aigais

unités foncières

Source SIG
IGN pro | base de données « BD Topo » | 2020

Fig.8 : Les unités foncières. © Benoit d'Almeida.

2.3 - Un morcellement foncier

Les unités foncières (regroupement de parcelles appartenant à un même propriétaire) sont de petite taille : 50% ont moins de 2000 m^2 et 23% entre 2000 m^2 et 5000 m^2 **(fig.8)**. Ces données s'expliquent par la prédominance des petites entreprises (moins de dix salariés) sur le site (73% des entreprises).

Il faut aussi noter que trois unités foncières font plus de deux hectares. Elles correspondent à la localisation des deux plus grandes entreprises présentes sur Les Aigais : GLEvents qui est propriétaire de deux sites distincts et Vision Systems qui est locataire, le propriétaire étant un investisseur immobilier. Ces grands tènements ont une importance stratégique pour l'avenir de la zone d'activités et il apparaît important de suivre l'évolution de l'utilisation qui en est faite par les entreprises.

Les propriétaires fonciers des Aiguais

Professionnels du foncier et de l'immobilier	Propriétaires	Surface en m^2	%
	Établissement Public Foncier	3 761	1
	Organisme de logement social	6	0
	Promoteurs Investisseurs	134 828	37,7
Personnes morales	Personnes morales privée	170 632	47,7
Collectivités territoriales	Commune	1 625	0,5
	Département	166	0
	Établissements publics de coopération intercommunale	996	0,3
Personnes physiques	Personnes physiques	45 478	12,7
	Total	357 492	100

Portrait économique du territoire. Vallée du Garon. Source : UrbaLyon (2022),

La maîtrise du foncier par les collectivités publiques est insignifiante. La zone est donc partagée entre les personnes morales privées (47,7% des surfaces), à l'image des SCI montées par les entreprises lors de leur installation, les investisseurs fonciers et immobiliers qui louent à des entreprises (37,7%) et les personnes physiques (12,7%). La structure de la propriété renvoie à la coexistence de moyennes et de grandes entreprises qui cherchent à dissocier capital immobilier et capital d'exploitation et de petites entreprises qui sont propriétaires de leurs locaux. Parmi les grandes entreprises, certaines ont néanmoins décidé d'être propriétaires **(fig. 9)**.

2.4 - De faibles emprises au sol

Sur l'ensemble de la zone, l'emprise au sol (rapport entre la surface au sol des bâtiments et la surface de l'unité foncière) est de 30% (source : *Portrait économique du* territoire, 2022), ce qui est bas. Si l'on analyse la situation de manière plus

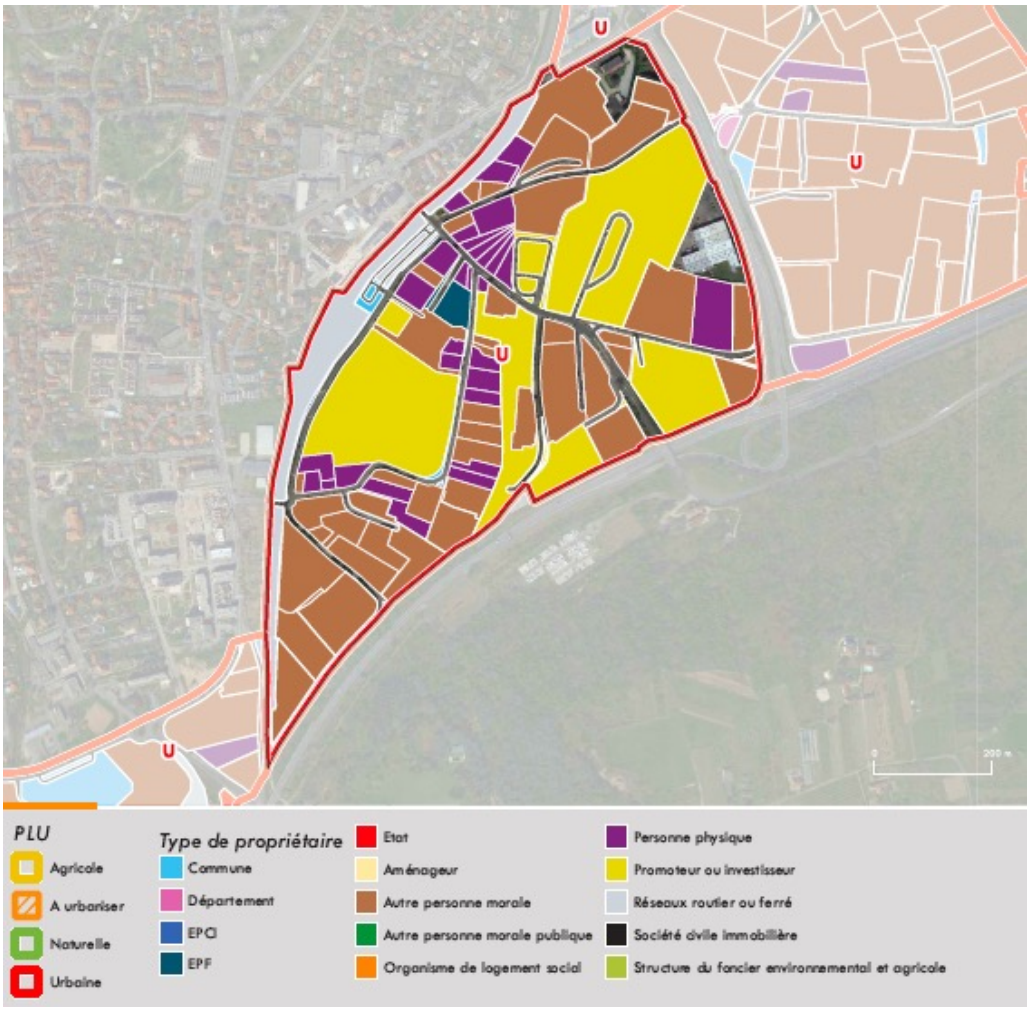


Fig.9 : Les différentes catégories de propriétaires. Source : Portrait économique – Zone des Aigais.

détaillée, 43% ont une emprise au sol inférieure à 20%, 31% une emprise comprise entre 20 et 40%, 21% ont une emprise comprise entre 40 et 60% et 6% une emprise supérieure à 60%[27] (**fig. 10**).

Dans près des trois quarts des unités foncières, la surface libre de toute construction représente donc plus de la moitié de la surface de l'unité foncière, ce qui peut laisser penser à des potentialités d'optimisation de l'usage du sol. Mais l'évaluation de telles potentialités passe par la prise en compte des contraintes liées à l'organisation des livraisons de matières premières et de l'écoulement des produits finis d'une part, aux besoins de stockage et de stationnement de l'autre

2.5 - Un bâti homogène

65,1% des bâtiments d'activités ont une superficie comprise entre 2 000 et 5 000 m^2 et ce alors que les entreprises moyennes (entre 10 et 50 salariés) ne représentent que 21% du total des établissements présents sur le site. Il existe donc des entreprises de petite taille qui ont besoins de locaux de stockage importants. Ce peut être le cas par exemple des entreprises des secteurs de la logistique, de la construction ou de la vente et de la réparation automobiles.

Surface des bâtiments

Catégories de surface	Nombre de bâtiments	%
moins de 500 m^2	16	8,2
de 500 à 1000 m^2	34	17,4
de 1000 à 2000 m^2	0	0
de 2000 à 5000 m^2	127	65,1
plus de 5000 m^2	18	9,2
Total	195	100
Surface totale des bâtiments	116 655 m^2	
Surface moyenne des bâtiments	1 228 m^2	

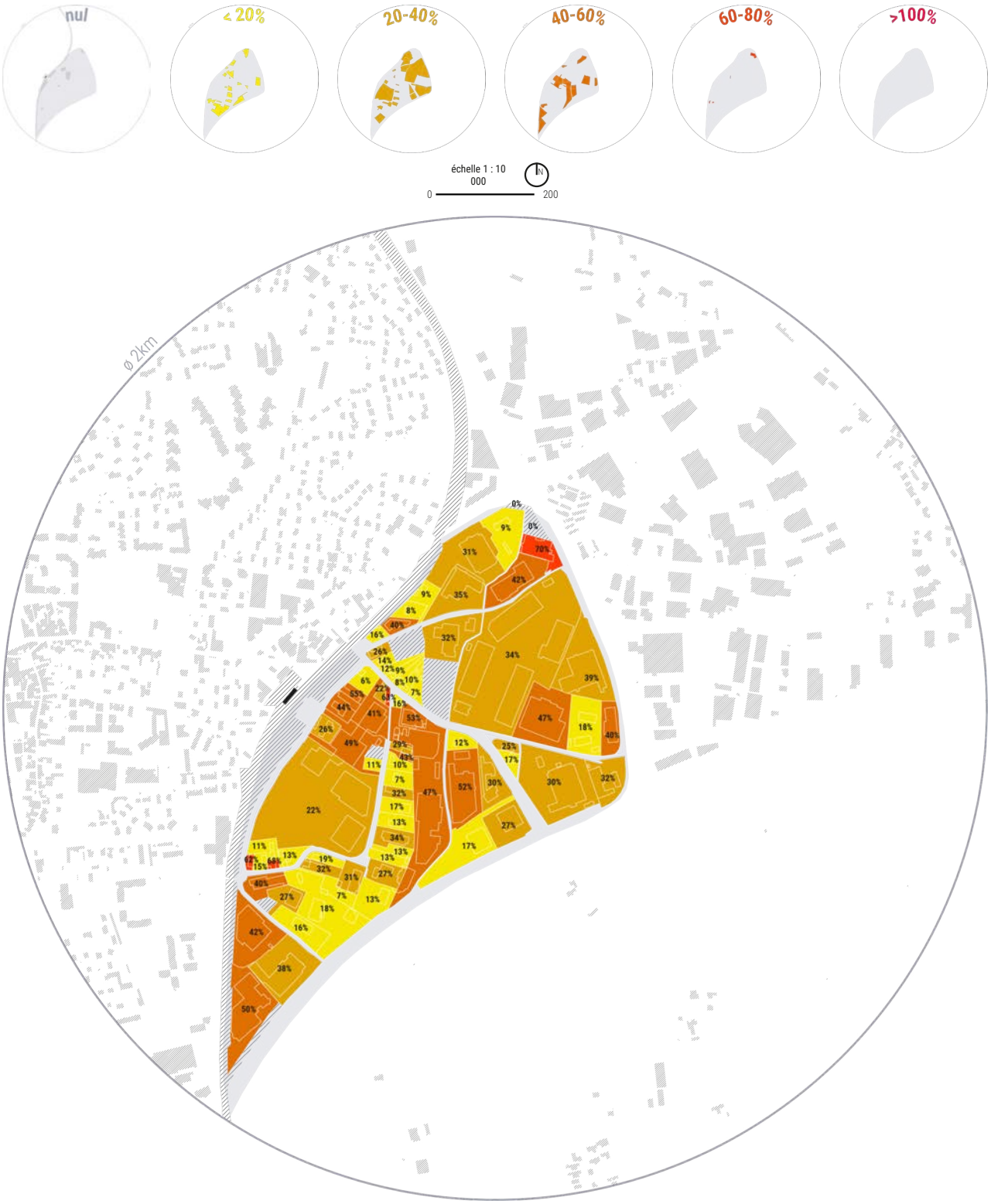
Source : UrbaLyon (2022), *Portrait économique du territoire. Vallée du Garon.*

L'analyse cartographique que nous avons menée (Cf. analyse typologique – statistiques) permet d'avoir une idée plus précise de la nature du bâti implanté sur la zone. 35% des bâtiments font moins de 5m de haut et 57% ont une hauteur comprise entre 5 et 10m. 84% des bâtiments sont implantés au centre de la parcelle. Nous sommes donc en présence de « boites » de plus ou moins bonne qualité, isolées du reste du tissu bâti. La plupart des bâtiments n'ont qu'un niveau (**fig. 11 et fig. 12**).

****

Si l'attractivité de la zone des Aigais est liée à la liaison directe qui existe avec

27 Source : analyse territoriale et morphologique menée dans le cadre de cette recherche.

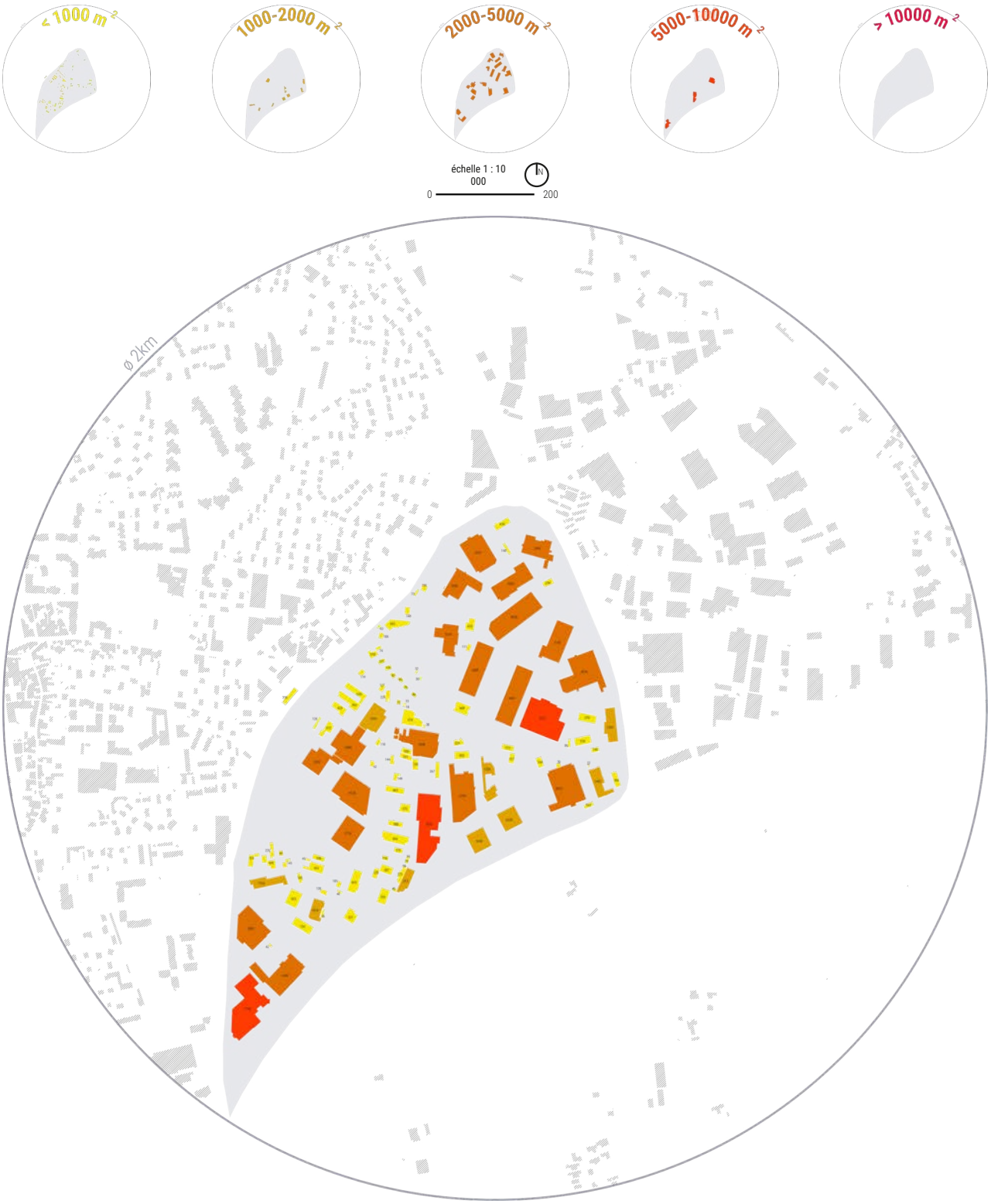


Brignais | les Aigais

coefficients d'emprise au sol

Source SIG
IGN pro | base de données « BD Topo » | 2020

Fig.10 : Emprises au sol des constructions.
© Benoit d'Almeida.



Brignais | les Aigais

surfaces des constructions

Source SIG
IGN pro | base de données « BD Topo » | 2020

Fig.11 : Superficie des constructions.
© Benoit d'Almeida.

Brignais | les Aigais

hauteurs des constructions

Source SIG
IGN pro | base de données « BD Topo » | 2020

Fig.12 : Hauteur des constructions.
© Benoit d'Almeida.

l'A450 et par ce biais avec l'ensemble du réseau routier et autoroutier de l'aire métropolitaine, on peut imaginer qu'à terme la proximité de la gare pourrait être valorisée dans l'objectif de rendre plus aisée la mobilité des salariés et ce dans une perspective de développement durable.

La requalification de la zone des Aigais passe d'abord par une amélioration de la qualité des espaces publics : aménagement de trottoirs et de cheminements piétonniers, création des pistes cyclables, meilleure gestion du stationnement (avec une perspective de mutualisation ?), création de véritables clôtures (végétales plutôt que minérales) de manière à améliorer la lisibilité des espaces, mise en valeur des éléments de nature présents sur le site.

Le paysage bâti est typique des zones industrielles qui se sont réalisées au cours des années 1970-1980 avec un bâti composé de « boites » d'un seul niveau, dont la surface est comprise entre 2000 et 5000 m^2 et qui sont implantées au centre du terrain qui leur sert d'assise. 75% des bâtiments ont une emprise au sol inférieure à 40%. Des possibilités de densification existent donc qui vont de la simple extension à la réalisation de construction de plusieurs niveaux. Mais pour évaluer la faisabilité d'une telle perspective, encore faut-il envisager une rationalisation du stationnement sur les parcelles et le maintien d'une accessibilité aux bâtiments par les camions de livraison.

La zone des Aigais se caractérise enfin par une certaine mixité fonctionnelle avec la présence d'activités de production (le triptyque industrie / construction / vente et réparation automobile) et l'émergence récente des services aux entreprises. Les besoins des établissements ne sont pas les mêmes selon les secteurs d'activité et selon la taille des entreprises. Cette diversité constitue un des gages de dynamisme de la Vallée du Garon et sans doute convient-il de continuer à l'encourager.

CHAPITRE II

LE GRAND ANNECY ET LA ZONE D'ACTIVITÉS DE PRINGY-ARGONAY

Fig.13 : Carte du Grand Annecy.

A - Les grands traits de l'économie du Bassin Annécien

1 - Une agglomération attractive à la démographie dynamique

Le Grand Annecy est une communauté d'agglomération qui regroupe 34 communes dont la commune nouvelle d'Annecy (128 000 habitants), issue de la fusion d'Annecy et des communes de la première couronne de banlieue que sont Annecy-le-Vieux, Cran-Gevrier, Meythet et Seynod. La communauté d'agglomération comprend en plus du Grand Annecy, les communes du bord du lac, celle du Pays de Fillières au Nord et celle du Pays d'Albi au Sud (**fig.13**).

En 2022, le Grand Annecy compte 213 000 habitants et est une agglomération attractive qui, depuis le début des années 2000, connaît une croissance démographique continue. Le taux de croissance annuelle, qui a été de 1,7% entre 1990 et 2013, a ralenti entre 2013 et 2018 (+1%) et est dû pour moitié au solde naturel et pour moitié au solde migratoire. Ce taux est deux fois supérieur à celui des agglomérations de Lyon, Grenoble ou Chambéry.

Les dynamiques démographiques ne sont pas les mêmes à l'échelle d'Annecy et à celle du Grand Annecy. Si Annecy accueille des ménages jeunes composés le plus souvent d'une seule personne, la périphérie accueillent des couples avec enfants à la recherche d'un plus grand logement. Parmi les 58 000 actifs qui résident à Annecy, 63% y travaillent et 27% exercent leur métier en dehors de la commune. A contrario 34 000 personnes résident en dehors d'Annecy et y travaillent. Cette situation génère un flux important de déplacements domicile-travail (18 kilomètres par jour d'une durée de 30 minutes), déplacements qui se font pour 74% en voiture.

La croissance démographique est à mettre en relation avec le dynamisme économique de l'agglomération et plus largement de la zone d'emplois qui gravite autour d'Annecy. L'agglomération a connu au cours du XX^{ème} siècle un développement industriel soutenu dont témoigne la présence aujourd'hui des quelques fleurons que sont les grandes entreprises encore installées sur le site (SNR Roulements, Staübli, Dassault, Alcatel, Salomon…).

2 - Des pôles d'excellence

Dans les différents documents qui émanent des collectivités hautes-savoyardes, notamment du Grand Annecy, l'économie locale est présentée comme se structurant autour de *« quatre pôles d'excellence dans des secteurs à haute valeur ajoutée ».*

- Le pôle de la mécatronique associe les secteurs de la mécanique, de l'électronique et de l'informatique et trouve des applications dans l'automobile, l'aéronautique, le médical et l'électroménager et plus récemment dans la fabri-

cation de machines et des équipements industriels. Le Pôle de compétitivité, Mont-Blanc Industrie, regroupe des entreprises du décolletage implantées dans le bassin de Cluses, des entreprises de fabrication de biens d'équipement implantées dans le bassin d'Annecy et des laboratoires de recherche installées sur les trois sites de l'Université de Savoie (Annecy, Chambéry, Le Bourget-du-Lac). A l'intérieur de ce pôle, une dizaine d'établissements dépendant de grands groupes (parfois étrangers)[28] emploie 7 000 personnes dans le bassin Annécien (sur un total de 16 000 pour la Haute-Savoie).

- Le pôle de l'industrie du sport et de l'*outdoor* regroupe des entreprises de fabrication de matériel sportif (ski, chaussures) ou d'habillement, qui se sont implantées dans les deux Savoie. La présence de ces entreprises est liée à l'importance de la pratique des sports de montagne dans les deux départements. L'Association Outdoor Sports Valley a été reconnue comme grappe d'entreprises par l'État et labellisée comme cluster par la Région Auvergne Rhône-Alpes. Ce pôle regroupe 93 entreprises et 1 898 emplois dans le bassin Annécien.

- Le pôle de l'image et du multimédia s'est organisé à partir du Festival et du Marché International du Film d'Animation, organisé chaque année à Annecy. CITIA, centre de ressources et de compétences dans le domaine de l'image et des industries créatives, est chargé à la fois de l'organisation du festival et de l'animation de cette filière, qui associe producteurs de contenu et de technologies et regroupe 162 entreprises fournissant 919 emplois équivalents temps plein[29].

- Le développement du tourisme d'affaires s'explique par la situation d'Annecy entre lac et montagne. Il découle de l'organisation régulière de grands évènements à l'image du Festival du film d'animation, de la Fête du Lac ou du Martin Fourcade Nordic Festival. Les nombreux équipements présents dans l'agglomération (Centre de Congrès…) ont généré un développement de l'accueil touristique (47 292 lits dont 43% dans des hébergements marchands en 2015) et fournit de l'emploi à 4 000 personnes en été et 3000 en hiver[30].

Mais l'économie annécienne ne se résume pas à ces filières d'excellence, présentées pourtant par les responsables économiques des principales collectivités locales comme les moteurs du développement. À côté de ces filières, de nombreuses autres activités contribuent au dynamisme de l'agglomération.

3 - Un système productif et résidentiel

En effet ces pôles d'excellence, qui contribuent au dynamisme et à l'attractivité du Grand Annecy, ne représentent qu'une faible part (un peu plus de 10%) du total des emplois (133 260 en 2019). L'économie locale est en effet composée d'un grand nombre d'activités qui sont dirigées notamment vers les services aux

28 Parmi ces entreprises, NTN-SNR, Pfeiffer Cacuum, Adixen, Dassault, Téfal (groupe SEB), Stäubli International AG, NSI (Altran Technologies), Mecalac, Arck Ingénierie, Adept Technology France.

29 Les données sont tirées de *L'Atlas Regards sur le Grand Annecy,* publié en 2017 par le Grand Annecy.

30 Source : Emma Bianco, Maureen Marza (2022), *Annecy une ville attractive à la démographie dynamique*, INSEE, Analyses Auvergne Rhône-Alpes, N°150.

entreprises et les services à la personne et cette diversification contribue à la résilience économique de l'agglomération. De nombreuses études font état d'un équilibre entre les deux moteurs de l'économie que sont :

- les activités productives qui sont tournées vers la fabrication de biens et de services qui sont commercialisés en dehors du Bassin Annécien,
- les activités présentielles qui visent à la satisfaction de la population résidant sur place de manière permanente (résidents principaux) ou temporaire (migrants alternants, touristes).

En 2019, la sphère de l'économie présentielle rassemble, dans la zone d'emploi d'Annecy, comme dans le reste du territoire français, la grande majorité des entreprises (67,5%) et des emplois salariés (62,8%)[31].

Le dynamisme de l'économie présentielle découle de la présence d'une population dont le revenu médian (24 830€ en 2018) est supérieur à celui de la région Auvergne-Rhône-Alpes (22 480€) et des dépenses des nombreux touristes qui visitent la ville durant la saison estivale. L'emploi touristique représente 6% de l'emploi total. Le revenu médian de la population permanente est tiré à la hausse par les salaires de 10 795 travailleurs frontaliers (2015) qui ont trouvé un emploi dans la métropole genevoise et donc le nombre a doublé depuis 2008[32]. L'économie présidentielle est donc dynamisée par la présence de ces travailleurs frontaliers qui disposent de revenus élevés. Les emplois présentiels se répartissent entre le secteur du commerce, des transports et des services (46,6% du total des emplois en 2019) et celui des services publics, notamment ceux ayant trait à la santé, l'éducation et l'action sociale (28,9% des emplois). Il est à noter l'importance du secteur du commerce et de la réparation automobiles (14,5% des emplois).

Avec plus du tiers des emplois, la sphère de l'économie productive (qui regroupe non seulement l'industrie, mais aussi les services aux entreprises) continue à jouer un rôle important dans l'économie locale et c'est là une différence importante avec d'autres agglomérations françaises.

L'économie productive bien que minoritaire est déterminante dans l'attractivité du Bassin Annécien. L'industrie assure 16,9% des emplois salariés (19 586 emplois), dont plus de la moitié travaille dans des établissements de plus de 100 salariés. Les 92 entreprises spécialisées dans la fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques et la fabrication de machines (qui correspond grosso modo au pôle de la mécatronique) procurent 5,3% du total des emplois[33]. La diversification de l'économie annécienne et l'équilibre entre sphères présentielle et productive sont à la source de son dynamisme.

En conclusion, l'économie annécienne apparaît comme diversifiée avec un équi-

31 Source : INSEE (2022), *Dossier complet zone d'emplois d'Annecy.*
32 Source : *Annecy une ville attractive à la démographie dynamique, op. cité.*
33 Source : *Dossier complet zone d'emplois d'Annecy, op. cité.*

Fig.14 : Localisation de la zone d'activités de Pringy-Argonay. Source : Grand Annecy.

libre en la sphère productive et la sphère présentielle et elle bénéficie de la proximité de la métropole du Grand Genève dont l'économie est en plein développement. Diversité et équilibre expliquent la résilience de l'économie locale.

B - La zone d'activités de Pringy-Argonay

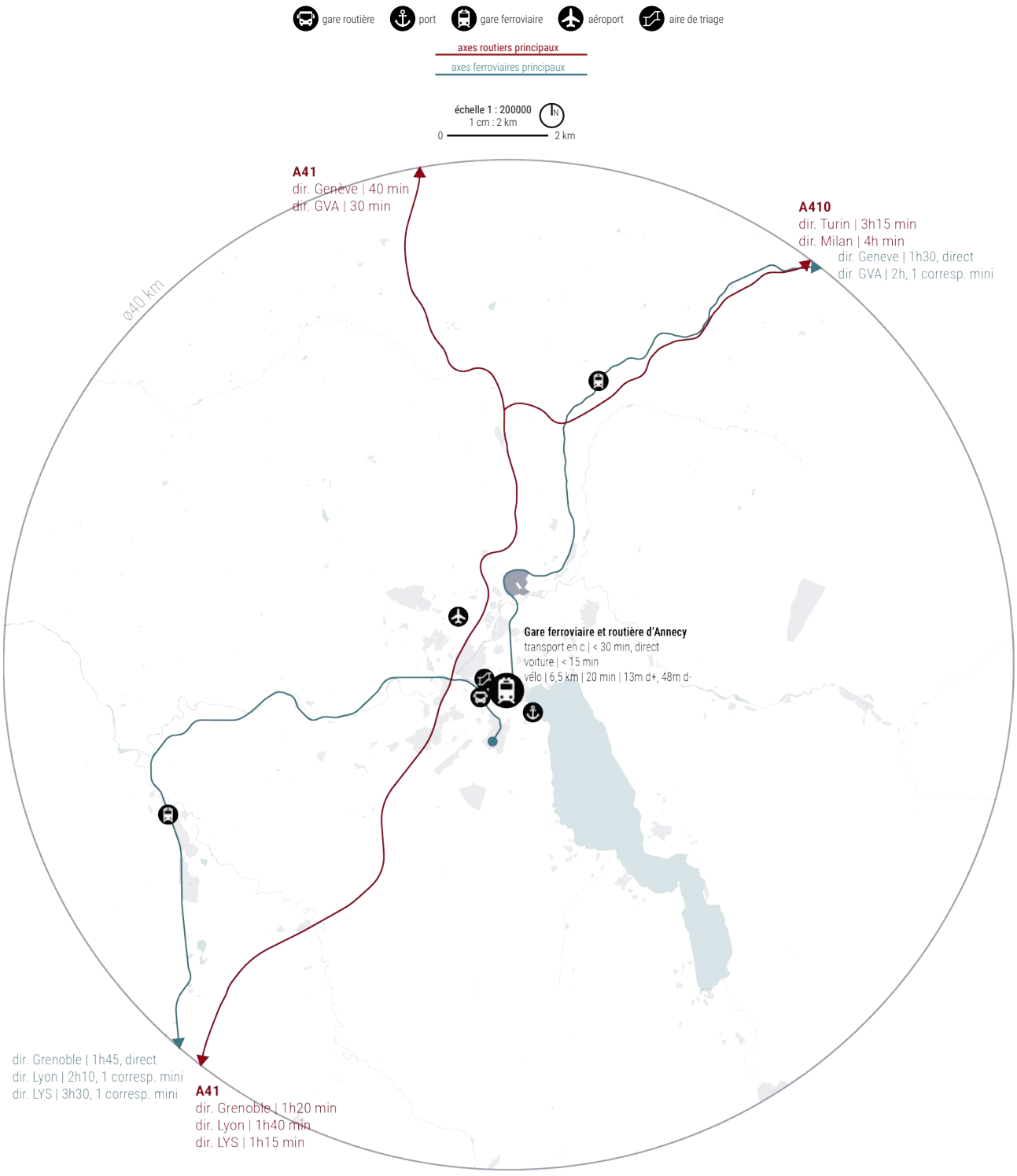
La zone d'activités de Pringy-Argonay couvre plus de soixante-dix hectares et est située dans la partie Nord du Grand Annecy, à proximité du croisement des autoroutes qui relient Lyon et Grenoble à Genève d'une part, au Tunnel du Mont-Blanc et à l'Italie de l'autre. Elle est longée à l'Ouest par une voie ferrée et est desservie par la gare de Pringy. Elle est localisée pour partie sur l'ancienne commune de Pringy, qui fait aujourd'hui partie de la commune nouvelle d'Annecy, et sur celle d'Argonay qui a conservé son indépendance (**fig.14** et **fig.15**).

1 - Des activités de production et de service

1.1- Les entreprises et leurs activités

La partie Est de la zone d'activité a été aménagée à partir de 1963 et la partie Ouest à partir de 1988. La zone est considérée dans de nombreux documents officiels (Préfecture de la Haute-Savoie, simplanter.fr) comme une zone industrielle. Elle occupe le fond d'une cuvette et l'on retrouve dans sa structure viaire et parcellaire des traces de son passé agricole. Depuis sa création, la zone a connu des évolutions importantes et les activités économiques qui y ont leur siège apparaissent plus diversifiées.

L'analyse économique a été conduite à partir d'un fichier d'entreprises fourni par la Direction Départementale des Territoires de Haute-Savoie dont les sources sont l'INSEE, la DREAL et la DGFIP. Un travail de tri a été effectué pour ne retenir que les entreprises présentes sur la seule zone de Pringy-Argonay. Les sociétés civiles immobilières, qui ont permis aux entreprises d'acquérir le foncier, de construire leurs locaux puis de gérer leur patrimoine, n'ont pas été prises en compte, de même que le lycée et les établissements de formation qui en dépendent. 232 entreprises ont été recensées qui emploient 2 426 salariés en 2022 (les emplois non-salariés n'apparaissent pas les données fournies).



Annecy | Pringy-Argonay

situation

Source SIG
IGN pro | base de données « BD Topo » | 2020
Google | données cartographiques satellite | 2021

Fig.15 : Carte de situation de la zone de Pringy Argonay © Benoit d'Almeida.

Nombre d'entreprises par secteurs d'activités

Secteurs d'activités	Nombre d'établisse-ments	%
Services aux entreprises	47	20,3
Santé	43	18,5
Construction	35	15
Vente et réparation de véhicules	21	9
Commerce de gros	15	6,9
Transports Logistique	12	5,2
Artisanat de production	11	4,7
Industrie	10	4,3
Loisirs Culture	9	3,9
Hôtels, restaurants	9	3,9
Commerce de détail	8	3,4
Action sociale	5	2,2
Services à la personne	4	1,7
Formation	3	1,3
	232	100

Source : traitement Gilles Novarina à partir des données de la DDT de Haute-Savoie

Les entreprises présentes sur le site relèvent d'une diversité de secteurs d'activité et vont des entreprises individuelles que sont les professions libérales dans le domaine de la santé ou les petits artisans à des établissements de plus de 250 salariés.

En ce qui concerne le nombre d'entreprises, les secteurs d'activité les mieux représentés sont les services aux entreprises (20,3% des 232 établissements présents dans la zone), suivis par la santé (18,8%) et la construction (15%). Les entreprises industrielles ne représentent que 4,3% du total des entreprises. Ce premier constat pourrait laisser penser à une désindustrialisation de la zone avec un remplacement progressif par des entreprises tertiaires qui appartiennent aux secteurs soit des services à la personne, soit des services aux entreprises. Dans la réalité, il n'en est rien.

La répartition des emplois salariés par secteur d'activités montre la bonne résistance des activités industrielles qui fournissent en 2022 du travail à 29% des salariés. Ce secteur est suivi par les services aux entreprises (18,8% du total des emplois salariés) et le commerce de gros (18,7%). La construction (15% des entreprises) par exemple n'emploie que 7,9% des salariés. Dans l'industrie et le commerce de gros, ce sont des établissements dépendant de grands groupes nationaux ou internationaux qui fournissent le gros de l'emploi : MAPED (205 salariés), spécialisé dans la fabrication et le commerce de matériel scolaire, NTN-SNR Roulement (433 salariés), spécialisé dans la fabrication d'engrenages, et

SYSCOS France, spécialisé dans le commerce alimentaire (333 salariés). Les deux premières entreprises emploient plus de 90% des salariés de l'industrie et la troisième fournit du travail à 74% des salariés du commerce de gros.

Les transports et la logistique (5,6% des entreprises, 5,9% des emplois salariés) sont peu représentés : si la zone est localisée le long du Sillon Alpin, elle est à l'écart des grands corridors autoroutiers internationaux.

Les services aux entreprises (24% des entreprises, 18,8% des emplois salariés) sont particulièrement bien représentés dans cette zone industrielle. Ce secteur regroupe des activités variées qui comprennent des entreprises de nettoyage industriel, des bureaux d'études, des sociétés de conseil informatique ou des agences de publicité. La baisse des emplois dans ce secteur découle de la réduction des effectifs d'une entreprise de nettoyage industriel (Alpes Dauphiné Nettoyage) qui a peut-être relocalisé une partie de ses activités dans ou à l'extérieur du Bassin Annécien.

Une autre particularité de la zone Pringy-Argonay est la présence d'un pôle de santé (43 établissements, 177 salariés) : de nombreux médecins et professionnels de la santé, qui souvent travaillent seuls, se sont installés à proximité d'établissements de santé publique ou privée.

Le commerce de détail (2% des emplois salariés), l'hôtellerie et la restauration (2,9%), les services à la personne (1,3%) et les salles de sport (0,4%) représentent une part négligeable de l'activité économique de la zone et sont pour l'essentiel au service des travailleurs de la zone.

Nombres de salariés par secteurs d'activités

	Emplois salariés 2019	%	Emplois salariés 2022	%
Industrie	717	30,8	703	29
Services aux entreprises	703	30,2	456	18,8
Commerce de gros	231	9,9	453	18,7
Construction	176	7,6	191	7,9
Santé	182	7,8	177	7,3
Transports Logistique	87	3,7	142	5,9
Vente et réparation de véhicules	69	2,9	80	3,3
Hôtels, restaurants	24	1	70	2,9
Commerce de détail	45	1,9	48	2
Services à la personne	32	1,4	32	1,3
Action sociale	31	1,3	31	1,3
Artisanat de production	16	0,7	16	0,7
Formation	13	0,6	17	0,7
Loisirs Culture	3	0,1	10	0,4
	2329	100	2426	100

Source : traitement Gilles Novarina à partir des données de la DDT de Haute-Savoie

1.3 - Coexistence de PME-PMI et d'entreprises de taille intermédiaire

33,2% des entreprises n'ont pas de salariés et 41,4% ont entre un à dix salariés. Les entreprises sans salarié regroupent des professions libérales et des artisans du bâtiment et des travaux publics et, dans une moindre mesure, de la vente et de réparation automobiles. Les entreprises de moins de dix salariés emploient 14,7% des salariés, celles de dix à cent salariés 45,3% et celles de plus de cent salariés 40%. La contribution à l'emploi des grandes entreprises est donc considérable.

Les trois plus grands établissements, cela a été dit plus haut, sont NTN-SNR Roulements, une entreprise du secteur de la mécanique de précision, MAPED, société fondée en 1947, qui produisait à l'origine des compas et s'est diversifiée dans le domaine du matériel et des accessoires scolaires, et SYSCOS France, un distributeur national de produits alimentaires. Parmi les établissements ayant entre cinquante et cent salariés, l'on peut citer une entreprise de nettoyage industriel dont le siège social est dans l'Isère, une entreprise de distribution d'imprimés et une entreprise de commerce de bois.

Répartition des entreprises selon leur taille

Nombre de salariés	Nombre d'entreprises	%	Emplois salariés 2022	%
Pas de salarié	77	33,2	0	0
1 à 10	96	41,4	356	14,7
10 à 20	25	10,8	325	13,4
20 à 50	17	7,3	510	21
50 à 100	4	1,7	264	10,9
100 à 250	1	0,4	205	8,5
250 à 500	2	0,9	766	31,6
Pas renseigné	10	4,3	0	0
	232	100	2426	100

Source : traitement Gilles Novarina à partir des données de la DDT de Haute-Savoie.

Pour conclure, il faut rappeler que l'analyse menée ici ne s'appuie que sur des données portant sur l'emploi salarié (les seules disponibles). Si l'on fait l'hypothèse que chaque entreprise de moins de dix salariés compte au moins un emploi non salarié (le « chef d'entreprise »), il faut rajouter aux 356 emplois salariés 173 emplois non-salariés. La contribution des professions libérales et des artisans à l'emploi est sans doute plus significative que ne le laissent apparaître les données statistiques disponibles.

1.4 - Un équilibre entre activités productives et présentielles

Les deux grandes entreprises industrielles présentes sur le site fournissent 26,3% des emplois salariés. Les autres entreprises industrielles sont de petite taille et leur apport en matière d'emplois peut être considéré comme négligeable. Ce

sont donc NTN et MAPED qui sont à l'origine de l'image industrielle de la zone Pringy-Argonay. A l'exception de NTN, il est à noter que les trois pôles d'excellence de l'agglomération annécienne ne sont pas représentés sur la zone. L'entreprise Salomon, un des principaux acteurs du pôle du sport et de l'outdoor, est implantée sur un site voisin, le Salomon Design Center, localisé sur Annecy.

A l'intérieur du secteur des services aux entreprises, les cabinets d'expertise comptable, les entreprises de maintenance informatique ou de production de factures, les sociétés de traduction, les agences de communication et les bureaux d'études spécialisés dans les VRD, ont pendant longtemps été implantés dans les centres-ville et trouvent aujourd'hui, dans une localisation en périphérie, des conditions d'installation moins onéreuses et des liaisons avec leur bassin de clientèle facilitées. La présence d'une gare à proximité de la zone d'activités peut devenir un atout pour les salariés travaillant dans ce secteur.

Le dynamisme de la zone d'activités Pringy-Argonay est fondé sur la coexistence d'entreprises appartenant au secteur de l'industrie, du commerce de gros, des services aux entreprises et de la santé et se distingue des zones industrielles plus anciennes où la trilogie industrie/construction/vente et réparation automobiles assure le gros des emplois. La présence d'activités liées à la santé est spécifique et découle de l'implantation d'établissements de santé à l'extérieur de l'agglomération annécienne.

Le vieillissement du parc immobilier n'a pas entraîné l'arrivée d'activités ne relevant plus de l'économie mais du social ou des loisirs. La présence d'une église évangélique et d'une École de la Vie est purement anecdotique. Il en est de même pour les deux hôtels. Les salles de sports présentes sur le site, souvent gérées par des associations, permettent aux salariés de pratiquer des activités physiques en dehors de leurs heures de travail. Elles constituent avec les restaurants des équipements qui contribuent à l'animation du site.

La requalification de la zone de Pringy-Argonay devra tenir compte de deux exigences :

- la nécessité d'accueillir dans de bonnes conditions des entreprises innovantes et pourvoyeuses d'emplois, dans l'industrie comme dans les services qu'elle génèrent,
- le maintien de petites entreprises, qui occupent de l'espace, dont la contribution à l'emploi est moins significative, mais qui fournissent des services à la population de première nécessité.

C'est donc la question de l'équilibre entre activités productives et activités présentielles à l'échelle d'un parc d'activités qui doit être posée ici.

2 - Structure physique et formes urbaines

L'analyse a consisté en une interprétation de photographies aériennes et de cartes issues respectivement des bases de données « ortho », « topo » et « cadastre », établies en 2020 par l'Institut Géographique National.

L'analyse a une triple dimension : territoriale, morphologique et typologique.

- La première a permis de comprendre la situation de la zone d'activités, autrement dit son insertion dans le territoire du Grand Annecy et plus largement du département de la Haute-Savoie et de la grande région. L'analyse porte à la fois sur la desserte par les grandes infrastructures de déplacements (aéroports, ; autoroutes et voies rapides ; voies ferrées ; transports en commun ; pistes cyclables) et sur la présence de la trame verte et bleue. L'analyse s'appuie sur la base de données « topo » pour la mobilité, de cette même BD, de l'Inventaire national du patrimoine naturel et des bases de données ZNIEEF 1 & 2, Zones humides régionales (issue du SRADDET Rhône-Alpes) pour la trame verte et bleue. L'échelle retenue est le 1/200 000ème pour la mobilité et de 1/50 000ème pour la trame verte et bleue. L'outil Google Maps « itinéraires » a été utilisé pour calculer les temps d'accès à la zone. Une comparaison entre deux photographies aériennes (années 1950, 2020) donne des indications sur le processus de formation de la zone.

- La seconde porte sur le réseau viaire interne, les unités foncières et leur surface, les bâtiments, leur surface, leur emprise au sol et leur hauteur, avec comme source les données SIG fournies par les collectivités locales et la BD « topo ». L'échelle retenue est le 1/10 000ème.

- La troisième permet de repérer la fréquence de situations particulières comme l'implantation du bâtiment sur la parcelle, les caractéristiques du bâtiment, le traitement des limites et les caractéristiques de la voirie (largeurs, présence de trottoirs…).

Cette analyse a permis de mieux cerner l'insertion de chaque zone ou parc d'activités dans son contexte territorial et de comprendre la structure physique (réseau viaire, découpage foncier, bâti) de ces territoires accueillant des activités économiques.

2.1 - Réseau viaire et découpage foncier

Le réseau viaire public apparaît relativement lâche et la desserte des unités foncières[34] est souvent assurée par des impasses privées qui n'apparaissent pas sur les cartes du Cadastre. A l'intérieur de chaque boucle de voirie, à part quelques situations exceptionnelles, plusieurs unités foncières accueillent plusieurs entreprises. 74% des unités foncières ont une surface inférieure à 5000 m^2, ce qu'il faut mettre en relation avec la présence des nombreuses petites entreprises des secteurs du BTP, de la vente et de la réparation automobiles et des services. On

34 Regroupement de parcelles appartenant à un même propriétaire.

Annecy | Pringy-Argonay

réseau viaire

Source SIG
IGN pro | base de données « BD Topo » | 2020

Fig.16 : Le réseau viaire. © Benoit d'Almeida.

retrouve ces caractéristiques du réseau routier (quelques grandes voies et de nombreuses impasses permettant la desserte) dans les autres zones d'activités que nous avons étudiées dans cette recherche (Brignais dans la Métropole de Lyon et Flaubert dans Grenoble Alpes Métropole). Une densification de tout ou partie de la zone de Pringy-Argonay peut conduire à la nécessité de restructuration du réseau viaire (meilleure irrigation du territoire) (**fig.16** et **fig.17**).

78% des chaussées ont une largeur comprise entre 6 et 8 m, ce qui permet le croisement aisé de deux véhicules légers, mais rend difficile l'aménagement par exemple de pistes cyclables. 45% des voies sont dépourvues de trottoirs et 41% ont un trottoir dont la largeur est inférieure à 2 m (largeur minimum pour permettre le croisement des piétons). L'accès à la zone et la circulation interne en ayant recours aux modes actifs apparaissent donc difficiles.

2.2 - Un bâti homogène

Même si la taille des bâtiments varie, leurs caractéristiques urbanistiques et architecturales apparaissent relativement homogènes. 86% des bâtiments sont implantés au milieu de leur unité foncière et 77% ont une emprise au sol inférieure à 40%. Cela laisse augurer une possibilité d'optimisation de l'usage du foncier, mais encore faut-il évaluer de manière plus précise les nécessités liées à l'accès aux camions pour les livraisons et le stationnement (toujours organisé en surface) des véhicules des employés (**fig.18**).

63% des bâtiment ont une surface inférieure à 1 000 m^2 et 23% une surface comprise entre 1000 et 2000 m^2. 33% ont une hauteur inférieure à 5 m et 60% une hauteur comprise entre 5 et 10m. Les clôtures se limitent les plus souvent à de simples grillages ou grilles (20% des parcelles n'ont pas de clôture et 8% une clôture végétale) (**fig.19** et **fig.20**).

Les locaux industriels et artisanaux sont donc dans leur très grande majorité des boîtes, d'un niveau, dont la hauteur diffère selon les types d'activités qui sont accueillis. Les abords extérieurs sont peu valorisés.

2.3 - Qualités fonctionnelles mais manque d'urbanité

La zone de Pringy-Argonay a des caractéristiques voisines des zones du même type (zones non spécialisées, aménagées en fonction des impératifs de desserte par la voiture ou le camion, mixité industrie/artisanat/services). Elle présente des qualités fonctionnelles comme la bonne connexion avec le réseau autoroutier qui emprunte le Sillon Alpin et les liaisons aisées avec le nord de la Haute-Savoie et le Grand Genève.

Conçue pour les déplacements en voiture, elle se caractérise par un manque d'urbanité, laissant peu de place aux déplacements piétons ou cycles. L'espace public se résume pour l'essentiel à un espace routier, les équipements et services

Annecy | Pringy-Argonay

unités foncières

Source SIG

IGN pro | base de données « BD Topo » | 2020

Fig.17 : Les unités foncières. © Benoit d'Almeida.

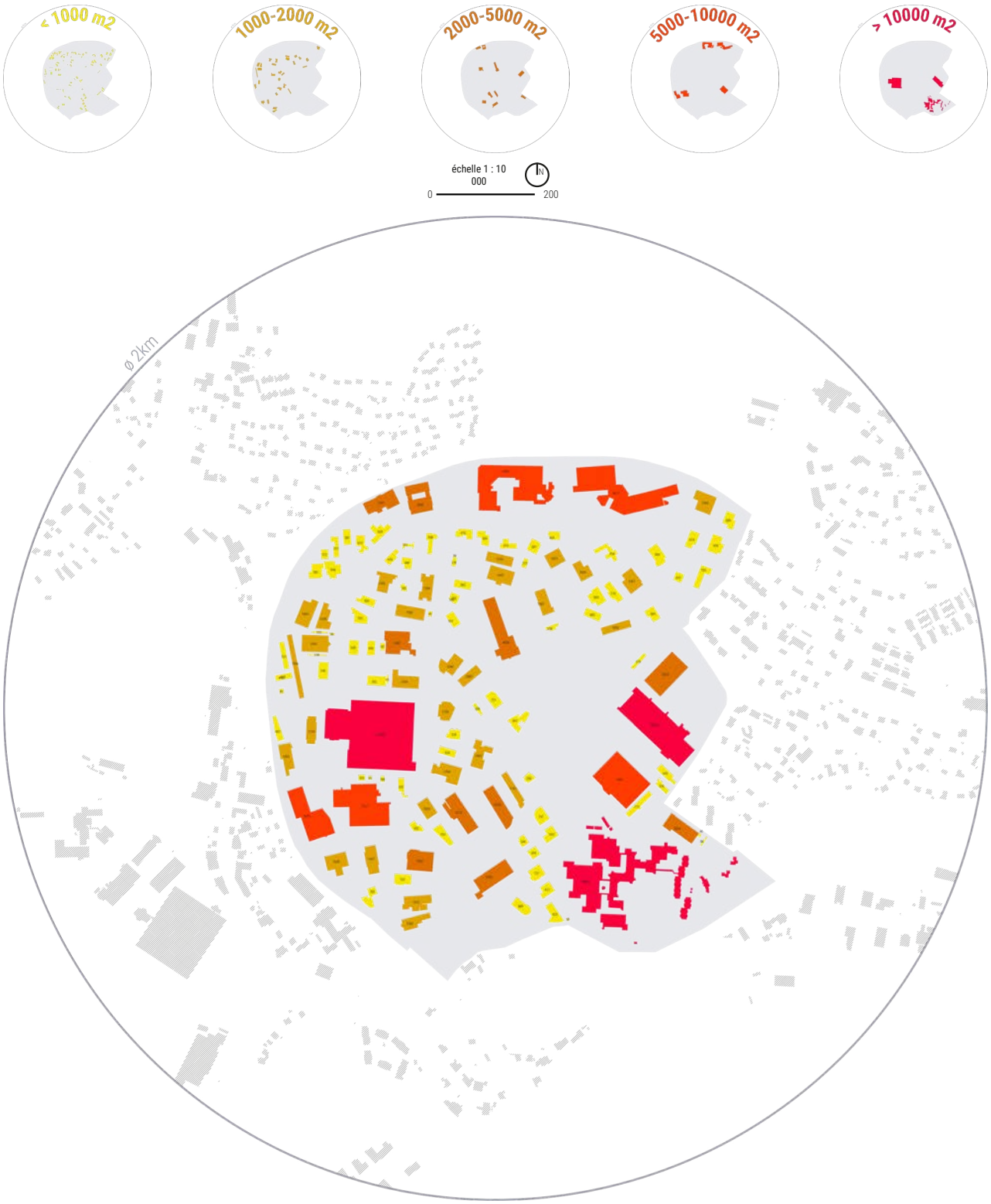
Annecy | Pringy-Argonay

bâtiments

Source SIG

IGN pro | base de données « BD Topo » | 2020

Fig.18 : Emprises au sol des bâtiments.
© Benoit d'Almeida.

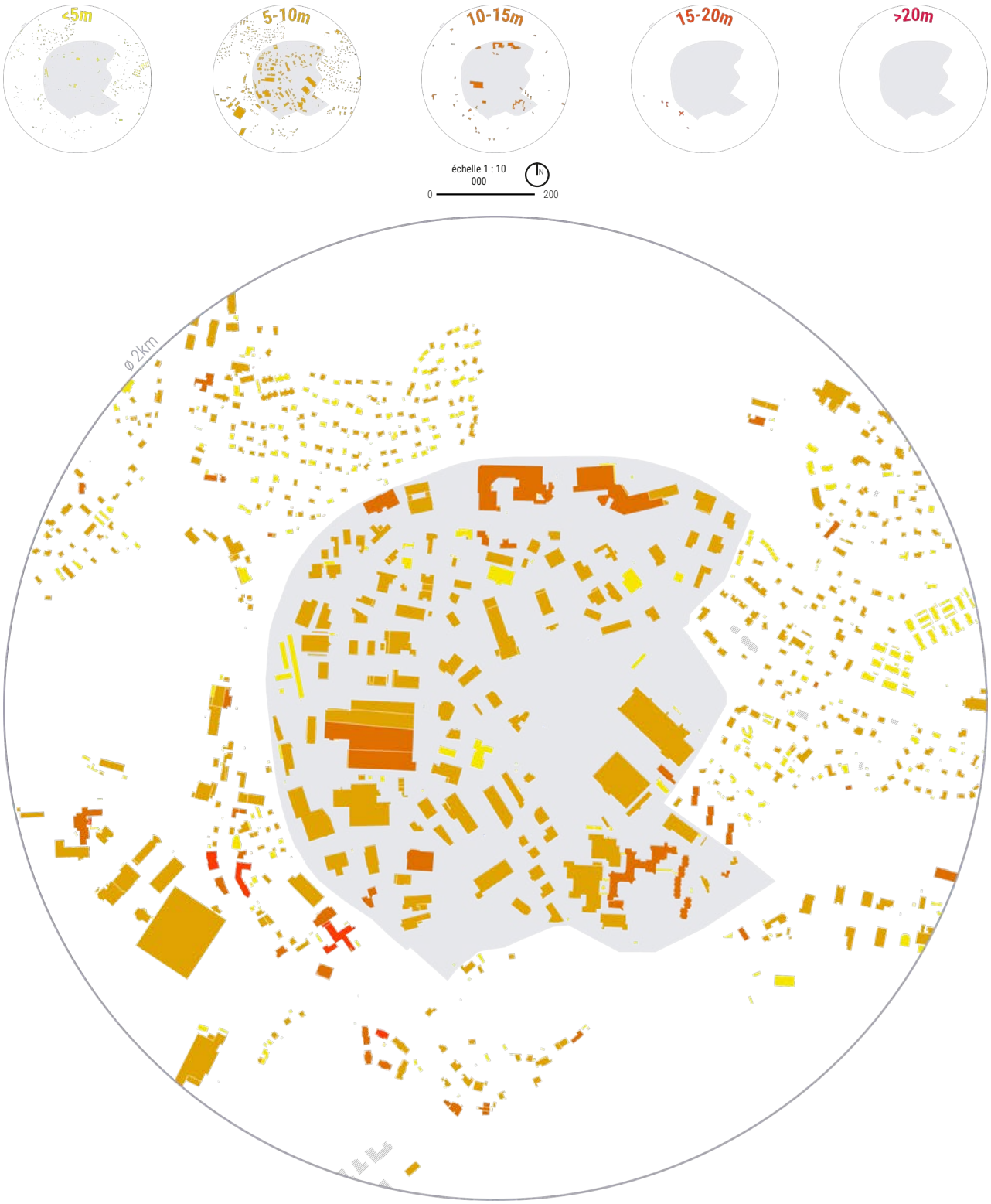


Annecy | Pringy-Argonay

surfaces des constructions

Source SIG
IGN pro | base de données « BD Topo » | 2020

Fig.19 : Superficie des constructions.
© Benoit d'Almeida.



Annecy | Pringy-Argonay

hauteurs des constructions

Source SIG
IGN pro | base de données « BD Topo » | 2020

Fig.20 : Hauteurs des constructions.
© Benoit d'Almeida.

présents sur le site ne sont accessibles qu'en voiture. Les trottoirs sont insuffisants et les clôtures se résument bien souvent à des grillages. La requalification de la zone passe par une amélioration de l'espace public pour toutes les catégories d'usagers.

La faible emprise au sol des bâtiments, leur implantation en milieu de parcelle, leur faible hauteur, permettent d'entrevoir des possibilités de densification, à condition que soient résolues la question du stationnement (mutualisation) et la rationalisation de la desserte des différentes entreprises.

CHAPITRE III

MISE EN PERSPECTIVE DE DEUX ZONES D'ACTIVITÉS

Les deux zones d'activités étudiées (Les Aiguais et Pringy-Argonay) ont été créées dans les années 1960 et ont progressivement été aménagées jusqu'au début des années 2000. Dans des agglomérations dont l'économie se caractérise par une diversité des activités et un équilibre entre sphère productive et sphère présentielle[35], ces zones regroupent des entreprises diverses par leurs activités et leurs tailles. Elles échappent donc à toute logique de spécialisation (regroupement d'entreprises relevant d'un même secteur d'activités par exemple) et les relations qu'elles entretiennent portent bien souvent sur la seule gestion de l'espace qu'elles utilisent de manière commune. Le poids de l'économie présentielle est moins important dans la Vallée du Garon (51,3% des entreprises et 49% des emplois salariés) que dans le Grand Annecy (67,5% des entreprises et 62,8% des emplois salariés). La Vallée du Garon est en effet sous influence de la Métropole de Lyon et dépend de cette dernière pour toute une série de services à la population (enseignement supérieur, santé, culture, commerce). La Vallée du Garon, comme le Grand Annecy, ont conservé une sphère productive importante qui se structure autour de quelques grandes entreprises qui jouent un rôle de premier plan dans l'économie et l'emploi.

A - Le fonctionnement économique des zones d'activités

1 - Une diversité économique

Autour d'un noyau d'entreprises industrielles qui fournissent un peu plus du quart des emplois, gravitent des activités qui relèvent des transports, de la logistique et du commerce de gros (19% des emplois aux Aigais et 26% à Pringy-Argonay), de la construction aux Aigais (16% des emplois), des services aux entreprises à Pringy-Argonay (18,8% des emplois).

- Dans le cas des Aigais, nous sommes face à la configuration classique d'une zone d'activités ancienne sur laquelle se sont implantées des entreprises dont les activités sont productrices de nuisances (bruit, poussière, entreposage de matériaux ou de véhicules). Ces entreprises ont donc été amenées à quitter les secteurs plus proches des quartiers d'habitation que leurs activités relèvent de l'industrie, de la logistique ou du BTP.

- Dans le cas de Pringy-Argonay, nous sommes face à une configuration plus exceptionnelle avec la présence d'établissements des secteurs de la santé et des services aux entreprises. Ces activités, souvent encore aujourd'hui implantées dans les centres-ville ou les quartiers qui leur sont les plus proches, ont ressenti ici le besoin de se localiser dans une zone de périphérie urbaine. Le coût élevé de l'immobilier dans les secteurs centraux du Grand Annecy est sans doute une des

35 D'après l'INSEE, la division de l'économie entre deux sphères permet de mieux comprendre la spatialisation des activités et de mettre en évidence le degré d'ouverture des systèmes productifs locaux. L'économie présentielle est constituée des activités de production de biens et de services visant à la satisfaction des besoins des personnes présentes sur la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes. L'économie productive regroupent des activités qui produisent des biens qui sont consommés en dehors de la zone et des activités de services en direction des entreprises.

clefs d'explication de cette localisation en périphérie.

Le secteur des services aux entreprises, présent aussi aux Aigais, regroupent des entreprises de services informatiques, des bureaux d'études, comme des entreprises de nettoyage industriel. Il est aujourd'hui en développement.

Si les grandes entreprises (plus de 100 salariés) assurent une part importante des emplois salariés (40% à Pringy-Argonay par exemple), elles coexistent avec des entreprises moyennes et petites (y compris des entreprises individuelles), dont la contribution à l'emploi salarié est moindre (14,7% à Pringy-Argonay par exemple), qui occupent une partie importante des terrains disponibles et qui fournissent des services souvent essentiels à la population. Un équilibre est à rechercher entre ces deux types d'activités relevant pour les unes de la sphère productive, pour les autres de la sphère présentielle et le critère du nombre d'emplois créés par hectare de terrains aménagés n'est sans doute pas le seul à devoir être retenu lorsqu'il s'agit d'accueillir de nouvelles entreprises dans une zone d'activités économiques.

Enfin, force est de constater que, dans aucune des deux zones, ne se sont implantées des activités incompatibles avec les caractéristiques d'une zone de production. Les entreprises de production accueillent aujourd'hui au sein même de leurs établissements des activités de logistique, de R&D, de contrôle de gestion, de management et de commercialisation, tant et si bien que le nombre de cadres, de techniciens et d'employés est souvent équivalent voire supérieur à celui des ouvriers. Ces activités tertiaires sont parfois dominantes. La présence d'immeubles de bureaux accueillant des services aux entreprises peut contribuer au renforcement des relations entre les différentes catégories d'entreprises. Quant aux activités relevant des services à la personne, elles se résument bien souvent à des restaurants ou des salles de sport, dont la clientèle est constituée principalement par les personnes travaillant sur la zone. Nombreux sont les chefs d'entreprise qui déclarent que ces services sont insuffisamment développés pour répondre aux besoins des salariés présents sur le site, notamment de ceux dont les revenus sont les moins élevés.

2 - La desserte routière et autoroutière, un atout plébiscité par les chefs d'entreprise

Lorsque l'on interroge les responsables d'entreprises installées sur les deux zones, un des premiers mots qu'ils prononcent est la qualité de la desserte par le réseau routier et autoroutier. Ceci est vrai quel que soit le domaine d'activités dans lequel intervient l'entreprise. La zone des Aigais est directement desservie par un barreau autoroutier (A450) qui la connecte avec l'ensemble du réseau autoroutier de la Métropole de Lyon et par cet intermédiaire avec les réseaux français et européen. La zone de Pringy-Argonay est reliée par un échangeur avec les autoroutes A41 et A410 permettant des liaisons aisées avec les villes du Sillon Alpin d'une part, avec le tunnel du Mont-Blanc et l'Italie de l'autre.

Ces liaisons sont appréciées parce qu'elles permettent des approvisionnements et des enlèvements faciles pour les entreprises. Elles sont par ailleurs utilisées par les salariés lorsqu'ils se rendent à leur travail. L'Ouest Lyonnais, comme le Grand Annecy, sont concernés par un développement résidentiel soutenu qui se traduit par une hausse des valeurs foncières et immobilières, ce qui ne permet pas à la majorité des salariés de résider à proximité de le leur de travail. Lorsque l'on demande aux chefs d'entreprise « où résident vos salariés ? », la réponse est toujours la même : « un peu partout dans l'agglomération ». Le mode de déplacement utilisé est quasi-exclusivement la voiture. Dans la Vallée du Garon, où le nombre d'emplois offerts est supérieur au nombre d'actifs résidents, les salariés les moins qualifiés résident le plus souvent dans les communes populaires de l'agglomération lyonnaise. À Annecy, les salariés de la zone de Pringy-Argonay (situé au Nord d'Annecy) résident bien souvent dans le sud de l'agglomération (Rumilly) et sont contraints à des déplacements quotidiens d'une trentaine de kilomètres.

Lorsque l'on évoque la possibilité d'un report modal pour les déplacements domicile-travail, nos interlocuteurs soulignent les obstacles auxquels il se heurte. Se pose tout d'abord le cas des ouvriers qui font les « trois-huit » et qui travaillent une semaine sur trois la nuit, c'est-à-dire lorsque les transports en commun ne fonctionnent pas. Le reste des salariés devrait soit utiliser le bus, mais les liaisons ne sont pas directes avec leur lieu de résidence et les fréquences sont insuffisantes, soit avoir recours au vélo, mais les pistes cyclables sont très rares à l'intérieur des zones industrielles. Les déplacements piétons entre arrêts de bus et lieux de travail sont souvent très inconfortables (absence de trottoirs ou de cheminements sécurisés). Des améliorations en la matière sont donc attendues de la part des différentes catégories d'acteurs économiques présents sur les zones.

Des gares existent à proximité des deux zones. La gare de Brignais n'est reliée qu'à la gare de Saint-Paul et ne permet pas un accès direct aux gares connectés avec les réseaux national et européens d'une part, avec le réseau de métro et de tram de l'autre. La gare de Pringy est une des gares desservies par le réseau transfrontalier Léman Express et permet une liaison rapide avec le Nord de la Haute-Savoie et le Grand Genève. Ce réseau est géré par la société Lémanis (filiale des compagnies suisse et française de chemins de fer) et bénéficie de la longue expérience des Chemins de Fer Fédéraux en matière de gestion des transports ferroviaires. Cette liaison pourrait se révéler à terme un atout pour les entreprises qui cherchent à développer une clientèle suisse.

Un éventuel recours au fret ferroviaire apparaît encore difficilement envisageable de la part des entreprises, qu'il s'agisse d'entreprises industrielles ou d'entreprise de transports. Nos interlocuteurs ont souligné le manque de fiabilité des services assurés par la SNCF en comparaison avec les initiatives prises en Suisse ou en Allemagne dont ils ont connaissance.

Les zones d'activités économiques apparaissent encore aujourd'hui organisées sur la base du principe du tout voiture (et il faudrait ajouter du tout camion) et le rééquilibrage des parts modales implique des efforts importants de la part des collectivités publiques.

3 - Les relations interentreprises

Les zones d'activités accueillent des entreprises dont les activités diffèrent, dont les débouchés peuvent être locaux ou au contraire nationaux ou internationaux et qui sont intégrés dans des filières différentes. Parfois les entreprises font appel à des fournisseurs qui sont installés à proximité. Il y a donc peu de raisons que les entreprises soient amenées à se rencontrer dans des actions communes ayant un caractère économique.

Les initiatives des collectivités locales dans ce domaine ont en général été développées dans le cadre de zones d'activités dont l'aménagement est plus récent. La communauté de communes de la Vallée du Garon est par exemple à l'origine d'une Pépinière d'entreprises qui accompagnent la création de petites entreprises et notamment de start-up. La pépinière est installée dans le Parc de Sacuny dont la création remonte à 2007 et qui est situé sur le territoire de la commune de Brignais.

Sur les zones plus anciennes, où les implantations sont pour dire stabilisées, les besoins évoqués par les responsables d'entreprise sont d'une autre nature. Ils ont trait à l'entretien des espaces publics et collectifs, aux difficultés de déplacements lorsque l'on utilise d'autres moyens que la voiture, à l'absence de services pour les salariés (restauration bon marché par exemple). Certains chefs d'entreprise parlent de la nécessité d'organiser ou de relancer des « réunions de copropriété » permettant d'engager un dialogue entre acteurs économiques et collectivités locales. D'autres proposent une réflexion sur l'organisation d'une restauration interentreprises. C'est sans doute autour d'une analyse des problèmes qui découlent d'un usage commun du même territoire que peuvent se développer les relations entre les acteurs économiques présents sur une zone.

B - L'organisation spatiale et son amélioration

1 - Des boites implantées au centre de la parcelle

Si l'on dresse un portrait un peu grossier des bâtiments d'activités, implantés dans les deux zones, l'on peut dire qu'il s'agit de bâtiments de taille moyenne, implantés au centre d'une parcelle de petite taille et dont la hauteur est inférieure à 10 m. Ce portrait correspond à l'image que l'on a couramment des bâtiments d'activités présents en périphérie des villes.

Les observations cartographiques et statistiques permettent de préciser les choses. Les trois quarts des unités foncières, sur lesquelles sont implantées les entreprises, font moins de 5000 m^2. Plus de 80% des établissements sont implantés au centre du terrain et près des trois quarts des bâtiments ont une emprise au sol inférieure à 40%. Les bâtiments soit ont un seul niveau soit sont composés d'un rez-de-chaussée accueillant les activités de production avec en étage les bureaux.

Si l'on ne prend en compte que les seuls bâtiments d'activités, l'on peut conclure à une sous-utilisation du foncier. Ce jugement doit être nuancé, car les espaces non construits sont destinés à du stationnement (pour les employés et la clientèle), par du stockage en plein-air et par les aires destinées à la circulation des poids-lourds qui livrent les entreprises et enlèvent leurs produits finis. Des améliorations seraient possibles qui auraient trait à une meilleure organisation du stationnement avec une mutualisation des besoins propres à plusieurs entreprises. Les marges de manœuvre en la matière ne sont pas les mêmes selon que l'on a affaire à des petites entreprises dont la production a un caractère artisanal, à des activités de services, à des entreprises de logistique ou à des usines de taille importante.

La construction de bâtiments ayant plusieurs étages est envisagée par les chefs dont d'entreprises qui ont un caractère artisanal et qui utilisent peu de matière dans leurs chaînes de production. Elle est jugée plus difficile lorsque la production présente un caractère plus industriel et impossible par les entreprises de logistique.

2 - Un déficit d'aménagement des espaces publics

Les espaces publics constituent les parents pauvres des zones d'activités. Si la desserte externe (liaison avec les réseaux routiers et autoroutiers, échangeurs) a fait l'objet d'une grande attention de la part des collectivités locales qui ont aménagé ces zones – c'était pour elles un argument de bonne commercialisation – les voies internes ont des largeurs insuffisantes pour permettre une bonne cohabitation des différents modes de déplacements : aux Aigais, 60% des voies ont une largeur comprise en 6 m et 8 m et à Pringy-Argonay, ce pourcentage passe 78%. Cette largeur de chaussée, si elle permet le croisement de deux véhicules, est insuffisante pour l'aménagement de trottoirs, de pistes cyclables, voire de simples places de parking. Dans près de 80% des cas, les trottoirs soit sont inexistants, soit ont une largeur inférieure à 2 m, ce qui rend difficile les liaisons piétonnes entre les arrêts de transports en commun et les lieux de travail. La requalification des zones d'activités passe donc par un réinvestissement des collectivités locales dans leurs voies et espaces publics.

3 - La question du stationnement et des pôles de services

Un chef d'entreprise interviewé résume bien la situation par la phrase suivante : il n'y a pas assez de places de parking sur l'espace public et des places qui dorment sur les parcelles privées. La construction de parkings-silos, offrant des pos-

sibilités de stationnement à la fois aux salariés dont les horaires sont difficilement compatibles avec l'usage des transports en commun et aux clients des différentes entreprises, apparaît donc comme une piste qui pourrait être creusée et permettre une meilleure valorisation du foncier disponible pour l'accueil des activités économiques.

Des pôles de services, regroupant un ou plusieurs restaurants et salle de sports se sont constitués de manière « spontanée » au gré des initiatives individuelles émanant de créateurs d'entreprises ou d'investisseurs immobiliers. Souvent le stationnement s'organise de manière sauvage avec l'utilisation des places des entreprises voisines notamment de celles qui de 12h à 14h ne reçoivent pas de clientèle. Les accès à pied sont le plus souvent mal organisés. Une réflexion sur les pôles de centralité, à l'image de celle qui a porté sur les unités de voisinage dans les quartiers d'habitation, pourrait être envisagée. Elles tournent autour des questions suivantes : quelles activités doivent être implantées ? comment accéder à ces pôles en ayant recours aux différents modes de stationnement ? comment organiser l'espace public à l'intérieur de tels pôles ?

Tableau synthétique
Comparaison des deux zones d'activités

	Les Aigais	Pringy-Argonay
Insertion territoriale		
Commune	Brignais	Pringy et Argonay
Intercommunalité	Vallée du Garon (communauté de communes)	Grand Annecy (communauté d'agglomération)
Grands traits de l'économie locale	Équilibre entre économie productive et économie présentielle, cette dernière représentant 51,3% des entreprises et 49% des emplois salariés.	Équilibre entre économie productive et économie présentielle, cette dernière représentant 67,5% des entreprises et 62,8% des emplois salariés.
Secteurs leaders	Conservation d'un tissu industriel dense, compétitif et dynamique (22% des emplois salariés contre 16% dans l'aire métropolitaine).	Quatre pôles d'excellence : mécatronique, sports et outdoor, image et multimédia, tourisme d'affaire.
Zone d'activités		
Date de création de la zone	1966	1963 (partie Est) 1988 (partie Ouest)
Surface totale	41 hectares 77 hectares avec les Vallières	37 hectares sur Pringy + 34 hectares sur Argonay
Localisation	Au Sud-Ouest de Lyon, en dehors du territoire de la Métropole de Lyon.	Au Nord d'Annecy, sur le territoire de deux communes, l'une faisant partie de la Commune Nouvelle d'Annecy.
Desserte par les infrastructures de transports	Desserte par l'autoroute urbaine A450 (échangeur) Proximité d'une gare avec liaison ferroviaire avec la gare de Lyon Saint-Paul	Desserte par les autoroutes A41 et A410 permettant une liaison avec les villes du Sillon Alpin dont Genève d'une part, la vallée de l'Arve et l'Italie de l'autre. Proximité de la gare de Pringy (liaisons avec Annecy et le Grand Genève par la ligne 2 du Léman Express).
Données économiques		
Nombre d'établissements en 2022	199	232
Nombre d'emplois salariés en 2022	1831	2426
Trois premiers secteurs d'activités du point de vue du nombre d'établissements (2022)	Services aux entreprises : 22,1% Construction : 21,6% Transports, logistique et commerce de gros : 14,6%	Services aux entreprises : 20,3% Santé : 18,5% Construction : 15%

Trois premiers secteurs d'activités du point de vue du nombre d'emplois salariés (2022)	Industrie : 26% Transports, logistique et commerce de gros : 19% Construction : 16%	Industrie : 29% Services aux entreprises : 18,8% Commerce de gros : 18,7% (26% en ajoutant les transports)
Entreprises de moins de 10 salariés	69,3% des établissements	64,6% du total des établissements 14,7% des emplois salariés
Entreprises de plus de 100 salariés	Entreprises de plus de 50 salariés : 9,2% des établissements	1,3% du total des établissements 40% des emplois salariés
Trois plus grandes entreprises	GL Events (événementiel) Vision Systems et Safety Tech (systèmes technologiques) STEF (Transports)	SNR-NTN (mécatronique) MAPED (matériel scolaire) SYSCOS France (commerce de gros)
Données morphologiques		
Réseau viaire	60% des voies ont une largeur comprise entre 6 et 8 m. 44% des voies n'ont pas de trottoirs, 38% ont un trottoir dont la largeur est inférieure à 2 m.	78% des voies ont une largeur comprise entre 6 et 8 m. 45% des voies n'ont pas de trottoirs, 41% ont un trottoir dont la largeur est inférieure à 2 m.
Taille des unités foncières	50% ont moins de 2000 m^2 et 23% font entre 2000 et 5000 m^2.	40% ont moins de 2000 m^2 et 34% font entre 2000 et 5000 m^2.
Implantation du bâti	84% des bâtiments sont implantés au centre de leur unité foncière.	86% des bâtiments sont implantés au centre de leur unité foncière.
Emprise au sol	43% ont une emprise au sol inférieure à 20% et 31% ont une emprise comprise en 20 et 40%.	22% ont une emprise au sol inférieure à 20% et 55% ont une emprise comprise en 20 et 40%.
Surface des bâtiments	75% des bâtiments ont une surface inférieure à 1000 m^2 et 7% une surface comprise entre 1000 et 2000 m^2.	63% des bâtiments ont une surface inférieure à 1000 m^2 et 23% une surface comprise entre 1000 et 2000 m^2.
Hauteur des bâtiments	35% ont une hauteur inférieure à 5 m et 57% une hauteur comprise entre 5 et 10m	33% ont une hauteur inférieure à 5 m et 60% une hauteur comprise entre 5 et 10m

DEUXIÈME PARTIE

SCÉNARIOS DE REQUALIFICATION

La deuxième partie de la recherche consiste à s'interroger sur les possibilités de requalification des zones d'activités qui sont couramment pensées comme des espaces dénuées des qualités qui pourraient en faire de véritables morceaux de ville. L'aménagement de ces zones n'aurait en effet pris en compte que les besoins des entreprises (desserte routière et autoroutière, disponibilités foncières, limitation des coûts d'installation). Aujourd'hui se pose donc la question de leur requalification, c'est-à-dire de l'amélioration des qualités physiques de ces territoires afin de leur attribuer de nouvelles vocations et de favoriser de nouveaux usages. Les stratégies envisagées se rapprochent des stratégies de renouvellement urbain qui ont été mises en œuvre dans les quartiers d'habitat social ou de celles de remise en état des espaces naturels qui constituent les trames vertes et bleues. L'établissement d'un état des lieux des zones d'activités sur lesquelles portait notre recherche nous a permis de nous détacher de cette image toute faite des zones d'activités : elles présentent en effet des forces et des faiblesses et ce tant du point de vue économique que du point de vue morphologique.

CHAPITRE I

DU DIAGNOSTIC AU PROJET

A - Forces et faiblesses des zones d'activités

1 - Diversité économique et accessibilité aisée

Du point de vue économique, le constat que l'on peut faire est la bonne santé de deux zones d'activités économiques étudiées. Localisées dans des agglomérations marquées par un dynamisme économique et démographique, ces zones ne sont pas concernées par le développement de friches et le remplacement des activités productives par des activités sociales ou culturelles à la recherche de locaux bon marché. Les cas mis en avant par les gestionnaires des zones – une association représentant la communauté portugaise à Brignais, une église évangélique à Pringy-Argonay, constituent des cas isolés qui ne préjugent pas d'une évolution à venir de la zone. La diversité des activités économiques – maintien d'un pôle d'emplois industriels, développement des services aux entreprises, importance des secteurs de la construction et de la vente et réparation automobile – témoigne d'un dynamisme certain. Elle montre aussi la nécessité pour les collectivités locales gestionnaires d'avoir des réponses adaptées aux différentes entreprises présentes (entreprises individuelles, PME-PMI, établissements intermédiaires).

Les zones d'activités bénéficient d'une bonne accessibilité, car elles sont directement reliées au réseau des voies rapides urbaines et par ce biais au réseau autoroutier national et européen. Leur localisation a été pensée en fonction de cette accessibilité. Il y a là un atout qui est mis en avant par les chefs d'entreprise et qui est toujours ressorti lors des entretiens. Mais cette accessibilité est aujourd'hui rendue plus difficile par l'usage des voies rapides urbaines par les navetteurs lors de leurs déplacements entre domicile et lieu de travail. Ceci est vrai autant dans une métropole d'envergure européenne comme Lyon que dans une agglomération de taille moyenne comme Annecy. L'évolution – non encore totalement confirmée – des pratiques de mobilité de nouvelles générations de salariés plus attentives aux conséquences environnementales des déplacements motorisés constitue une nouvelle contrainte pour les entreprises dont les responsables affirment aujourd'hui à avoir des difficultés à recruter une main d'œuvre parfois contrainte, pour des raisons financières, à se loger loin de son lieu de travail. La proximité d'une gare est un atout qui mérite d'être valorisé, mais encore faut-il que celle-ci soit bien connectée au réseau express régional – c'est plus le cas à Pringy-Argonay qu'à Brignais – et que les liaisons à pied ou en vélo entre la gare et le lieu de travail soient sûres et confortables.

2 - Manque de structuration des espaces publics et déficit d'équipements

Nombreux sont par contre les problèmes liés à l'organisation spatiale des zones d'activités que révèle l'analyse morphologique menée dans cette recherche. Ces zones – cela a déjà été souligné dans ce rapport – sont de simples lotissements dans lesquels l'intervention publique s'est limitée à garantir une bonne accessibilité, à aménager une boucle de voirie interne, à réaliser les équipements

d'infrastructure et à offrir aux entreprises des terrains à moindre coût. Une des conséquences de ces choix d'aménagement et que tous les déplacements internes à la zone ne peuvent se faire qu'en véhicule motorisé. Une telle situation apparaît de plus en plus en décalage avec les attentes des jeunes générations qui entrent aujourd'hui sur le marché du travail.

Les zones d'activités sont, comme l'indique leur dénomination, des lieux de travail. Elles répondent à des exigences fonctionnelles qui ont été définies par les chefs d'entreprise d'une part, les aménageurs de l'autre, il y a une cinquantaine d'années. Depuis les activités économiques ont connu des transformations : développement des activités de R&D, de commercialisation et de gestion en liaison avec la production ; diversification des qualifications de la main d'œuvre avec une importance croissante des métiers de cadres, de techniciens et d'employés ; réorganisation des process de travail. Ces transformations génèrent à leur tour de nouvelles demandes de la part des chefs d'entreprise comme des salariés. Les entretiens réalisés mettent en lumière les difficultés à trouver sur place de quoi manger et se restaurer, à avoir accès pendant les heures de pause à des équipements sportifs ou de loisirs. Par ailleurs les dirigeants d'entreprises regrettent l'absence de contacts avec leurs confrères présents sur la zone. La question qui se pose est donc celle de l'organisation de lieux de vie ou, pour reprendre le langage spécifique à l'urbanisme, de la création de véritables unités de voisinage permettant à terme de transformer les zones d'activités en de véritables quartiers (ou villages) d'entreprises.

Tableau : Forces et faiblesses des deux zones d'activités

	LES AIGAIS – BRIGNAIS	PRINGY-ARGONAY
	FORCES	
Diversités des activités	Présence d'entreprises industrielles de taille intermédiaire qui ont modernisé leur process de production et font appel aux nouvelles technologies. Développement des services aux entreprises. Présence de PME spécialisées dans les services à la personne (construction, vente et réparation automobile). Coexistence d'ETI et de PME-PMI.	Présence d'établissements dépendant de grands groupes qui sont leaders dans leur secteur de production. Développement des services aux entreprises (nettoyage, bureaux d'études, prestataires informatiques) Présence d'entreprises individuelles ou de PME spécialisées dans les services à la personne (santé, construction).

Desserte	Desserte par un barreau autoroutier qui permet une connexion avec le réseau métropolitain des voies rapides urbaines d'une part, avec le réseau national et européen autoroutier d'autre part. Proximité de la gare de Brignais, un atout pour l'instant peu valorisé.	Jonction par échangeur avec le réseau autoroutier du Sillon Alpin et liaisons aisées avec la Suisse au Nord et l'Italie au Nord-Est. Proximité de la gare de Pringy, un atout peu valorisé et ce malgré la mise en place du réseau Léman Express qui permet une connexion avec la métropole du Grand Genève.
Environnement	Proximité du centre-ville de Brignais, de ses commerces, de ses services et de ses équipements.	Un environnement immédiat constitué de quartiers résidentiels et de vastes espaces de nature.
FAIBLESSES		
Organisation du bâti économique	De faibles emprises au sol des constructions, ce qui augure de possibilités de densification des unités foncières.	De faibles emprises au sol des constructions, ce qui augure de possibilités de densification des unités foncières.
Conjoncture internationale	Des entreprises industrielles rachetées par des groupes étrangers, dont l'ancrage local est moins fort qu'auparavant Nécessité de faire face aux défis de la transition écologique, ce qui oblige à innover et à supporter de nouveaux coûts.	Des entreprises industrielles rachetées par des groupes étrangers, dont l'ancrage local est moins fort qu'auparavant Nécessité de faire face aux défis de la transition écologique, ce qui oblige à innover et à supporter de nouveaux coûts.
Main d'œuvre	Difficultés à recruter et à fidéliser une main d'œuvre qui ne trouve pas de logements abordables sur place et dont les temps de déplacement domicile-travail sont toujours plus longs	Difficultés à recruter et à fidéliser une main d'œuvre qui ne trouve pas de logements abordables sur place et dont les temps de déplacement domicile-travail sont toujours plus longs
Organisation interne de la zone	Un réseau interne de voies publiques qui comprend de nombreuses impasses et ne permet pas l'accueil dans de bonnes conditions des mobilités actives (piétons et cycles). Un petit nombre de connexions avec les quartiers avoisinants. Un espace très minéralisé (absence de haies délimitant les parcelles) et de nombreux îlots de chaleur en été	Un réseau interne de voies publiques qui comprend de nombreuses impasses et ne permet pas l'accueil dans de bonnes conditions des mobilités actives (piétons et cycles). Un petit nombre de connexions avec les quartiers avoisinants (coupure de la voie ferrée). Un espace très minéralisé (absence de haies délimitant les parcelles) et de nombreux îlots de chaleur en été

Stationnement et livraisons	Pas assez de places de parking sur l'espace public et des places qui dorment sur les parcelles privées. Des espaces libres sur les parcelles privées réservés à un stationnement mal organisé, au stockage et à des aires de retournement pour les camions.	Pas assez de places de parking sur l'espace public et des places qui dorment sur les parcelles privées. Des espaces libres sur les parcelles privées réservés à un stationnement mal organisé, au stockage et à des aires de retournement pour les camions.
Équipements et services	Un manque ressenti par les chefs d'entreprise et les salariés de services de restauration à des prix abordables. Des équipements et services accessibles uniquement en voiture.	Un manque ressenti par les chefs d'entreprise et les salariés de services de restauration à des prix abordables. Des équipements et services accessibles uniquement en voiture.
Bâti	Une uniformité : des « boites » d'un niveau (entre 5 et 10 mètres), implantées au centre de l'unité foncière, sans qualité architecturale. Un bâti pas toujours adapté à l'évolution de l'organisation des entreprises qui intègrent sur le même site R&D, marketing, production et commercialisation.	Une uniformité : des « boites » d'un niveau (entre 5 et 10 mètres), implantées au centre de l'unité foncière, sans qualité architecturale. Un bâti pas toujours adapté à l'évolution de l'organisation interne des entreprises qui intègrent sur le même site R&D, marketing, production et commercialisation.
Foncier	Des unités foncières de petites dimensions (73% < 5 000 m^2), détenues par les entreprises ou des investisseurs. Pas d'intervention foncière publique.	Des unités foncières de petites dimensions (74% <5 000 m^2), détenues le plus souvent par les entreprises. La commune d'Annecy et l'Établissement Public Foncier 74 ont acquis quelques parcelles stratégiques.
Réglementation d'urbanisme	Classement en zone U au PLU. OAP rappelant la vocation économique de la zone et découpant l'espace en deux secteurs, l'un proche de la gare devant accueillir prioritairement des bureaux et des locaux tertiaires, l'autre plus éloigné réservé à la production industrielle et artisanale (logique de zonage fonctionnel).	Plan local d'urbanisme intercommunal en cours d'élaboration avec volonté des élus responsables du développement économique de mettre en place une OAP thématique « zone d'activités »
Gestion de la zone	Une absence de contact entre les responsables d'entreprises permettant de développer une identité de la zone.	Une absence de contact entre les responsables d'entreprises permettant de développer une identité de la zone.

B - Trois défis à relever

Aménagées et pensées dans le contexte des années 1960 et 1970, les zones d'activités économiques doivent aujourd'hui répondre à un nouvel enjeu : passer du zoning à une approche intégrée et durable. À l'origine, ces zones ont été conçues comme un regroupement d'activités productives, positionnées le plus souvent le long des grands axes routiers en périphérie des villes. Aujourd'hui, un constat se

dessine : elles ne sont plus adaptées à la situation économique, mais aussi environnementale. Depuis plusieurs années, de multiples phénomènes et contraintes socio-économiques obligent les zones d'activités à muter. Comme pour les zones commerciales, se pose la question de la requalification de ces territoires péri-urbains et ce en essayant de relever les trois défis du maintien de la diversité économique, de l'insertion urbaine et de la transition écologique.

1 - Le défi du maintien de la diversité économique

L'analyse économique – à l'échelle des agglomérations d'une part, des zones d'activités de l'autre – l'a montré, l'équilibre entre les activités et les entreprises présente dans les zones est un enjeu d'importance pour le développement territorial. Dans la Vallée du Garon (47% des emplois dans le secteur présentiel et 53% dans le secteur productif), comme dans le Grand Annecy (63% et 37%), l'équilibre entre ces deux secteurs – les travaux de Laurent Davezies l'ont montré – constitue un facteur de résilience face aux crises successives de l'économie. Les territoires spécialisés dans l'industrie (Cluses et le district du décolletage par exemple) ou dans les nouvelles technologies (la métropole grenobloise) affichent en effet des performances en matière de création d'emplois et de dynamisme démographique inférieures à celles des territoires équilibrés (la métropole lyonnaise, l'agglomération annécienne).

L'aménagement et la gestion des parcs et zones d'activités ont, depuis le début des années 1980, recherché une spécialisation des activités qu'elles accueillaient : la création de comités d'agrément est à la base de la mise en place des technopôles et des parcs technologiques. Le regroupement, dans le cadre de clusters ou de pôles de compétitivité, d'activités relevant d'une même filière économique contribue à renforcer les relations interentreprises et à accroître leurs performances. Les entreprises jugées moins innovantes, celles du secteur de la construction, du nettoyage industriel, de la réparation automobile – pour ne citer que quelques exemples – sont invitées à se déplacer dans les communes périurbaines où les coûts d'accession au foncier sont moins élevés que dans les centres d'agglomération. Par ailleurs, les territoires que constituent les zones d'activités sont convoitées car elles constituent des réserves foncières pour des opérations de bureaux ou de logements. Ainsi, à tire d'exemple, la partie la plus ancienne (située sur la commune de Meylan à l'est de l'agglomération grenobloise) de la zone d'Inovallée (un des deux premiers parcs technologiques avec Sophia Antipolis), a fait l'objet au début des années 2010 d'une série de projets de développement immobilier (logements, commerces et bureaux), au moment même où son extension était prévue sur la commune voisine de Montbonnot, ce qui a ainsi contribué à l'augmentation de la mobilité domicile-travail dans une partie de l'agglomération dépourvue d''infrastructures lourdes de transport en commun.

La poursuite de l'objectif de Zéro artificialisation nette conduit à rompre avec cette logique d'aménagement. Il convient en effet de continuer à accueillir une diversité d'activités et d'entreprises dans les zones d'activités qui existent à l'in-

térieur même du périmètre des agglomérations urbaines. Pour ce faire, les aménageurs sont amenés à réfléchir à des conditions différenciées d'accueil pour les petites, les moyennes et les grandes entreprises d'une part, pour les activités de production et de services de l'autre. Une réflexion doit donc être engagée sur les superficies des lots offerts aux entreprises comme sur la taille de bâtiments d'activités permettant une mutualisation de certaines fonctions (le stationnement par exemple).

2 - Le défi de l'insertion urbaine

Les zones d'activités étudiées sont de création ancienne, ce qui explique qu'elles aient été progressivement rattrapées par l'urbanisation. Elles sont aujourd'hui entourées pour partie par des quartiers d'habitations, pour partie par des espaces agricoles ou naturels.

La zone des Aigais à Brignais est située à une distance d'un quart d'heure à pied de l'ancien centre-bourg qui accueillent aujourd'hui commerces et équipements publics. Elle voit se développer à sa proximité immédiate de nouveaux quartiers d'habitat collectif.

La zone de Pringy-Argonay, pour l'instant plus isolée du tissu urbain, va voir à brève échéance se développer le nouvel écoquartier de Pré-Billy qui prévoit, sur un peu plus de 20 hectares, 920 logements, 8 000m^2 d'activités tertiaires, 7 000 m^2 de commerces et services, 5 000 m^2 d'équipements publics et un grand parc de plus de 7 hectares[36]. La relation entre la zone d'activités et l'écoquartier en cours de réalisation est pour l'instant rendue difficile par la coupure que constitue la voie ferrée.

Encore très récemment, était souvent envisagé le déplacement à l'extérieur du tissu urbain des zones d'activités, avec comme objectif de réduire les nuisances qu'elles sécrètent. La fixation à l'horizon 2050, par la loi *Climat et résilience* du 22août 2021, d'un objectif de *« zéro artificialisation nette »* oblige à envisager un maintien des espaces économiques, y compris des espaces de production industrielle, à l'intérieur du tissu urbain. Un des défis à relever est donc l'établissement d'une coexistence entre ville et économie avec notamment de meilleures liaisons par les modes actifs (marche à pied, vélo) entre les zones à requalifier et leur environnement urbain. Par ailleurs, les entreprises vont être à très court terme – de nouvelles législations ont été adoptées en la matière – à décarboner leurs activités et à prendre des initiatives en matière de recyclage de leurs déchets dans le cadre de la mise en place d'une économie circulaire.

3 - Le défi de la transition écologique

La question de la requalification des zones d'activités existantes est posée parce qu'il convient aujourd'hui de limiter l'étalement urbain et de réduire les déplacements en voitures. Notre analyse de terrain a montré les gains qui pouvaient être

36 Source : www.prebilly.fr

obtenu en la matière en restructurant le réseau de voies et d'espaces publics d'une part, en redécoupant le parcellaire de manière à favoriser une densification.

Mais la question de la requalification ne se limite pas à la lutte contre l'étalement urbain et à la mise en œuvre du Zéro artificialisation nette. Le bâti économique est un bâti le plus souvent bon marché et composé de halles et de hangars, constitués par une structure métalliques recouvertes d'un bardage acier. La question est donc aussi posée d'une amélioration des qualités constructives avec recours à des matériaux dont l'empreinte carbone est moins élevée que celle du béton ou de l'acier. Le nouvel immobilier économique devra par ailleurs favoriser les économies de chauffage et permettre l'installation de panneaux solaires. La lutte contre les îlots de chaleur passe quant à elle par une végétalisation des abords des constructions et la restauration des continuités écologiques. Cette réintroduction de la nature dans les zones d'activités, à l'œuvre dans les parcs technologiques dès le début des années 1980 – l'exemple d'Inovallée dans la métropole grenobloise est là pour le montrer -, participe d'une amélioration de la qualité de vie des salariés. Elle est à mettre en relation avec la création d'équipements et de services (restauration, conciergerie, contribuant à la création de centralités de proximité.

C - Élaborer des scénarios, quelle méthode ?

Le recours à l'élaboration de scénarios de transformation des zones d'activités confère à notre recherche un caractère prospectif et d'une certaine manière incite les chercheurs à sortir de leur rôle traditionnel d'analystes proposant une image se voulant objective de la réalité observée. Le choix a donc été d'utiliser les outils du projet architectural et urbain pour imaginer d'éventuelles propositions de transformation des deux zones d'activités étudiées. Sur la base du diagnostic économique et morphologique établi, nous avons formulé des hypothèses de transformation :

- le maintien de la diversité économique,
- la nécessaire requalification des voies et espaces publics,
- un découpage du sol fondé sur une irrigation fine du territoire
- l'amélioration de la desserte multimodale,
- la prise en compte du déjà-là,
- le renforcement des liaisons avec les tissus urbains environnants,
- la mutualisation du stationnement (pour favoriser une meilleure utilisation du foncier disponible),
- la proposition de nouvelles modalités de desserte des bâtiments d'activités permettant une économie dans l'utilisation du foncier d'une part, facilitant les livraisons et l'évacuation des marchandises produites de l'autre,
- la création de lieux de vie sur proposant de nouveaux services aux travailleurs des zones,
- la proposition de nouvelles typologies bâties,
- le développement d'espaces de nature dans la perspective notamment

de la réduction des îlots de chaleur,

- la décarbonation des activités et de leurs constructions.

Pour chacun des deux terrains d'études, trois plans ont été réalisés.

- Le premier consiste à relever l'existant, à savoir les voies et espaces publics d'une part, le bâti de l'autre, à l'échelle d'un secteur de la zone d'activités (choisis en concertation avec les gestionnaires du site) et de son environnement immédiat.

- Le second envisage les transformations possibles à court et moyen termes (un horizon 2026 a été défini), avec un accent mis sur le maillage du territoire par les voies et espaces publics et la programmation d'équipements publics (parkings mutualisés, équipements de proximité.

- Le troisième envisage les transformations à long terme (un horizon 2035 a été défini), avec un accent mis sur la proposition de nouvelles typologies bâties et l'introduction d'une mixité fonctionnelle (tertiaire et logement). La réflexion sur les typologies s'est appuyée sur un benchmark permettant d'identifier diverses propositions de bâtiments d'activité permettant une meilleure économie de l'utilisation des sols disponibles. La réflexion sur les usages du bâti a tenté de prendre en compte la diversité des demandes des entreprises dont la taille va -rappelons-le – de l'entreprise individuelle à la l'entreprise de taille intermédiaire et a pris un caractère programmatique.

Pour chacun des deux terrains d'études, les plans ont fait l'objet d'une présentation devant les responsables des services d'urbanisme d'une part, de développement économique de l'autre, avant l'organisation de deux ateliers avec les élus (présidente de la communauté de communes, vice-président de cette communauté de communes et maire de Brignais dans la Vallée du Garon ; vice-présidente en chargé du développement économique de la communauté d'agglomération du Grand Annecy) et les professionnels des différents services (urbanisme et aménagement, développement économique, environnement…) impliqué dans la gestion des deux zones d'activités économiques (Les Aigais, Pringy-Argonay). Ces acteurs locaux se sont notamment interrogés sur la manière de prendre en compte les conclusions de notre recherche dans les documents d'urbanisme en cours d'élaboration (Plan local d'urbanisme intercommunal du Grand Annecy) ou à l'occasion de la mise en place de nouvelles Orientations d'aménagement et de programmation (Plan local d'urbanisme de Brignais). Un séminaire complémentaire se tiendra à l'automne 2024 dans la Vallée du Garon pour établir un bilan du Schéma d'accueil des entreprises et envisager les possibilités de requalification des zones d'activités existantes dont celle des Aigais. Notre équipe de recherche est en charge de l'organisation et de l'animation de ce séminaire qui devrait voir l'implication d'élus, de chefs d'entreprises, d'investisseurs, de chercheurs et d'architectes-urbanistes.

CHAPITRE II

SCÉNARIO DE REQUALIFICATION DE LA ZONE DES AIGAIS

L'exemple de la ZA Aigais

Situation et desserte

> Une zone principalement et facilement desservie par l'autoroute A45 (30 min depuis Lyon, 50 min depuis St Etienne).

> Une ZA longée par le réseau ferré avec l'existant d'une gare TER (40 à 50 min depuis Lyon).

> Le centre-ville de Brignais accessible à moins de 5min à pied de la ZA.

> Une bonne surprise : le passage de la *via garona*, un axe cyclable structurant le long de la ZA.

Fig.21 : Situation et desserte de la zone des Aigais. © Hugo Guillet.

A - Choix du périmètre de projet

Il apparaissait difficile de conduire notre démarche d'élaboration de scénarios à l'échelle de l'ensemble de la zone des Aigais dont la superficie fait plus d'une centaine d'hectares. Le choix a été fait, en accord avec les acteurs locaux, de la conduire sur la partie nord-ouest de la zone. D'une superficie de dix hectares, ce secteur est proche du centre-bourg (moins de 5 minutes à pied) et voit son environnement immédiat accueillir, au cours des dernières années, de nombreux programmes de logements et de bureaux. Y sont implantées notamment deux des plus grandes entreprises de la zone (Vision Systems et GL Events) et ce à côté d'entreprises artisanales ou commerciales (**fig.21**).

Ce secteur est au cœur de mutations économiques et sociales. En bordure nord, il a vu se développer des opérations de bureaux avec notamment l'implantation du siège social de l'OPAC du Rhône (aujourd'hui Deux Fleuves Rhône Habitat). Cette tertiarisation des activités de la zone est même envisagée favorablement par le Plan local d'urbanisme de la commune de Brignais.

1 - Encadrement réglementaire de la requalification de la zone d'activités

La Ville de Brignais est partie prenante du Schéma de cohérence territoriale de l'Ouest Lyonnais. La communauté de communes de la Vallée du Garon n'est pas compétente en matière de Plan local d'urbanisme, tant et si bien que chaque commune dispose aujourd'hui de son propre document de planification. Brignais a approuvé en février 2020 un Plan local d'urbanisme qui définit trois grandes orientations d'aménagement :

- en ce qui concerne le développement urbain et économique, conforter le rôle central de Brignais à l'échelle de l'0uest Lyonnais,
- en ce qui concerne le cadre de vie, dessiner un paysage urbain agréable à vivre et produire une offre de logements diversifiés,
- en ce qui concerne l'environnement, préserver le patrimoine naturel en protégeant les grands ensembles agricoles et naturels, remettre en état les continuités écologiques et réduire les impacts du développement sur le cycle de l'eau.

Le Projet d'aménagement et de développement durables insiste par ailleurs sur la volonté de *« consolider une économie diversifiée »*. Il souligne par ailleurs l'image dégradée des zones d'activités présentes sur le territoire communal : *« À l'exception de Sacuny qui a fait l'objet d'une zone d'aménagement concerté et dispose d'aménagements qualitatifs, les trois autres grandes zones d'activités de Brignais (Vallières, Les Aigais et Ronzières) souffrent d'une lisibilité et d'une qualité médiocre, caractérisées par des voiries à l'ambiance routière, des nappes de stationnement, des entrepôts à ciel ouvert en front de rue, des clôtures disparates et peu intégrées et même la présence d'habitations »* [37]. Pour favoriser le

37 Ville de Brignais (2020), ***P**lan local d'urbanisme, Projet d'aménagement et de développement durables*, p. 16.

Fig.22 : Orientation d'aménagement et de programmation N°3. Source : PLU, 2020.

renouvellement urbain des zones d'activités existantes, le PLU préconise un arrêt des changements de destination favorisant le remplacement des activités par des logements et, conformément au Schéma d'accueil des entreprises (2014), une différenciation progressive permettant d'affirmer des vocations distinctes. Si la majeure partie des zones de Vallières, Ronzières et des Aigais doivent continuer de répondre aux besoins des entreprises artisanales, industrielles et logistiques, leurs façades sur les grandes voiries urbaines ou sur la voie ferrée doivent être davantage ouvertes à des activités tertiaires de manière à créer un effet vitrine contribuant à une meilleure visibilité des activités implantées dans la commune. Le raisonnement est fondé sur l'idée que seul l'immobilier de bureaux, dont les prix sont supérieurs à celui des bâtiments industriels ou artisanaux, peut avoir une qualité suffisante pour conduire à l'amélioration de l'image de cette petite ville de banlieue. La piètre qualité de l'immobilier industriel reste, dans le champ de l'urbanisme, une image qui a la peau dure. Seule une nouvelle zone d'activités économiques de sept hectares sera créée sur le site de Moninsable.

Le zonage et le règlement ne prévoient qu'une zone urbaine (U) dans laquelle il convient de favoriser la mixité fonctionnelle et sociales. Des secteurs particuliers sont définis qui concernent les zones d'activités et qui sont couvertes par des Opérations d'aménagement et de programmation encadrant les transformations possibles. La zone des Aigais fait l'objet de l'OAP N°3 qui prévoit un découpage en deux secteurs : le premier en contact direct avec la gare et les quartiers d'habitations. Cette orientation organise donc un zonage de l'espace fondé sur une séparation entre les activités de production et le tertiaire. Des préconisations ayant trait à la qualité des espaces publics et à la rationalisation du stationnement sont établies. Un emplacement réservé est instauré qui prévoit une liaison piétonne à hauteur de la gare entre les chemins de la Fonderie et de la Chiraquie.

Le zoning pose la question de la coexistence des nombreuses activités de production encore présente sur cette partie du site et les nouvelles implantations tertiaires. Bon nombre des activités existantes font preuve d'un dynamisme économique certain et par conséquent auront peut-être du mal à accepter la perspective d'une délocalisation. La question est donc posée d'un aménagement qui rendrait possible la coexistence d'activités de nature différente **(fig.22)**.

2 - Des mutations en cours

Ce secteur, qui accueille les deux plus grandes entreprises implantées sur de la zone des Aigais, fait par ailleurs l'objet de mutations foncières. Vision Système et sa filiale Safety Tech sont locataires d'une série de bâtiments et souhaiterait à terme une rationalisation de leur implantation. GL Events dispose à la fois d'un emplacement de stockage du matériel (qu'elle utilise lors de grands évènements sportifs ou artistiques comme lors de foires et de salons) et d'un ensemble d'immeubles de bureaux qui accueillait le siège social de l'entreprise avant le transfert de ce dernier à Lyon. L'entreprise a envisagé une délocalisation de ses activités de stockage hors de l'aire métropolitaine mais rencontre des difficultés à trouver

L'existant de la ZA Aigais

Zoom sur une tranche significative

Une ZA avec les problématiques classiques d'un **zoning sans organisation spatiale** :

> De **vastes îlots imperméables.**

> Un **secteur dédié aux véhicules motorisés** avec peu de continuités piétonnes ou cycles sécurisées.

> De **larges hangars monofonctionnels** sur un seul niveau. Un **foncier mal optimisé**.

> Une **trame verte et bleue déconnectée** du site, voire inexistante.

> **Peu de connexion avec le tissu urbain** environnant et ses dynamiques.

/!\ Et une problématique spécifique : des contraintes de **risque inondation** (zone bleue – PPRI Garon 2015).

Aujourd'hui

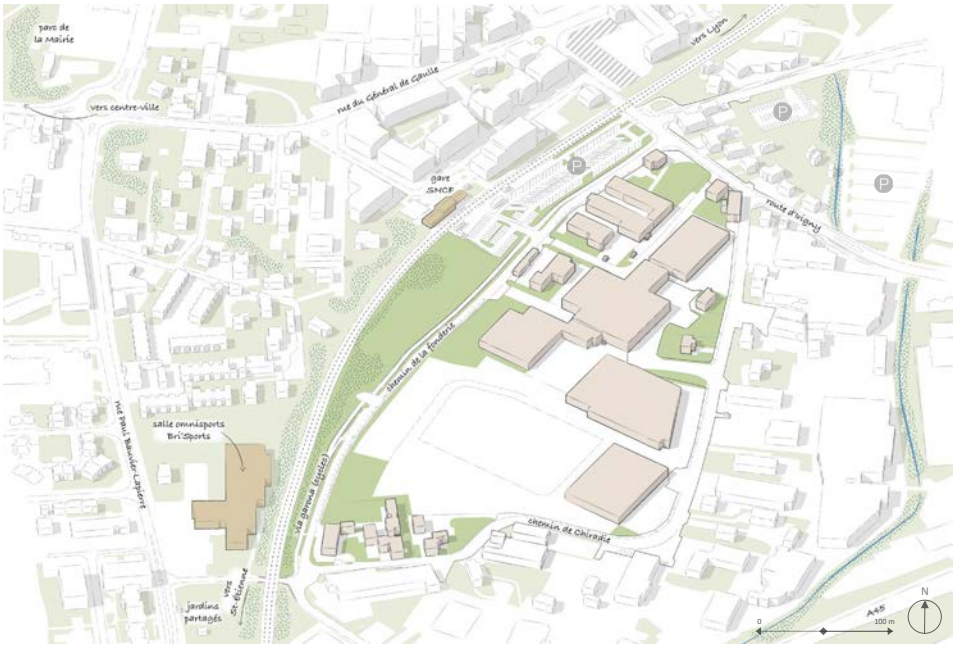


Fig.23 : L'existant aux Aigais. © Hugo Guillet.

les terrains pour le faire. Elle s'est déclarée ouverte à la valorisation de son ancien siège social par des projets d'immobiliers de bureaux. En 2022, une déclaration d'intention d'aliéner a été déposée, concernant des locaux d'activités situés à proximité de la plate-forme de stockage de GL Events. Cette dernière s'est déclarée intéressée par l'acquisition des locaux poursuivant ainsi une stratégie de valorisation de ces actifs grâce à l'élargissement de son patrimoine immobilier. La Communauté de communes de la Vallée du Garon a décidé, bien que ce bien immobilier soit situé à proximité immédiate de la future liaison piétonne entre la gare et de la Chiraquie, de ne pas faire jouer de son droit de préemption. Ce choix était justifié par l'absence de position prise par les élus quant au futur du secteur d'une part, par la volonté de privilégier pour des raisons financières le partenariat public/privé plutôt que l'intervention directe des collectivités. Notre équipe a assisté en tant qu'observateur aux réunions organisées à ce propos entre les élus d'une part et entre le chargé du développement économique de la communauté de communes et les représentants de GL Events. Ces réunions ont permis de mieux cerner les stratégies de valorisation immobilière d'une entreprise qui rencontre des difficultés à trouver, à l'extérieur de l'aire métropolitaine, des terrains pour ses activités de stockage bien positionnés par rapport au réseau autoroutier (**fig.23**).

B - Scénario de requalification à moyen et long termes

1 - À moyen terme (2030), faire avec le déjà-là

1.1 - Desserte multimodale et proximité du centre-ville

Bien que sa création date de 1966, la zone des Aigais présente – cela a été souligné plus haut - des qualités de desserte multimodale : liaison par l'intermédiaire d'un échangeur avec l'autoroute A45 et le réseau autoroutier métropolitain (30 minutes pour se rendre à Lyon, 50 minutes pour Saint-Étienne) ; proximité d'une gare (40 à 50 minutes de Lyon) ; passage de la via Garona, axe cyclable de seize kilomètres reliant les cinq communes de la Vallée du Garon et desservant le centre aquatique AquaGaron. Cette desserte multimodale n'a pas jusqu'à aujourd'hui fait l'objet d'une valorisation suffisante à cause notamment d'une organisation du réseau de voirie interne à la zone d'activités qui privilégie les modes motorisés (voitures et camions).

Un autre atout de la zone des Aigais est sa proximité avec le centre-ville et les équipements et services qu'il recèle ? Mais cette proximité géographique ne signifie pas pour autant liaisons aisées : à l'intérieur de la zone, les déplacements piétons ou cycles sont rendues difficiles par l'insuffisance du maillage viaire et la voie ferrée constitue encore aujourd'hui un obstacle difficilement franchissable.

Ces deux constats amènent à souligner l'importance d'améliorer le maillage

Une vision à moyen terme

Faire avec le « déjà-là »

> Une **1ère étape de transition négociée** avec les opérateurs et entreprises en place.

> La mise en œuvre prioritaire d'une **nouvelle trame d'espaces publiques** qui redécoupe les lots privés.
/!\ Possibilité de remailler le secteur en s'appuyant sur des outils réglementaires comme les emplacements réservés au PLU.

> L'implantation d'un parking silo, en lien avec le PEM gare, pour **mutualiser le stationnement**, optimiser le foncier et enclencher une stratégie de **décarbonation des mobilités**.

> L'implantation d'une **nouvelle offre de services** à destination des travailleurs et entreprises (restauration, café, conciergerie, crèche...).

> Le développement de **premier îlots test** sur la densification des lots privés, en mixant activité productive et tertiaire (PME).

Demain | horizon 2026

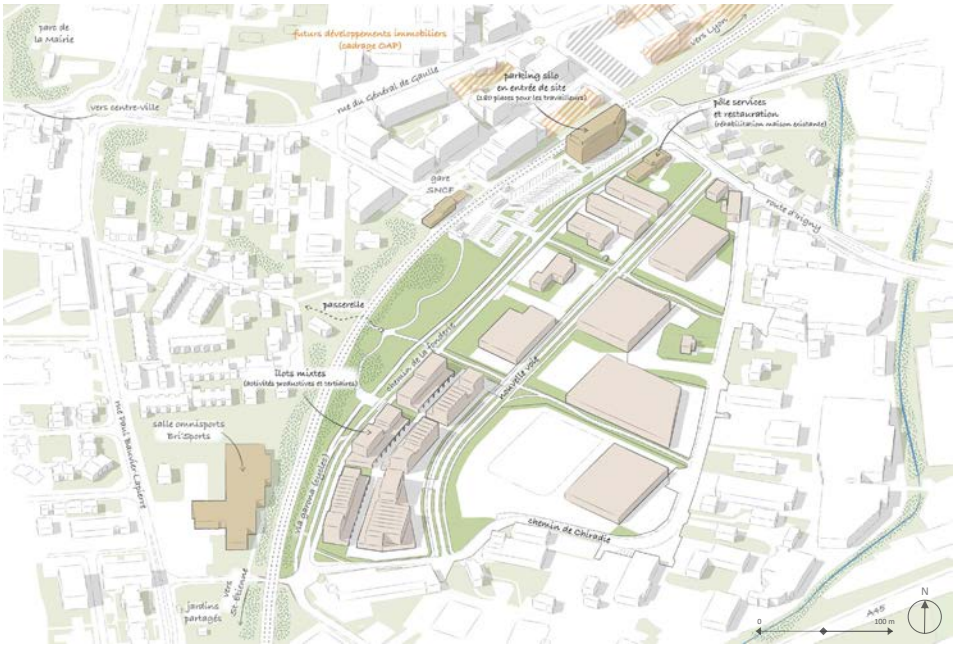


Fig.24 : Une vision à moyen terme. Faire avec le déjà-là. © Hugo Guillet.

viaire, de créer des îlots de taille raisonnable et de renforcer ainsi la porosité à l'intérieur de la zone d'activités économiques. Le choix de privilégier dans un premier temps la requalification des voies et espaces publics suppose d'impliquer financièrement les collectivités publiques (communes et communauté de communes) et d'impulser à plus long terme un processus mobilisation des entreprises et des acteurs économiques (propriétaires immobiliers, investisseurs). Cette stratégie est en accord avec la volonté des collectivités locales qui souhaite la mise en place d'un partenariat public/privé.

1.2 - Un nouveau maillage de l'espace

La mise en place d'une nouvelle trame de voies et d'espaces publics conditionne à nos yeux le processus de requalification durable de la zone des Aigais. Tel est en tout cas une des conclusions de l'état des lieux que nous avons dressé. Le développement d'une mobilité faisant une part plus importante aux transports en commun d'une part, aux mobilités actives de l'autre implique nécessairement une réorganisation du réseau viaire de la zone, aujourd'hui dévolu quasi exclusivement à la circulation et au stationnement des véhicules motorisés. Elle implique par ailleurs une réduction pour les piétons des temps de parcours entre les points d'arrivée dans la zone (la gare par exemple) et les lieux de travail, ce qui suppose le passage d'un découpage de l'espace en grands secteurs – pour reprendre la terminologie popularisée par l'architecte-urbaniste David Mangin – à un découpage en îlots de taille plus réduite se rapprochant de la structure de la ville dite traditionnelle **(fig.24)**.

Ce nouveau maillage passe par la création d'une nouvelle voie Nord-Sud entre le chemin de la Fonderie et le chemin de Chiradie. Cette nouvelle voie est organisée de manière à permettre un partage de l'espace entre les différents modes de déplacement. Ces mêmes principes sont appliqués pour requalifier les voies existantes (chemins de la Fonderie et de la Chiradie) **(fig.25)**.

Des venelles piétons-cycles sont créés de manière à faciliter les connexions Est-Ouest et à améliorer les liaisons avec la gare d'une part, le centre-ville de l'autre. Le nouveau maillage peut enfin contribuer à réintroduire une trame verte à l'intérieur de la zone et contribuer ainsi à une réduction des îlots de chaleur.

Pour les voies nouvelles, comme pour les voies existantes, une nouvelle organisation est proposée qui permet :

- un meilleur partage de l'espace entre les différents modes de déplacement,
- l'introduction de la végétation,
- l'aménagement de noues paysagères permettant l'infiltration des eaux pluviales sur place.

Les espaces libres et le maillage

Vers un morceau de ville plus qu'une Z.A.

> Des **flux optimisés et séparés entre travailleurs, habitants et usagers**.

> Une **trame verte et bleue réaffirmée**.

> Des porosités modes doux plus nombreuses avec **des îlots aux dimensions raisonnables**.

> De **nouvelles traversées de la voie ferrée**

> Une gestion de l'infiltration des eaux pluviales en maximisant la pleine terre

À l'échelle du périmètre étudié :
+ 7000 m² d'espaces publics
De 24% à 34% de pleine terre
Cheminements doux continus x4
Bande cyclable sécurisée x2

À l'échelle des îlots privés :
De 18% à 29% de pleine-terre

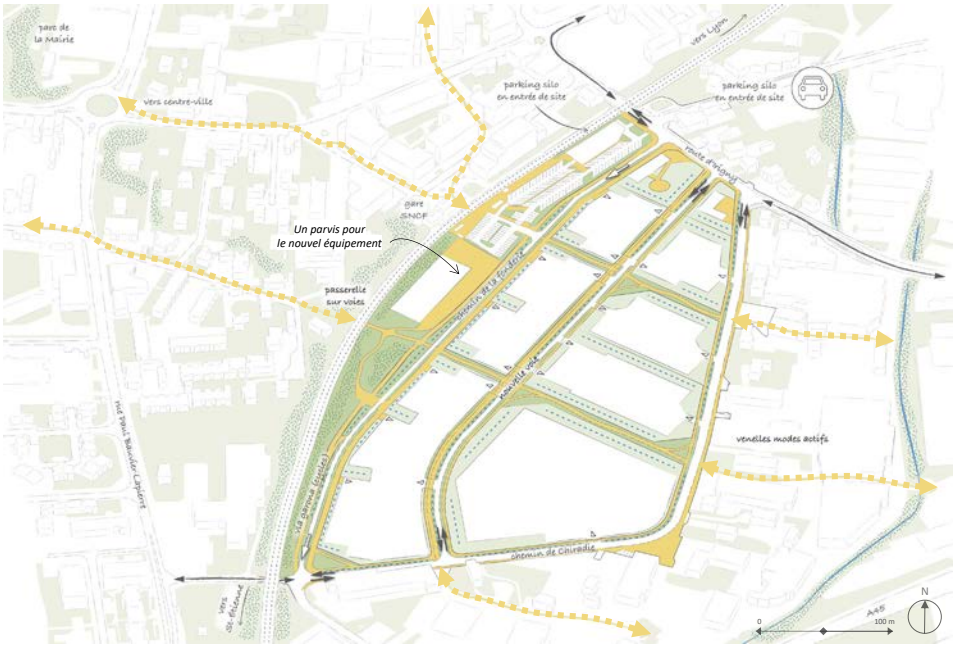


Fig.25 : Les espaces libres et le maillage.
© Hugo Guillet.

1.3 - Réorganiser le stationnement

Pour rendre possible ce nouveau maillage de l'espace, doit être résolue la question du stationnement (**fig.26 à fig.28**). L'espace public est en effet à des maints endroits occupés par ces poches de stationnement mal organisées voire sauvages. Par ailleurs, la présence de vastes nappes de parking sur les parcelles privées, souvent occupées partiellement, constitue un obstacle à une optimisation de l'usage du foncier et à une densification. Si l'on peut imaginer que les alternatives proposées (mise en place d'un train-tram, confortement du réseau de pistes cyclables, sécurisation des déplacements piétonnier) permettront à long terme une réduction des déplacements en voiture des employés travaillant sur la zone, il convient au moins dans un premier temps de rationaliser le stationnement des véhicules motorisés. Il est donc proposé la réalisation en entrée de zone d'un parking silo de 180 places, à proximité de la gare, de manière à favoriser la transformation de cette dernière en un Pôle d'échange multimodal. Les déplacements entre ce pôle et les lieux de travail se feront alors de manière privilégiée à pied.

Enfin, toujours à proximité du Pôle d'échange multimodal, est envisagé le développement d'une nouvelle offre de services à destination des travailleurs et entreprises : restaurants, cafés, réception de colis... Une telle programmation, rare aujourd'hui dans les zones d'activités françaises, répond à des besoins réels qui peuvent faire une différence notable dans les choix d'implantation des entreprises, et dans la pérennisation des emplois locaux. Proposition est faite de réutiliser et réhabiliter des bâtiments existants pour accueillir cette offre. Par ailleurs, cette offre de services communs participe de l'approche environnementale du site. La décarbonation des mobilités passe aussi par la réduction des déplacements, notamment en voiture. Avec ces nouveaux services, il n'est plus obligatoire pour les employés et usagers d'emprunter leur véhicule pour aller manger le midi par exemple, ou pour récupérer un colis entre midi et deux. Notons que certains services et loisirs préexistants peuvent être intégré dans cet écosystème, comme la salle omnisport de Brignais ou les jardins partagés de la rue Paul Bovier-Lapierre.

La transformation des axes principaux
Le chemin de la Fonderie

> La conservation de l'aménagement de la Via Garona (axe cycle structurant) et des alignements d'arbres existants.

> Une rue à sens unique, **interdit aux poids lourds, et réservée aux futurs habitants et employés du tertiaire**.

> Un **mail piéton paysagé** qui fait la part-belle aux modes doux.

> Une **rue largement plantée avec une gestion des eaux de pluies par noue paysagère** (infiltration directe) qui permet de réduire les fortes chaleurs, et de gérer les inondations.

Le chemin de la Fonderie aujourd'hui

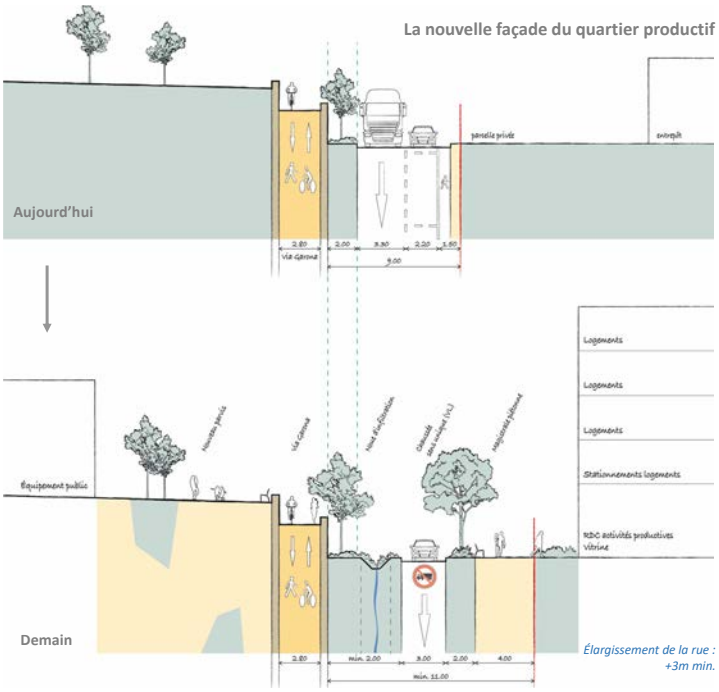
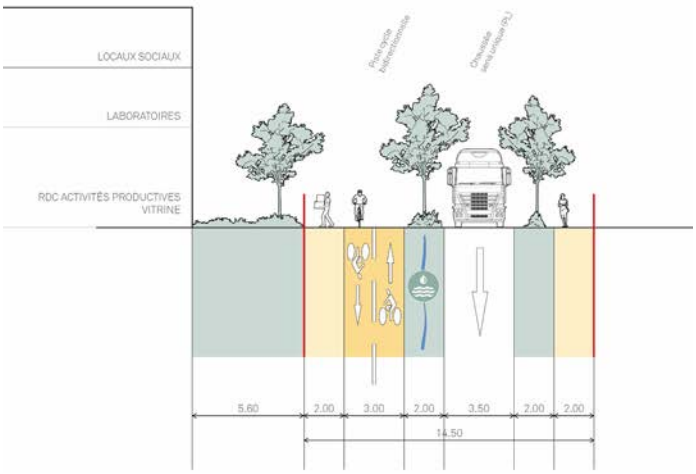


Fig.26 : La transformation des axes principaux-chemin de la Fonderie. © Hugo Guillet.

La transformation des axes principaux
De nouvelles voiries

Remailler l'espace public pour transformer la zone en quartier

Voirie de desserte centrale



Venelles piéton-cycle transversales

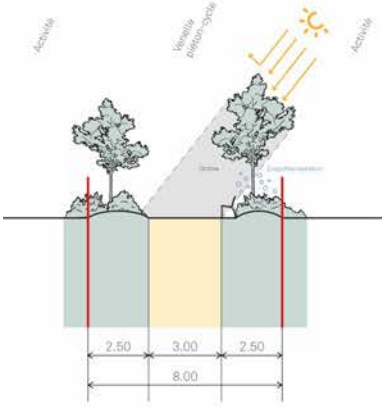


Fig.27 : La transformation des axes principaux-chemin de la Chiradie. © Hugo Guillet.

La transformation des axes principaux
Le chemin de Chiradie

> La conservation des alignements d'arbres existants.

> L'élargissement de la rue pour offrir des **continuités piétonnes sécurisées sur les 2 rives de la rue.**

> Une **gestion des eaux de pluies par noue paysagère** (infiltration directe), qui préfigure la suite de la requalification de la ZA.

> Une voirie qui reste aménagée pour **assurer la circulation des poids-lourds si besoin**.

Le chemin de Chiradie aujourd'hui

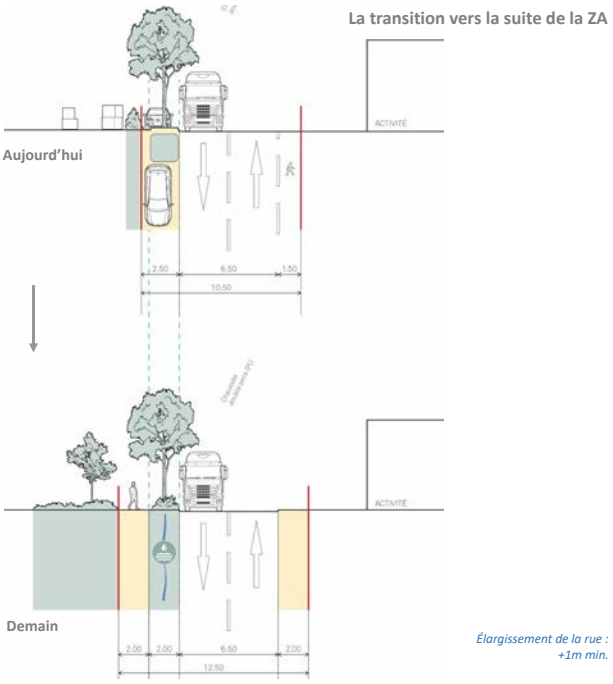
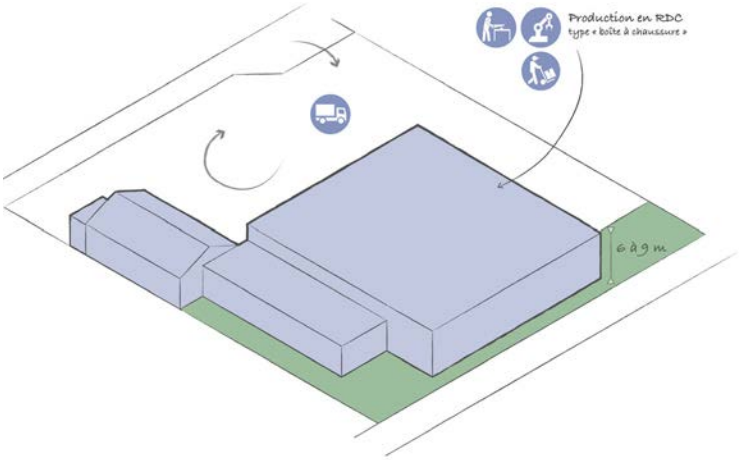
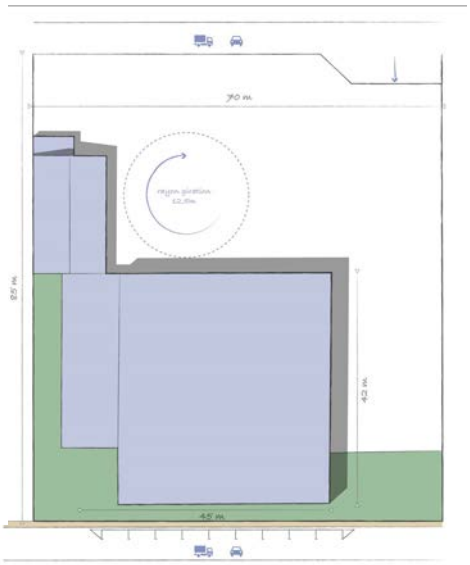


Fig.28 : De nouvelles voiries. © Hugo Guillet.

Quelle typologie pour la ville productive ?

Aujourd'hui, le principe de la « boîte à chaussure »…



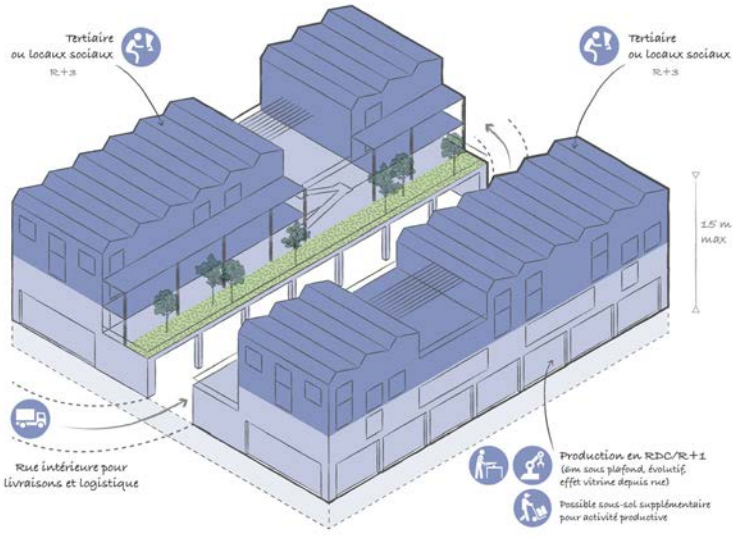


> De vastes îlots avec un **coefficient d'emprise au sol peu significatif** : 30% en moyenne.
> Des **hauteurs réduites** malgré de larges « entrepôts ».
> Des **espaces libres très minéraux et imperméables** : seulement 20% de végétalisation en moyenne au sein des lots privés. Cela peut s'expliquer par le fonctionnement logistique assez traditionnel de ces parcelles (rayons de giration des PL et stationnements VL).

Fig.29 : Aujourd'hui, le principe de la boîte à chaussure. © Hugo Guillet.

Quelle typologie pour la ville productive ?

Rationnaliser l'activité productive et le tertiaire



Quelques chiffres :

> **4480 m² SdP activités**,
dont 2920 m² SdP pour la production
et 1560 m² SdP pour le tertiaire

Fig.30 : Une nouvelle typologie, l'hôtel d'entreprises. © Hugo Guillet.

1.4 - Tester de nouvelles typologies bâties

Les typologies bâties présentes sur la zone se résument pour l'essentiel à des « boîtes », d'un niveau, implantées au centre de la parcelle avec une emprise au sol inférieure dans les trois quarts des cas à 40%. **(fig.29)** Les sols libres de constructions sont dévolus au stationnement des véhicules des employés, aux aires de retournement des camions qui alimentent les entreprises en matières premières et évacuent les produits finis, ainsi qu'aux surfaces permettant le stockage des engins (entreprises du secteur de la construction ou des travaux publics) ou des produits (entreprises industrielles). Ces espaces « libres » ne font l'objet d'aucun traitement qualitatif et la végétalisation se limite, dans le meilleur des cas, à des haies faisant office de clôture. Les entreprises de logistique adoptent une organisation qui apparaît comme une sorte de caricature de cette situation : le bâtiment implanté au centre de la parcelle est doté sur son extérieur de quais de livraison et les camions font, après avoir livré leurs produits, le tour de ce bâtiment. Dans une telle organisation, le développement des entreprises implique la recherche de surfaces supplémentaires, ce qui peut conduire à des délocalisations. Un tel modèle de développement apparaît aujourd'hui difficile à pérenniser dans le contexte de la mise en œuvre de la loi ZAN qui cherche à économiser les sols qui doivent être artificialisés.

La proposition formulée dans cette recherche s'inspire des hôtels d'entreprises. En mixant production et tertiaire, des îlots tests permettent d'expérimenter les prémices d'une densification des constructions et d'une mutualisation des services entre les entreprises privées, en l'occurrence plutôt des PME-PMI. Cette proposition, qui s'inspire de projets ont émergé en France au cours des dernières années – Cf. la troisième partie de ce rapport - préconise la réalisation de bâtiments pouvant aller jusqu'à cinq niveaux (quinze mètres de hauteur) accueillant à la fois des activités de production et des activités tertiaires (**fig.30**).

Les bâtiments, implantés en périphérie de la parcelle et bénéficiant ainsi d'un effet vitrine, se font face et sont séparés par une « rue » centrale qui assure les livraisons en rez-de-chaussée. La circulation en boucle, qui passe au cœur de l'îlot bâti, permet de rationnaliser au maximum les girations des poids lourds et véhicules de livraisons. En évitant ainsi le retournement des véhicules, l'on est en mesure de rationaliser la consommation de l'espace et de favoriser une densification des parcelles comprises dans les zones d'activités économiques.

Rez-de-chaussée et premier étage sont dédiés à la production, que celle-ci soit industrielle ou artisanale, et les niveaux supérieurs peuvent accueillir du tertiaire sans être impactés par les nuisances. Le socle productif (six mètres sous plafond) peut bénéficier de surfaces complémentaires en sous-sol. Le tout est distribué par des monte-charges et ascenseurs adaptés, positionnés de façon régulière sur une trame constructive de six mètres de côté. Le reste de la parcelle peut alors accueillir de la pleine terre et être végétalisée. L'îlot propose ainsi une façade

Une vision à long terme

Un nouveau regard sur l'activité productive en ville

Demain | horizon 2035

> Imaginer une transformation profonde de la ZA actuelle sur le long terme : **un nouveau morceau de ville intégré** qui sait conserver de l'activité productive.

> L'installation **de logements et d'équipements dans ce nouveau quartier de Brignais.**

> La création de nouvelles traversées, de la voie ferrée notamment, pour **plus de connexion avec le territoire local**.

> De **nouvelles temporalités complémentaires** : avant un secteur vide et inutilisé le soir et le week-end, après un quartier vivant de jour comme de nuit.

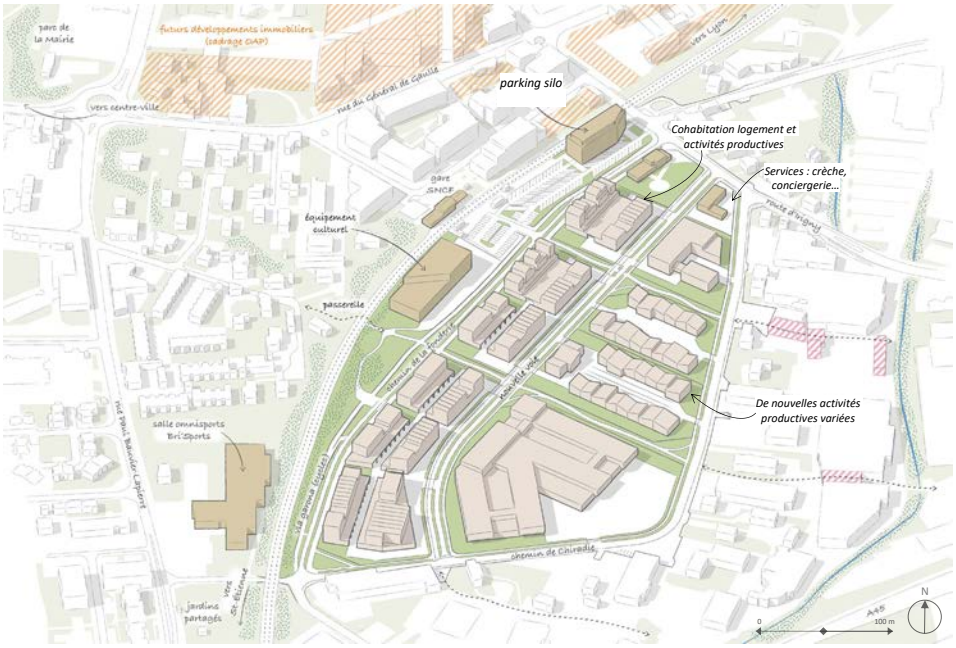


Fig.31 : À long terme, vers la construction d'un morceau de ville intégrée. © Hugo Guillet.

apaisée pouvant offrir une vitrine qualitative pour les entreprises, et une autre façade accueillant quelques places véhicules visiteurs si nécessaire. Rappelons qu'à l'échelle de l'ensemble de la zone, le stationnement des véhicules des employés ou des clients est mutualisé grâce à la création d'un parking silo.

Des simulations ont été réalisées, qui permettent d'estimer les possibilités de densification découlant de l'adoption de cette nouvelle forme urbaine. Les îlots existant ont une surface moyenne de 6 000 m², ce qui avec une emprise moyenne de 40% donne une surface de plancher de 2 400 m². Les bâtiments ont la forme traditionnelle de boîtes d'un seul niveau et le reste du terrain est végétalisée à hauteur de 20%. L'essentiel du terrain est donc imperméabilisé et est dimensionné pour permettre les girations des véhicules de livraison. La nouvelle forme urbaine caractérisée par une mixité production et tertiaire rend possible la réalisation de 4 500 m² de surface de plancher se décomposant en 2 900 m² de surface de plancher pour la production et 1 600 m² pour le tertiaire. Le gain de densité est d'importance, s'élevant à plus de 87%.

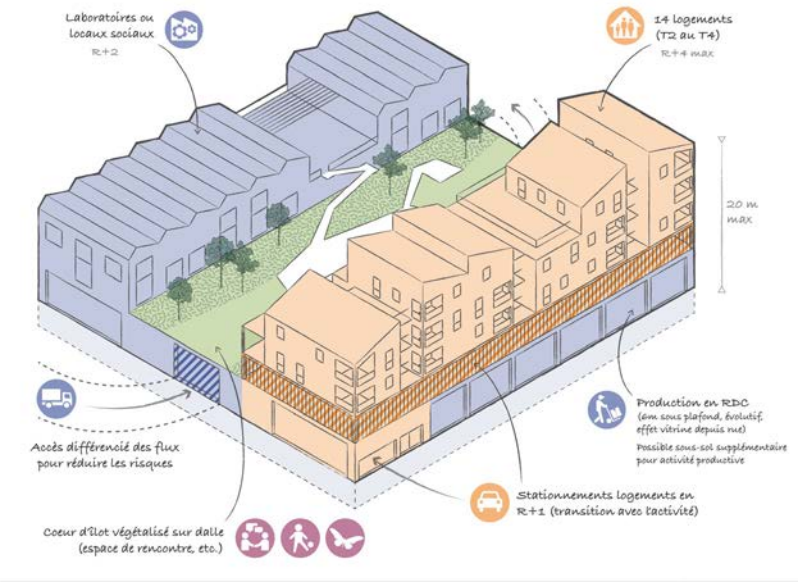
2 - À long terme (2035), la création d'un nouveau morceau de ville

2.1 - Passer de l'expérimentation d'îlots tests à un aménagement global

Les actions de requalification à moyen terme, centrées pour l'essentiel sur la mise en place d'un nouveau maillage de voies et d'espaces publics. Elles préfigurent une vision des transformations envisageables à long terme pour la zone des Aigais et ce en portant un nouveau regard sur la place des activités productives en ville. L'idée est ici d'imaginer une zone totalement requalifiée à horizon 2035 qui rompt avec la logique de zoning fonctionnel à l'œuvre lors de la création de la zone des Aigais et qui engage un passage vers la fabrication d'un nouveau morceau de ville qui sait conserver en son sein les entreprises de production.

Le redécoupage du sol et l'adoption de nouvelles typologies bâties proposés dans la phase précédente dans les îlots pilotes sont généralisés sur l'ensemble du secteur d'étude. Le foncier est alors globalement rationnalisé et optimisé pour permettre d'accueillir de nouvelles activités sans étendre la zone pour autant. Et cette démarche se complète par une proposition de diversification des typologies bâties permettant d'accueillir des entreprises de différentes tailles et des activités de nature diverse (production artisanale ou industrielle, commerce de gros, logistique). Proposer des unités foncières de surfaces diverses et multiplier les typologies bâties permet une diversification économique et facilite le parcours résidentiel des entreprises tout au long de leur développement. L'aménagement du secteur choisi de dix hectares doit par ailleurs prendre en compte l'intégration de la zone dans le reste du tissu urbain de la commune et la diffusion de ces nouvelles dynamiques au niveau de l'ensemble de la zone des Aigais (**fig.31**).

Quelle typologie pour la ville productive ?
Faire cohabiter habitat et production



Quelques chiffres :

> **3 700 m² SdP**,
dont 2 150 m² SdP pour la production et le tertiaire
et 900 à 1000 m² SdP pour le logement
soit env. 15 logements (100% traversants)

> L'ensemble du stationnement privé des logts géré en R+1

> Une dalle-cœur d'îlot végétalisée de 675 m²

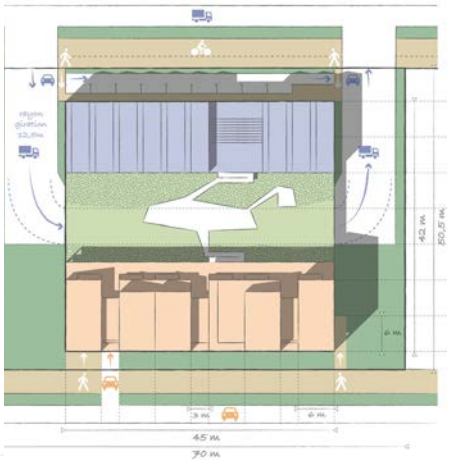


Fig.32 : Faire cohabiter habitat et production. © Hugo Guillet.

2.2 - Poursuivre la requalification des voies et espaces publics

Cette requalification peut être portée à son terme avec d'une part la multiplication des liaisons avec le centre-ville et les quartiers avoisinants (multiplication des traversées de la voie ferrée) d'une part, la création de nouveaux équipements au service du quartier (comme par exemple la création d'une crèche et d'une conciergerie voire d'un équipement culturel ou sportif de taille plus importante au service de l'ensemble de la ville). Ces équipements seraient donc au service à la fois du nouveau quartier et du reste de la commune).

À long terme, les Aigais passent donc du statut de zone fonctionnelle destinée aux seules activités économiques au statut de véritable quartier bénéficiant comme le reste de la commune de l'ensemble des aménités de la ville. L'espace public devient un espace partagé entre les différents modes de déplacement, avec une priorité accordée aux mobilités dites actives (piétons et cycles). Des continuités écologiques se dessinent ainsi, avec une participation conjointe des espaces privés et publics à la trame verte et bleue de la zone. Les canopées proposées dans les espaces publics sont complétées par le taux de pleine-terre importants des lots privés, permis par la densification verticales des constructions. À ce titre, un travail fin est à porter sur le traitement des limites et clôtures pour favoriser encore plus cette complémentarité entre espaces publics et espaces libres privés.

Les collectivités locales se trouvent quelque part dans l'obligation de faire face au défaut d'infrastructures et d'équipements, caractéristique des lotissements que constituaient à leur origine les zones industrielles. Un parallèle peut être établi entre la situation des zones industrielles les plus anciennes et les lotissements résidentiels de communes de banlieue de la fin du XIX^{ème} siècle. Comme l'ont montré les travaux des historiens, au premier rang desquels ceux d'Annie Fourcault, ces lotissements créés à l'initiative de propriétaires fonciers peu scrupuleux, sont dépourvus des équipements de base (eau potable, égouts…), et face aux revendications de leurs nouveaux habitants, les communes se voient contraintes de pallier au déficit d'équipements. La situation est un peu la même aujourd'hui en ce qui concerne les zones d'activités : la volonté des collectivités publiques d'aider au développement des entreprises, qui s'est accentuée avec les crises qui se sont succédé depuis le milieu des années 1970, s'est notamment traduite par un baisse des contraintes de qualité et par la mise à disposition d'emprises foncières parfois en décalage avec les besoins réels des entreprises.

2.3 - Diversifier les typologies bâties et introduire la mixité

La typologie expérimentée dans la cadre de la première étape peut être étendue à une série de nouveaux îlots situées dans la bande la plus proche de la gare. Sur le reste de la zone, d'autres typologies peuvent être introduites, adaptées à d'autres types d'activités et à des entreprises de taille plus importante. Peut ainsi être envisagée la réalisation de complexes logistiques fondés sur la mutualisation

La programmation

Faire cohabiter les usages et les fonctions

> Une **densification et verticalisation** de la trame bâtie qui optimise le foncier : **de RDC aujourd'hui jusqu'à R+4 demain.**

> Une recherche de **mixité des fonctions** (logements, activités, services…).

> Des **typologies d'activités productives variées** pour toutes les tailles d'entreprises (TPE, PME, GIE…).

> Des **équipements et services complémentaires** (stationnement mutualisé pour les employés, équipement culturel rayonnant, offre de restauration, crèche, conciergerie…).

Quelques chiffres :

+ 26 800 m² SdP activités

+ 2 000 m² SdP logements (~30 logts)

Réduction du foncier privé de 10 000 m²

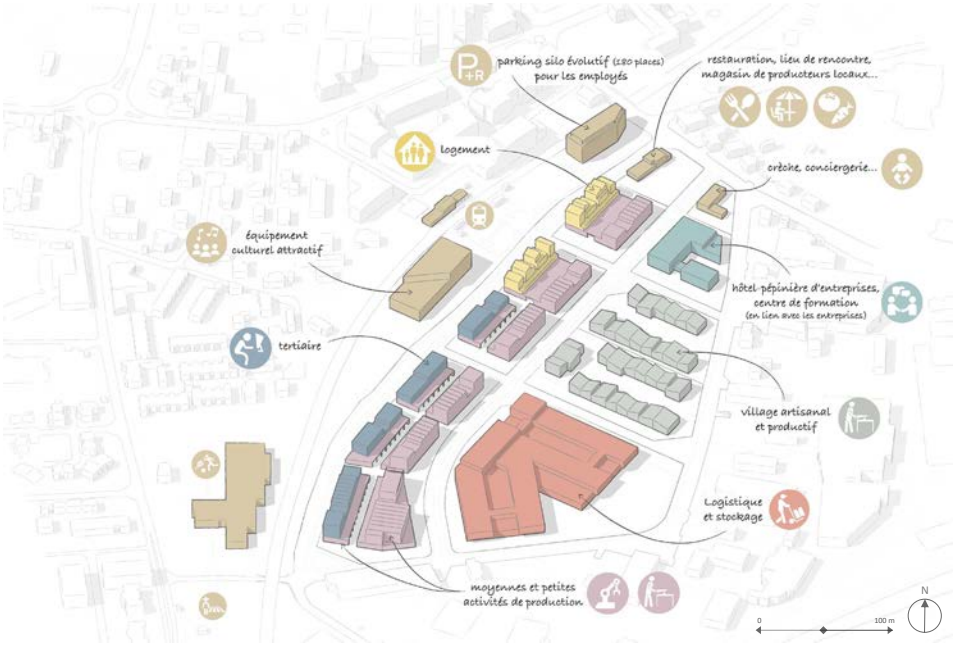


Fig.33 : La programmation. © Hugo Guillet.

d'équipements et de services entre plusieurs entreprises ou la création de villages artisanaux pour accueillir des entreprises individuelles ou des PMI-PME. Cette diversité typologique peut permettre aux entreprises d'accomplir, au fur et à mesure de la croissance de leurs activités, un « parcours résidentiel » à l'intérieur même de la zone des Aigais **(fig.32)**.

Les hôtels d'entreprises, expérimentés dans un premier temps sur des îlots-tests et généralisés par la suite, peuvent s'accompagner de l'introduction d'une mixité fonctionnelle, en associant – cela a déjà été signalé – activités de production en rez-de-chaussée et services aux entreprises et aux particuliers. Proposition est aussi faite d'introduire en lieu et place du tertiaire du logement.

L'idée est de retrouver d'une certaine manière la mixité des quartiers d'artisans, présents, jusqu'au début du XX^{ème}, dans les centres ville ou les quartiers de banlieue. L'introduction de logements doit – il faut le souligner une fois encore – être maîtrisé par les collectivités locales (communes ou intercommunalités) en charge de la gestion des zones d'activités : les promoteurs immobiliers en charge de projets de logements sont en effet en mesure d'accepter des charges foncières bien supérieures à celles qui peuvent être pratiquées dans les opérations d'aménagement économique, notamment de celles qui visent à accueillir de la production. Il faut enfin noter qu'en cas de réalisation de logements en lieu et place de bureaux, les gains de densité sont inférieurs : la nouvelle forme urbaine permet en effet d'accueillir 2 900 m^2 de locaux de production et 1000 m^2 de logements. Certains projets en région parisienne ont d'ores et déjà réussi le pari de faire cohabiter rez-de-chaussée industriel et habitat dans les étages supérieurs, notamment avec une activité de maintenance des rames RER. Des recherches prospectives ont aussi été menées avec des équipes de maîtrise d'œuvre comme l'atelier Syvil Architecture (BNP Paribas Real Estate – 2021) **(fig.33)**.

CHAPITRE III

SCÉNARIO DE REQUALIFICATION DE LA ZONE DE PRINGY-ARGONAY

L'exemple de la ZA Pringy Argonay

Situation et desserte

> Une zone principalement et facilement desservie par l'autoroute A41 et les grandes routes départementales locales (20 min depuis Annecy, 50 min depuis Genève).

> Une ZA longée par le réseau ferré avec l'existence d'une gare TER (Annecy-Genève).

> Le centre commerçant de la route d'Annecy accessible à moins de 10 min à pied de la ZA.

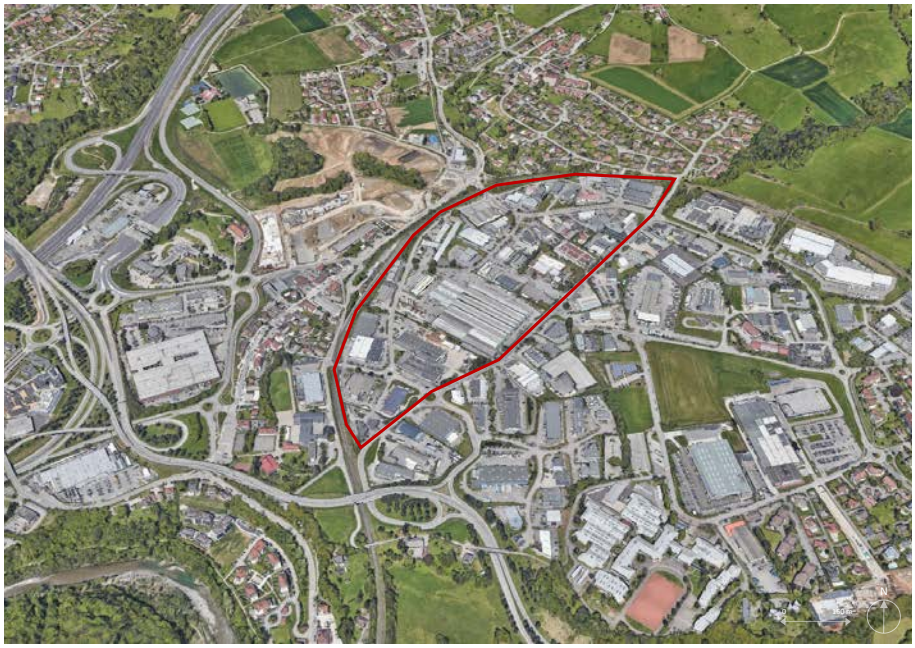


Fig.34 : Situation et desserte de la zone de Pringy-Argonay. © Hugo Guillet.

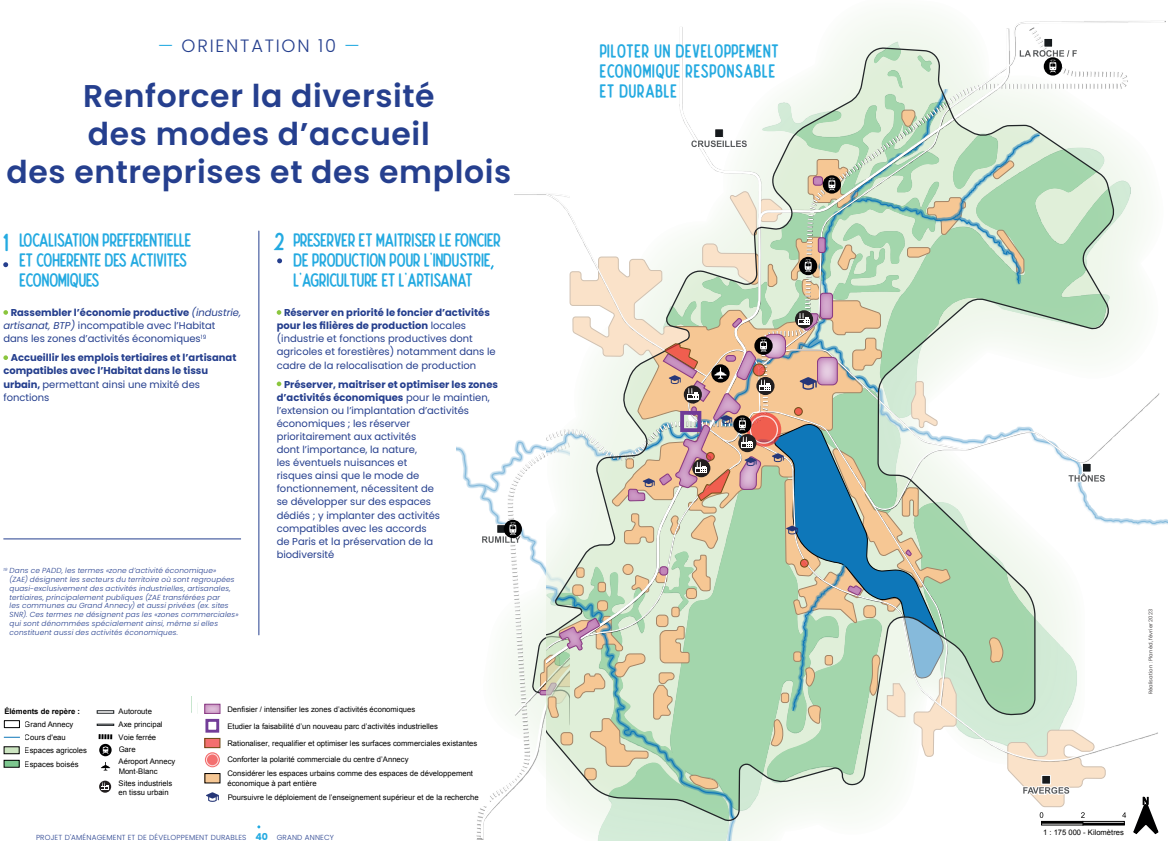


Fig.35 : Piloter un développement économique responsable et durable. Source : PADD, 2023, pp. 40-41

A - Choix du périmètre de projet

Le contexte politique dans lequel se définit la politique d'aménagement des zones d'activités dans l'agglomération du Grand Annecy diffère profondément de celui de la Vallée du Garon. Au cours des cinq dernières années, le Grand Annecy a en effet connu une série de réformes institutionnelles. Le 20 juin 2016, la Ville d'Annecy et cinq communes de la première couronne de banlieue (Annecy-le-Vieux, Cran-Gevrier, Meythet, Pringy et Seynod) ont fusionné pour créer la commune nouvelle d'Annecy dont la population est ainsi passée de 54 000 à 126 000 habitants. Le 1er janvier 2017, la communauté d'agglomération d'Annecy fusionne avec quatre communautés de communes (Pays d'Alby-sur-Chéran, Filière, rive gauche du lac d'Annecy, Tournette) pour donner le Grand Annecy dont la population atteint ainsi un peu plus de 215 000 habitants. La nouvelle communauté d'agglomération exerce les compétences prévues par la loi à savoir l'aménagement du territoire, le développement économique, les politiques de mobilité, l'environnement, ainsi que la gestion des établissements d'accueil des personnes âgées (qui, quant à elle, constitue une compétence facultative). La zone d'activités de Pringy-Argonay est donc désormais gérée par le Grand Annecy, étant située sur le territoire de la commune nouvelle d'Annecy d'une part, d'Argonay de l'autre (**fig.34**).

1 - Un Plan local d'urbanisme intercommunal qui donne la priorité à l'optimisation des zones d'activités

Le Grand Annecy s'est engagé dans la réalisation du Plan local d'urbanisme intercommunal – Habitat Mobilité Bioclimatique (PLUi-HMB) et a débattu en conseil communautaire des orientations de son Projet d'aménagement et de développement durables. À cette occasion, le Grand Annecy a déclaré apporter *« son appui à un modèle économique favorisant la diversité des activités économiques (résidentielles, touristiques et productives dont agricoles) »* parce qu'il *« permettra de maintenir la dynamique du territoire tout en s'orientant vers une économie de la sobriété, réduisant la consommation de ressources, d'énergie, de matières premières et la production de déchets »*[38]. Pour ce faire, il convient de préserver, de maîtriser et optimiser les zones d'activités économiques existantes accueillant une économie productive (industrie, artisanat, BTP) difficilement compatible avec l'habitat. Pringy-Argonay fait partie des zones où sont envisagées une intensification des activités économiques et une densification du bâti (**fig.35**).

L'optimisation de la densité dans les zones existantes passe par un recensement et une valorisation des friches (peu nombreuses selon le Projet d'aménagement et de développement durables), par une meilleure insertion environnementale, une meilleure réponse aux besoins des entreprises et la structuration d'un dispositif d'accueil et de soutien au développement des entreprises. Un seul nouveau parc d'activités est à l'étude dans le Sud de l'agglomération.

38 PLUi – HMB du Grand Annecy (2023), *Projet d'aménagement et de développement durables*, p. 39.

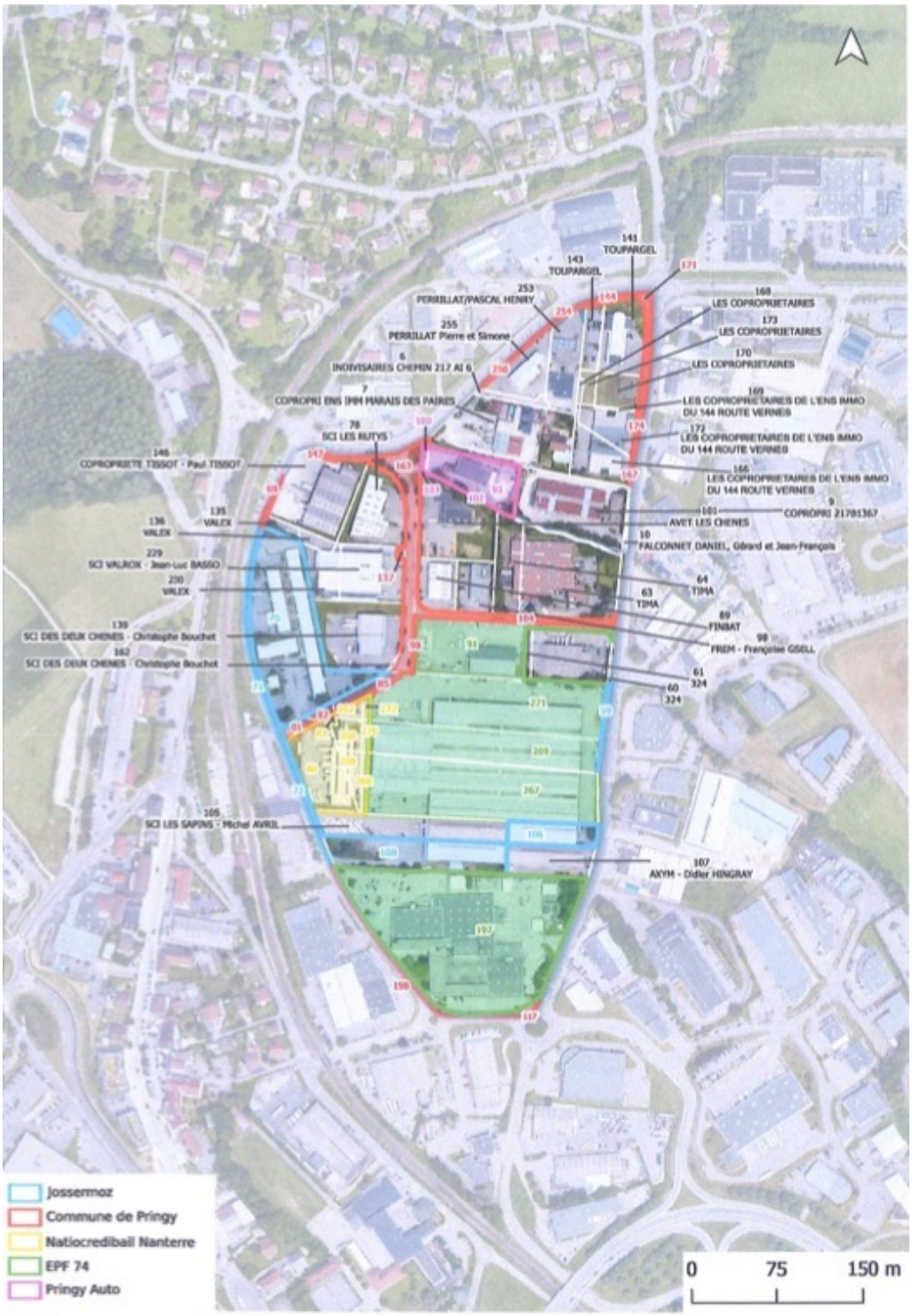


Fig.36 : Périmètre de la zone de Pringy-Argonay. Source : Grand Annecy.

2 - Un secteur en mutation

Le secteur choisi, en collaboration avec les représentants de la direction de l'aménagement d'une part, de la direction du développement économique de l'autre, est situé à l'Ouest de la zone d'activités de Pringy-Argonay et correspond à la partie de cette zone aménagée au début des années 1960 (dix hectares environ). Il a vu l'apparition de friches industrielles, liée notamment au départ d'un établissement de l'entreprise Rectiphase, filiale du groupe Schneider Électrique.

Le foncier est découpé en de nombreuses unités foncières de taille modeste, occupées par des entreprises de services (garages, commerce de gros, salle de danse…) et les voies de desserte sont pour l'essentiel privées (avec souvent un statut de copropriété), ce qui rend difficile leur requalification. On constate la présence dans le sud du secteur d'un vaste ensemble de bâtiments, plutôt vétustes, qui accueillent des activités de logistique. Les chefs d'entreprise interrogés lors de cette recherche ont souligné à plusieurs reprises le manque de qualité de cette partie de la zone de Pringy-Argonay.

À la demande des collectivités locales, l'Établissement public foncier de Haute-Savoie (EPF 74) s'est engagé dans une stratégie d'acquisition foncière dans ce secteur, ce qui permet aux collectivités d'envisager une action de requalification dans ce secteur.

Enfin, il faut noter que ce secteur est en contact direct avec la gare de Pringy et le futur écoquartier de Pré Billy aujourd'hui en plein développement (**fig.36**).

B - Scénario de requalification à moyen et long termes

1 - À moyen terme (2030), faire avec le déjà-là

1.1 - Un territoire progressivement gagné par l'urbanisation

La zone d'activités de Pringy-Argonay a pendant près de quarante ans été une sorte d'île perdue à l'intérieur d'un territoire encore majoritairement agricole (**fig.37**). Avec le développement rapide de l'agglomération annécienne, lié au dynamisme de son économie d'une part, à la proximité de métropole du Grand Genève de l'autre, l'urbanisation a progressivement gagné les territoires des deux communes de Pringy et Argonay. Aussi retrouve-t-on aujourd'hui une situation voisine de celle de Brignais :

- une zone facilement desservie par l'autoroute A41 et les grandes routes départementales (20 minutes depuis Annecy, 50 minutes depuis Genève) ;
- un secteur longé par une voie ferré avec l'existence d'une gare TER (Léman Express Annecy-Genève) ;
- un cœur commerçant le long de la route d'Annecy (sur le territoire de

L'existant de la ZA Pringy-Argonay

Zoom sur une tranche significative

Aujourd'hui

> Une **ZA active**, qui bénéficie d'un **emplacement géographique favorable** (proximité de l'autoroute A41 et des grands axes de circulation, desserte par le train…).

> Mais, un secteur économique qui **manque d'organisation et de lisibilité.**

> **Pas de services** dédiés aux employés, **ou d'espaces de vie et de détente** sur place.

> Un **secteur dédié aux véhicules motorisés** avec un manque de continuités piétonnes ou cycles sécurisées.

> Des **hangars anciens** sur un seul niveau et un **foncier parfois mal optimisé**.

> Une **trame verte et bleue déconnectée** du reste du territoire, voire inexistante.

> **Peu de connexions avec le tissu urbain** environnant et ses dynamiques.

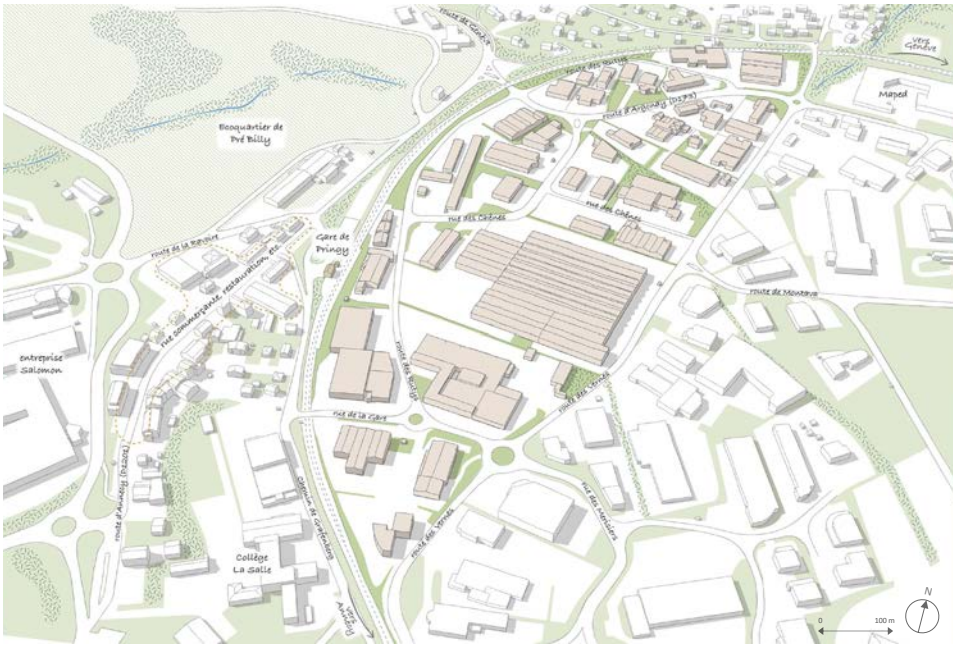


Fig.37 : L'existant à Pringy-Argonay. © Hugo Guillet.

L'état des lieux

Une grande mixité des types d'activité

Aujourd'hui

> Une **grande variété d'entreprises**, mais une **présence marquée de distributeurs (BtoB) et d'entreprises logistiques**.

> Des **entreprises BtoC plutôt positionnées au nord** du secteur.

> De **très rares entreprises de production industrielle**.

> Quasiment aucun service commun (micro-crèche…)

- Tertiaire
- Industrie productive, assemblage
- Commerce de gros, distribution, services matériels (BtoB)
- Transport et logistique
- Artisanat, BTP
- Commerce, restauration, loisirs, services à la personne (BtoC)

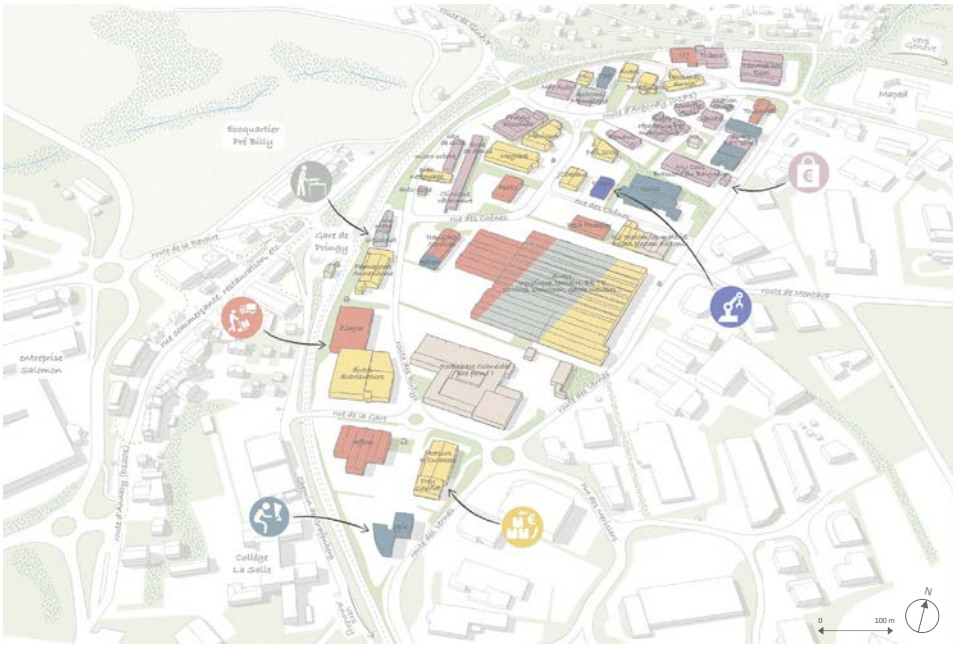


Fig.38 : État des lieux, une diversité économique. © Hugo Guillet.

la commune de Pringy), accessible en moins de 10 minutes à pied depuis la zone d'activités économiques.

Un autre élément de contexte important à considérer est le projet d'écoquartier de Pré Billy, qui prévoit la création plusieurs centaines de logements en face de la zone d'activités, de l'autre côté de la voie ferrée. On retrouve ici l'effet de grignotage des quartiers de logement sur les territoires productifs, à l'instar du quartier de la gare de Brignais.

1.2 - Une zone ancienne qui manque d'organisation et de lisibilité

La situation économique de la zone d'activité est proche de celle des Aigais à Brignais. L'économie locale est dynamique mais la zone manque d'organisation et de lisibilité et ne propose aucun service ou espace de vie dédiés aux employés et usagers. Les espaces publics sont quasi exclusivement réservés à la circulation des véhicules motorisés et dimensionnés pour le passage des poids lourds. Le bâti est composé pour l'essentiel de hangars d'un seul niveau et l'utilisation du foncier n'est pas optimisée. La trame verte et bleue est quasi inexistante et est déconnecté du milieu naturel environnant. Le fonctionnement insulaire est là encore un élément marquant de la zone.

Toutefois, il est intéressant de noter une particularité propre à la zone de Pringy-Argonay, c'est la grande mixité des activités. On retrouve ici une grande variété d'entreprises, et une présence marquée de redistributeurs (Business to Business ou BtoB) et d'entreprises logistiques. Les entreprises Business to Consumer (BtoC) étant plutôt positionnées au Nord du secteur. Finalement, seules de très rares entreprises proposent de la production et la réindustrialisation constitue sans doute un enjeu majeur pour la zone de Pringy-Argonay **(fig.38)**.

1.3 - Reconnecter et remailler

La réflexion engagée sur ce second terrain d'étude a mené dans un premier temps, et de façon naturelle, à la même approche que pour les Aigais : la requalification de la zone passe dans un premier temps au moins par un remaillage du territoire et une amélioration des connexions avec l'environnement immédiat (gare de Pringy, route d'Annecy et futur quartier de Pré Billy). Cette première étape, proposée à horizon 2030, permet d'organiser les grands enjeux du secteur autour de la mise en place en priorité d'une nouvelle trame d'espaces publics, qui vient redécouper une partie des unités foncières privées et permet de nouvelles traversées du site. La création de nouvelles porosités pour les modes actifs se développe ici de pair avec la proposition de créer des lieux de vie ouverts à tous les usagers et employés de la zone. La requalification de ces espaces publics permet en parallèle de reconnecter la zone au cœur commerçant situé de l'autre côté de la voie ferrée. Enfin, Il serait question ici d'une amélioration simple de l'existant,

Une première étape

Remailler et reconnecter

Demain | horizon 2026

> Une 1ère étape qui permet de structurer les grands enjeux du secteur.

> La mise en œuvre prioritaire d'une **nouvelle trame d'espaces publiques** qui redécoupe certains lots privés.
/!\ Possibilité de remailler le secteur en s'appuyant sur des outils réglementaires comme les emplacements réservés au PLU.

> La création de nouvelles traversées, de la voie ferrée notamment, pour **plus de connexion avec le territoire local**.

> Questionner le devenir de certaines activités dans une logique **de transition négociée** avec les opérateurs et entreprises en place : **mutualiser la logistique ?**

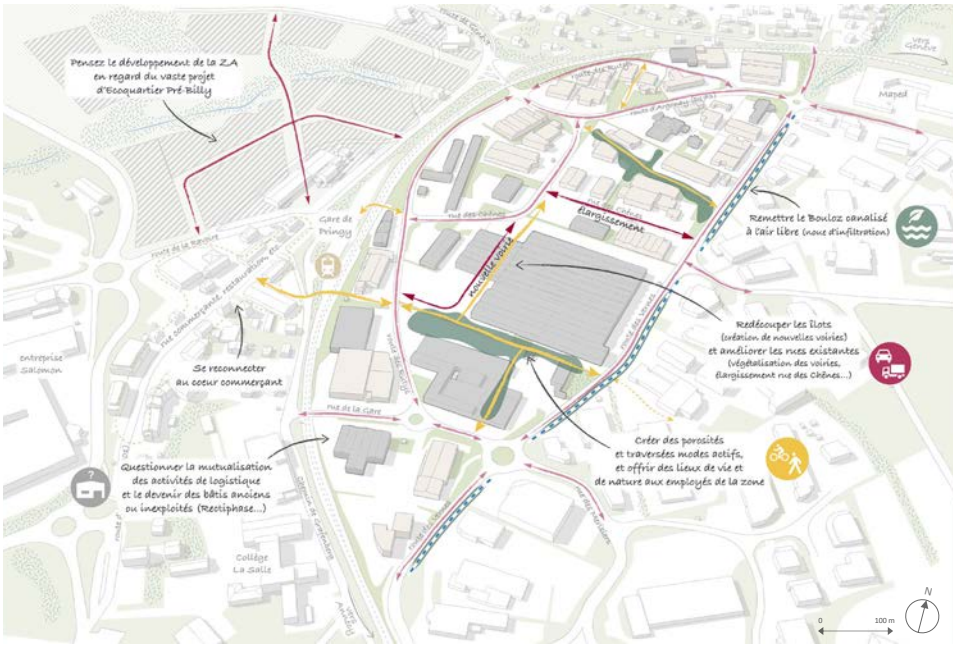


Fig.39 : À moyen terme, maillage et connexions. © Hugo Guillet.

Une deuxième étape

Adapter le secteur à la ville productive durable

Demain | horizon 2035

> Imaginer une transformation et une densification raisonnée de la ZA actuelle sur le long terme : **de la ZA à la ville productive.**

> Proposer plus de **densité verticale,** monter en étage lorsque les activités le permette.

> **Réhabiliter le bâti existant** lorsque cela est pertinent, dans un souci d'**approche environnementale**.

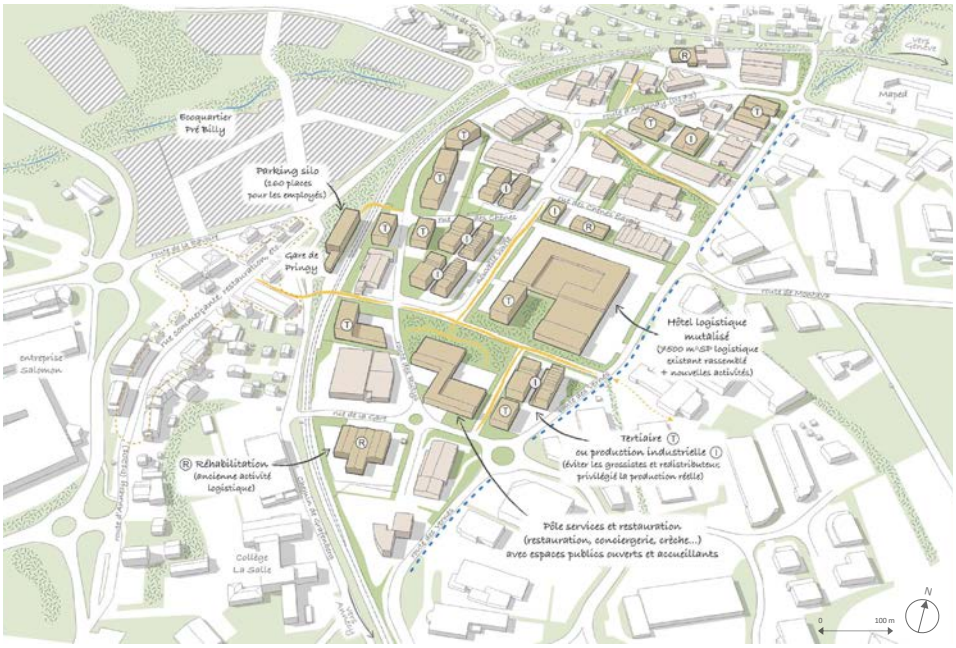


Fig.40 : À long terme, conforter l'idée productive. © Hugo Guillet.

avec par exemple un élargissement de., qui peut s'intégrer dans les déplacements modes actifs quotidiens des employés (**fig.39**).

L'accent est mis, de manière plus prononcée qu'à Brignais, sur la mise en valeur des espaces boisés et des quelques continuités vertes déjà existantes, avec une volonté de les connecter avec les vastes espaces naturels at agricoles encore présents à la périphérie immédiate de la zone. Dans bon nombre de cas, le maillage viaire de la zone de Pringy-Argonay, bien que peu lisible, bénéficie de la présence de quelques rues bien plantées et aménagées. Ces dernières, comme par exemple la rue des Chênes, pourraient faire l'objet d'un élargissement pour plus de confort piéton. La requalification de ces espaces publics permet en parallèle de reconnecter la zone au cœur commerçant à proximité.

La remise à l'air libre du ruisseau du Bouloz, sans doute canalisé lors de la création de la zone pour viabiliser plus aisément les terrains à vocation économique, constitue une contribution à l'instauration d'une future trame bleue et permet d'offrir une gestion naturelle, par infiltration, des eaux pluviales.

2 - À long terme (2035), concrétiser l'idée de ville productive

À cette échéance, l'objectif est de concrétiser sur un secteur de la zone de Pringy-Argonay, l'idée de ville productive. À la différence de ce qui a été engagé pour la zone des Aigais à Brignais, la proximité du futur écoquartier de Pré-Billy, qui a fait l'objet de la création d'une Zone d'aménagement concerté en 2016 et sur 21 hectares prévoit la construction de 920 logements (dont 33% de logements sociaux) et de 20 000 m^2 de bureaux, commerces et équipements, rend caduc l'idée de développer un véritable morceau de ville caractérisé par une mixité entre habitat, activités économiques, équipements et services.

Si la zone d'activités de Pringy-Argonay restera à long terme un espace dédié aux activités économiques et notamment à la production artisanale et industrielle, au commerce de gros et à la logistique, encore conviendrait-il qu'elle se transforme en un véritable morceau de ville productive. La remise en question de la division de l'espace en une économie de la connaissance localisée dans le cœur des villes (plus particulièrement des métropoles) et une économie de la production devant se contenté des espaces peu valorisés d'une plus ou moins lointaine périphérie pose en effet la question d'un retour des activités de fabrication dans la ville[39]. Mais ce retour peut prendre des formes différentes que la présence d'activités artisanales dans les rez-de-chaussée des immeubles. C'est ce qu'il est proposé d'expérimenter dans le cadre du scénario de transformation de la zone de Pringy-Argonay (**fig.40**).

La présence du futur écoquartier obérera l'implantation d'activités tertiaires, de commerces voire de logements dans ce secteur de la zone d'activités et ce

39 Cf. à ce propos le texte de l'appel d'offre *Quel place pour le travail en ville ? Les conditions économiques, sociales et environnementales de la ville productive ?,* PUCA, 2020.

La programmation

Densifier la ville productive et mutualiser les fonctions

> Continuer la diversification de l'activité sur place (avec **plus d'activité productive industrielle, d'artisanat**, et de tertiaire)

> **Mutualiser les fonctions** lorsque cela est possible : **stationnements** des employés, **logistique** et transport…

> **Installer des services, commerces et restauration** dans la zone pour offrir une réelle **qualité de vie** aux travailleurs et usagers.

- Tertiaire
- Industrie productive, assemblage
- Commerce de gros, distribution, services matériels (BtoB)
- Transport et logistique
- Artisanat, BTP
- Commerce, restauration, loisirs, services à la personne (BtoC)

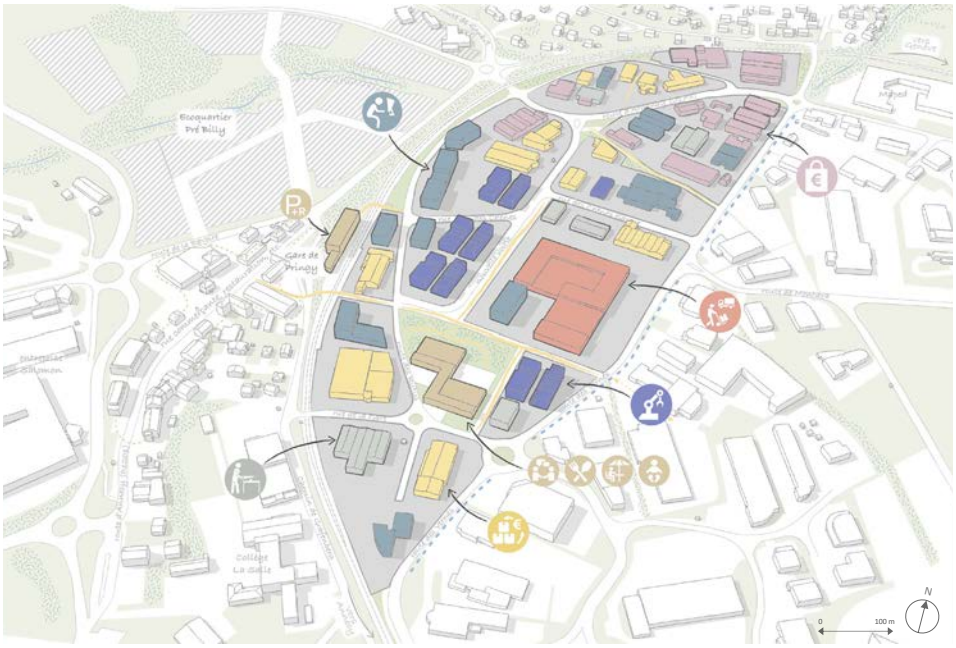


Fig.41 : La programmation. © Hugo Guillet.

contexte amène à concevoir autrement la ville productive. Une zone d'activités constitue aujourd'hui non seulement un lieu où l'on conçoit produit, emballe, transporte des marchandises, mais aussi un espace de vie pour les personnes qui y travaillent. Les employés des entreprises doivent trouver sur place les services de restauration ou les commerces dont ils ont besoin pour manger et ils peuvent aussi la pause de milieu de journée pour pratiquer une activité sportive voire culturelle. Or soit les zones d'activités – c'est le cas de celle de Pringy-Argonay – sont dépourvues de tout équipement ou service, soit l'accès à ces derniers est quasi-impossible à pied ou en vélo. La question est donc posée de la manière dont on arrive dans ces zones, dont on s'y déplace, dont on y mange, dont on y pratique des activités de loisirs. Les aménagements proposés dans le scénario visent à répondre à ces demandes.

2.1 - Améliorer la desserte multimodale de la zone

Aujourd'hui – cela a été souligné dans la partie consacrée au diagnostic -l'accès à la zone et la circulation interne se font quasi-exclusivement en voiture ou en camion. Le branchement e la zone sur le réseau d'autoroutes et de voies express de l'agglomération explique cette prédominance des modes de déplacements motorisés. La requalification durable de cette zone passe pourtant par un rééquilibrage des parts modales en faveur des modes dits actifs et des transports collectifs. La gare de Pringy, qui est pourtant desservie par les réseau ferroviaire Léman Express organisé autour de la métropole du Grand Genève, est appelée, notamment avec l'implantation de l'écoquartier à se développer. Le scénario proposé s'appuie donc sur le développement de la gare avec l'implantation d'un parking-silo de 160 places pour favoriser la constitution d'un véritable Pôle d'échange multimodal qui fonctionnera en relation avec l'écoquartier de Pré Billy d'une part, la zone d'activités requalifiée, avec la réalisation de nouvelles traversées de la voie ferrée.

2.2 - Mettre en place des pôles d'équipements et de services

La zone de Pringy-Argonay a vu récemment l'implantation d'établissements de restauration ou de salles de sports au moment même où des entreprises aménageaient au sein de leurs bâtiments des salles à manger ou des lieux de détente. Pourtant l'ensemble des chefs d'entreprise interviewés font le constat d'un déficit de services pour leurs employés. Ces derniers sont contraints de se déplacer le plus souvent en voiture pour aller chercher à manger à l'extérieur de la zone d'activités et ce notamment parce que l'offre proposée est trop chère. Les quelques restaurants qui existent sur la zone se sont implantés au gré des opportunités immobilières et ne disposent ni d'espaces extérieurs confortables ni de parkings organisés.

Le projet est donc de d'organiser quelques pôles facilement accessibles à pied, en vélos ou en voiture et regroupant des services de nature diverse. À terme on pourrait même y envisager l'implantation de crèches ou de haltes-garderies. Dans le

scénario proposé, il est ainsi proposé de créer un pôle de rencontres et de services dans l'ancien bâtiment Rectiphase Schneider qui pourrait faire l'objet d'une réhabilitation. La friche Schneider est située dans le prolongement des nouveaux accès à la gare et au pôle commerçant de la rue d'Annecy et la programmation doit être pensée en cohérence avec le pôle existant sur la commune de Pringy.

2.3 - Renforcement des spécialisations économiques

Une organisation plus rationnelle et efficiente est assurée dans la zone sur le long terme, malgré la diversification des typologies d'activités. Les entreprises en BtoC sont plutôt consolidées sur la partie Nord de la ZA, et les entreprises en BtoB plutôt sur la partie Sud. L'organisation de ces activités permet de mieux gérer les flux et les nuisances, en assurant un nouveau plan de circulation : le commerce et tertiaire sont desservis en sur les voiries au Nord et côté voie ferrée (route d'Argonay, et route des Rutys), l'activité productive est desservie principalement par la nouvelle voirie créée en première phase du projet, et l'hôtel logistique est accessible plus à l'Est par la route des Vernes qui assure une boucle pour les poids-lourds en périphérie de notre secteur **(fig.41)**.

2.4 - Priorité à la réhabilitation et à la mutualisation du bâti

Le renouvellement de la zone d'activités peut se penser avec des schémas différents et plus durables : proposer plus de densité, monter en étage lorsque les activités le permettent, mais aussi réhabiliter le bâti existant lorsque cela est pertinent, ce qui reste plus écologique qu'une démolition-reconstruction. L'exercice est donc proposé de regrouper et de mutualiser les activités de logistique dispersées dans la zone, au sein d'un hôtel logistique commun. Les quelques 7 500 m² de surface de plancher d'entreprises de transport existantes peuvent alors mutualiser leurs locaux, réduire leurs coûts d'infrastructures, tout en simplifiant l'organisation des flux de poids-lourds sur la zone d'activité. Lorsque l'on connaît la consommation d'espace d'une simple giration de poids lourds, il paraît pertinent d'éviter la multiplication et la dispersion des îlots dédiés à la logistique.

L'intérêt est d'une telle solution est double : en plus de rationaliser le fonctionnement des activités de logistique, elle permet de libérer du foncier ou des locaux pour accueillir de nouvelles entreprises. Une partie des bâtiments restants peut alors être réhabilitée et ce seulement si la qualité structurelle et architecturale des constructions le permet. Et quand la reconstruction est inévitable, il est alors possible de proposer des îlots mixtes (tertiaire et industrie) sur plusieurs niveaux comme ceux développés à Brignais.

Ce renouvellement de la trame bâtie de la zone d'activités laisse la possibilité de continuer la diversification des activités économiques en place, tout en remédiant à certaines lacunes programmatiques. On peut ici insister sur la nécessité d'accueillir plus d'activités industrielles ou artisanales, qui – on le sait – sont créatrices d'emplois. L'objectif est ainsi d'augmenter la résilience économique

du territoire, qui a la chance d'accueillir de grandes entreprises pourvoyeuses de nombreux emplois comme NTN, Maped ou Salomon, mais a aussi besoin de développer des activités complémentaires qui relèvent soit de l'économie productive, soit de l'économie résidentielle.

Conclusion

Utiliser une démarche de projet pour produire de la connaissance

L'état des lieux (économique et urbanistique) des deux zones d'activités nous a conduit à une double conclusion :

- la diversité des activités présentes, avec le maintien d'entreprises de production et le développement de la logistique, du commerce de gros et des services aux entreprises, d'une part, du BTP et de la vente et réparation automobile de l'autre,
- le caractère monofonctionnel des zones conçues pour mettre à disposition des entreprises des terrains bon marché, avec comme conséquences une absence de structuration du réseau de voies et d'espaces publics d'une part, un manque d'équipements et de services pour les travailleurs.

Dès lors, la transformation des telles zones devaient relever deux défis, d'une part le maintien de la diversité économique, facteur de dynamisme et de résilience, d'autre part la requalification du réseau d'espaces publics pour créer de véritables quartiers d'activités économiques. Pour évaluer les conditions permettant de relever de tels défis, nous nous sommes appuyés sur les outils du projet architectural et urbanistique.

Nous avons ainsi construit, pour chacune des deux zones étudiées, un scénario permettant d'imaginer les transformations possibles avec les objectifs suivant :

- maintien de la diversité économique,
- mise en place d'un maillage viaire et d'un découpage du foncier favorisant une plus grande porosité de l'espace,
- création de pôles d'équipements et de services à des destinations des employés et dans une moindre mesure des clients des entreprises,
- désenclavement des espaces économiques et renforcement des liens avec leur environnement urbain et naturel.

En tenant compte de ces objectifs, nous avons redessiné les zones et mis en évidence les transformations envisageables allant de la création d'un morceau de ville fondée sur une mixité entre production, tertiaire et habitat (zone des Aigais à Brignais) au développement d'un fragment de ville productive au sein duquel prédominent des activités productives et tertiaires, un fragment qui serait doté de l'ensemble des équipements et services dont a besoin la population qui travaille sur place (zone de Pringy-Argonay dans le Grand Annecy).

La stratégie adoptée se donne à moyen terme (horizon 2030) comme priorité la requalification du réseau de voies et d'espaces publics car elle conditionne la transformation de zones qui ont été conçues comme de simples lotissements, où les déplacements ne peuvent se faire qu'en empruntant des modes motorisés

et où les activités hors travail (la pause en milieu de journée, consacrée au repas ou à des activités de loisirs par exemple) ne sont pas prises en compte. Cette requalification doit permettre le développement des mobilités actives et déboucher sur un maillage de l'espace, avec un découpage en îlots de taille plus réduite, rendant plus aisé les substitutions d'activités économiques. Par ailleurs une organisation plus rationnelle du stationnement peut permettre de libérer les espaces libres entourant les bâtiments d'activités existants et contribuer ainsi à une densification de la construction. La démarche adoptée est voisine des stratégies de résidentialisation adoptées pour la transformation des grands ensembles. Ce parallèle n'est pas fortuit : zones à urbaniser en priorité et zones industrielles sont en effet le résultat d'une même pensée urbanistique, trouvant son origine dans le Mouvement Moderne qui a connu – en France au moins – un important succès. Le travail de dessin (plans et coupes) montre les possibilités d'aménagement de trottoirs, de cheminements piétonniers, de pistes ou de bandes cyclables, tout en garantissant un bon écoulement de la circulation des automobiles ou des camions. Cette nouvelle organisation de la voirie peut dans certains cas permettre l'implantation d'arbres ou de bosquets et contribuer ainsi à la mise en place d'une trame verte et bleue.

À plus long terme (2035), nous avons réfléchi à l'introduction de nouvelles typologies de bâtiments d'activités permettant une utilisation plus intensive du foncier disponibles. Dans trois quarts des cas, les emprises au sol des bâtiments existants sont en effet inférieures à 40%. Cette intensification de l'usage du foncier suppose au préalable une réorganisation de la circulation sur la parcelle des véhicules de livraisons. Nous avons donc exploré une solution - proche de ce que l'on appelle dans le jargon professionnelle les hôtels d'entreprises - qui permet d'accueillir production et tertiaire et de passer, sur une parcelle de 6 000 m^2, de 2 400 à 4 500 m^2 de surface de plancher.

Enfin, nous avons réfléchi à l'introduction d'une mixité fonctionnelle. La typologie bâtie proposée permet d'accueillir dans les étages supérieurs autant des bureaux que des logements. La situation des deux zones d'activités étudiées diffère du point de vue de l'insertion dans le tissu urbain. Les Aigais est proche du centre-ville de la commune de Brignais (moins de cinq minutes à pied) et en contact direct avec la gare. Nous avons donc estimé possible l'implantation à long terme de logements en imaginant que cette partie de la zone d'activités pourrait devenir, à l'image des quartiers populaires des villes du XIX^{ème} siècle, un ensemble d'immeubles collectifs avec de petites activités artisanales ou industrielles en rez-de-chaussée. La situation est radicalement différente à Pringy-Argonay, avec le développement en périphérie de la zone d'un vaste écoquartier qui accueillera à terme immeubles de logements et de bureaux. La conservation de la vocation économique de la zone est donc proposée, avec l'idée de traduire en termes d'aménagement le concept de ville productive. Comme son nom l'indique, ce concept renvoie :

- d'une part à l'idée de ville, c'est-à-dire d'un territoire bénéficiant des équipements et services nécessaires à une vie collective,

- de l'autre à celle de production, c'est-à-dire à l'accueil sur ce même territoire d'activités de fabrication matérielle.

Cette réflexion nous a conduit à réfléchir à la création de pôles d'équipements et de services – de centralités de quartier – à destination des employés des entreprises et dans une moindre mesure de leurs clients. Enfin, il faut noter que la réalisation de logements dans les zones d'activités existantes doit être menée avec beaucoup de prudence, tant est grand le risque d'un remplacement de l'ensemble des activités économiques par de l'habitat.

TROISIÈME PARTIE

RÉFLEXION SUR LES TYPOLOGIES BÂTIES

La réflexion sur les nouvelles typologies bâties accueillant des activités économiques ne peut se faire sans l'identification de références, sur lesquelles les concepteurs s'appuient lorsqu'ils élaborent des projets d'urbanisme (aménagement de quartiers productifs) ou d'architecture (bâtiments répondant aux exigences écologiques). Pour identifier ces références, nous avons passé en revue les projets qui ont fait l'objet de publications dans les revues d'architecture, puis les avons classés en grandes catégories qui peuvent être assimilés à des types particuliers, en nous appuyant notamment sur les présentations faites par les acteurs des projets (consultation sur Internet).
Nous avons donc élaboré des fiches typologiques dans lesquelles nous avons synthétisé des informations concernant :

- la localisation du projet,
- la surface de plancher,
- la date de réalisation,
- les acteurs engagés au niveau de la maîtrise d'ouvrage, de la maîtrise d'œuvre comme du financement,
- une brève description du projet accompagnée de plans et de photographie.

Rares sont les projets de construction à destination d'activités économiques qui font l'objet de publications. En effet par rapport aux logements et aux équipements publics, les projets de bâtiments économiques restent les parents pauvres de la réflexion architecturale. Ils ne sont pas au cœur de l'enseignement dans les écoles d'architecture et, mises à part quelques agences spécialisées, ne constituent pas une part prépondérante du chiffre d'affaires des architectes.

Les projets présentés concernent des bâtiments qui sont réalisés à la demande des responsables d'entreprises, souvent sur des terrains appartenant à ces dernières. On constate là la perdurance d'une tradition dans laquelle la maîtrise d'ouvrage est de la responsabilité du chef d'entreprise qui choisit son maître d'œuvre. La conception de telles usines se veut moins fonctionnaliste que par le passé, elle peut être amenée à traiter du bien-être des employés dans leur lieu de travail ou à faire du bâtiment une vitrine pour l'entreprise. Il est à souligner que les entreprises les plus grandes restent à la recherche de vastes terrains pour y implanter de nouveaux établissements, à l'image de ce que l'on appelle aujourd'hui les *gigafactories*.

Depuis la fin des années 1980, suite aux effets du premier choc pétrolier, les collectivités locales, venant à l'époque se voir autoriser à mener des actions de soutien au développement économique, ont mis en place des structures permettant de soutenir les chefs d'entreprise de la phase de création à celle du développement. Les entreprises les plus petites, notamment le start-up dans le secteur des nouvelles technologies, ressentaient le besoin d'un soutien à la création allant d'une aide pour les démarches administratives, à la mobilisation de financement

et à la participation à des programmes de formation. Elles souhaitaient par ailleurs bénéficier de services mutualisés (photocopieur, envois postaux, secrétariat, accueil) leur garantissant un allègement des charges. Ainsi sont apparues les pépinières d'entreprises (les incubateurs intervenant dans le domaine des nouvelles technologies) consistant en des bâtiments comprenant des locaux locatifs dont la taille peut évoluer au fur et à mesure du développement de l'entreprise. Les hôtels d'entreprises sont, quant à eux, des ensembles de bâtiments locatifs avec des services mutualisés qui sont destinés à de petites entreprises artisanales ou industrielles mais qui n'intègrent pas de dispositifs de soutien à la création.

Les hôtels logistiques reprennent cette même philosophie d'organisation mais dans un domaine d'activités différent, celui de la logistique. Le développement du commerce sur Internet, qui concerne aujourd'hui plus de huit habitants sur dix, implique une réorganisation des circuits de distribution. Les magasins en ligne (deux cents mille en France) sont gérés par de nombreuses petites start-up qui ne possèdent pas leurs propres circuits de de distribution. L'hôtel logistique répond à la nécessité de grouper les flux en mettant en place des hubs de distribution et en mutualisant les entrepôts et les flottes de véhicules. Implantés dans les banlieues proches des centres-ville, au débouché immédiat des réseaux autoroutiers, ferroviaires ou près des ports fluviaux ou maritimes, ils permettent par ailleurs d'organiser la distribution des marchandises en ayant recours à des véhicules écologiques pour le dernier kilomètre, notamment dans les Zones à faibles émissions qui sont aujourd'hui instaurées dans de nombreuses villes françaises. Chapelle International, près de la gare du Nord à Paris, est souvent cité comme une référence en la matière.

A - Présentation synthétique des typologies bâties

1 - Les nouvelles usines

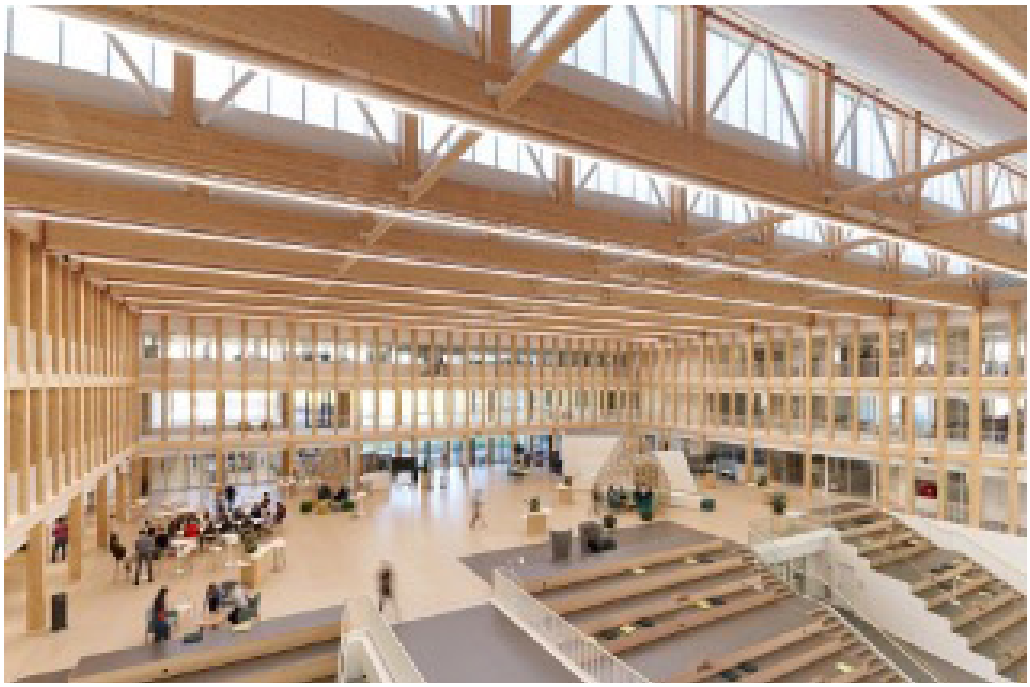
1.1 - La nouvelle usine Alki à Laressore dans les Pyrénées Atlantiques

Entreprise maître d'ouvrage	Fondée en 1981, Alki est une entreprise coopérative fabricant du mobilier en bois de chêne. Sa création répond à la volonté de cinq amis de créer des emplois qualifiés dans le village d'Itxassou pour éviter la fuite des jeunes au Pays Basque. De ce projet militant, découle la démarche actuelle de la coopérative de *« transcender les simples actes de production pour embrasser une responsabilité sociale et environnementale et une implication dans la culture du territoire »*.
Nouvel atelier de fabrication	Le développement de l'entreprise a amené ses dirigeants à construire de nouveaux locaux à Larressore (commune rurale située entre le littoral et l'arrière-pays). L'objectif est de passer de 4 000 m^2 à 8 500 m^2 de surface de plancher, de doubler le chiffre d'affaires et de voir le nombre de coopérateurs passer de 42 à 80.
Maître d'œuvre	Agence LeibarSeigneurin (suite à l'organisation d'un concours)
Date de construction	2023
Lieu d'implantation	Zone d'activités Pelen Borda
Organisation du bâtiment	Un bâtiment sur deux niveaux (8 m de haut) avec au rez-de-chaussée les bureaux et le show-room et au 1er étage l'atelier de fabrication. Un bâtiment qui s'adapte au dénivelé et qui propose une vue imprenable sur la Rhune. Un éclairage naturel par de grands puits de lumière en évitant le rayonnement direct.
Recherche de sobriété et d'efficacité	Rationalisation du process de fabrication (réduction des composés organiques volatils et des poussières, réutilisation des résidus pour produire des produits dérivés).
Atelier zéro énergie	Installation de panneaux photovoltaïques et isolation performante.
Partenariat avec les collectivités publiques	Soutien financier de la communauté d'agglomération du Pays Basque (300 000€) et du Département (300 000€)

2 - Gigafactory Symbio dans la Vallée de la chimie dans la Métropole de Lyon

Entreprise maître d'ouvrage	Créée en 2010 à Grenoble, Symbio est un start-up spécialisée dans le recherche et l'innovation sur les piles à combustible hydrogène, qui s'est transformée en acteur industriel en ouvrant son capital à Michelin, Forvia et Stellantis. En 2023, elle a ouvert un site de production à Temecula en Californie et une gigafactory à Saint-Fons près de Lyon. Elle emploie 750 collaborateurs et dispose de son propre système de formation, la SYMBIO Hydrogen Academy. Elle se présente comme un spécialiste de la mobilité durable.
Maître d'œuvre	Goupe 6 Architectes et un groupement de bureaux d'études techniques (Ingerop, Arcadis, ER21, Clevia, Eiffage Énergie, Eiffage Route)
Entreprise de construction	Eiffage Construction
Date de construction	2023
Lieu d'implantation	Un site de 8 hectares dans la Vallée de la Chimie à Saint-Fons, à proximité immédiate d'une gare TER
Organisation de la gigafactory Symphony	Un bâtiment accueillant, dans 26 000 m2 (40 000 m^2 à terme) de plancher, le siège social, le centre de R&D, le centre de formation et la production. Un objectif de faire passer la production annuelle de 2 600 à 16 000 puis 50 000 systèmes et de passer à l'horizon 2025 de 650 à 1 000 salariés.
Être neutre en carbone et autosuffisant en énergie	Négociation en en cours avec la CNR pour la production d'hydrogène « verte » dans la centrale de Pierre-Bénite. Panneaux photovoltaïques, boucle d'échange thermique et systèmes de récupération de la chaleur et de l'énergie électrique des bans de test.
Partenariat avec les acteurs publics	La Métropole de Lyon accompagne cette implantation en facilitant les entreprises, en mettant à disposition les terrains et en favorisant l'accessibilité par les différents modes de déplacement.

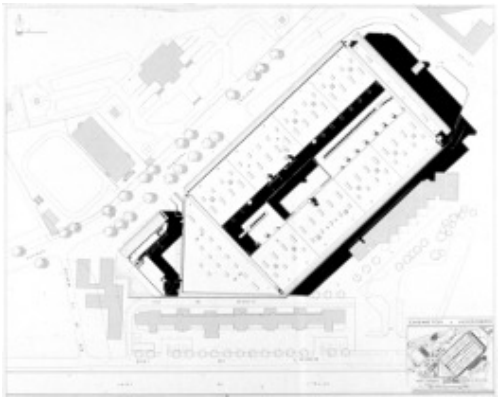
3 - Le Centre International de Recherche et d'Innovation Daniel Carasso sur le plateau de Saclay



Entreprise maître d'ouvrage	Danone Research
Centre de recherches et d'innovation Daniel Carasso	Un centre dédié au développement de nouveaux produits laitiers ou d'origine végétale ainsi que d'eaux naturelles Intégration de plateaux de recherches et d'ateliers de production (mise au point de prototypes) Le site optimise la qualité de vie au travail et permet de créer, tester et incuber les innovations. Il accueille aujourd'hui plus de 550 collaborateurs, intégrant des chercheurs en sciences de la vie (fermentation et microbiote intestinal), en nutrition et en santé, mais aussi des chercheurs en sciences sociales, experts en expériences de consommation, et enfin des spécialistes de la conception de produits, des emballages et de la production.
Maître d'œuvre	Arte Charpentier (architectes et paysagistes) et MOEX (suivi de la conception et des réalisations)
Date de construction	2023
Lieu d'implantation	À l'intérieur du cluster scientifique du plateau de Saclay.
Organisation du bâtiment	21 500 m^2 de surface de planchers sur cinq niveaux Un atelier pilote de 2 890 m^2, Une plazza centrale de 980m^2 et 10,5 m de haut 2900 m2 de toitures végétalisées Une terrasse jardin de 1 100m^2 agrémentée d'un verger Un jardin de pluie de 1 000m^2 en pleine terre.
Créer un lieu ouvert sur son écosystème pour développer les produits de demain	La structure mixte bois-béton, le soin apporté aux espaces d'échanges et de création, l'importance accordée au végétal et à la gestion de l'eau, font de ce projet un symbole des ambitions du groupe Danone en matière de transition écologique

2 - Les hôtels d'entreprises

2.1 - Hôtel industriel du canal de l'Ourcq à Pantin



Maître d'ouvrage	SEMIIC promotion, groupe généraliste
Hôtel industriel	Conçu comme un tremplin pour les jeunes pousses et les entreprises en pleine expansion, il offre bien plus qu'un simple lieu de travail. À la croisée des chemins entre un incubateur d'entreprises et un centre d'affaires, l'hôtel industriel met à disposition des espaces locatifs modulables adaptés aux besoins spécifiques des industries de production et de services.
Maître d'œuvre	Paul Chemetov & Borja Huidobro
Date de construction	1989
Lieu d'implantation	Pantin
Organisation du bâtiment	Organisé comme un véritable îlot urbain, avec sa place et ses rues intérieures, il est conçu pour recevoir tous types d'activités. Au rez-de-chaussée sont regroupées les industries lourdes dans des locaux pouvant recevoir une charge au sol de 5 tonnes/m². Le 1er étage est conçu pour des industries plus légères. Des rampes permettent à des camionnettes d'y accéder directement. Le 2ème étage accueille des activités de conception et des bureaux. Répartition des surfaces de planchers : - activités de production : 49 453 m² - bureaux : 1 106 m² - parkings : 4 230 m²

2.2 - Pôle numérique de l'Arc de l'Innovation (Saint-Denis)

Maître d'ouvrage	Icade Foncière
Smart Maker by Icade	Lieu culturel de nouvelle génération, alliant mixité de fonctions et de publics. Lieu, à la croisée de la créativité numérique, de l'innovation sociale et de l'entreprenariat innovant, qui entend répondre aux nouvelles aspirations des particuliers comme des professionnels grâce à une offre à la pointe des nouveaux usages numériques.
Maître d'œuvre	Hubert & Roy architectes
Date de construction	2019
Lieu d'implantation	Sur la commune de Saint-Denis dans l'Arc de l'Innovation qui répond à un triple défi : le développement économique, la transformation urbaine et la création d'emplois dans les quartiers populaires situés de part et d'autre du boulevard périphérique.
Organisation du bâtiment	Un centre de services (Fab Lab, espace de formation, restaurant, salle d'exposition, auditorium) de 5 000 m2 et un hôtel d'entreprises Work'Up de 3 000 m^2.
Une alternative au bail commercial	Utilisation des lieux découlant de contrats de service flexibles en fonction des demandes de Très Petites Entreprises. Contrats permettent l'accès à des services mutualisés de base (sécurité, nettoyage, connexion internet, photocopieuse, imprimante) ainsi qu'à des prestations sans engagement de durée (expertise comptable, financière, fiscale et juridique, vente et marketing, développement web, droit social et du travail, bien-être au travail…).
Partenariat avec les acteurs publics	Soutien de la Ville de Paris, d'Est Ensemble, du Grand Orly Seine Bièvre et de Plaine Commune

2.3 - Le Lavoir Numérique à Gentilly

Maître d'ouvrage	Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre
Lavoir Numérique	Transformation d'un ancien bains-douches municipal, caractérisé notamment par le double escalier de sa façade principale et sa structure en ciment armé, technique à l'époque révolutionnaire. Lieu de création, d'exposition et de diffusion ainsi que de transmission et de formation, ouvert aux artistes. Lieu ouvert aux scolaires, adolescents et jeunes publics qu'aux retraités (public diversifié)
Date de construction	2020
Lieu d'implantation	Porte de Gentilly
Organisation du bâtiment (1250 m^2)	Pôle de l'image en mouvement et des écriture numérique, comprend studios (vidéos et sons), ateliers, auditorium (93 places), Fab Lab, studios pour résidents, lieu d'exposition, cafeteria, administration
Une démarche de valorisation du patrimoine (préserver la mémoire et l'identité du lieu)	Pour désenclaver le bâtiment, le choix a été fait de lui offrir deux entrées en le rendant traversant : l'ancienne entrée depuis une rue pavillonnaire, pourvue d'une façade en brique avec son double escalier typique de l'architecture des années 1920 ; l'entrée principale qui s'ouvre sur un parvis exprime la fonction du bâtiment par une imposante façade en led.
Partenariat avec les acteurs publics	Un équipement géré par le public

2.4 - Supernova à Savoie Technolac (Bourget-du-Lac)

Maître d'ouvrage	Bart (entité de promotion immobilière du groupe Patriarche) Une fois réalisé le bâtiment a été vendu à un investisseur, mais une filiale du groupe Patriarche en assure la gestion.
Éloge de la mixité d'usage	*« Il existe plus de 24 000 parcs d'activités en France (1% de la surface du territoire national), sans oublier un nombre considérable d'emplois, une génération importante de trajets entre le domicile et le travail, des flux quotidiens de populations ou encore de marchandises. Autrement dit, les zones d'activités font partie intégrante du paysage urbain français et sont le quotidien de milliers, peut-être de millions, d'individus. Souvent décriés, montrés du doigt pour leur contribution à l'étalement urbain, les parcs d'activités ont pourtant un avenir. Mieux, ils peuvent être partie intégrante de la transition dans laquelle s'inscrivent les territoires. Une transition vers plus d'inclusion sociale, vers des bâtiments qui servent l'usage plus que l'esthétisme et qui reflètent les ambitions durables d'un territoire. Si nous partons du postulat que l'architecture de 2050 est déjà construite, alors il faut d'ores et déjà constituer le parc immobilier du futur avec les bâtiments présents sur ces parcs d'activités. Ils sont en tremplin qui nécessite de nouveaux produits et de nouvelles manières de construire sur un mode partenarial, en co-conception, pendant toutes les phases d'un projet »*
Maître d'œuvre	Patriarche Architecture Ingénierie Architecture d'intérieur Mya Mobilier
Exploitation, gestion et animation des sites	Walter Patriarche
Date de construction	2021
Lieu d'implantation	Savoie Technolac (Le Bourget-du-Lac)
Organisation des bâtiments	Deux bâtiments positionnés en miroir développant sur plusieurs niveaux ateliers de production, bureaux et services (6 600 m^2 de surfaces de plancher) Présence de services et d'un restaurant implanté sur le toit (supernova by Walter) En rez-de-chaussée, présence d'une rue centrale pour les livraisons Monte-charge Terrasses végétalisées et espaces mutualisés et partagés
Performances environnementales	BEPOS Effinergie 2013 et RT 2012 Production d'énergie de 25 000 kWh/an au minimum par panneau photovoltaïque en partenariat avec une coopérative citoyenne

3 - L’hôtel logistique Chapelle Internationale à Paris

Maître d'ouvrage	Sogaris (Foncière spécialisée en logistique urbaine dont 75% du patrimoine immobilier est situé dans le Grand Paris) en association avec Haropa et la Caisse des dépôts Statut : société privée à capitaux publics (Caisse des dépôts, Ville de Paris, Départements des Hauts de Seine, de la Seine Saint-Denis et du Val de Marne) Ville de Paris
Hôtel logistique	Desserte par les voies ferrées
Maître d'œuvre	A26 architectures suite à un concours organisé par Espaces Ferroviaires et la Ville de Paris
Date de construction	2018
Lieu d'implantation	Un hôtel logistique de 41 500 m^2 de surfaces de plancher dans le nouveau quartier résidentiel de La Chapelle (4,6 hectares)
Organisation du bâtiment	Hôtel logistique (de 400 mètres de long sur 4 niveaux) à quelques mètres des voies ferrées de la Gare du Nord, regroupant : • terminal ferroviaire urbain (15 200 m^2) • surface commerciale (10 000 m^2) avec parking en sous-sol (3 000 m^2) • terrains sportifs et ferme urbaine (10 000 m^2) en toiture • bureaux (4 500 m^2) • centre de fitness (2 600 m^2) • deux pôles de formation pour l'École nationale de commerce (1 300 m^2) • Data Center pour l'hébergement des serveurs de la Ville de Paris (1 700 m^2) • restaurant et espace de coworking (350 m^2) • centre de production de chaleur pour le chauffage urbain du quartier Les trains de marchandises entreront dans le bâtiment et transfèreront les conteneurs sur des véhicules de livraison propres, ce qui permettrait de réduire les trajets de semi-remorques de 1 100 000 km/an et d'économiser 560 tonnes d'émissions de CO_2
Performances énergétiques	HQE Bâtiments Tertiaires
Partenariat avec les acteurs publics	Maîtrise d'ouvrage partagée
Fonctionnement	Le terminal ferroviaire ne fonctionne pas encore, le transport ferroviaire étant plus coûteux que le transport routier.

B - Vers de nouvelles formes d'habitat pour les entreprises ?

1 - Formes individuelles et formes collectives

1.1 - Des usines en pleine évolution

La typologie la plus répandue dans les zones d'activités reste l'usine individuelle réalisée à l'initiative d'un chef ou d'une direction d'entreprise. Cette usine est le plus souvent implantée sur un terrain aménagé par les collectivités locales dans les zones d'activités économiques. L'entreprise peut être directement maître d'ouvrage ou mettre en place une société civile immobilière qui devient propriétaire des locaux et les louent à l'entreprise. Cette dernière solution permet de dissocier capital immobilier et capital d'exploitation. En cas de difficultés économiques de l'entreprise, les copropriétaires des locaux sont protégés et la transmission de l'entreprise est facilitée, les repreneurs n'ayant pas à prendre en charge l'immobilier. Cette première typologie correspond donc à une modalité de gestion des entreprises répandue et classique et convient à des entreprises en développement dont l'assise financière et la capacité d'investissement sont solides. Les trois exemples décrits plus haut sont des projets qui cherchent à répondre à des objectifs de nature diverse :

- une réponse aux exigences du fonctionnement de l'entreprise, notamment à celles qui ont trait à la rationalisation de l'organisation des chaînes de fabrication,
- une prise en compte des contraintes environnementales (limitation des consommations d'énergie, réduction des émissions des gaz à effet de serre et de l'empreinte carbone, lutte contre l'imperméabilisation des sols…),
- une volonté de contribuer au bien-être des employés en offrant des lieux de restauration et de détente, la fidélisation de la main d'œuvre apparaissant comme un enjeu de première importance pour le développement des entreprises.

Le modèle de l'usine est donc en restructuration, le bâtiment construit contribuant à l'image de l'entreprise. C'est de plus en plus un lieu qui accueille des activités multiples allant de la conception, à la production, au stockage, au management, à la commercialisation et à la distribution des produits. C'est aussi un lieu de vie pour des employés attentifs à leurs conditions de travail et aux services dont ils peuvent bénéficier dans l'entreprise.

1.2 - La généralisation du modèle de la pépinière d'entreprises

Ce modèle a été mis au point à partir du début des années 1980 par des acteurs publics (communes, intercommunalités) ou parapublics (sociétés d'économie mixte d'aménagement) soucieux d'aider à la création d'entreprises, le plus souvent spécialisées dans les nouvelles technologies, dans un contexte d'incertitude

et de crise. Le développement des start-up implique des investissements coûteux pour l'achat de matériel et le recrutement de salariés qualifiés. L'offre de locaux locatifs permet à ces petites (voire micro) entreprises de concentrer leurs efforts d'investissement sur le capital d'exploitation.

De cette idée, sont nés divers projets de locaux locatifs adaptables en fonction des besoins de l'entreprise et accompagné d'une offre de services mutualisés, à l'initiative de collectivités publiques (pépinières d'entreprises) puis d'acteurs immobiliers (le groupe grenoblois Michel Ferrier se spécialisant par exemple dans la réalisation, dans des zones périphériques souvent arborées, de *« miniparcs »*, immeubles de bureaux avec services mutualisés).

Les hôtels d'entreprises – quatre d'entre eux sont présentés ci-dessus – constitue une version actualisée de ce type d'initiatives qui n'est désormais plus réservé aux entreprises du secteur des nouvelles technologies. Ces hôtels répondent, comme les pépinières, à la double exigence d'offrir des locaux locatifs adaptables et de proposer des services mutualisés, mais s'adresse aujourd'hui aux entreprises artisanales et industrielles. Implantés parfois au cœur des tissus urbains, ils peuvent prendre la forme d'hôtels artisanaux offrant de petits ateliers à des entreprises individuelles, comme d'hôtels industriels accueillant des établissements de taille plus importante.

À titre d'exemple, la Ville de Paris, qui s'est trouvée au début des années 1980 face à une situation de déclin des activités industrielles (mécanique, textile, imprimerie) et artisanales (meuble et métiers d'art), a progressivement mis en place une offre locative diversifiée qui contribue à l'instauration d'un véritable *« parcours résidentiel »* pour les entreprises. Ce parcours s'appuie sur trois produits immobiliers répondant à des besoins différents :

- la *« couveuse »* s'adresse à des porteurs de projet de création et permet à de futurs chefs d'entreprise d'être stagiaires salariés de la structure qui leur reverse le résultat de leur activité économique,
- l'*« incubateur »* accueille des créateurs d'entreprise et les fait bénéficier de loyers réduits par rapport au cours du marché, le temps qu'ils consolident leur projet économique,
- l'*« hôtel »* s'adresse aux entreprises en phase de développement, leur propose des surfaces divisibles et modulables et ce pour une durée de deux ans avec un loyer attractif.

Si les couveuses ou les incubateurs proposent aux créateurs un accompagnement (formation, aide à la gestion…) de la part de la structure, ce n'est pas le cas des hôtels. L'offre de locaux de la Ville de Paris était de 300 000 m^2 et permettait d'accueillir 1 000 entreprises proposant 11 000 postes de travail. Entre 2000 et 2013, cette offre a augmenté de 80 000 m^2. À cela s'ajoutait une offre privée (30 000 m^2), dont l'initiative revient à Xavier Niel, patron du groupe Iliad, per-

mettant d'accueillir 1 000 entreprises. Ces lieux d'accueil peuvent être destinés à une catégorie d'entreprises relevant d'un secteur particulier – les créateurs de modes par exemple – ou au contraire organiser la cohabitation entre des activités de natures différentes – métiers d'art et haute technologie par exemple. Certains immeubles d'activités peuvent faire fonction en même temps d'incubateur et de couveuse[40].

Parmi les exemples présentés plus haut, le Pôle Numérique de l'Arc de l'Innovation à Saint-Denis correspond à une couveuse, Le Lavoir Numérique, à un incubateur, l'hôtel industriel de canal de l'Ourcq et Supernova à Savoie Technolac, à des hôtels d'entreprises. Par rapport à l'offre répertoriée en 2014 par l'Atelier Parisien d'Urbanisme, ces exemples témoignent d'une montée en puissance des exigences de performance environnementale d'une part, de contribution au bien-être des employés de l'autre.

1.3 - Les effets de la réorganisation de la logistique sur le bâti économique

Les projets d'hôtels logistiques sont plus récents que ceux d'hôtels d'entreprises et sont liés aux nécessités de réorganiser les circuits de distribution suite au développement du e-commerce qui concerne aujourd'hui huit français sur dix. Les deux cent mille magasins français en ligne sont souvent de petite taille et ne disposent pas de leur propre circuit de distribution. Ils font donc appel à des groupeurs, c'est-à-dire à des commissionnaires spécialisés de transport qui réunissent des lots de marchandises à destination d'un point unique. Ces groupeurs ont besoin d'espaces de stockage des colis auxquels ont accès soit directement les clients soit les distributeurs en charge de ce que l'on appelle couramment le dernier kilomètre, c'est-à-dire le dernier segment d'une chaîne de livraison, allant du magasin ou du centre de distribution au client. La logistique du dernier kilomètre est le plus souvent prise en charge par des coursiers ou des messageries locales.

Les circuits de distribution sont par ailleurs concernés par la mise en place progressive par les Villes ou les Métropoles de Zones à faible émission (ZFE) qui interdisent la circulation des véhicules les plus polluants au premier rang desquels les poids-lourds. Le dernier kilomètre est de plus en plus assuré par des petits véhicules électriques voire des vélos-cargos. L'hôtel logistique propose donc des espaces de stockage et des services mutualisés à différentes entreprises logistiques.

L'hôtel logistique Chapelle International – qui fait l'objet d'une présentation ci-dessus – est implanté au cœur de Paris. À terme, il devrait être branché sur les voies ferrées de la gare du Nord et contribuer ainsi à la mise en place d'un système logistique qui contribue à la réduction des émissions de polluants et de CO_2. Il présente par ailleurs l'intérêt d'être intégré dans un projet plus vaste qui intègre des espaces commerciaux et tertiaires ainsi qu'une ferme urbaine en toi-

40 Guylène Randal (2014), *L'offre de locaux d'activités de la Ville de Paris, levier pour la nouvelle économie*, APUR, Note, N°82.

ture. Il a été conçu et réalisé à l'initiative d'une société privée à capitaux publics, la Sogaris, qui a en charge notamment la gestion du marché de Rungis.

2 - Impacts de la prise en compte des contraintes environnementales sur la conception du bâti à destination des entreprises

Tous les responsables des projets que nous avons étudiés mettent en avant leur volonté d'être vertueux en matière de préservation de l'environnement et de réduction des émissions de leur empreinte carbone. Cette volonté relève pour partie d'une stratégie de communication, mais se traduit néanmoins par des investissements qui ne sont pas sans effet sur la conception des bâtiments. En fonction de leur spécialisation économique, de leur culture d'entreprise, du contexte territorial, les responsables d'entreprises, les aménageurs, les spécialistes de l'immobilier et les maîtres d'œuvre, font de ces contraintes environnementales les matériaux à partir desquels ils élaborent leur projet architectural. Dans les projets d'usines dont les maîtres d'ouvrage sont les industriels ou les artisans, la culture d'entreprise se traduit de très directement dans la manière dont est abordée la question des contraintes environnementales.

- La construction de la nouvelle usine de la coopérative Alki apparaît comme le point d'aboutissement du combat d'un petit groupe de militants qui a souhaité donner une traduction concrète au slogan *« vivre et travailler au pays »*. Elle s'intègre dans une volonté de défendre une identité régionale autour notamment de la promotion de la langue basque, pratiquée dans toutes les vidéos de présentation de ce projet. La localisation de l'usine à mi-chemin entre l'arrière-pays et le littoral témoigne par exemple de cette volonté de promouvoir le développement local. L'usage du bois pour la charpente et les aménagements intérieurs est en corrélation directe avec l'activité de l'entreprise et le travail fin sur le choix des matériaux, la lumière naturelle, la limitation très stricte des consommations d'énergie constitue une traduction en acte d'une approche frugale de la construction durable.

- Le projet de gigafactory Symphony de Symbio renvoie à une approche d'une toute autre nature de la durabilité. Cette société se définit comme le chef de file au niveau mondial de la mobilité hydrogène zéro émission. C'est en se positionnant sur un créneau particulièrement innovant du point de vue technologique que l'entreprise cherche à s'imposer comme un des leaders mondiaux de la mobilité durable. Les caractéristiques du projet architectural ne sont pas mises en avant dans la stratégie de communication de l'entreprise qui se contente de rappeler qu'elle respecte les normes juridiques en cours en matière de consommation de l'énergie et de réduction de l'empreinte carbone. À plus long terme, Symbio cherche à établir un partenariat avec la Compagnie Nationale du Rhône pour la production d'hydrogène verte grâce à la fourniture d'une énergie hydroélectrique décarbonée. L'approche se veut donc beaucoup plus technique.

Dans les projets de nature collective (hôtel d'entreprises, hôtels logistiques), cette

prise en compte est le résultat d'un jeu d'acteurs publics et privés.

- L'hôtel logistique Chapelle International est un projet qui se justifie par une volonté d'implanter au cœur de la métropole parisienne une organisation plus durable de la logistique. L'approvisionnement de la plate-forme devrait à terme se faire par l'intermédiaire du réseau ferroviaire et, depuis le hub ainsi mis en place, des coursiers ou des messageries locales sont en mesure d'utiliser des véhicules zéro carbone pour les livraisons. Dans les présentations du projet, l'accent est mis sur la diminution du nombre de déplacements et la réduction des émissions de CO_2. L'introduction dans le projet d'une mixité programmatique (centre commercial, pôles de formation, terrains de sports et ferme urbaine) s'explique par l'insertion de l'hôtel logistique dans un nouveau quartier et résulte sans doute moins d'une volonté du maître d'ouvrage, la société Sogaris que des demandes de la Ville de Paris et de ses aménageurs.

- Dans les trois hôtels d'entreprises « parisiens », la volonté d'accompagner la création d'entreprises de la phase de formalisation du projet à celles de la création puis du développement semble prendre le pas sur la promotion d'une architecture durable et bas carbone. L'accent est seulement mis sur le respect de la réglementation en la matière. Enfin le projet Supernova à Savoie Technolac, s'il affiche le respect de cibles énergétiques et environnementale de haut niveau, affiche avant tout la volonté de ses concepteurs de créer un lieu innovant et adapté aux modes de travail collaboratif en prenant notamment en compte le bien-être des employés. D'autres projets du groupe, localisés dans des territoires où les entreprises sont en mesure d'accepter des loyers plus élevés, permettent le respect de performances environnementales et énergétiques plus ambitieuses.

3 - Réfléchir aux usages des bâtiments et introduire la mixité fonctionnelle

Déjà présente lors de la création des pépinières d'entreprises, la volonté de prendre en compte les usages possibles des locaux s'est traduite, dans la plupart des hôtels d'entreprises, par l'aménagement d'espaces de convivialité et de détente. La présence de baby-foot sur de nombreux documents de présentation de ces nouveaux espaces de travail est devenue un des symboles du bien-être auquel aspirent les employés durant leurs heures de travail. Cette volonté est présente dans tous les hôtels d'entreprises qui ont fait l'objet d'une analyse dans notre recherche. Elle fait l'objet d'une application systématique dans le cadre du projet porté par le groupe Bart-Patriarche à Savoie Technolac.

Le groupe Patriarche est une agence d'architecture, dont le siège social est au Bourget-du-Lac et qui a essaimé dans différentes villes françaises, en Suisse, en Angleterre et au Canada. L'agence affirme qu'aujourd'hui l'architecture ne suffit plus et qu'il faut désormais promouvoir une *« architecture augmentée »* en réunissant des compétences nouvelles allant de l'ingénierie à la fourniture de services aux entreprises, en passant par les montages immobiliers, l'urbanisme, l'environne-

ment, le paysage, la digitalisation appliquée au bâtiment, l'architecture d'intérieur et le design. Bart constitue la filiale du groupe en charge de montages immobiliers qui se veulent innovants : elle assure des missions de maîtrise d'ouvrage au travers de contrats globaux de type vente en état de futur achèvement et contrat de promotion immobilière. À Savoie Technolac, Bart a cherché à réaliser un projet mixte d'ateliers de production en rez-de-chaussée, de bureaux (privés ou partagés) et de services et ce pour favoriser le travail collaboratif. Le bâtiment est desservi par une voie intérieure qui permet les livraisons et son toit accueille un restaurant.

La gestion du bâtiment, qui a été vendu à un investisseur immobilier, est assurée par une autre filiale du groupe Patriarche. Walter est une société qui en 2019 gérait un espace de coworking de 200 m^2 à Savoie Technolac et qui gère quatre années plus tard 17 000 m^2 d'ateliers, de bureaux et de services en France et à l'étranger. Elle gère à la fois des services à la personne (restauration notamment) et aux entreprises. Le groupe privé Patriarche, à l'origine spécialisé dans l'architecture, en s'appuyant notamment sur l'expérience des pépinières d'entreprises (dont la gestion est assurée le plus souvent par les collectivités locales), propose des produits caractérisés par une mixité fonctionnelle, dans la perspective de répondre au mieux aux usages diversifiés des entreprises et de leurs employés.

C - De nouveaux montages immobiliers

La création des hôtels d'entreprises, comme des hôtels logistiques, implique au préalable la mise en place d'une maîtrise d'ouvrage fondée sur un partenariat public-privé et associant des compétences de plus en plus diversifiées. À l'origine relevant d'une initiative publique et gérées par les autorités locales, ces formes collectives de bâti à destination des entreprises sont aujourd'hui portées par des acteurs privés spécialisés, dont le rôle va de la conception du projet à la gestion des locaux.

Le Pôle numérique de Saint-Denis, localisé au cœur de l'Arc de l'Innovation, est un petit équipement (8 000 m^2) dont la réalisation et la gestion sont assurées par ICADE, une Foncière privée. Il est destiné à accueillir des entreprises des métiers de la culture, de la création et de l'innovation. Dans sa gestion, il innove par les possibilités de contrats passés avec ses utilisateurs. Les entrepreneurs individuels, qui souhaitent bénéficier des prestations proposées par le Pôle numérique, ne signe pas un bail mais un contrat de services flexible (intitulé Work'up), permettant à l'accès à la fois à des locaux et des services. Supernova, implanté à Savoie Technolac, est le résultat d'une initiative émanant d'une agence d'architecture qui a progressivement élargi son champ d'action. Le projet, qui accueille activités de production et de services, a été vendu à un investisseur immobilier, mais c'est Supernova Wall, une filiale du groupe Patriarche qui assure l'ensemble des tâches de gestion locative.
Le maître d'ouvrage de l'hôtel logistique Chapelle International est la Sogaris,

un aménageur privé (dont les capitaux sont cependant publics) qui est spécialisé dans la logistique urbaine et qui s'est associé à HAROPA PORT, une société qui gère l'ensemble des installations portuaires implantées le long de la Seine entre Paris et Le Havre, et à la Caisse des Dépôts. Le prix d'acquisition du foncier est le résultat de négociations entre la Société nationale d'espaces ferroviaires (propriétaire à l'origine du site) et la Ville de Paris. Malgré ces négociations, le prix du foncier est resté élevé en comparaison avec ceux pratiqués en périphérie de la métropole parisienne, tant et si bien que la Sogaris a obtenu le droit d'intégrer dans l'hôtel logistique des surfaces supplémentaires de bureaux, de commerces et de services. La Sogaris, en charge notamment de la gestion de Rungis, reste propriétaire de l'ensemble des locaux et en assure la gestion locative. Les implantations sportives et la ferme urbaine implantées sur la toiture, sont, quant à elles, gérées par la Ville de Paris. La location des commerces et des bureaux constitue une contribution essentielle à l'équilibre de la gestion de ce site. Des montages voisins sont utilisés dans d'autres projets et voient l'intervention d'autres entreprises spécialisées dans la logistique : ainsi l'hôtel logistique urbain de Lyon Gerland, réalisé sur des terrains du Port de Lyon et mis en service en 2023, a vu l'intervention d'un consortium d'investisseurs composés de sociétés d'économie mixte liées à la Métropole de Lyon, de la Poste Immobilier, de la Banque Postale, de la Caisse des Dépôts et de la Banque des Territoires.

Les montages opérationnels en matière de bâtiments économiques sont aujourd'hui en pleine évolution : les sociétés publiques et privées qui interviennent dans le champ de l'aménagement recherchent des partenariats avec des entreprises qui se sont spécialisées dans la conception de lieux répondant à une diversité d'usages ou dans les nouvelles formes de logistiques urbaines. La culture de l'aménagement s'hybride avec celle de la digitalisation appliquée à la construction ou avec celle de la logistique et de la mobilité. De plus, les communes et plus souvent encore les intercommunalités sont à la recherche de partenaires qui sont en mesurer d'assurer un portage foncier et de prendre en charge la gestion de l'offre locative. Les projets analysés montrent la diversité des acteurs privés impliqués (agence d'architecture, foncière privée, entreprises publiques ou privées de logistique, gestionnaires publics de plates-formes de distribution). Notre recherche met par ailleurs en évidence les difficultés à équilibrer des opérations immobilières qui s'inscrivent dans des créneaux innovants, ne correspondant pas encore à des marchés spécialisés pour les investisseurs.

CONCLUSION

La recherche sur la requalification des zones d'activités économiques n'était pas à proprement parler une recherche-action en ce sens qu'elle ne répondait pas à une commande des collectivités locales. Les professionnels de la communauté de communes de la Vallée du Garon comme de la communauté d'agglomération du Grand Annecy ont cependant été impliqués dans le choix des terrains d'études (les zones des Aigais et de Pringy-Argonay), dans la construction de bases de données à partir de fichiers d'entreprises, dans l'élaboration des grilles d'entretien et la sélection des personnes à interviewer. L'établissement d'un diagnostic partagé a fait toucher du doigt aux chercheurs et aux acteurs de terrain tout l'intérêt qu'il y avait à préserver la diversité (présence de moyennes et de petites entreprises, coexistence d'activités de production et de services, combinaison entre économie productive et économie présentielle) caractéristique des zones étudiées. Une telle conclusion va à l'encontre d'une préconisation contenue encore aujourd'hui dans de nombreux documents d'urbanisme d'échelle intercommunale (Schémas de cohérence territoriale) ou communale (Plan local d'urbanisme), selon lesquels il faudrait favoriser une spécialisation de ces zones pour améliorer leur lisibilité et par conséquent leur attractivité.

Ce diagnostic partagé a ensuite montré que l'optimisation de l'utilisation du foncier - l'emprise de près des trois quarts des constructions étant à Brignais comme à Pringy-Argonay inférieure à 40% - passait par une réorganisation préalable du système de livraison des matières premières et d'écoulement des produits finis et une rationalisation du stationnement. Il a enfin mis en évidence la nécessaire requalification du réseau de voies et d'espaces publics conçu en fonction des nécessités de la seule circulation des véhicules motorisés (camions, fourgons et voitures) et ne permettant pas par conséquent un partage de l'espace avec les mobilités actives (marche à pied et deux roues). L'optimisation de l'usage du foncier à destination des activités économiques implique donc une intervention préalable des collectivités locales visant à favoriser une réorganisation de l'espace public d'une part, une mutualisation du stationnement à, proximité par exemple de pôles d'échange multimodal, de l'autre.

Une fois cet état des lieux dressé, encore fallait-il convaincre les décideurs locaux du bien-fondé de la stratégie proposée : commencer par une requalification des voies et espaces publics d'une part, une réorganisation du stationnement d'autre part, pour ensuite passer à une densification du foncier disponible et une recherche de nouvelles typologies bâties adaptées aux besoins nouveaux des entreprises. Et pour atteindre un tel objectif, nous avons eu recours aux outils du projet d'urbanisme et d'architecture pour permettre aux décideurs locaux et à leurs professionnels de visualiser les transformations possibles des zones d'activités économiques.

La démarche a consisté à synthétiser les informations recueillies à l'occasion du diagnostic dans un plan de l'existant qui replace la zone d'activités dans son environnement urbain et identifie les principales difficultés auxquelles est confronté

En partenariat avec le Plan Urbanisme Construction et Architecture et la Fabrique de l'Industrie, la CCVG organise une journée d'échanges sur le futur des zones d'activités de la Vallée du Garon le 5 novembre 2024.

Engagé dans un Schéma d'accueil des entreprises depuis 2015 et dans le programme de recherche financé par le PUCA, la CCVG souhaite partager ses réflexions sur la gestion et le développement des zones d'activités du territoire : réhabilitation, requalification, optimisation et mobilisation de l'offre foncière et immobilière pour répondre aux parcours immobiliers des entreprises du territoire.

Cette rencontre sera l'occasion de répondre aux questions suivantes :

- Comment passer d'une logique d'aménagement de zone au développement de quartiers économiques ?
- Quels outils et moyens à mettre en œuvre pour traduire cette stratégie de développement en projets opérationnels ?

Le 5 novembre 2024 de 13h30 à 20h30

Maison forte

2 rue des Vallières

69390 Vourles

Découvrez le programme en trois temps :

- 14h-17h → Ateliers prospectifs d'échanges sur les bonnes pratiques et les regards croisés de différents acteurs de l'immobilier : entreprises, élus, urbanistes, architectes, chargés de développement, acteurs du foncier et de l'immobilier.
- 18h-19h30 → Tables rondes et témoignages « Comment accompagner le développement des zones d'activés, consolider leur attractivité pour promouvoir le développement économique des entreprises et répondre aux enjeux des entreprises »
- 19h30 → Temps de convivialité autour d'un cocktail.

Renseignements : entreprendre@cc-valleedugaron.fr

le fonctionnement du site : manque de liaisons avec les quartiers avoisinants, absence de maillage par les voies et espaces publics, impossibilité de coexistence des différentes mobilités, absence d'organisation du stationnement. Cette représentation de l'existant passe par la production de plans et de coupes. Une transformation de l'espace est alors envisagée avec l'élaboration :

- d'un scénario à moyen terme (2030) intitulé « faire avec le déjà là » qui fait apparaître le maillage et le nouveau découpage de l'espace, la création de nouvelles voies, le partage de l'espaces publics entre les différents modes de déplacement, la création de parcs publics de stationnement, ainsi que le fonctionnement possible d'une nouvelle typologie bâtie, l'hôtel d'entreprises ;
- d'un scénario à long terme (2035) intitulé « un nouveau regard sur l'activité productive en ville » qui systématise les propositions du précédent scénario, renforce les liaisons avec l'environnement urbain et généralise le principe d'une mixité production/service et envisage (dans le cas seulement de Brignais) la possibilité de réaliser des logements dans les étages supérieurs des hôtels d'entreprises.

Ce recours aux outils du projet permet aux acteurs locaux de se rendre compte des possibilités de transformation des zones étudiées et d'avoir accès à une évaluation quantifiée des possibilités de densification sur une parcelle type de 4 500 m^2. La recherche ne s'est donc pas voulue simplement rétrospective mais a proposé une réflexion prospective fondée sur la production de scénarios. Cette démarche de projet qui, rappelons-le, ne cherche pas à répondre à une commande des acteurs locaux, a donc constitué un moyen de produire des connaissances complémentaires de celles qui résultent des analyses statistiques et des entretiens mené lors de l'établissement de l'état des lieux. Fondée sur cette double approche, la recherche s'est enfin fixé comme objectif d'apporter une contribution aux politiques de développement local.

Cette contribution n'a pas été de même nature pour chacun de nos deux terrains d'études. À Pringy-Argonay notre interlocuteur était la communauté d'agglomération du Grand Annecy qui regroupe trente-quatre communes et compte deux-cent-treize mille habitants. La direction de l'aménagement nous a accompagné tout au long de la phase de diagnostic en nous facilitant l'accès à l'information et aux données et en coorganisant les entretiens mais le contact avec les élus s'est limité à une réunion de présentation en fin de recherche le 5 janvier 2024, réunion à laquelle participant la vice-présidente en charge du développement économique et les représentant de différents services de la communauté d'agglomération. La Vallée du Garon est un territoire de plus petite taille qui compte un peu plus de trente mille habitants et qui est organisé dans le cadre d'une communauté de communes. Les relations avec les techniciens de la communauté de communes, plus particulièrement avec le responsable du développement économique, ont été plus régulières et l'on peut parler ici d'un processus de coproduction de la recherche par les chercheurs et les acteurs de terrain.

Ce processus s'est notamment traduit par une série de présentations intermédiaires devant le vice-président au développement économique et les autres élus de la communauté de communes et l'organisation le 5 novembre 2024 d'un séminaire qui a réuni des élus intercommunaux, des maires, des industriels locaux, des investisseurs immobiliers et des représentants de bureaux d'études spécialisés dans le soutien au développement économique. Ce séminaire a permis à l'ensemble des participants de prendre conscience de l'importance d'une requalification des zones d'activités existantes, d'imaginer les stratégies à mettre en œuvre pour permettre cette requalification (maillage par un nouveau réseau viaire, meilleure partage de l'espace public entre les différentes mobilité, mutualisation du stationnement) et de découvrir les nouvelles typologies bâties (hôtel d'entreprises, hôtel logistique…) permettant une optimisation de l'usage du foncier économique.

Notre équipe a été associée à l'organisation de cette journée, à la définition des thèmes à aborder, à l'élaboration d'un document de synthèse. L'objectif est désormais pour la communauté de communes de traduire la stratégie esquissée en des projets concrets : mise au point d'un plan directeur pour la requalification de la zone des Aigais, recherche des chefs d'entreprise qui seraient partants pour une réorganisation de leur site de production, recherche d'investisseurs immobiliers, partages des responsabilités entre acteurs publics (intercommunalité, communes, établissement public foncier) et privés (architectes-urbanistes, chefs d'entreprise et investisseurs). Notre équipe pourrait être associée à cette nouvelle phase de la réflexion.

ANNEXES

Analyse typologique

à l'échelle de la parcelle

coefficient d'emprise au sol | décrit le rapport de la surface du bâtiment à la surface de la parcelle. Un coefficient de 1 représente une emprise totale, et un coefficient de 0 une emprise nulle.

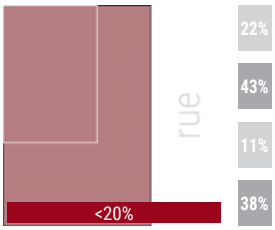
surface des unités foncières | décrit la surface [en hectare] des unités foncières analysées.

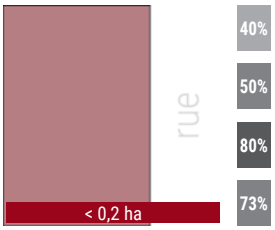
occupation de la parcelle | décrit la façon dont un édifice est implanté sur une parcelle.

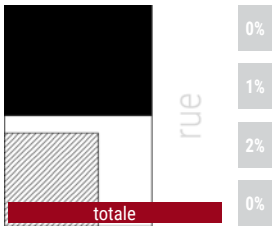
totale décrit une emprise pleine.
nulle décrit l'absence de bâti.
isolé décrit un bâtiment sans contact avec une limite parcellaire, ou en contact sur moins 1/4 de celle-ci.
sur les limites décrit un bâtiment en contact avec au moins 1/4 de la limite parcellaire.

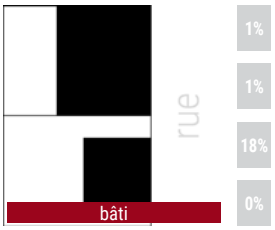
limite | décrit l'interface entre la parcelle et l'espace public.

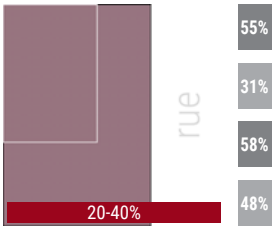
bâti décrit la présence d'une construction à l'alignement.
opaque décrit une limite au travers de laquelle il est impossible de voir [ex. mur].
non-opaque décrit une limite au travers de laquelle il est possible de voir [ex. grillage].
végétale décrit une limite telle qu'une haie, le plus souvent opaque.
absence décrit une limite sans aucune séparation entre l'espace public et la parcelle.

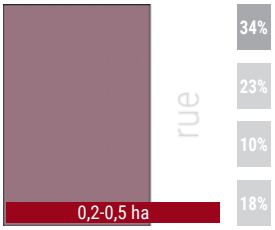


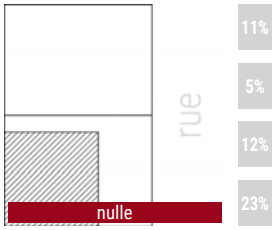


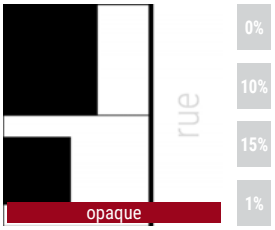


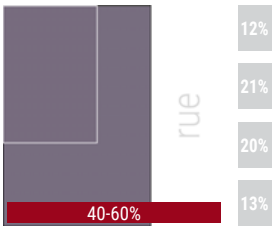


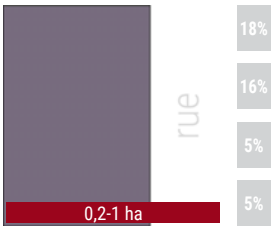


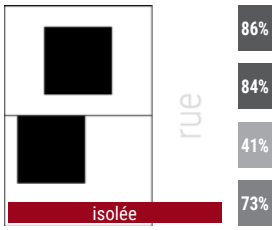


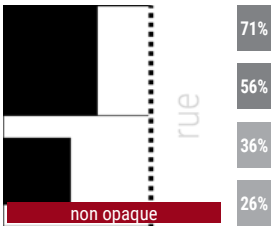


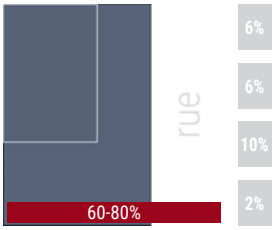


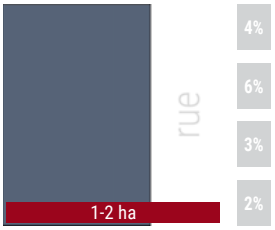


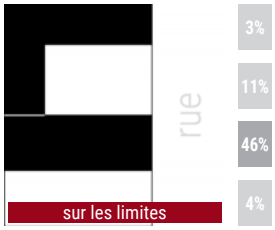


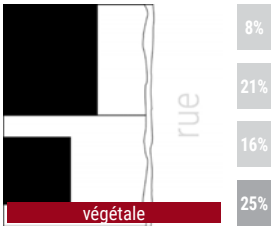


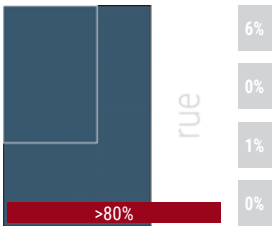


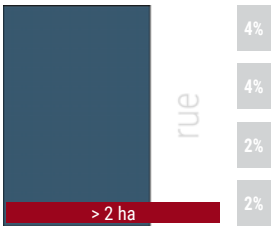


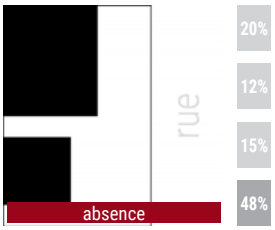








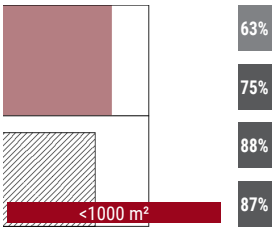


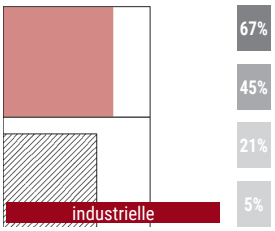


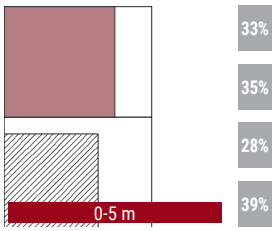
surface des constructions | décrit la fourchette de hauteur des bâtiments. Il est important de mentionner que cette donnée est indépendant du nombre d'étage. Les bâtiments industriels pouvant être haut, mais d'un étage.

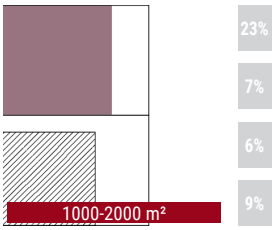
activité du bâti | décrit l'activité pour laquelle est utilisée un bâtiment.
La variation autre définit toutes les autres activités, à savoir religieuse, sportive, administrative, etc.

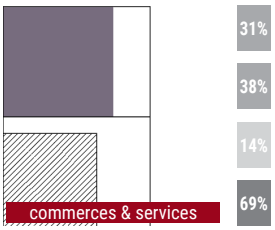
hauteur du bâti | décrit la fourchette de hauteur des bâtiments. Il est important de mentionner que cette donnée est indépendant du nombre d'étage. Les bâtiments industriels pouvant être haut, mais d'un étage.

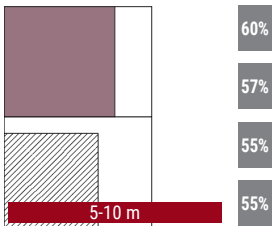


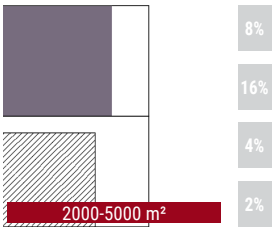


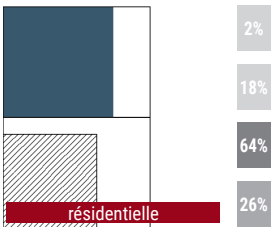


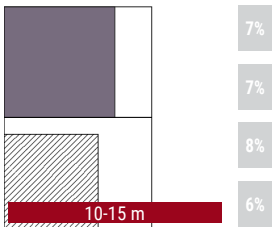


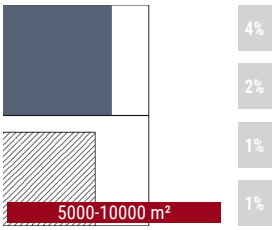


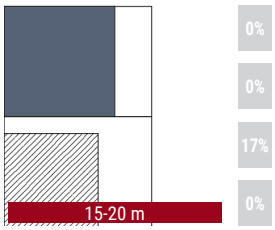


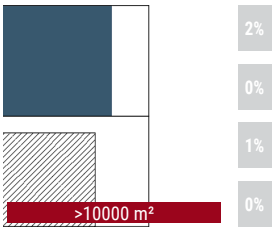


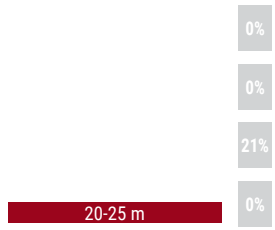












à l'échelle de la rue

trottoir | décrit la largeur du trottoir.

étroit décrit un trottoir de moins d'1 m.
moyen décrit un trottoir entre 1 et 2 m.
large décrit un trottoir de plus de 2 m.
absence décrit l'absence de trottoir.
chaussée décrit un trottoir délimité par un espace sur la chaussée.

chaussée | décrit la largeur de l'espace roulant indépendamment du nombre de voies.

On considère de :
large, une chaussée de plus de 8 m ;
moyenne, entre 6 et 9 m ;
étroite, moins de 6 m.

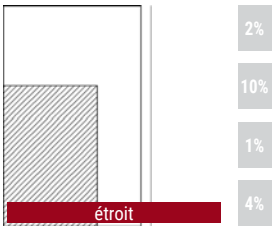
sens | décrit le sens de circulation des voies indépendamment de leur nombre.

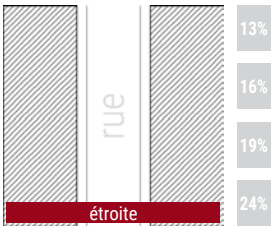
Il peut être unique, double, ou absent.

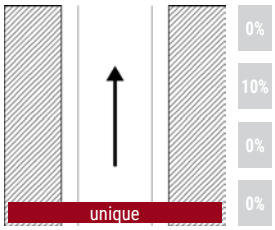
Une absence signifie que rien n'est mentionné par la signalétique [pas de marquage au sol notamment], elle peut donc être assimilée à un double sens dans lequel les usagers empruntent la voie à leur gré.

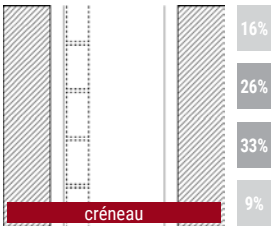
stationnement | décrit les stationnements dans l'espace public. Les parkings privés et grillagés ne sont pas observés. Ils peuvent être en créneau, en bataille & épi, aléatoire, sur la parcelle, ou absent.

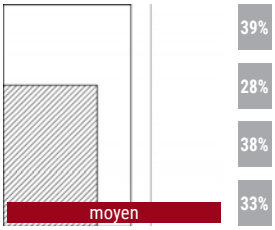
aléatoire décrit le stationnement sans règle ni marquage de chaque côté de la chaussée.
sur la parcelle décrit un stationnement sur des parcelles ou parties de parcelles destinés à cet usage. Par exemple, le parking d'un centre commercial, ou d'un regroupement de commerces.

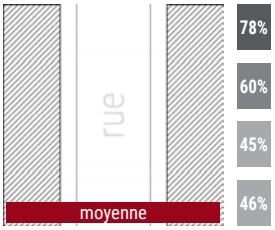


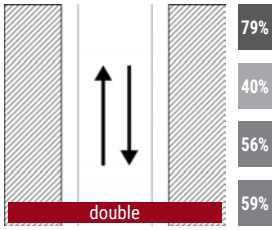


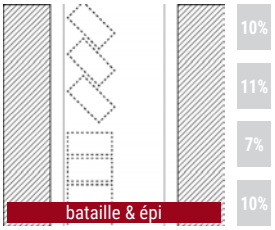


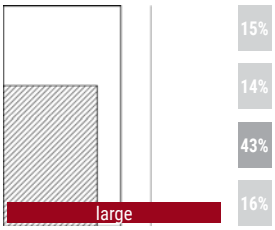


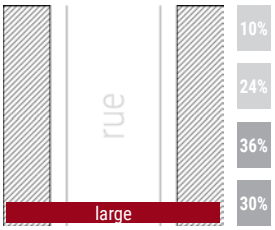


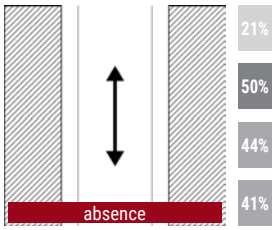


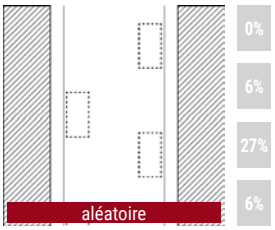


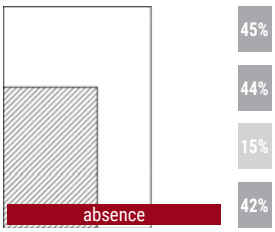


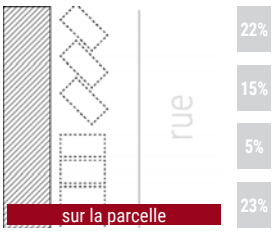


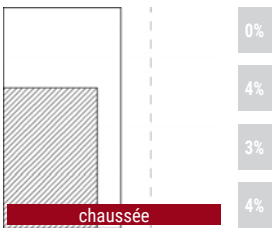


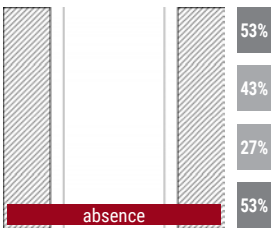












	0 à 25%
	25 à 50%
	50 à 75%
	75 à 100%

à l'échelle de la parcelle

coefficient d'emprise au sol

		< 20%		20-40%		40-60%		60-80%		> 80%		total	
74	Annecy, Pringy Argonnay	24	22 %	60	55 %	13	12 %	6	6 %	6	6 %	109	100 %
69	Brignais, les Aigais	31	43 %	22	31 %	15	21 %	4	6 %	0	0 %	72	100 %
38	Grenoble, Flaubert	42	11 %	218	58 %	75	20 %	37	10 %	3	1 %	375	100 %
38	Meylan, Innovalée	44	38 %	56	48 %	15	13 %	2	2 %	0	0 %	117	100 %

Nombreuses des parcelles inoccupées sont résiduelles. Il est donc difficile de calculer leur part. C'est également pour cela que le total des CES est différent de celui des surface d'UF.

surface des unités foncières

		< 0,2 ha		0,2 - 0,5 ha		0,5 - 1 ha		1 - 2 ha		> 2 ha		total	
74	Annecy, Pringy Argonnay	61	40 %	52	34 %	27	18 %	6	4 %	6	4 %	152	100 %
69	Brignais, les Aigais	47	50 %	22	23 %	15	16 %	6	6 %	4	4 %	94	100 %
38	Grenoble, Flaubert	362	80 %	46	10 %	24	5 %	15	3 %	7	2 %	454	100 %
38	Meylan, Innovalée	257	73 %	64	18 %	16	5 %	8	2 %	7	2 %	352	100 %

occupation de la parcelle

		totale		nulle		isolée		sur les limites		total	
74	Annecy, Pringy Argonnay	0	0 %	14	11 %	114	86 %	4	3 %	132	100 %
69	Brignais, les Aigais	1	1 %	6	5 %	103	84 %	13	11 %	123	100 %
38	Grenoble, Flaubert	3	2 %	20	12 %	71	41 %	79	46 %	173	100 %
38	Meylan, Innovalée	0	0 %	33	23 %	103	73 %	5	4 %	141	100 %

limites

		bâti		opaque		non opaque		végétale		absence		total	
74	Annecy, Pringy Argonnay	1	1 %	0	0 %	95	71 %	10	8 %	27	20 %	133	100 %
69	Brignais, les Aigais	1	1 %	15	10 %	81	56 %	30	21 %	17	12 %	144	100 %
38	Grenoble, Flaubert	39	18 %	33	15 %	76	36 %	34	16 %	32	15 %	214	100 %
38	Meylan, Innovalée	0	0 %	2	1 %	42	26 %	39	25 %	76	48 %	159	100 %

0 à 25%
25 à 50%
50 à 75%
75 à 100%

à l'échelle du bâti

surface des constructions

		<1000 m2		1000-2000 m2		2000-5000 m2		5000-10000 m2		>10000 m2		total	
74	Annecy, Pringy Argonnay	80	63 %	29	23 %	10	8 %	5	4 %	3	2 %	127	100 %
69	Brignais, les Aigais	91	75 %	9	7 %	19	16 %	3	2 %	0	0 %	122	100 %
38	Grenoble, Flaubert	545	88 %	40	6 %	24	4 %	7	1 %	4	1 %	620	100 %
38	Meylan, Innovalée	233	87 %	25	9 %	6	2 %	3	1 %	1	0 %	268	100 %

activité du bâti

		industrielle		commer. serv.		résidentielle		total	
74	Annecy, Pringy Argonnay	87	67 %	40	31 %	3	2 %	130	100 %
69	Brignais, les Aigais	73	45 %	62	38 %	29	18 %	164	100 %
38	Grenoble, Flaubert	107	21 %	73	14 %	325	64 %	505	100 %
38	Meylan, Innovalée	9	5 %	127	69 %	49	26 %	185	100 %

N.B. les annexes de bâtiments et bâtiments indifférencié ne sont pas comptabilisés : leur nombre étant trop important

N.B.2. Cette analyse considère chaque bâti comme une entité. Il est donc normal de trouver parfois une importante proportion de résidentiel. La surface d'une maison étant largement inférieure à celle d'un entrepôt par exemple.

hauteur du bâti

		0-5		5-10		10-15		15-20		>20		total	
74	Annecy, Pringy Argonnay	83	33 %	149	60 %	17	7 %	0	0 %	0	0 %	249	100 %
69	Brignais, les Aigais	81	35 %	131	57 %	16	7 %	1	0 %	0	0 %	229	100 %
38	Grenoble, Flaubert	265	28 %	514	55 %	74	8 %	40	4 %	47	5 %	940	100 %
38	Meylan, Innovalée	156	39 %	219	55 %	25	6 %	1	0 %	0	0 %	401	100 %

âge du bâti

		avant 2005		2006-2010		2011-2020		total	
74	Annecy, Pringy Argonnay	112	75 %	19	13 %	18	12 %	149	100 %
69	Brignais, les Aigais	187	83 %	29	13 %	10	4 %	226	100 %
38	Grenoble, Flaubert							0	0 %
38	Meylan, Innovalée							0	0 %

0 à 25%
25 à 50%
50 à 75%
75 à 100%

à l'échelle de la rue

trottoir

		étroit [<1m]		moyen [1-2m]		large [>2m]		absence		chaussée		total		N.B. chaque fois relevé dur chaque côté de la chaussée, à intervalle plus ou moins égal
74.1	Annecy, Pringy Argonnay	1	2 %	24	39 %	9	15 %	28	45 %	0	0 %	62	100 %	
69.1	Brignais, les Aigais	13	10 %	35	28 %	17	14 %	54	44 %	5	4 %	124	100 %	
38.1	Grenoble, Flaubert	1	1 %	36	38 %	40	43 %	14	15 %	3	3 %	94	100 %	
38	Meylan, Innovalée	3	4 %	23	33 %	11	16 %	29	42 %	3	4 %	69	100 %	

chaussée

		étroite [-6m]		moyenne [6-8m]		large [+8m]		total		N.B. chaque fois relevé à intervalle plus ou moins égal
74.1	Annecy, Pringy Argonnay	5	13 %	31	78 %	4	10 %	40	100 %	N.B.2. Dans le cas de Meylan, une piste cyclable est parfois en parallèle de la chaussée, séparée par un terre-plein enherbé. Ces circulations n'étant pas destinées aux piétons, elles sont considérées dans la largeur de la voirie. Lorsque ces pistes cyclables sont marquées d'un signe piéton, alors elle est considérée comme trottoir.
69.1	Brignais, les Aigais	8	16 %	30	60 %	12	24 %	50	100 %	
38.1	Grenoble, Flaubert	14	19 %	34	45 %	27	36 %	75	100 %	
38	Meylan, Innovalée	12	24 %	23	46 %	15	30 %	50	100 %	

sens de circulation

		sens unique		double sens		absence		total
74.1	Annecy, Pringy Argonnay	0	0 %	30	79 %	8	21 %	38	100 %
69.1	Brignais, les Aigais	2	10 %	8	40 %	10	50 %	20	100 %
38.1	Grenoble, Flaubert	0	0 %	42	56 %	33	44 %	75	100 %
38	Meylan, Innovalée	0	0 %	29	59 %	20	41 %	49	100 %

stationnement

		créneau		bataille & épi		aléatoire		sur parcelle		absence		total		N.B. chaque fois relevé à intervalle plus ou moins égal
74.1	Annecy, Pringy Argonnay	8	16 %	5	10 %	0	0 %	11	22 %	27	53 %	51	100 %	
69.1	Brignais, les Aigais	21	26 %	9	11 %	5	6 %	12	15 %	35	43 %	82	100 %	
38.1	Grenoble, Flaubert	37	33 %	8	7 %	31	27 %	6	5 %	31	27 %	113	100 %	
38	Meylan, Innovalée	6	9 %	7	10 %	4	6 %	16	23 %	37	53 %	70	100 %	

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION **5**

De la zone industrielle à la zone d'activités économiques 7
Le modèle des entreprises sans usine 8
La « mise en visibilité » des zones d'activités économiques 10
Vers une réindustrialisation ? 10
Un projet de recherche en deux étapes 13

PREMIÈRE PARTIE : PORTRAIT DE DEUX ZONES D'ACTIVITÉS. ÉTAT DES LIEUX ÉCONOMIQUE ET MORPHOLOGIQUE **17**

CHAPITRE I : LA VALLÉE DU GARON ET LA ZONE D'ACTIVITÉS DES AIGAIS **25**

A - Les grands traits de l'économie de la Vallée du Garon 29

1 - Un territoire en croissance 29
1.1 - Une attractivité résidentielle et économique 29
1.2 - Emplois et actifs, une distorsion 29
2 - Un système productif et résidentiel 30
2.1 - Un territoire encore marqué par la présence de l'industrie 31
2.2 - Développement des services aux entreprises 32
2.3 - Le poids des petites entreprises dans l'économie locale 32
2.4 - Un équilibre entre sphère productive et sphère présentielle 33
2.5 - La croissance des fonctions métropolitaines 34

B - La zone d'activités des Aigais 37

1 - Les entreprises et leurs activités 40
1.1 - Industrie et services aux entreprises 40
1.2 - Prédominance des petites entreprises 41
1.3 - Une diversité des activités 42

2 - Structure physique et formes urbaines 42
2.1 - Desserte par les infrastructures de transport 45
2.2 - Des espaces publics de piètre qualité 47
2.3 - Un morcellement foncier 49
2.4 - De faibles emprises au sol 49
2.5 - Un bâti homogène 51

CHAPITRE II : LE GRAND ANNECY ET LA ZONE D'ACTIVITÉS DE PRINGY-ARGONAY **56**

A - Les grands traits de l'économie du Bassin Annécien 59

1- Une agglomération attractive à la démographie dynamique 59
2- Des pôles d'excellence 59
3- Un système productif et résidentiel 60

B - La zone d'activités de Pringy-Argonay 63

1 - Des activités de production et de services 63
1.1 - Les entreprises et leurs activités 63
1.2 - Une économie diversifiée 65
1.3 - Coexistence de PME-PMI et d'entreprises de taille intermédiaire 67
1.4- Un équilibre entre activités productives et présentielles 67

2 - Structure physique et formes urbaines 69
2.1 - Réseau viaire et découpage foncier 69
2.2 - Un bâti homogène 72
2.3 - Qualités fonctionnelles mais manque d'urbanité 76

CHAPITRE III : MISE EN PERSPECTIVE DE DEUX ZONES D'ACTIVITÉS 78

A- Le fonctionnement économique des zones d'activités 81

1 - Une diversité économique 81
2 - La desserte routière et autoroutière, un atout plébiscité par les chefs d'entreprise 82
3 - Les relations interentreprises 84

B - L'organisation spatiale et son amélioration 84

1 - Des boites implantées au centre de la parcelle 84
2 - Un déficit d'aménagement des espaces publics 85
3 - La question du stationnement et des pôles de services 86

DEUXIÈME PARTIE : SCÉNARIOS DE REQUALIFICATION 90

CHAPITRE I : DU DIAGNOSTIC AU PROJET 94

A - Forces et faiblesses des zones d'activités 97

1 - Diversité économique et accessibilité aisée 97
2 - Manque de structuration des espaces publics et déficit d'équipements 97

B - Trois défis à relever 101

1 - Le défi du maintien de la diversité économique 101
2 - Le défi de l'insertion urbaine 102

3 - Le défi de la transition écologique 103

C - Élaborer des scénarios, quelle méthode ? 103

CHAPITRE II : SCÉNARIO DE REQUALIFICATION DE LA ZONE DES AIGAIS 106

A - Choix du périmètre de projet 109

1 - Encadrement réglementaire de la requalification de la zone d'activités 109
2 - Des mutations en cours 111

B - Scénario de requalification à moyen et long termes 113

1 - À moyen terme (2030), faire avec le déjà-là 113
1.1 - Desserte multimodale et proximité du centre-ville 113
1.2 - Un nouveau maillage de l'espace 115
1.3 - Réorganiser le stationnement 117
1.4 - Tester de nouvelles typologies bâties 121

2 - À long terme (2035), la création d'un nouveau morceau de ville 123
2.1 - Passer de l'expérimentation d'îlots tests à un aménagement global 123
2.2 - Poursuivre la requalification des voies et espaces publics 125
2.3 - Diversifier les typologies bâties et introduire la mixité 127

CHAPITRE III : SCÉNARIO DE REQUALIFICATION DE LA ZONE DE PRINGY-ARGONAY 128

A - Choix du périmètre de projet 131

1 - Un Plan local d'urbanisme intercommunal qui donne la priorité à l'optimisation des zones d'activités 131
2 - Un secteur en mutation 133

B - Scénario de requalification à moyen et long termes 133

1 - À moyen terme (2030), faire avec le déjà-là 133
1.1 - Un territoire progressivement gagné par l'urbanisation 135
1.2 - Une zone ancienne qui manque d'organisation et de lisibilité 135
1.3 - Reconnecter et remailler 135

2 - À long terme (2035), concrétiser l'idée de ville productive 137
2.1 - Améliorer la desserte multimodale de la zone 139
2.2 - Mettre en place des pôles d'équipements et de services 139
2.3 - Renforcement des spécialisations économiques 140

2.4 - Priorité à la réhabilitation et à la mutualisation du bâti 140

TROISIÈME PARTIE : RÉFLEXION SUR LES TYPOLOGIES BÂTIES 146

A - Présentation synthétique des typologies bâties 152

1 - Les nouvelles usines 152

1.1 - La nouvelle usine Alki à Laressore dans les Pyrénées Atlantiques 152
2 - Gigafactory Symbio dans la Vallée de la chimie dans la Métropole de Lyon 154
3 - Le Centre International de Recherche et d'Innovation Daniel Carasso sur le plateau de Saclay 156

2 - Les hôtels d'entreprises 158
2.1 - Hôtel industriel du canal de l'Ourcq à Pantin 158
2.2 - Pôle numérique de l'Arc de l'Innovation (Saint-Denis) 160
2.3 - Le Lavoir Numérique à Gentilly 162
2.4 - Supernova à Savoie Technolac (Bourget-du-Lac) 164

3 - L'hôtel logistique Chapelle Internationale près de la Gare du Nord à Paris 166

B - Vers de nouvelles formes d'habitat pour les entreprises ? 168

1 - Formes individuelles et formes collectives 168
1.1 - Des usines en pleine évolution 168
1.2 - La généralisation du modèle de la pépinière d'entreprises 170
1.3 - Les effets de la réorganisation de la logistique sur le bâti industriel 170

2 - Impacts de la prise en compte des contraintes environnementales sur la conception du bâti à destination des entreprises 171

3 - Réfléchir aux usages des bâtiments et introduire la mixité fonctionnelle. 172

C - De nouveaux montages immobiliers 174

CONCLUSION GÉNÉRALE 176