

Source : étudiants (2021)

MUTATIONS ÉCONOMIQUES AUTOUR DE DEUX GARES DU GRAND PARIS EXPRESS

LE BLANC-MESNIL & AULNAY-SOUS-BOIS

MASTER 1 EUP 2020/2021

C. BRUN, G. GARNIER, V. JEUNEHOMME, A. KONIG, S. KREBS,
S. LOUNÈS, M. MARQUIS-VAN DE VELDE, R. SADACA

apur
ÉCOLE D'URBANISME DE PARIS
CHAIRE AMENAGER le GRAND PARIS

REMERCIEMENTS_

Dans un premier temps, nous souhaitons remercier chaleureusement nos deux encadrantes, Rita Chedid et Anne Pétillot, qui nous ont conseillés et guidés, tout en faisant preuve d'une grande disponibilité pour répondre à nos (nombreuses) questions durant toute la durée de cet atelier.

Nous tenons également à remercier notre commanditaire, l'Apur, Christiane Blancot, Anne-Marie Villot et Clémence Estrada de nous avoir donné l'opportunité de mener cette étude, et pour leurs retours constructifs et bienveillants tout au long de notre travail.

Nous remercions enfin tous les acteurs rencontrés pour nous avoir accordés un peu de leur temps et pour avoir répondu à nos questions, à l'occasion d'entretiens qui se sont révélés primordiaux pour notre compréhension des enjeux liés à notre territoire d'étude.

SOMMAIRE_

INTRODUCTION_ _____ 7

1. DES ZONES DYNAMIQUES DANS UN ENVIRONNEMENT PARTICULIER_ _____ 9

2. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE_ _____ 15

2.1 ORGANISATION ET COMMUNICATION _____ 15

2.2 TRAITEMENT DOCUMENTAIRE_____ 15

2.3 OBSERVATIONS_____ 17

2.4 CARTOGRAPHIE _____ 19

2.5 ENTRETIENS _____ 21

2.6 LIMITES MÉTHODOLOGIQUES _____ 23

3. BÂTI, ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET TENDANCES_ _____ 25

3.1 UN TISSU PRODUCTIF HÉTÉROGÈNE ET UN BÂTI POLYVALENT_____ 26

3.2 DES MUTATIONS SYMBOLES DE « TERTIARISATION » ?_____ 37

3.3 QUELQUES EXEMPLES DE MUTATION _____ 45

4. LES QUESTIONS DE MOBILITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ _____ 51

4.1 ENJEUX MAJEURS : ANALYSE PAR MOYEN DE TRANSPORT_____ 52

4.2 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DE CHEMINEMENTS PIÉTONS _____ 55

4.3 QUALIFICATIONS DES CARREFOURS D'ACCÈS PRINCIPAUX _____ 56

CONCLUSION_ _____ 68

BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE_ _____ 71

ACRONYMES UTILISÉS_ _____ 73

ANNEXES_ _____ 74

INTRODUCTION_

Dans le cadre de notre atelier de première année de master à l'EUP, nous avons étudié et analysé les Zones d'Activité Économique du Coudray (Blanc-Mesnil), de la Garenne et des Mardelles (Aulnay-Sous-Bois) et leurs mutations autour des futures gares de la ligne 16 du Grand Paris Express. Cette commande nous a été passée par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) en partenariat avec la Chaire *Aménager le Grand Paris* de l'EUP.
L'objectif est double. D'abord il s'agissait de décrire et d'analyser finement les ZAE, leurs différences d'occupations et d'organisations. Ensuite, notre travail a porté sur l'étude des évolutions actuelles et sur l'évaluation de l'impact potentiel de l'arrivée des deux gares de la L16 à proximité de ces zones.

Afin de cadrer nos travaux et de structurer nos résultats, nous avons orienté nos recherches grâce à différentes questions :

- Comment ces zones se sont-elles structurées, notamment en termes de morphologie du bâti et d'organisation des acteurs ?
- Des mutations sont-elles en cours dans les ZAE de ces quartiers de gare, et quels en sont les indices ?
- Dans quelle mesure sont-elles liées à l'arrivée du GPE ?

Le rapport se structurera de la manière suivante : nous commencerons par replacer notre terrain d'étude dans son environnement et dans son contexte territorial. Ensuite, nous préciserons les choix méthodologiques effectués, ainsi que les limites que nous avons pu constater. Nous déclinerons nos résultats en deux parties. La première abordera le tissu productif (par le prisme des formes du bâti et des activités économiques) ainsi que l'analyse d'une possible mutation de ce ces zones. Suivront ensuite les résultats concernant les problèmes d'accessibilité et les défis qui y sont liés. Enfin, nous conclurons et proposerons des nouvelles pistes de réflexion pour envisager le futur de ces ZAE.



Source : étudiants (2021)

1. DES ZONES DYNAMIQUES DANS UN ENVIRONNEMENT PARTICULIER_

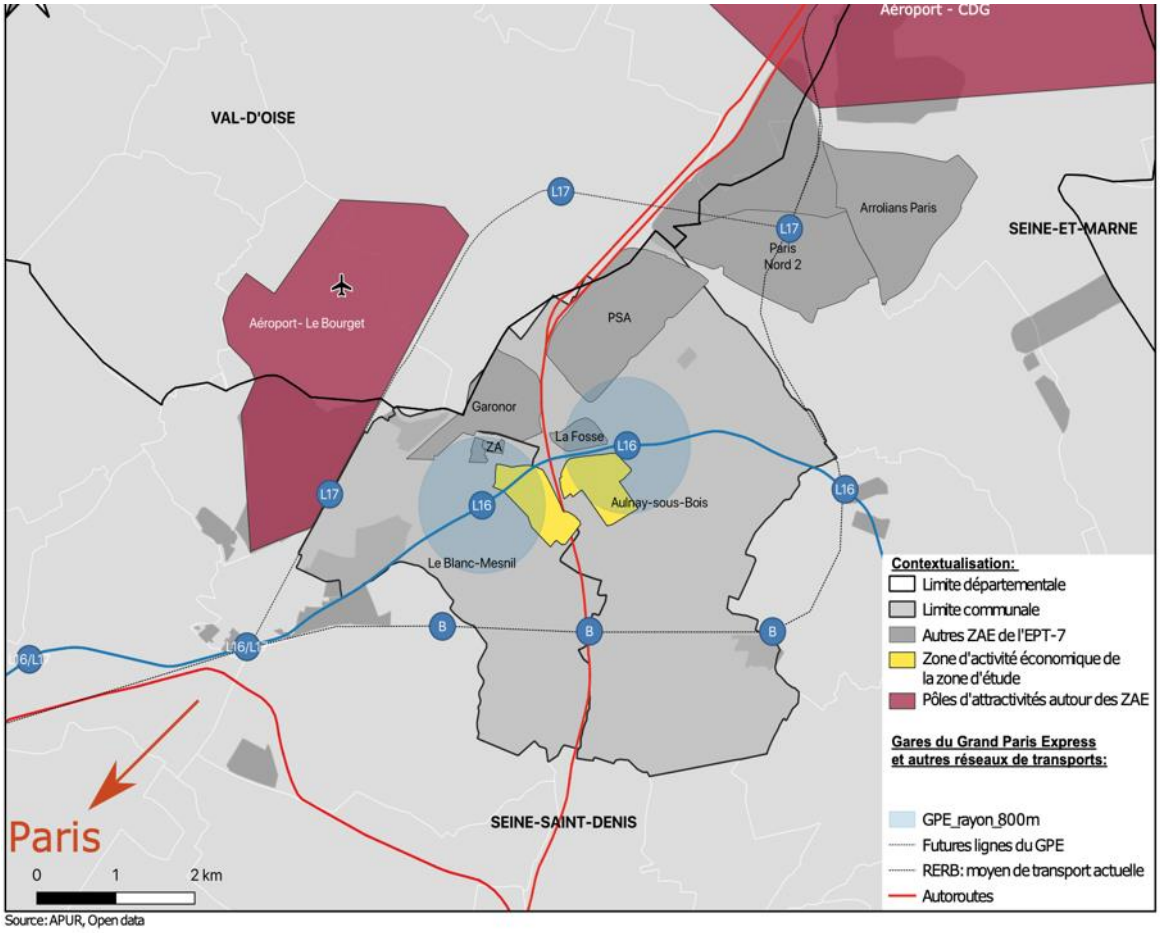


Figure 1 : Carte de contexte des ZAE étudiées.

Source : Production des étudiants (Logiciel Qgis)

Les ZAE des Mardelles, de la Garenne et du Coudray se situent dans un contexte urbain dense, en grande couronne parisienne, à l'intersection de l'Autoroute 3 et de la Nationale 2. Comme nous pouvons le voir sur la carte contextuelle ci-dessus, deux stations de métro de la ligne 16 vont s'implanter à proximité de ces ZAE, représentées en jaune : une au Blanc-Mesnil, à l'ouest du Coudray, et une à Aulnay-sous-Bois, au nord-est des Mardelles. Nos zones d'étude se trouvent dans l'axe reliant la métropole à l'aéroport international Roissy Charles de Gaulle, corridor logistique et industriel regroupant de nombreuses activités en lien avec l'aéronautique, mais aussi avec les secteurs de la messagerie et de la livraison de colis. Cet emplacement stratégique a également mené de multiples entreprises à localiser leurs sièges sociaux dans ce secteur, aussi bien pour pouvoir rencontrer aisément des collaborateurs internationaux que pour permettre à leurs marchandises d'atteindre rapidement les terminaux dédiés au fret.

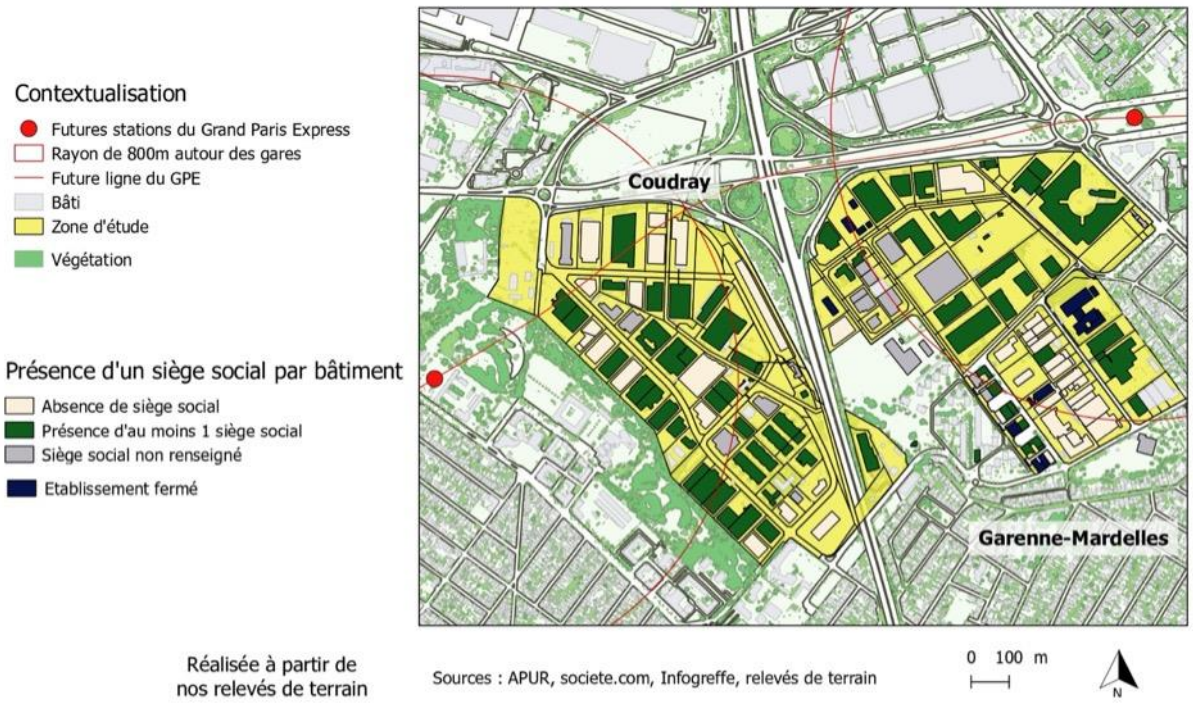


Figure 2 : Carte présentant les sièges sociaux présents sur les ZAE.
Source : Production des étudiants (Logiciel Qgis)

Comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessus, de nombreux sièges sociaux sont implantés dans ces zones, représentés par les bâtis en vert. Cette carte a été réalisée à partir du fichier SIRENE officiel de 2018 et de nos relevés de terrain.

Comme nous pouvons le voir sur la carte qui représente le caractère productif des activités présentes dans le bâtiment (figure 3), cette zone abrite de nombreuses activités marchandes. Au sens de l'INSEE, le caractère productif correspond aux activités marchandes (en gris), différentes du secteur non marchand et des services publics (représentés en bleu sur la carte), comme le futur Centre Nautique (au sud de la Garenne) ou le Pôle Emploi (au nord-est des Mardelles).

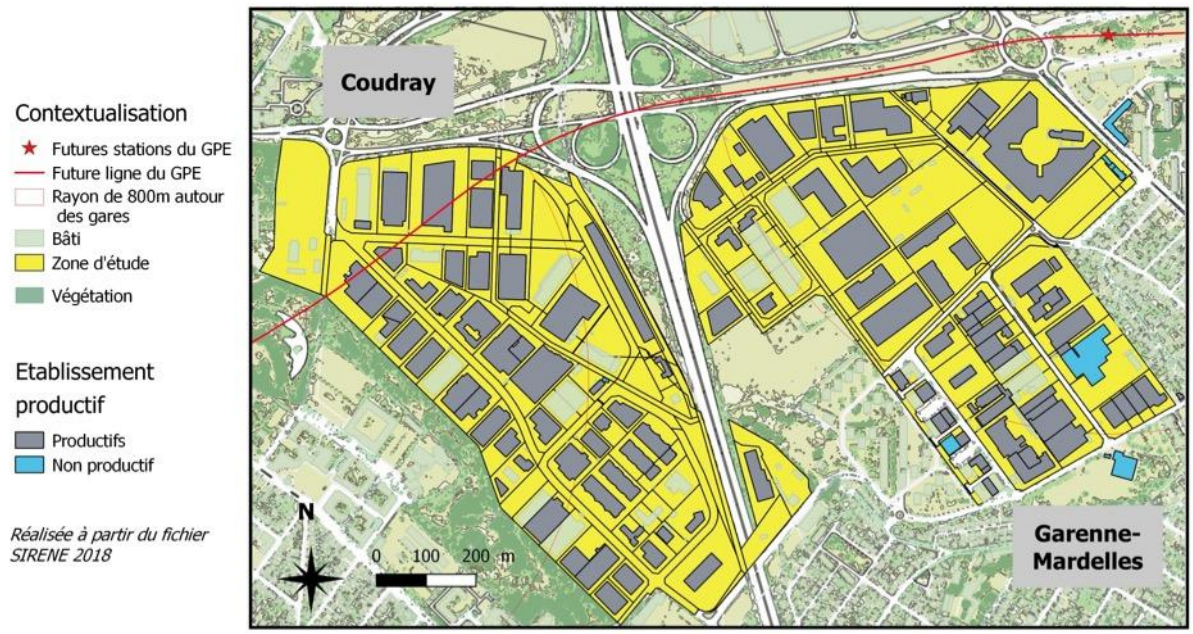


Figure 3 : Carte présentant les établissements productifs et non-productifs sur les ZAE.
Source : Production des étudiants (Logiciel Qgis)

Situées dans le département de la Seine-Saint-Denis, ces ZAE se trouvent dans des bassins résidentiels relativement pauvres, la population active y est faiblement diplômée (34% de non diplômés de 15 ans ou plus à Aulnay-sous-Bois et 38,6% au Blanc-Mesnil, contre 19,6% pour l'Île-de-France, INSEE, 2017). Cette pauvreté endémique se reconnaît aussi aux morphologies urbaines : au Vieux Site et à Balagny s'étend une nappe pavillonnaire vieillissante tandis que le long de la Nationale 2, aux Tilleuls à l'ouest et à la Rose des Vents à l'est, des quartiers de grands ensembles se dressent et font l'objet à court comme à moyen terme de projets massifs de renouvellement urbain. De façon connexe, on constate que les activités à forte valeur ajoutée n'y sont pas dominantes ; le parc de bureaux francilien est ainsi moins important dans cette zone relativement aux autres zones franciliennes, notamment à l'ouest.

Après ce tableau socio-économique du territoire, procédons à une brève approche historique. Le Coudray est une ZAE créée en 1967 et gérée aujourd'hui par Advenis Property. Sa destination initiale était l'activité logistique et l'implantation de sièges sociaux. Comme nous le verrons par la suite, la municipalité du Blanc-Mesnil montre une certaine volonté de faire évoluer les activités de la zone. Des opérations ponctuelles sont menées afin de s'orienter vers une gamme d'activités plus grande, et plus diversifiée. On remarque sur la carte des dates d'implantation ci-dessous un fort renouvellement d'entreprises sur cette

zone. En effet, de nombreux établissements (visibles dans les nuances les plus foncées) se sont implantés récemment, entre 2009 et 2015.

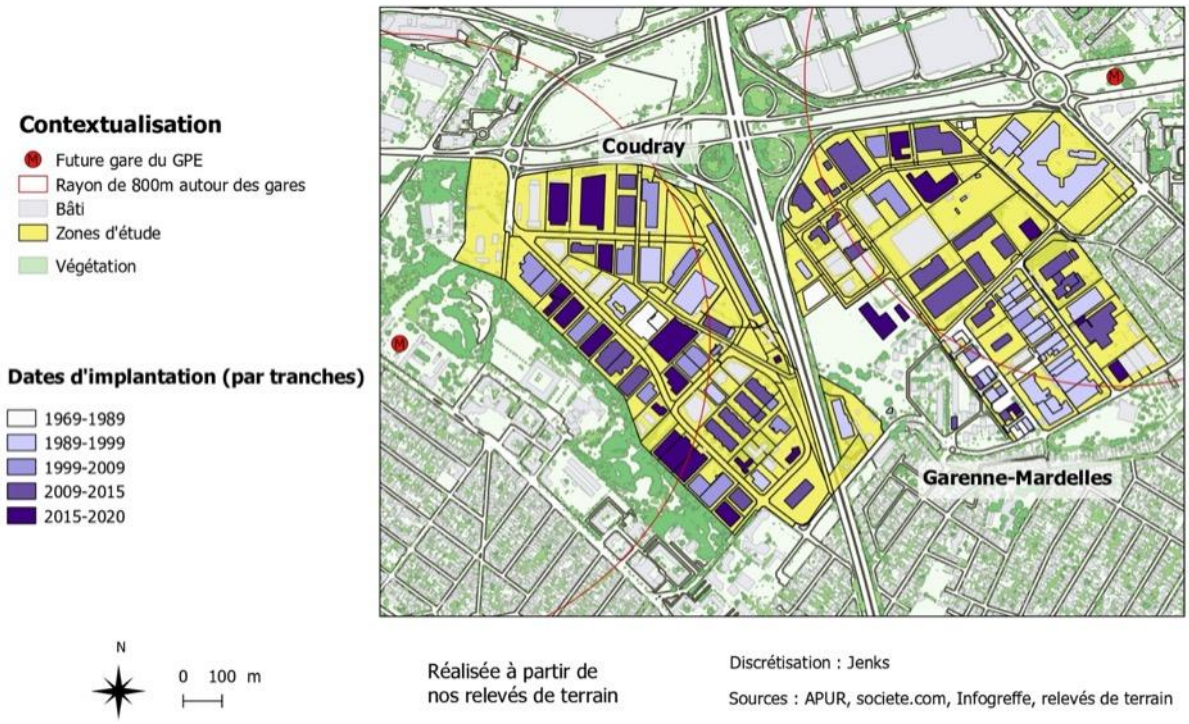


Figure 4 : Carte de la date d'implantation des établissements dans les ZAE étudiées.
Source : Production des étudiants

À Aulnay-sous-Bois, la ZAE de la Garenne, située au sud-est, est née peu de temps avant celle du Coudray, au début des années 1960 et son offre de locaux se compose essentiellement de hangars, d'entrepôts, et de locaux d'activité dont l'absence ponctuelle de retrait face à la voirie témoigne de l'âge assez ancien de construction. Les deux voies secondaires qui la traversent sont parallèles et ont chacune leur sens de circulation : l'une s'étend vers le futur Centre Nautique dans le cadre des Jeux Olympiques 2024, l'autre court vers l'intérieur de la ZAE vers le Nord, où se trouve notre troisième ZAE étudiée : Les Mardelles. Les locaux plus petits semblent avoir un meilleur ancrage dans la zone car ils sont majoritairement représentés (en violet clair sur la carte), traduisant leur implantation ancienne dans la zone.

La construction de la ZAE des Mardelles a commencé dans les années 1980. Soproréal y implante son siège social en 1988. Une usine d'enrobé lui fait face et témoigne de l'activité constructive du territoire en général, et notamment des besoins en matières premières des aménageurs en charge de la viabilisation de nouveaux terrains dans la région. La zone

développe une offre d'entrepôts et de bureaux qui sont aujourd'hui remaniés, voire reconstruits au goutte à goutte. La mairie porte un vaste projet de restructuration des liaisons de transport sur cet espace, sans qu'une ZAC ait encore été approuvée.

En résumé, ces zones ont des profils légèrement différenciés mais possèdent une offre immobilière assez homogène. Même en conservant une vocation d'activités, ces zones sont appelées à être transformées, densifiées, diversifiées, désenclavées, à être plus qualitatives et connectées et ne peuvent plus être pensées à l'écart de la ville.



Source : étudiants (2021)

2. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE_

Afin de répondre de façon rigoureuse à notre commande, nous avons eu recours à une méthodologie faisant appel à des outils aussi bien quantitatifs que qualitatifs, qui nous ont été utiles tout au long de l'atelier. Cette étude nous a permis de nous familiariser avec des outils déjà connus, mais aussi d'en découvrir d'autres, toujours dans une optique d'efficacité et de cohérence. Nous vous proposons ici un aperçu de nos méthodes de travail.

2.1 ORGANISATION ET COMMUNICATION

Afin de faciliter notre communication (interne, avec nos encadrantes et avec l'Apur) et la mise en commun de nos productions, nous avons eu recours à plusieurs outils technologiques. Tous nos documents de travail ont été regroupés sur un Google Drive commun, permettant de collaborer en simultané sur un même document, ce qui nous a aidé notamment en période de confinement. Notre communication interne (entre étudiants) s'est organisée via un groupe WhatsApp, alors que la communication avec nos encadrantes s'est faite via l'application Discord. Les échanges avec l'Apur se sont quant à eux faits principalement par courrier électronique via nos encadrantes, qui se chargeaient de leur faire remonter nos interrogations, et de nous transmettre leurs réponses. Nous nous retrouvions pour travailler ensemble sur un rythme hebdomadaire, en présentiel tant que nous le pouvions, puis via l'application de visioconférence Zoom lorsque les universités ont dû fermer leurs portes. Ce même système a été suivi pour les réunions d'avancement en présence de l'Apur, qui se sont déroulées dans un premier temps au sein de leurs locaux parisiens, puis via Zoom à partir de novembre.

2.2 TRAITEMENT DOCUMENTAIRE

Tout au long de notre travail, nous avons fait appel à des ressources documentaires, qui nous ont aidé à comprendre les ZAE, leur contexte, leur fonctionnement et les enjeux qui y sont associés. Ce travail de traitement et d'analyse documentaire s'est fait de manière continue, mais nous pouvons en distinguer plusieurs phases, séparées de façon temporelle ou par les thématiques abordées.

TRAITEMENT DE LA BIBLIOGRAPHIE FOURNIE PAR L'APUR

Dès le coup d'envoi de notre atelier, nous avons pu disposer d'une bibliographie conséquente fournie par notre commanditaire. De par son statut d'interlocuteur privilégié des collectivités territoriales franciliennes, l'Apur a en effet réalisé de nombreux rapports et diagnostic territoriaux traitant de près ou de loin des futurs quartiers de gare de la ligne 16, et nous les a mis à disposition. Nous avons ainsi eu accès à des analyses socio-économiques, paysagères, environnementales, dont nous avons pris connaissance pour enrichir notre connaissance de ces ZAE, jusque-là "inconnues" pour la majorité des membres du groupe. Afin d'avoir la vision la plus complète possible de ces données, nous nous sommes initialement répartis les lectures, chaque membre étant ensuite chargé de résumer les idées principales du document à l'ensemble du groupe. Une fois que les thèmes et idées des documents étaient identifiés, chaque membre était libre d'aller piocher des informations selon le travail à effectuer.

RESSOURCES PHOTOGRAPHIQUES

Cette recontextualisation analytique des ZAE s'est accompagnée de l'étude de plusieurs sources photographiques. Nous avons notamment utilisé les fonctions "Remonter le temps" de l'IGN ou de Google Street View qui nous ont aidé à mieux saisir les évolutions morphologiques et les occupations successives des unités foncières. Ces outils ont servi deux objectifs : avoir un aperçu global des évolutions de ces zones (grâce à l'outil IGN), et regarder les évolutions au cas par cas pour une parcelle, un bâtiment ou une entreprise (grâce à Google Street View).

Nous avons aussi utilisé de façon méthodologique les photographies prises par les différents membres du groupe lors de nos visites sur le terrain. Celles-ci nous ont permis d'analyser et d'illustrer, notamment dans ce rapport et dans nos présentations à l'Apur, les enjeux d'accessibilité, la morphologie, ou encore les différentes problématiques liées aux ZAE.

FICHIERS SIRENE

Parmi les fichiers fournis par l'Apur se trouvait aussi un fichier SIRENE, répertoriant les entreprises de nos zones d'études d'Aulnay-sous-Bois et du Blanc-Mesnil. Ce fichier nécessitant une révision, nous nous le sommes réapproprié, en créant un "fichier SIRENE maison" propre aux ZAE étudiées. Pour répondre efficacement à la commande, il nous fallait

repartir depuis une base vierge, choisir les modalités qui nous intéressaient et nous semblaient pertinentes, et remplir cette base de données par des relevés de terrain précis. C'est ce que nous avons fait, en nous basant sur une combinaison d'observations *in-situ* et Google Street View (que nous détaillerons par la suite), et sur des recherches via des sites spécialisés comme "Societe.com" et "Infogreffe.com" qui fournissent des données actualisées sur des entreprises et leurs différents établissements.

Cette étape a été indispensable pour notre compréhension des différentes activités de la zone (à l'échelle des bâtiments, des parcelles et des unités foncières) : quels sont les secteurs d'activité les plus représentés ? Combien de salariés sont présents dans chaque bâtiment ? Combien y-a-t'il de sièges sociaux et où sont-ils localisés ? Quelle est la densité d'entreprises sur chaque unité foncière ? Depuis combien de temps les entreprises sont-elles présentes ? etc.… En recoupant nos relevés et nos fichiers avec les fonds de carte fournis par l'Apur, sur le logiciel Qgis, nous avons pu réaliser différentes cartes thématiques.

ANALYSE DES DOCUMENTS RÉGLEMENTAIRES

Le dernier pan de notre recherche documentaire a consisté en une analyse des documents réglementaires d'urbanisme concernant ces deux ZAE. Cette phase diffère de l'étude des documents fournis par l'Apur, qui étaient essentiellement des productions internes. Après une recherche en ligne, nous avons épluché les PADD d'Aulnay-sous-Bois et du Blanc-Mesnil afin de comprendre les projets dédiés à ces zones, ce qui nous a permis de les appréhender du point de vue des acteurs publics et de comprendre quelles évolutions étaient souhaitées pour celles-ci. L'analyse des PLU nous a, elle, permis de constater comment les communes cherchaient à influencer le futur de ces zones en agissant directement sur les règles de constructibilité (activités interdites ou soumises à autorisation préalable, incitation pour l'installation de bureaux, etc.). Le PLUi de l'EPT Paris Terres d'Envol n'étant pas encore disponible, nous n'avons pas pu le consulter.

2.3 OBSERVATIONS

Lors de notre travail d'atelier, nous étions amenés à effectuer différentes observations. Parmi ces observations faites, deux ont été réalisées in situ avant la période de confinement. Tandis que les autres ont été réalisées grâce à l'outil Google Street View et Géoportail. Parmi ces observations, on distingue les observations déambulatoires en phase d'exploration et des observations systématiques avec grilles.

OBSERVATIONS DÉAMBULATOIRES EN PHASE D'EXPLORATION IN SITU

Dans un premier temps nous avons réalisé un rapport d'étonnement à la suite d'une première visite de terrain. Ces observations exploratoires ont marqué le point de départ de notre enquête. Nous n'avions réalisé aucun travail de recherche préalable. Cette observation avait pour but de nous permettre une familiarisation avec le terrain des deux ZAE, mais aussi de créer les premiers questionnements. Au cours de cette visite, nous ne nous sommes pas focalisés sur un aspect particulier des deux ZAE. Nous avons naturellement remarqué les différents éléments qui les composent, tels que l'aspect morphologique des entreprises existantes, l'état des bâtiments, ce qui était mentionné sur les panneaux des permis de construire et les panneaux à vendre/ à louer.

Nous avons également été attentifs aux boîtes aux lettres, à l'état de la voirie et des routes, afin de voir s'il y avait des nids de poules, des passages dédiés à la circulation des piétons et des vélos, des arrêts de bus à proximité, etc. Nous avons regardé si les entreprises étaient munies de parking pour le stationnement des véhicules des employés, s'il y avait des entreprises disposant de quais de déchargement. Nous avons aussi regardé s'il y avait suffisamment de bacs à ordures, s'il y avait des commerces aux alentours pour que les employés puissent déjeuner à midi, mais aussi évalué la présence de piétons sur ces zones. Dans l'ensemble, ces observations exploratoires, se sont plus focalisées sur les lieux et les choses. La méthode utilisée lors de cette première phase est la méthode inductive, elle nous a permis d'avoir une idée globale de nos deux zones d'étude, de voir à quoi elles ressemblent concrètement, et ce qu'elles dégagent à première vue.

OBSERVATION SYSTÉMATIQUE « AVEC GRILLE »

Dans un deuxième temps, nous sommes passées à une autre phase d'enquête, qui est la phase d'accumulation et de production. Tout en restant sur l'outil de l'observation, mais en se munissant cette fois ci d'une grille d'observation. Elle a été construite à la suite de notre première rencontre avec notre commanditaire et la présentation de nos rapports d'étonnement. Contrairement à la première phase d'observation, nous avons décidé cette fois à ce qui nous semblait pertinent d'observer une fois que nous serons sur le terrain, et ce en partant des indications de l'Apur. La deuxième visite de terrain s'est faite en ayant pour objectif de collecter des informations sur l'aspect morphologique du bâti, et d'en faire émerger par la suite un traitement statistique et graphique c'est-à-dire traiter les

informations collectées sur le terrain sous forme de tableaux et de cartes. La grille de relevé s'est construite croisant les adresses des bâtiments de la zone et les éléments de focalisation. Nous avons codé nos relevés en suivant une méthode statistique qui consiste à mettre un 0 à la place d'un « non » et un 1 à la place d'un « oui » afin de remplir la grille d'observation.

Après avoir reçu des précisions de la part de l'Apur qui souhaitait orienter les relevés vers l'aspect morphologique de la ZAE, nous avons construit de nouvelles grilles de relevés à partir de bases fournies par notre commanditaire. La seule contrainte lors de cette phase a été le confinement, qui nous a empêché d'aller sur terrain. De ce fait, nous nous sommes adaptés, et nous avons décidé de réaliser ces observations sur Google Street View et Géoportail. Trois fichiers Excel ont alors émergé. Le premier concerne l'emprise bâtie des parcelles. Lors du remplissage de ce fichier, l'outil Google Street View a été utilisé pour le recueil des différents éléments morphologiques observés tel que l'état du bâti, sa hauteur, le nombre d'étage, le types d'ouverture en étage ou encore les types d'accès piétons, véhicule léger ou poids lourds. Le second fichier Excel concerne lui les parcelles. On a relevé ici le type de clôture, la typologie d'implantation du bâti, le pourcentage d'emprise au sol ou encore la surface de la parcelle. L'outil Géoportail a été utilisé pour tout ce qui concerne les mesures sur la parcelle tel que la superficie de stationnement ou des zones de déchargement. Enfin le troisième fichier portait sur les espaces libres de la parcelle c'est-à-dire les espaces de circulation, les espaces de stationnement ou encore la superficie des espaces végétalisés.

2.4 CARTOGRAPHIE

La phase de cartographie a constitué un moment clé de notre atelier, en conformité avec les attentes de l'Apur. La base de données sur laquelle nous avons travaillé nous a permis l'élaboration d'une vingtaine de cartes. Couplées à nos relevés de terrains et à nos analyses, les cartes font parties intégrantes de notre rapport de diagnostic. A partir de nos observations avec grille, nous avons construit différents tableaux Excel intégrant une ligne par bâti et/ou une ligne par parcelle. Nous comptons aujourd'hui environ 300 bâtiments différents dans nos deux ZAE, additionnés à la quarantaine de variables (colonnes) nécessaires à nos analyses. Dans un premier temps, nous avons mis en place un tableau (voir annexe n°1) définissant le type de morphologie (Hangar, Immeuble, Entrepôt) des variables en fonction de l'état de la voirie, du bâti, du nombre de nids de poules en face de la parcelle, de la hauteur, du nombre d'étage, ou encore de la présence de végétation. D'autre part, nous avons étudié plus précisément la structure morphologique de chaque construction à

partir d'une dizaine de variables (matériaux de façade, du toit, la clôture, l'emprise au sol de la construction, les éclairages, les accès piéton ou véhicule léger/poids lourd, etc.).

Pour rendre la cartographie possible sur Qgis, nous avons transposé l'identifiant bâti de chaque construction sur notre Excel. En découle une carte générale de la typologie morphologique différenciant les caractéristiques physiques de chaque bâtiment et une carte de l'état du bâti, reprenant plusieurs variables (état général de la parcelle, dégradation visible, présence du nom de l'entreprise sur la devanture, le dynamisme de l'accessibilité, etc.) permettant à terme, une analyse des mutabilités potentielles la plus objective possible (visible en partie 3.1).

Une autre série de cartes sur l'accessibilité de la zone a été construite. Nous avions pour objectif de permettre une lecture multiscalaire d'une part et des différents moyens de transport d'autre part, décrivant le plus finement possible les dynamiques des ZAE.
La carte piétonne (visible en partie 4.1) a été réalisée grâce à nos relevés de terrain et à Google Maps, pour le calcul des distances sur un itinéraire précis. Ces distances correspondent aux trajets pendulaires les plus récurrents, rejoignant les futures gares, et les zones qui concentrent le plus d'employés (Tendron et les parcs d'activités). La vitesse piétonne considérée par Google Maps est de 4,9 km/h. Une carte de l'accessibilité en transports en commun a été réalisée grâce à la couche correspondante disponible sur le site d'IDF Mobilités. Nous avons donc retracé les différentes lignes de bus, associées à une zone tampon de 300 m représentant un standard en termes d'analyse de desserte de bus. Enfin nous avons réalisé une carte plus générale avec les accès piétons, vélo, bus et routiers pour une lecture plus globale des dynamismes de la zone. Pour pallier aux différentes mesures gouvernementales, la majorité de nos relevés ont été effectués à distance, sur Google Street View et sur Géoportail.

2.5 ENTRETIENS

ENTRETIENS EXPLORATOIRES SPONTANÉS

Durant les deux premières séances d'observations *in situ*, six entretiens spontanés ont été conduits. Effectuée en dehors de tout cadre théorique, la majeure partie d'entre eux a été réalisée avec des acteurs que nous avions retenus en raison de la singularité que nous leur accordions au sein de la zone. Ces entretiens ont été menés auprès du bar-brasserie l'Horloge, l'église évangélique Charisma au Blanc Mesnil et l'espace Jules Verne à Aulnay-sous-Bois. D'autres entretiens du même type ont par ailleurs pu être réalisés sans que nous le prévoyions, lorsque des personnes venaient à notre rencontre parce que notre présence les interpellait. Ces entretiens, en quantité insuffisante pour être représentatifs, nous ont tout d'abord permis d'avoir un premier contact avec les acteurs de la zone, nous donnant quelques pistes de réflexions. Cela nous a par ailleurs confronté au fait que certains lieux seraient difficiles à démarcher et nous a également permis de faire état des dispositions de chacun à réaliser des entretiens. A partir de ces deux éléments nous avons pu élaborer des grilles d'entretiens précises, ainsi qu'un protocole pour contacter les acteurs que nous avons retenus et de déterminer qui les appellerait.

ÉLABORATION DES GRILLES D'ENTRETIEN

Afin de structurer notre approche, nous avons tout d'abord catégorisé les acteurs en fonction de leur rapport à la zone. Nous les avons classés selon quatre critères :

- Acteurs "privés" (les personnes travaillant dans les ZAE) ;
- Acteurs "immobiliers" (commercialisateurs, promoteurs et gestionnaires) ;
- Acteurs "résidents" (que nous n'avons finalement pas pu démarcher faute de protocole satisfaisant) ;
- Et enfin les acteurs "publics" ou institutionnels (élus et fonctionnaires rattachés aux ZAE).

Nous avons ensuite formulé trois premières grilles d'entretiens. La seule exception était les acteurs publics, pour lesquels nous avons finalement mixé les grilles au cas par cas afin de mieux s'adapter aux différences de statuts que nous rencontrions. Les grilles ont par ailleurs été construites en suivant un axe thématique : l'implantation (durée, importance dans la ZAE, échelle de rayonnement de l'activité, statut d'occupation des locaux, etc.) ; la relation aux services publics (satisfaction vis-à-vis des prestations publiques, à la qualité de la voirie,

aux orientations données par les documents d'urbanismes, etc.) ; à l'emploi pour les entreprises (localisation des employés, flux, nombre) ou à l'offre pour les acteurs immobiliers (type de bâti, quantité, prix, etc.).
Très lourdes et peu opérationnelles en situation, ces grilles ont par la suite été allégées en suivant les axes thématiques et accompagnées d'un protocole. Cette démarche nous a permis de faciliter la réalisation des entretiens pour les membres du groupe n'en ayant jamais fait, mais aussi et surtout d'harmoniser notre démarche afin que chacun des différents enquêteurs puisse récolter des données uniformes. En raison des conditions sanitaires, tous les entretiens semi-directifs réalisés avec ces grilles ont été conduits par téléphone.

ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS TÉLÉPHONIQUES

Les entretiens semi-directifs par téléphone ont majoritairement concerné des acteurs privés. Ne pouvant réaliser d'entretiens exhaustifs de tous les acteurs privés de la zone, nous avons établi une liste de ceux que nous estimions les plus pertinents à contacter. Afin de monter en efficacité dans l'exercice des entretiens, nous avons commencé par contacter plusieurs Très petites entreprises (TPE) et Petites et moyennes entreprises (PME) dans chaque ZAE.
Pour ce faire, nous avons varié les domaines d'activités et les localisations afin de faire émerger une idée d'ensemble, que ces entreprises choisies soient le plus représentatives possible de toutes les TPE et PME des ZAE. Nous avons ainsi interrogé une quinzaine de TPE et PME lors de cette première partie de nos entretiens. Cela nous a permis de confirmer certaines de nos hypothèses ainsi que de faire émerger de nouvelles pistes de recherches. Dans l'ensemble, les personnes contactées dans ces entreprises ont été réceptives et n'ont pas hésité à nous accorder quelques minutes afin de répondre à nos questions.

La seconde partie de nos entretiens semi-directifs à destination du secteur privé s'est révélée beaucoup moins concluante. Après avoir établi une liste des cinq plus importantes entreprises de nos secteurs (en termes de salariés) nous avons cherché à les contacter par téléphone, selon la même méthode que pour les TPE et PME. Tandis que pour ces dernières, après nous être présentés et avoir expliqué le but de notre démarche, nous étions rapidement mis en relation avec un ou une responsable, cela n'a pas été le cas pour ces ETI (Entreprises de Taille Intermédiaire). Outre les appels qui sont restés sans réponse, nous avons essuyé plusieurs refus d'entretiens sous prétexte "d'un manque de temps". Nous n'avons donc pu interroger aucune de ces ETI durant nos entretiens semi-directifs.

2.6 LIMITES MÉTHODOLOGIQUES

Nous allons maintenant nous pencher sur les difficultés que nous avons pu rencontrer et qui constituent certaines limites à notre développement. Globalement, outre les contraintes liées au Covid et couvre-feu qui nous a empêché de nous rendre sur place aussi souvent que nous l'aurions voulu, nous avons également manqué de temps pour réaliser certaines cartes que nous avions trouvé pertinentes. Il s'agit notamment de cartes portant sur les chaînes de valeur globale des entreprises ou encore sur les industries créatives. Enfin, nous n'avons pas pu mener des entretiens semi-directifs avec tous les acteurs que nous aurions souhaité interroger, notamment avec l'EPT 7, ni avec aucune ETI importante des ZAE, qui n'ont pas répondu à nos demandes.

Malgré notre méconnaissance de certains de ces outils et les difficultés rencontrées au fil de notre atelier (refus d'entretiens, impossibilité de nous rendre sur place ou de travailler en présentiel, manque de temps etc.), nous avons su nous adapter pour optimiser nos recherches et notre travail, en utilisant au mieux les nombreuses ressources qui étaient à notre disposition. Nous avons ainsi mis à profit cet atelier pour acquérir des réflexes méthodologiques jusqu'ici insoupçonnés.



Source : étudiants (2021)

3. BÂTI, ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET TENDANCES_

Ayant historiquement accueilli de nombreuses activités de logistiques et de transports, nos trois ZAE se sont logiquement construites et développées autour de bâtiments adaptés morphologiquement à ces activités. Ceux-ci occupent généralement de grandes surfaces construites sur des parcelles étendues, et ne sont pas associés à une grande recherche architecturale, leur cœur d'activité n'ayant pas pour vocation d'attirer les consommateurs dans leurs locaux.

Mais les évolutions à l'œuvre ces dernières années, ayant amené de nouvelles activités à s'implanter sur les ZAE, se sont-elles accompagnées de changements typo-morphologiques, traduisant une adaptation à une demande en constante évolution ? Ces changements sont-ils encouragés et constatés par les acteurs, publics et privés, qui agissent sur ces zones ?

Afin de répondre à ces questions, nous procéderons à une analyse du tissu productif et du bâti sur ces ZAE, avant de nous intéresser aux phénomènes de mutation du tissu économique et de leur appropriation par les différents acteurs. Enfin, nous présenterons divers exemples de mutations que nous avons déjà pu observer.

3.1 UN TISSU PRODUCTIF HÉTÉROGÈNE ET UN BÂTI POLYVALENT

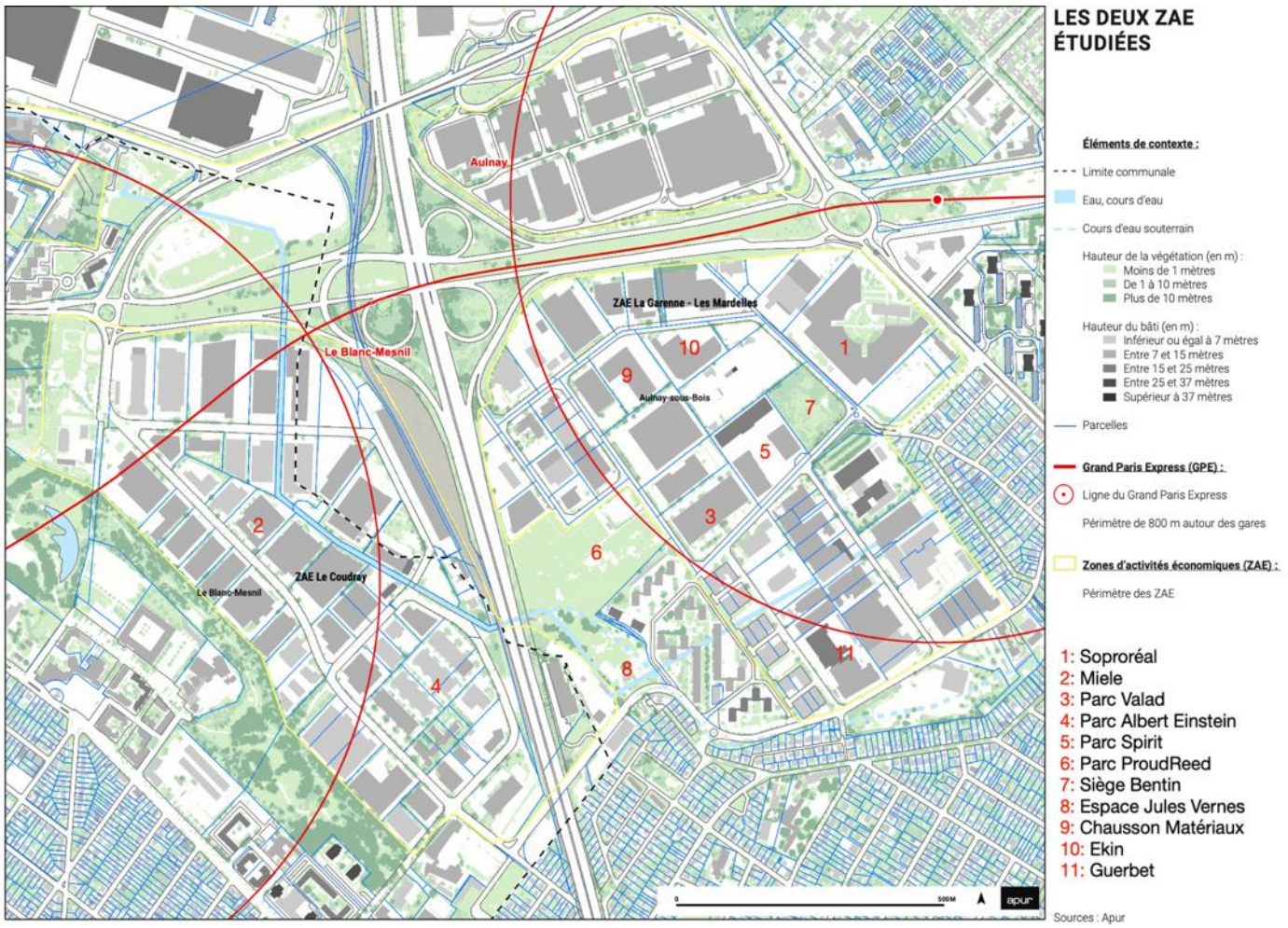


Figure 5 : Carte de situation de différentes entreprises remarquables.
Source : Production des étudiants sur fond de carte fourni par l'Apur

La première partie de résultats concerne les formes de bâti et les activités économiques présentes dans les zones d'étude. Grâce à notre travail documentaire, de relevés de terrain, et d'entretiens, nous avons pu aboutir à une description précise de la morphologie du bâti ainsi qu'à une connaissance fine des acteurs économiques et de leurs activités. Ce travail met en évidence les enjeux de mutation et les évolutions à l'œuvre ou probables, dont nous parlerons plus en détail dans la partie suivante (3.2).

TYPO-MORPHOLOGIE DU BÂTI

Dans un premier temps, nous avons créé une carte de typo-morphologie du bâti (figure 6). Celle-ci a pu être réalisée à partir de grilles de relevés réalisées par nos soins (voir annexe n°2), nous permettant d'avoir une vision générale de la morphologie actuelle des zones d'études. Nos résultats nous ont permis d'aboutir à certaines conclusions.

Premièrement, on remarque la présence de types de bâti très hétérogènes. Les entrepôts simples ou à étages, type majoritaire (en différents degrés de rouge), puis des immeubles d'activité simples ou monumentaux - présentant une certaine recherche architecturale - (en degrés de bleu), comme les locaux de Soproréal sur la zone des Mardelles et de Miele sur la zone du Coudray. Les catégories présentes mais moins courantes sont les suivantes : les hangars (en jaune), les locaux d'activité (en vert), les bâtiments faubouriens (en violet), et les usines (en noir).



Figure 6 : Carte de la typo-morphologie du bâti sur les ZAE.
Source : Production des étudiants (Logiciel Qgis)

La présence d'une telle mixité de bâti a été confirmée dans plusieurs entretiens passés avec des commercialisateurs, notamment Nova et Nexity. En effet, sur l'ensemble des zones, environ 20 à 25% des locaux sont des bureaux (catégorie "immeuble d'activité") et le reste sont des entrepôts.

Cette mixité se voit aussi à l'échelle d'un même bâti, avec typiquement des bureaux en étage et des entrepôts de stockage en rez-de-chaussée. C'est notamment le cas dans les parcs d'activité : d'après Tristan Dureuil, commercialisateur chez Nexity Immobilier, le parc Valad comprend environ 30% de bureaux L'implantation de nouveaux parcs d'activité participe donc à cette tendance, comme nous allons le voir ci-après.



Figure 6 : Entrepôt Tendron
Source : Étudiants



Figure 7 : Hangar Euromaster
Source : Étudiants



Figure 8 : Immeubles d'activité : Formatub (à gauche) et La Provence (à droite)
Source : Étudiants

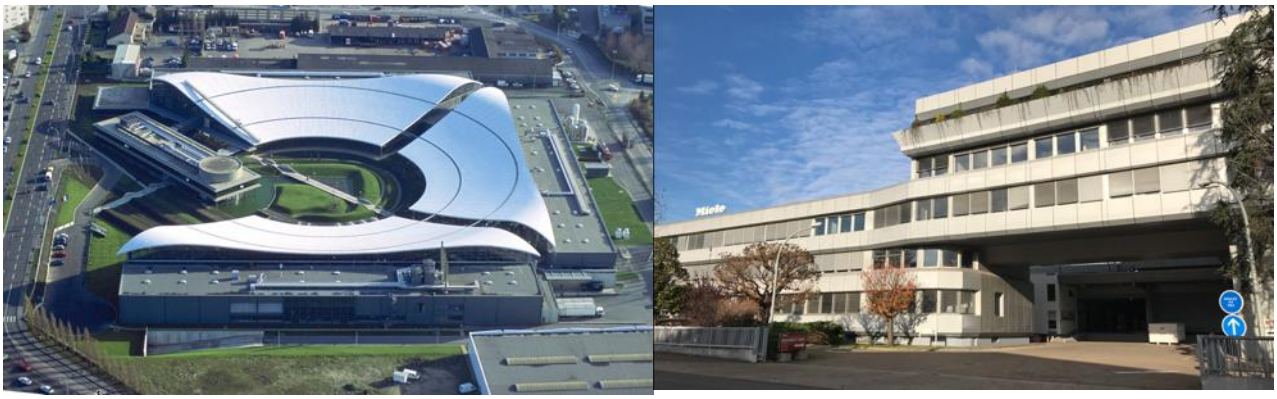


Figure 9 : Immeubles d'activité monumentaux, Soproréal (à gauche) et Miele (à droite)
Source : CMC Architecture et Miele



Figure 10 : Parc d'activité économique SPIRIT (Aulnay-sous-Bois)
Source : Étudiants



Figure 11 : Parc d'activité économique PROUDREED (Aulnay-sous-Bois)
Source : Étudiants



Figure 12 : Parc d'activité économique situé Avenue Albert Einstein (Le Blanc-Mesnil)
Source : Étudiants



Figure 13 : Schéma de situation des Parcs d'Activité Économique sur nos ZAE :
1-SPIRIT, 2-VALAD, 3-PROUDREED, 4-Albert Einstein
Source : Production des étudiants, sur fond de carte Géoportail

PARCS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Ces parcs peuvent être comparés à des « zones d'activité à l'intérieur de la zone ». Ils sont initiés et gérés de manière privée, bien qu'on remarque une certaine implication des pouvoirs publics dans le contrôle du foncier, et concentrent un nombre important d'entreprises au sein d'une même unité foncière. Ces parcs montrent donc une certaine densification en cours, une offre de locaux et bâtiments renouvelés, plus modernes et bien équipés mais aussi d'usages assez mixtes, comme mentionné précédemment. Cette tendance à proposer ce modèle oriente donc les activités qui peuvent s'y trouver. Nous pouvons citer comme exemple le Parc Albert Einstein au Coudray, le parc Spirit que nous décrirons plus précisément juste après, et le parc Proudreed offrant une perspective sur l'avenir des aménagements des PAE.

Pour comprendre les stratégies de constructibilité des PAE dans nos ZAE nous avons établis un relevé des usages extérieurs privés sur différentes parcelles. La marge d'erreur de cette analyse s'élève à 1/5ème, à cause notamment de notre méthode de relevés à la main, mais l'étude permet quand même d'observer des tendances d'évolution (Voir annexe n 3).

Le parc Valad construit en 1990 se compose de deux bâtiments comptant au total 133 emplacements d'entreprises. L'emprise foncière s'élève à 45% avec 7,5 % de végétalisation et presque 40% de surface de circulation. En comparaison, le parc Spirit construit plus récemment, en 2012, compte 29% d'espace vert et 32% de surface de circulation. L'emprise foncière est la même, ce qui justifie d'un usage optimisé de la parcelle avec d'une part cette forme en U caractéristique de ce parc, et d'autre part un souci de l'image accru engendrant un traitement architectural soigné. L'aménagement de la parcelle rend compte de façon optimale des attentes des usagers, et des différentes activités que les TPE/PME présentes pratiquent.

Enfin, le projet de Proudreed ouvre des perspectives de stratégie d'aménagement importantes sur la zone, proposant une architecture typique nommée M by Proudreed : une offre clé en main avec une stratégie fondée sur une totale intégration des fonctions. Avec ses 34 000 m² exploitables, le projet pourrait être à l'avenir, le format idéal des parcs d'activité.

QUALITÉ DU BÂTI ET ÉVOLUTIONS RÉCENTES

L'évaluation de la qualité d'un bâtiment est difficilement objective, cependant, à travers la combinaison de plusieurs facteurs nous avons cherché à diminuer au maximum la subjectivité dans cette évaluation. Les facteurs pris en considération sont les suivants :

- Le bâti en lui-même, dont on a comparé l'état visuel aux autres bâtiments de la zone sur les critères suivants : état des ouvertures de fenêtres et accès, état du revêtement, présences de traces d'usure et de dégradation ;
- Le reste de la parcelle : l'état de la végétation (entretenue ou en friche), la taille et l'état des voies d'accès ;
- La présence d'activités détectée : la présence de mouvements et de véhicules, si le nom de l'entreprise était visible sur le bâti ou à l'entrée de la parcelle.

En utilisant cette méthode, nous avons pu produire la carte ci-dessous (figure14). Au regard de cette carte, on constate que le bâti sur nos zones d'étude est globalement en bon état, malgré la présence d'espaces dégradés, notamment sur la voirie publique. En effet, plusieurs entreprises soulignent leur insatisfaction quant à l'état de la zone à cause de la présence de déchets, ou le mauvais état des routes selon eux. Cette insatisfaction est accrue par le manque de communication avec la mairie.

Cette carte présente aussi les évolutions de bâti en cours sur nos zones d'étude. Ainsi, en violet sont figurés les bâtiments en construction :

- Côté Mardelles (Aulnay-Sous-Bois) : Le parc Proudreed, dont 2 bâtiments viennent d'être livrés et 2 autres sont en projet, le futur siège de l'entreprise Bentin (le plus à l'est) et l'espace polyvalent Jules Verne (le plus au sud)
- Côté Coudray (Blanc-Mesnil) : un projet en construction (au sud) et un nouveau hangar (au nord)

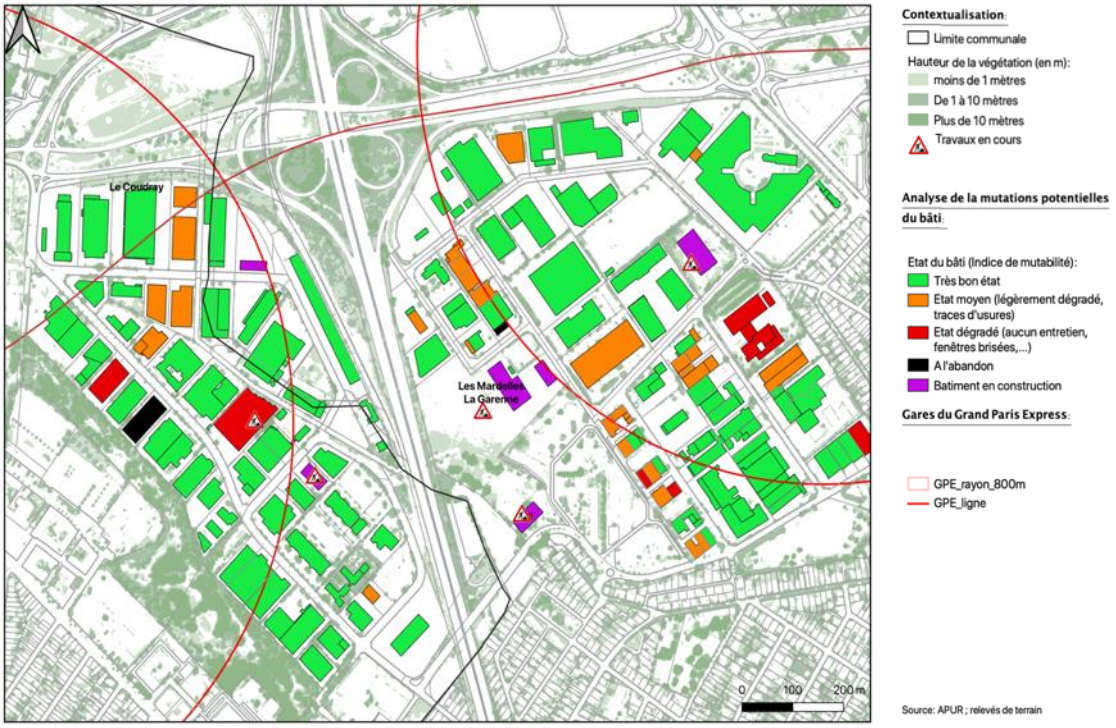


Figure 14 : Carte d'évaluation de l'état du bâti et des transformations en cours.
Source : Production des étudiants (Logiciel Qgis)

Des bâtiments ont aussi vu le jour récemment. C'est le cas pour le nouvel entrepôt de l'entreprise Chausson Matériaux et celui, juste à côté, de l'entreprise EKIN, recensés dans les bâtis en très bon état. Enfin, nous avons représenté en noir les quelques bâtiments qui semblent à l'abandon car vides ou sans présence d'activité apparente, dont certains sont tout de même en très bon état.

Finalement, nos zones d'étude présentent donc un ensemble de bâti de plutôt bonne qualité, malgré ce que nos premières impressions laissaient penser. En effet, ce n'est pas parce que ces espaces sont inhospitaliers ou semblent dégradés qu'ils ne sont pas attractifs, et c'est ce que nous avons constaté en analysant finement les activités économiques de nos zones d'étude.

La ZAE peut être inhospitalière mais fonctionnelle, paraître en mauvaise état mais être efficace, avoir des trottoirs dégradés mais produire de la richesse.

LES ACTIVITÉS

Pour la quasi-totalité des cartes présentées dans cette partie, nous avons choisi de nous appuyer successivement sur le fichier SIRENE datant de 2018 et le fichier "SIRENE maison" créé à partir de nos relevés de terrain et de recherches internet, comme expliqué précédemment dans la méthodologie.

Cette méthode présente plusieurs avantages. D'abord, le fichier SIRENE recense l'ensemble des établissements ayant été actifs dans un bâtiment depuis 1973, permettant ainsi de retracer un historique de la zone, mais dupliquant l'information disponible sur une même parcelle. *A contrario*, certains établissements de la zone ne figurent pas dans le fichier (information introuvable, bâtiments construits ou entreprises arrivées plus récemment). Travailler en parallèle à partir de nos relevés de terrain permet de résoudre ces deux problèmes. Nous présenterons dans le rapport seulement les cartes élaborées à partir des relevés de terrain ; les cartes réalisées à partir du fichier SIRENE 2018 sont en Annexes.

La carte située page suivante (figure 15) présente le nombre d'entreprises par bâtiment. Nous pouvons constater que la majorité des bâtiments accueille une seule entreprise, en blanc. En revanche, la présence des parcs d'activité (les parcs Valad, Spirit et bientôt Proudreed du côté des Mardelles, et du parc d'activité du Coudray (19 avenue Albert Einstein) et des immeubles d'activité dans les zones d'étude expliquent la concentration plus importante d'établissements à certains endroits.

En effet, ils vont parfois jusqu'à concentrer une trentaine d'entreprises dans le même bâtiment (en degrés de bleu). Nous pouvons aussi constater, en gris, les quelques bâtiments vides, et en noir, les quelques bâtiments fermés. Globalement, nous remarquons la présence de nombreuses entreprises sur ces zones. Cette hypothèse a été confirmée dans les entretiens que nous avons passés avec des commercialisateurs de Nexity, CBRE et Nova, qui mentionnaient le taux de vacance idéal de nos zones, soit autour de 6 à 7%, ce qui pourrait

simplement correspondre au temps de rotation entre le départ d'une entreprise et l'arrivée d'une autre. En conclusion, ces zones sont globalement attractives et recherchées.

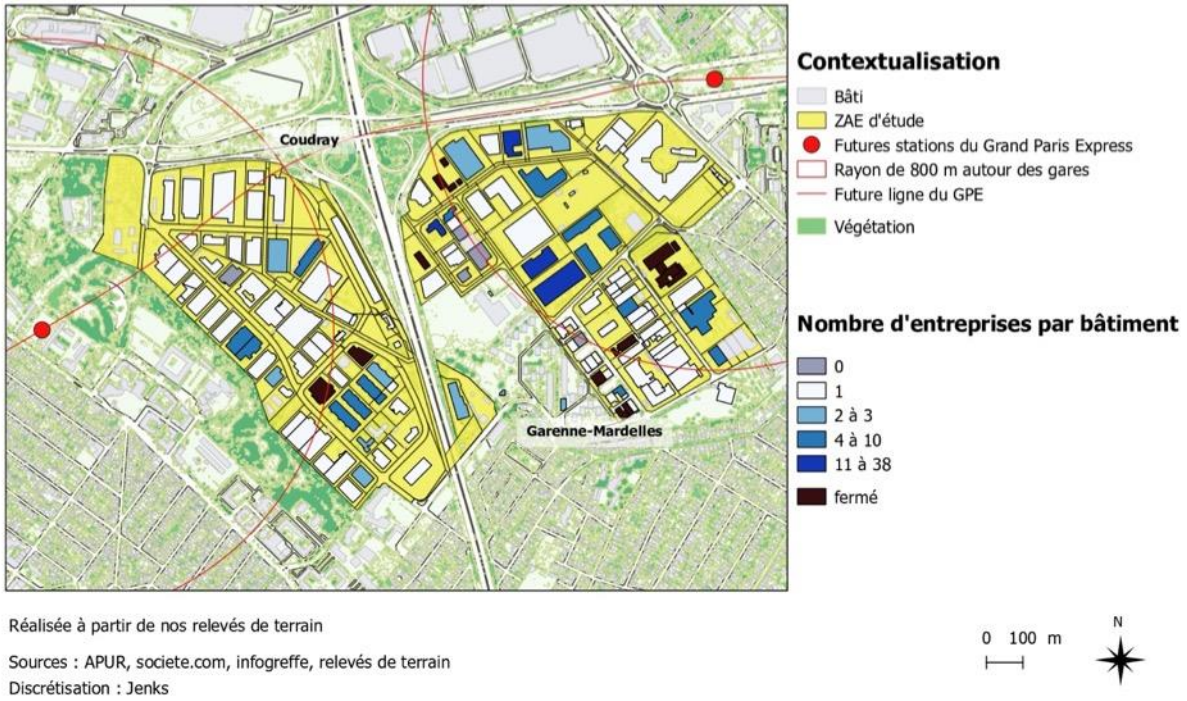


Figure 15 : Carte représentant le nombre d'entreprises par bâtiment sur les zones étudiées.
Source : Production des étudiants (Logiciel Qgis)

LES SECTEURS D'ACTIVITÉ

Nous avons aussi souhaité acquérir une connaissance fine des secteurs d'activité présents dans nos zones d'étude, que nous avons pu cartographier (voir figure 16).

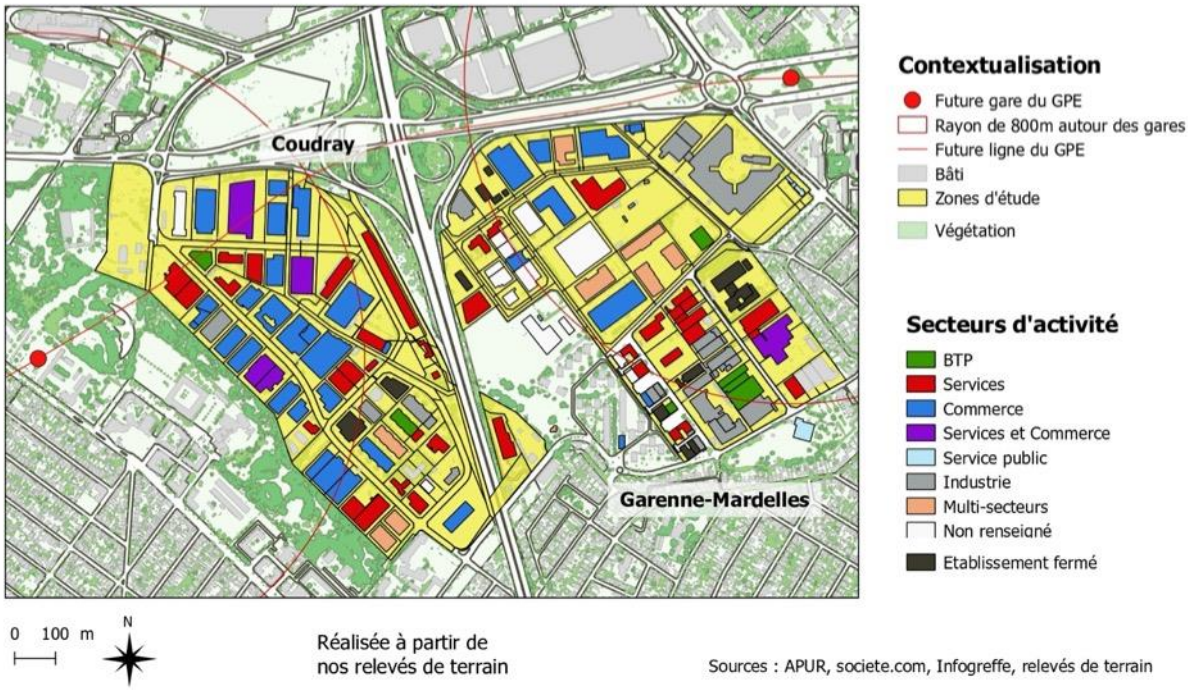


Figure 16 : Carte représentant la répartition des secteurs d'activité sur les zones étudiées.
Source : Production des étudiants (Logiciel Qgis)

Pour construire ces cartes de répartition des secteurs d'activité des entreprises de nos zones d'études, nous nous sommes basés sur les codes NAF répertoriés par l'INSEE. Nous avons choisi d'appeler "multi-secteurs" les bâtis accueillant des entreprises aux secteurs divers sans que l'un ne soit majoritaire par rapport aux autres. Pour les bâtis accueillant plusieurs entreprises, nous avons sélectionné le secteur le plus représenté. Enfin, nous avons choisi de créer une catégorie "services et commerces" pour mettre en relief le degré relativement tertiaire de la zone qui représente en réalité 72% des entreprises en présence. On peut donc constater une grande diversité de secteurs d'activité présents dans nos zones d'étude, avec en plus des activités déjà mentionnées, quelques entreprises de BTP et des entreprises industrielles importantes telles que Soproréal (Mardelles) ou Guerbet (Garenne) à Aulnay-Sous-Bois.

Cependant, il convient de rappeler que le secteur tertiaire comprend des activités en réalité très variées : activités marchandes (commerce, administration, transports, services aux entreprises et aux particuliers, immobilier, restauration, etc.) ou non marchandes (administration publique, enseignement, santé humaine, action sociale) (source INSEE). Ainsi, ce secteur ne se limite pas à du travail de "bureau".

Si l'on examine de plus près les activités tertiaires présentes dans les entreprises implantées, d'après les informations collectées à partir des relevés de terrain et du fichier SIRENE 2018, on constate que les activités suivantes sont importantes :

- Le commerce de gros et inter-entreprises : représentant environ 17% du secteur tertiaire des zones, il concerne l'habillement, l'alimentaire ou encore les fournitures de types variés. Nous pouvons citer les entreprises Tai Yat, Miele, Blindage de France, EKIN ou Chausson Matériaux
- Le transport routier : il représente environ 10% du secteur tertiaire des zones, et concerne notamment le fret interurbain et de proximité, et les entreprises Tendron, DHL, China Lines Services, Feesgo etc.

Le reste de la zone comprend des activités très variées, sans large majorité apparente, comme le commerce de détail et la vente au particulier (par exemple Ressourcerie 2mains), la restauration (d'entreprises), la formation continue pour adulte. Les activités de stockage et d'entreposage sont en réalité assez minoritaires à proprement parler.

D'après nos entretiens avec des responsables de l'urbanisme d'Aulnay-sous-Bois et du Blanc-Mesnil, les activités tertiaires qui fonctionnent le mieux sur nos zones d'étude sont la location d'outils et de véhicules de chantier (Loxam par exemple) et la logistique, l'import-export et le cross docking (Tendron, Cargoways ou Temis).

Au milieu de cette multitude d'entreprises variées, nous retrouvons aussi des entreprises d'envergure internationale comme Evernex dans les services numériques et technologiques, Soproréal dans la fabrication de parfums, et Guerbet dans les préparations pharmaceutiques.

En conclusion, nous avons décrit la morphologie du bâti de nos zones d'étude, montrant son hétérogénéité et sa qualité globale. Nous avons aussi présenté les activités économiques qui y sont présentes, en termes de nombre d'entreprises et de secteurs d'activité, mettant en relief ici aussi l'hétérogénéité de ces derniers malgré la présence majoritaire d'activités de services et commerces. Ces analyses, combinées à l'information récoltée lors d'entretiens nous font attester de l'attractivité de nos zones d'étude. Maintenant que nous avons décrit les formes de bâti et les activités s'y trouvant, regardons de plus près les tendances à l'œuvre.

3.2 DES MUTATIONS SYMBOLES DE « TERTIARISATION » ?

Avant de nous intéresser plus en détail à ce phénomène de “tertiarisation”, et son application aux ZAE étudiées, il convient de définir précisément ce terme. Reprenons tout d’abord la définition du secteur tertiaire donnée par l’INSEE, que nous avons déjà brièvement évoquée auparavant :

“Le secteur tertiaire recouvre un vaste champ d'activités qui s'étend du commerce à l'administration, en passant par les transports, les activités financières et immobilières, les services aux entreprises et services aux particuliers, l'éducation, la santé et l'action sociale. [...]Le périmètre du secteur tertiaire est de fait défini par complémentarité avec les activités agricoles et industrielles (secteurs primaire et secondaire)”

Cette définition ne trouve pas de cohérence réelle dans notre cadre d’étude. En effet, l’activité industrielle est déjà minoritaire sur les ZAE étudiées, et l’agriculture inexistante. Le secteur tertiaire y prédomine donc de fait, contrairement à ce que pourrait laisser penser la morphologie classique et historique de la zone (grandes unités foncières, grandes emprises bâtis monofonctionnelles, etc.). La “tertiarisation” est donc, sur le papier, déjà en place, avec la présence de plusieurs sièges sociaux et de bureaux d’administration directement intégrés aux bâtiments de logistique ou de stockage.

Nous adopterons ici une vision opérationnelle de ce phénomène. Lors d’un échange avec Timothée Diot, chargé d’études urbaines au Blanc-Mesnil, nous avons pu comprendre que ce terme (et son utilisation par les acteurs publics et privés en place) renvoie surtout à l’évolution des propositions immobilières vers des locaux d’activité de taille plus réduite qu’actuellement, pour accueillir des PME et des activités différentes de la logistique ou du transport, qui nécessitent elles de grandes surfaces foncières (par exemple, des hangars et des entrepôts).

Afin de mieux cerner ce phénomène, nous avons choisi de l’étudier dans un premier temps à travers le point de vue des acteurs publics, puis dans un second temps à travers celui des acteurs privés (promoteurs, commercialisateurs et entreprises). Leurs visions complémentaires nous ont en effet permis de mieux comprendre les enjeux sur les ZAE du Coudray, de la Garenne et des Mardelles sur ce point.

ACTEURS PUBLICS : QUELS LEVIERS POUR FAIRE ÉVOLUER CES ZAE ?

Aulnay-sous-Bois

Les ZAE des Mardelles et de la Garenne font partie d'une Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP, voire figure 17) clairement identifiée dans les documents réglementaires de la commune d'Aulnay-sous-Bois, et qui fait écho aux orientations décrites dans le PADD ("Assurer un renouvellement exemplaire des secteurs en mutation", "Redynamiser les ZAE"). Cette OAP a pour objectif la "requalification et restructuration" de ces deux zones, en plus de celle de la Fosse à la Barbière située au nord de la N2. Elle traduit la volonté de "créer une nouvelle offre d'immobilier d'entreprise, par une intensification (et donc une densification) urbaine de ces zones, dans le but de répondre à la demande actuelle de locaux modulables". Cette volonté, pour les Mardelles et la Garenne, se prolonge d'ailleurs dans les emprises libérées à proximité de la future gare de la ligne 16 du Grand Paris Express (donc plutôt du côté de la Fosse à la Barbière), où les implantations "d'activités de services et tertiaires" seront favorisées. Il ressort d'ailleurs de ces documents l'importance pour la ville de faire fonctionner ces trois ZAE ensemble, de les considérer comme un "tout" et non pas comme trois secteurs fonctionnant indépendamment les uns des autres.

L'accent est aussi mis sur le souhait d'avoir une mixité d'offres, en favorisant la mutation partielle des parcelles et du bâti. Cette mutation est déjà visible, comme nous l'a fait remarquer Charles-Henri Mignon, Chargé de Mission Aménagement à Aulnay-sous-Bois, lors d'un entretien téléphonique. L'OAP est en place, certes, mais elle ne constitue qu'un document d'étude, qui appelle une traduction opérationnelle sur le terrain. M. Mignon nous a indiqué que le champ d'action de la commune se fait principalement via la veille et la maîtrise foncière de l'EPFIF, qui permet de récupérer des surfaces constructibles pour traduire les orientations décidées en amont. Cette veille a déjà, en quelque sorte, porté ses fruits, avec la création de deux parcs d'activités (Spirit et Valad), et la réalisation d'un autre en ce moment-même (Proudreed). Ces parcs abritent des locaux plus adaptés à l'accueil des PME, qui sont pourvoyeuses d'emplois plus qualifiés contrairement aux activités logistiques.

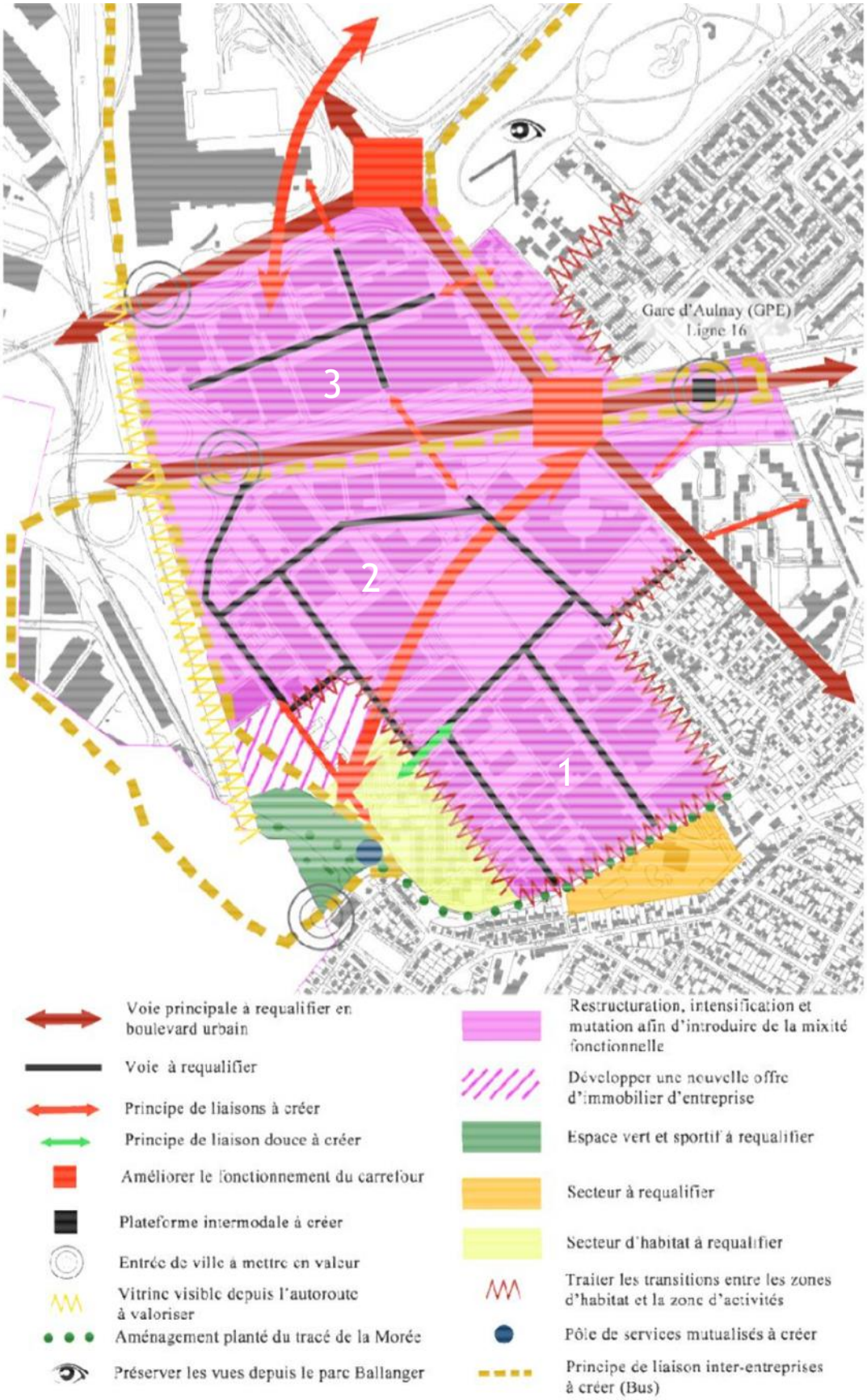


Figure 17 : OAP de Restructuration et requalification des ZAE de la Garenne (1), des Mardelles (2) et de la Fosse à la Barbière (3).

Source : Orientations d'Aménagement et de Programmation d'Aulnay-sous-Bois

Le Blanc-Mesnil

Sur la commune du Blanc-Mesnil, les documents réglementaires sont eux aussi porteurs de changements des activités. Le PADD intègre comme objectif de “revaloriser” l’activité économique, en passant notamment par la “modernisation du patrimoine économique le plus obsolète”. L'accent est aussi mis sur le souhait de sélectionner les entreprises pour privilégier l’installation “d’activités tertiaires” (hôtellerie et commerces), tout en “interdisant le développement de bâtiments logistiques”, ce qui impacte directement les ZAE existantes, et de fait celle du Coudray, et marque une coupure avec le type d’activité jusqu’ici prédominante.

Cette orientation se traduit aussi dans le règlement du PLU pour la zone accueillant les ZAE (Zone UI, voire figure 18), qui découle du PADD et limite les possibilités d’installation et d’occupation du sol, en interdisant (avec exception) les constructions à usage d’activités industrielles, et celles d’entrepôts ou de stockage “non liées à une activité autorisée dans la zone”.

Ces règles sont en accord avec les objectifs exposés dans le rapport de présentation du PLU, qui tend à une mutation des activités présentes sur les zones UI vers le secteur tertiaire, ainsi que l’évolution des activités non-tertiaires existantes. Il faut aussi noter que la ZAE du Coudray, bien que située en zone UI, est entourée d’emprises sujettes à de forts projets de renouvellement urbain (zones UAb), qui visent à profiter notamment de l’arrivée de la future gare de la ligne 16 pour transiter vers une mixité fonctionnelle bien plus prononcée. Cette proximité appelle à répondre à un autre objectif affiché dans le règlement, à savoir “assurer des transitions douces avec les tissus environnants”. Un indice pour l’avenir de la ZAE du Coudray, qui pourrait elle aussi être amenée à devenir une “zone mixte” ? Ce n’est en tout cas pas prévu à court-terme.

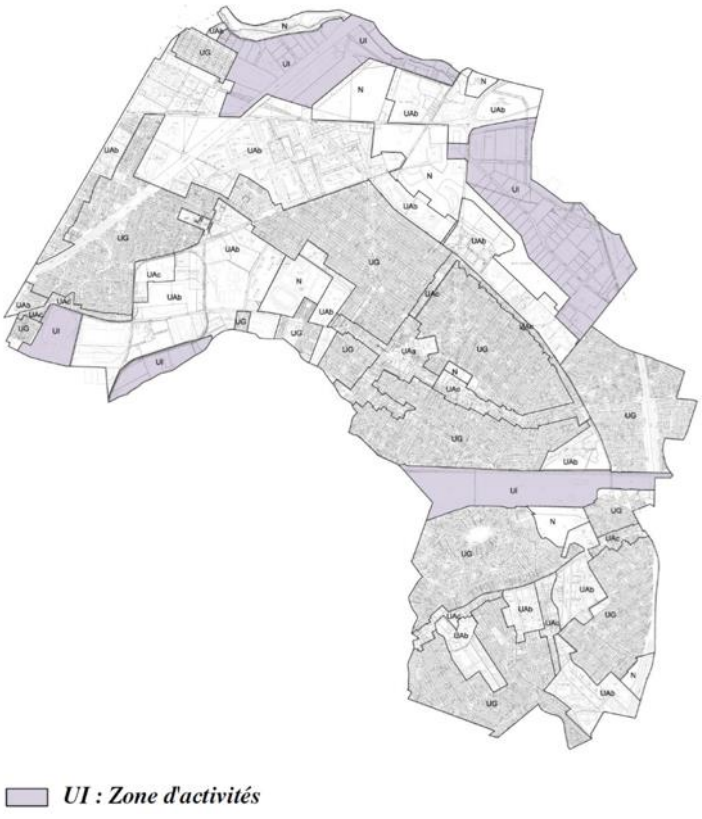


Figure 18 : Extrait du Plan de Zonage du Blanc-Mesnil, Zones UI
Source : Rapport de présentation du PLU du Blanc-Mesnil

M. Timothée Diot, Chargé d'Etudes Urbaines à la Mairie du Blanc-Mesnil, nous a confirmé lors d'un entretien téléphonique la volonté de la ville d'engager cette ZAE sur la voie d'une "tertiarisation", en prenant l'exemple du parc d'activités du Coudray (situé Avenue Albert Einstein) qui accueille des PME dans des locaux de petite ou moyenne superficie. Comme à Aulnay-sous-Bois, cette stratégie vise à densifier l'occupation du foncier, en limitant au maximum l'implantation d'activités occupant beaucoup de surface.

Pour ces deux communes, on remarque donc des intentions similaires de la part des acteurs publics pour les ZAE : densifier, diversifier et requalifier, toujours dans un objectif de mutation vers une plus grande mixité fonctionnelle. Les activités de logistique ou de stockage ne semblent plus être privilégiées dans des secteurs géographiques qu'elles dominaient largement. Mais les outils réglementaires ne peuvent pas exaucer tous les souhaits, même avec le recours à l'EPFIF pour saisir les opportunités foncières, et la marge de manœuvre des pouvoirs publics reste limitée, comme nous l'a rappelé M. Diot (voir encadré ci-dessous).

Un autre outil reste à définir, il s'agit du PLUi en attente d'élaboration par l'EPT Paris Terres d'Envol, qui dispose de la compétence du développement économique sur ces zones : changera-t-il la donne sur ces ZAE ? Ou bien s'inscrira-t-il dans la continuité des règlements locaux existants ?

Enfin, d'une autre perspective, il a été porté à notre attention par M. Diot que les ZAE, à dominance logistique, ont su tirer leur épingle dans la crise sanitaire et économique liée à la Covid-19, leur activité n'étant que peu impactée dans l'ensemble. Assisterons-nous à un délaissement des activités de "bureaux" (propices au télétravail) au profit d'activités se faisant obligatoirement en "présentiel", plus intéressantes pour les communes ? L'évolution (ou le *statu quo*) des pratiques de travail à l'issue de cette crise sanitaire constituera forcément un enjeu à surveiller, notamment de la part des pouvoirs publics, afin d'adapter leur réglementation et leurs attentes le cas échéant.

> *"Nous n'avons pas un rôle d'aménageur sur cette zone.*
> *On a défini le cadre, ensuite c'est aux acteurs privés de se mobiliser".*
> Timothée Diot, Chargé d'études urbaines à la Mairie du Blanc-Mesnil

ACTEURS IMMOBILIERS : QUELLE STRATÉGIE ?

En dépit des volontés d'orientations données par les acteurs publics, ce qu'on observe sur ces zones correspond davantage aux discours et interventions des acteurs immobiliers.
Selon eux en effet, la tertiarisation de la zone se fait avant tout dans les secteurs de la logistique et celui du commerce inter-entreprises (ou B-to-B), à travers des activités d'import-export, de cross docking et de « vente en gros ». Une distinction est donc à faire lorsque l'on parle de tertiarisation. Pour les promoteurs, ce terme recouvre un sens large, donné par l'INSEE que nous avons exposé précédemment. En revanche, certains acteurs (notamment émanant de la sphère publique) avec lesquels nous avons pu être en contact utilisaient ce terme avec une définition plus restreinte, se limitant à des activités de bureaux ou de commerces et services aux particuliers. Si l'on s'en tient à cette conception, les acteurs immobiliers avec lesquels nous avons pu être en contact paraissent peu optimistes quant à l'intégration généralisée de ces types d'activités au sein de nos ZAE, comme en témoigne à travers cette formule Monsieur Dureuil travaillant chez Nexity Immobilier : « Faut savoir que le bureau c'est pas ce qui est le plus recherché sur ces zones-là. […] A partir du moment où l'entreprise à un besoin de lieu de stockage ou production, ok, pourquoi pas ça peut marcher, mais sur du bâtiment mixte, sur des bâtiments 100% bureaux j'crois pas, pas maintenant. ».

Cette analyse se retrouve dans les discours tenus par les différents commercialisateurs avec lesquels nous avons pu entrer en contact. Mais également à travers les ouvrages qui ont récemment été conduits sur la zone, à l'instar des Parcs d'Activité Economique Spirit et Proudreed. Ces derniers sont caractérisés par la création de bâtiments tournés vers des activités mixtes, associant des bureaux avec d'importants espaces de stockage. Par ailleurs, ces ouvrages récents aspirent à s'adapter au mieux aux nouveaux besoins des entreprises. Cela se traduit tout d'abord par des locaux d'activités proposés à la location, correspondant à un besoin croissant de « mobilité » des entreprises, qui se détournent de l'acquisition de locaux.

Cette adaptation du bâti se traduit également par des espaces comprenant de fortes capacités de modulation. A l'instar du PAE Proudreed, qui comprend des surfaces neutres avec capacités d'aménagements spécifiques réalisées sur demande permettant ainsi aux entreprises d'adapter leur surface aux évolutions de leur activité. Cette conception des locaux d'activité s'inscrit dans un contexte concurrentiel incertain où les entreprises

développent le besoin de rebondir efficacement. Néanmoins, le cœur de cible de ces constructions demeure des entreprises de taille réduite (PME, TPE) ayant à la fois besoin de bureaux et d'espaces de stockages importants. Une mutation de ces espaces en « open-space » pourrait être envisagée pour développer des activités de commerces aux particuliers ou de restaurations, comme on le voit dans des parcs d'activités commerciales. Cependant, rien ne définit précisément la faisabilité de tels projets, dont l'intérêt n'est actuellement pas manifeste si l'on en croit l'attractivité et le dynamisme actuel de ces deux ZAE.

Cette analyse repose également sur la structure foncière de ces zones qui offrent des parcelles de tailles importantes. Leur vision est par ailleurs tout à fait adaptée aux besoins des professionnels cherchant à s'implanter sur ce territoire. Un taux de vacance optimal avoisinant les 7%, témoigne d'un turn-over rapide. En effet, « Même sur ces zones qui sont entre guillemet « vieillissantes » ça marche très bien, c'est très bien placé […], au pied des autoroutes, […] en termes de locatif c'est quand même assez dynamique » nous a expliqué Nicolas Coudert, commercialisateur travaillant pour CBRE. Ces zones ne sont donc pas en perte de vitesse, elles sont attractives pour le type d'activité auxquelles elles s'adressent, à savoir des entreprises ayant à la fois besoin de surfaces importantes de stockages et de bureaux connexes à ces activités. A ce titre, jouer sur l'intégration de ces ZAE dans un espace urbanisé pourrait se faire selon deux modalités. Conserver le type d'activités actuellement présentes dans ces zones en adaptant la diversité de flux qui devrait se développer à l'arrivée des gares du GPE ainsi que les effets de pollutions (environnementale, sonore, visuelle, olfactive, etc.) générées par ces activités pourrait être une solution. Ou alors, changer la destination des activités présentes, tel que les documents d'urbanisme des deux communes le proposent, avec le risque d'une mutation fastidieuse et d'une perte de dynamisme économique dans ces zones.

Ce qui joue sur l'implantation de ce type d'entreprises relève également de l'ancrage territorial de ces ZAE, qui jouissent d'une desserte importante par la route. L'arrivée du GPE, bien qu'il soit mis en avant par les acteurs immobiliers, ne représente pas un vecteur favorisant l'installation des entreprises sur ces zones, comme nous l'explique M. Coudert en ces termes : "[Le GPE] est un atout, parce que c'est vrai qu'on avait pas vraiment de transport sur ces zones-là, mise à part le bus, mais on n'a pas une entreprise qui vient nous dire « moi je veux m'installer sur le Coudray ou je veux m'installer sur les Mardelles parce qu'il y a le métro qui arrive à proximité ». Par contre quand on a une opération d'un lot qu'on a à vendre, bien sûr qu'on le met en avant". Par ailleurs, ces zones se trouvent par ailleurs imbriquées dans un maillage de ZAE, le corridor industriel, au sein duquel certaines

zones sont plus « spécialisées », soit tournées vers des activités de vente en gros (la Fosse à la Barbière), vers des pôles logistiques (Garonor) ou marquées par une concentration plus forte de bureaux. A ce titre, changer la destination des ZAE du Coudray et des Garenne-Mardelles soulève à la fois la question d'un arbitrage avec les activités des ZAE voisines. Cela nécessite également de repenser l'occupation des sols selon le modèle qui se développe actuellement de parcs d'activités ou de constructions en lotissement.
Cependant, l'aménagement de ces zones se fait de concert avec les entreprises qui viennent s'y installer. Un focus sur celle-ci est donc de rigueur afin de structurer la vision que nous en avons.

FOCUS SUR LES ENTREPRISES

Une analyse davantage ciblée sur les entreprises de ces zones révèle tout d'abord une diversité dans leur taille et leur domaine d'activités comme nous l'avons vu récemment, ainsi que dans les interactions que celles-ci ont entre elles. En effet, certaines activités logistiques « pures » reposent sur de l'import-export. Tandis que d'autres sont appuyées sur des activités de production internes à ces zones, voire des activités logistiques d'entreprises industrielles qui ne sous-traitent pas le transport de leurs produits.

Les activités commerciales quant à elles sont majoritairement tournées vers des relations entre professionnels, qu'elles relèvent de la vente ou de la location (Miele, Entrepose Échafaudage, Loxam, etc.). Ces activités prennent majoritairement la forme de location de matériaux et d'engins de chantier ou de « vente en gros », destinées à des revendeurs. Ainsi, la relation aux particuliers n'y est que secondaire, parfois proposée sous la forme de « vente en sortie d'usine ».

Les activités commerciales exclusivement destinées aux particuliers sont rares, mais sont également implantées en raison de la desserte importante. L'une d'entre elles cependant, la Ressourcerie 2mains qui vend au détail des articles d'occasion, regrette un manque de visibilité depuis l'extérieur de la zone. Celui-ci se révèle être fortement défavorable à son activité et représente un élément important pour développer ce type d'activité dans les ZAE. Cette difficulté est par ailleurs accrue par la structure de la zone, peu propice à la traversée piétonne.

Dans cette continuité, nous observons la fragilité de certaines petites structures proposant des activités de services évènementiels ou artisanaux. Nous relevons une faible résilience

de leur part, en raison de la structure de la zone. Cette fragilité est aujourd'hui aggravée par la crise sanitaire, certaines structures ayant été contraintes à fermer. Cela a eu pour effet de créer un déséquilibre entre les différents secteurs d'activités représentés au sein de la zone.

En effet, les entreprises proposant des services en B-to-B, de logistiques ou de ventes, sont aujourd'hui en meilleure position. Il en va de même pour les entreprises ayant une activité industrielle (Soproréal, Guerbet). Ce dynamisme tient à la fois à des types d'activités moins touchés par la crise sanitaire et à l'ancrage de certaines structures qui sont de fait moins perméables aux aléas d'un contexte concurrentiel et économique incertain. Cet ancrage tient à différents facteurs, à la fois la taille de certains groupes, mais aussi aux interactions qui lient différentes entreprises sur la zone, créant un cycle vertueux qui favorise le développement de leurs activités. Celui-ci s'inscrit également dans un parc immobilier favorable à l'accueil de PME travaillant avec des espaces de stockage. C'est dans ce contexte qu'émerge des activités tertiaires, ce qui explique pourquoi elles sont finalement peu tournées vers des activités de bureaux non-mixtes ou de services aux particuliers.

Finalement, nous avons relevé que l'importance des surfaces proposées au sein de ces deux ZAE constitue la motivation principale des entreprises à venir s'y implanter, tous secteurs confondus. Le GPE n'est pas du tout intégré dans l'esprit de ces acteurs, que ce soit pour leurs déplacements personnels entre le domicile et le travail ou dans la revalorisation de leur activité. Par ailleurs, le développement de parcs d'activités économiques intégrant une forte diversité d'activités semble donc être un levier à privilégier pour orienter (ou réorienter) la destination de ces zones.

3.3 QUELQUES EXEMPLES DE MUTATION

La série de photos suivante permet de prendre la mesure des principales mutations du bâti et illustre les évolutions majeures de 2012 à 2021. La fonction historique de Google Street View s'avère un outil particulièrement utile pour effectuer ces micro-analyses paysagères et bâtimentaires.



Figure 19 : Exemple de baisse de densité et tendance à favoriser les locaux mixtes (Blindages de France). A gauche, photo de 2012, au milieu, photo de 2021.
Source : Google Street View, Google Maps.

On voit tout d'abord qu'un immeuble de bureaux de cinq étages a été démoli pour laisser la place à un entrepôt très haut juxtaposé à un accueil avec bureaux en R+1. Cela forme un premier contre-exemple de la tertiarisation : la surface de bureaux baisse mais est optimisée pour marcher en synergie avec la logistique. De plus, le traitement paysager permet de valoriser l'image de l'entreprise présente. Le règlement du PLU a notamment imposé l'installation d'un bassin d'orage.



Figure 20 : Exemple d'ajout de services aux entreprises (Pôle Emploi, Restaurant, pépinière d'entreprise) de style « faubourien ». À gauche, photo de 2012, au milieu, photo de 2021.
Source : Google Street View, Google Maps.

Le deuxième exemple montre un ancien parking où stationnaient en 2012 les autocars de l'église évangélique Charisma. Un complexe de trois bâtiments de style "faubourien" a été construit et rempli avec des activités tertiaires diverses : restaurant, pôle emploi et pépinière d'entreprises notamment.



Figure 21 : Exemple de revalorisation de locaux mixtes par la façade extérieure (Axium). À gauche, photo de 2012, au milieu, photo de 2021.
Source : Google Street View, Google Maps.

On voit désormais un exemple flagrant de requalification du bâti par traitement des façades extérieures. Des bardages en bois et en acier ont été surajoutés au bâti existant pour améliorer l'image de marque de l'entreprise Axium. A cet égard, des gabions remplis de ballast jalonnent les espaces de parking face au bâtiment afin d'éviter des stationnements de poids lourds indésirés.



Figure 22 : Exemple de création de parcs d'activité économique (SPIRIT) avec des locaux mixtes, d'emprise foncière moyenne de 50 à 60%. À gauche, photo de 2012, au milieu, photo de 2021.
Source : Google Street View, Google Maps.

On peut voir sur ces photos le début de la construction du PAE Spirit : des locaux modulaires et qualitatifs adressés à une clientèle de PME/TPE. A noter que les images satellites anciennes montrent qu'un parking se trouvait à cet emplacement. La densification peut ainsi être signe de congestion puisque les véhicules qui dépendaient de ce parking se garent désormais sur la chaussée publique.

Les deux exemples qui suivent (figure 22) montrent des projets assez différents. Une entreprise déjà présente de l'autre côté de la rue, Chausson Matériaux (numéro 1) a souhaité se développer dans un local plus adapté à ses besoins : la hauteur sous plafond a été accrue pour les activités logistiques, et les bureaux ont été relégués en marge dans un local d'appoint de deux étages, qu'on devine à droite sur la photo de 2021.

Sur le dernier exemple, un ancien terrain (numéro 2) viabilisé mais inutilisé en 2012 a laissé la place à un site de services aux habitants, dans une optique de revalorisation de la qualité de vie du quartier de Balagny, relativement isolé à Aulnay-sous-Bois.



Figure 23 : En haut : baisse de densité et montée en gammes de locaux d'activité logistique (Chaussons Matériaux). En bas, ajout de services aux habitants (Espace Jules Vernes), montrant une vie urbaine directement juxtaposée aux ZAE.

À gauche, photo de 2012, au milieu, photo de 2021.

Source : Google Street View, Google Maps.

Pour conclure cette étude. Nous constatons que sur un plan économique, la zone est relativement hétérogène. Si les parcs d'activités semblent constituer la nouvelle tendance en matière d'offre immobilière, l'activité logistique demeure une composante durable de ce tissu économique. Qualité du bâti, intégration environnementale et visibilité de l'entreprise semblent être des impératifs croissants pour les compagnies qui souhaitent s'installer ici. Ces besoins évolutifs se traduisent par une tertiarisation importante mais aussi plus largement par une optimisation de l'occupation des terrains. Les deux zones semblent avoir des perspectives de développement locales mais selon des axes Nord-Sud. Les Mardelles avec la Fosse et PSA. Le Coudray avec le Vieux Blanc-Mesnil, Garonor, et le Bourget. En revanche, l'A3 consacre définitivement une frontière entre les deux ZAE.



Source : étudiants (2021)

4. LES QUESTIONS DE MOBILITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ

Ces ZAE sont caractérisées par une accessibilité contrastée, selon que l'on souhaite s'y rendre à pied, en voiture, en bus ou encore en vélo. Tout l'enjeu pour un tel espace, construit en lien avec l'autoroute et sur lequel se déploie nombre d'entreprises logistiques, est d'arriver à s'adapter à une mutation de son activité et de ses modes de fréquentation. En effet, si pour le moment l'accessibilité de ces ZAE correspond à l'emploi qui en est fait par les entreprises présentes, l'arrivée des deux gares du Grand Paris Express pourrait changer la donne. En charriant un flot plus important de population, en attirant des activités différentes dans les ZAE, le GPE pourrait venir fragiliser un espace construit en lien avec la route. Il ne s'agit donc pas seulement de se demander si les ZAE peuvent évoluer dans leur accessibilité pour répondre aux nouvelles attentes soulevées par l'arrivée des gares. Il ne s'agit pas non plus de condamner ce qui a caractérisé la zone jusqu'ici - le transport de marchandises par la route. Il s'agit bel et bien d'arriver à composer avec ces différentes problématiques afin de proposer aux usagers des ZAE une réponse aux différents enjeux qui peuvent en être faits, sans en renier certains pour en favoriser d'autres.

L'une des fragilités de cet espace est de s'être constitué en suivant l'idée selon laquelle l'accès par la route, et plus largement la connexion à l'autoroute A3, était indispensable. L'erreur serait de mettre totalement de côté la desserte routière pour en proposer de nouvelles, mieux adaptées aux activités et aux populations susceptibles d'arriver. Il faut donc proposer une réflexion plus globale si nous voulons que l'accessibilité de ces ZAE réponde à tous les enjeux qu'elle soulève. Tout d'abord se pose la question de l'enjeu économique, qui est primordial dans une ZAE. À l'origine, cet espace a été pensé en lien direct avec l'autoroute. Il faudrait donc éviter que l'afflux de population provoqué par l'arrivée des gares du GPE ne vienne trop congestionner les accès routiers essentiels à l'activité des entreprises de logistique.

Se pose ensuite une seconde question : comment intégrer ces ZAE aux nouvelles gares du GPE ? Comme nous allons le voir sur les cartes suivantes, les gares vont certes réduire le temps d'accès piéton aux ZAE (par rapport à celui actuel depuis le RER), mais celui-ci restera conséquent. Elles ne suffiront donc pas à elles seules à effacer l'enclavement relatif au reste des villes dont souffrent ces deux zones d'activité. De cela découle ensuite un enjeu urbain, de vivre ensemble, qui vise à concilier les différents types de flux pour fluidifier les circulations en tout genre.

Tous ces questionnements peuvent être résumés ainsi : de quelle manière pouvons-nous concilier l'évolution des usages des ZAE impulsée par l'arrivée du GPE, tout en pérennisant son fonctionnement économique antérieur, le tout dans une optique de fluidification des flux et des relations entre usagers, en respectant une visée environnementale ?

4.1 ENJEUX MAJEURS : ANALYSE PAR MOYEN DE TRANSPORT

Plus finement, nous allons voir dans cette sous-partie que l'accessibilité à la zone n'est pas toujours adaptée au type d'activité des principaux usagers des ZAE. En effet, le secteur logistique oblige la plupart des employés à travailler hors des heures de pointe et à se déplacer à des horaires souvent variables. Les principaux outils de desserte sont alors en désaccord avec les besoins des individus. Nous avons identifié plusieurs moyens d'accéder à la zone.

Tout d'abord les axes routiers, dynamisés au nord par deux rond points, Pablo Neruda et le Carrefour de l'Europe, permettent l'entrée et la sortie de chacune des deux ZAE. Les routes sont globalement en bon état, malgré certaines chaussées plutôt étroites à La Garenne qui rendent difficiles les manœuvres des poids lourds pour sortir des parcelles. En second lieu, les transports en commun représentent une part non négligeable de la desserte de la zone puisqu'il existe un nombre important de lignes de bus aux abords de celle-ci. Cependant, la fréquence de ces bus laisse à désirer, passant de 15-20 minutes en heures de pointe à 30-45 minutes en heures creuses. Ces lignes de bus rejoignent les gares du RER B (Drancy, Le Blanc Mesnil et Aulnay-Sous-Bois) qui se trouvent en moyenne à 40 minutes à pied des deux zones.

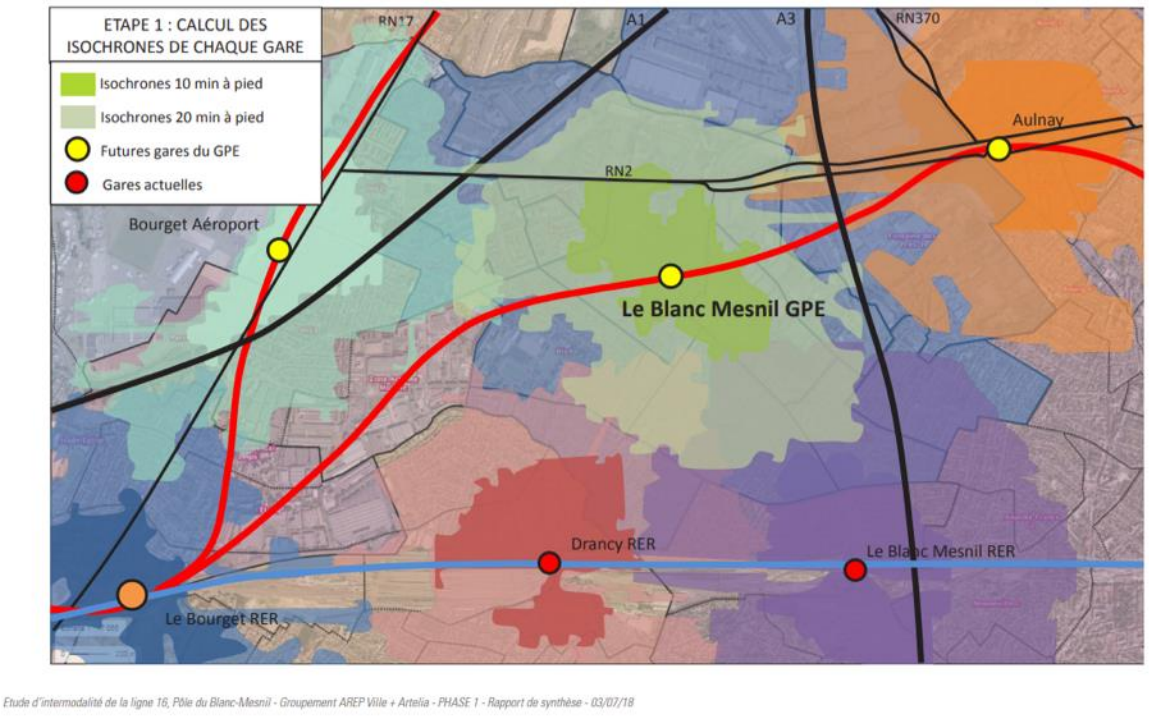


Figure 24 : Isochrones des futures gares de la Ligne 16 du Blanc-Mesnil et d'Aulnay-sous-Bois.
Source : *Étude d'intermodalité de la ligne 16, Pôle du Blanc-Mesnil – Rapport de synthèse – 03/07/18*

Enfin, l'accessibilité piétonne est importante au regard des futures gares du GPE. En prenant en compte la carte du nombre d'employés des deux ZAE (voir figure 25) nous avons défini quatre itinéraires très fréquentés (voir figure 26). Stratégiquement, chaque itinéraire rejoint un PAE ou un centre logistique massif, tel que Tendron, le parc d'activité Valad ou encore le parc d'activité économique du Coudray (Avenue Albert Einstein).

Nous nous rendons compte qu'en moyenne, les piétons mettraient 20 minutes à pied pour rejoindre leur lieu de travail à partir des deux futures gares. Ce temps de trajet reste relativement élevé. La carte montre également les aménagements d'itinéraires envisageables (les flèches orange) dont nous parleront plus précisément dans la prochaine partie.

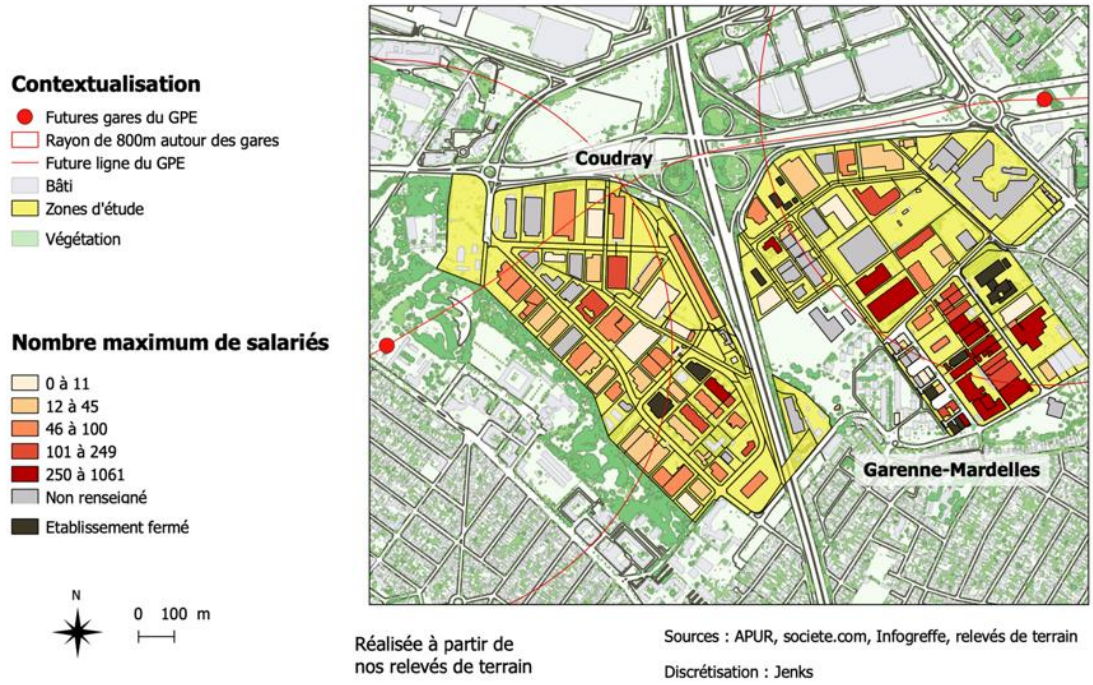


Figure 25 : Effectif salarié maximum par bâtiment sur les zones

Source : Production des étudiants (Logiciel Qgis)

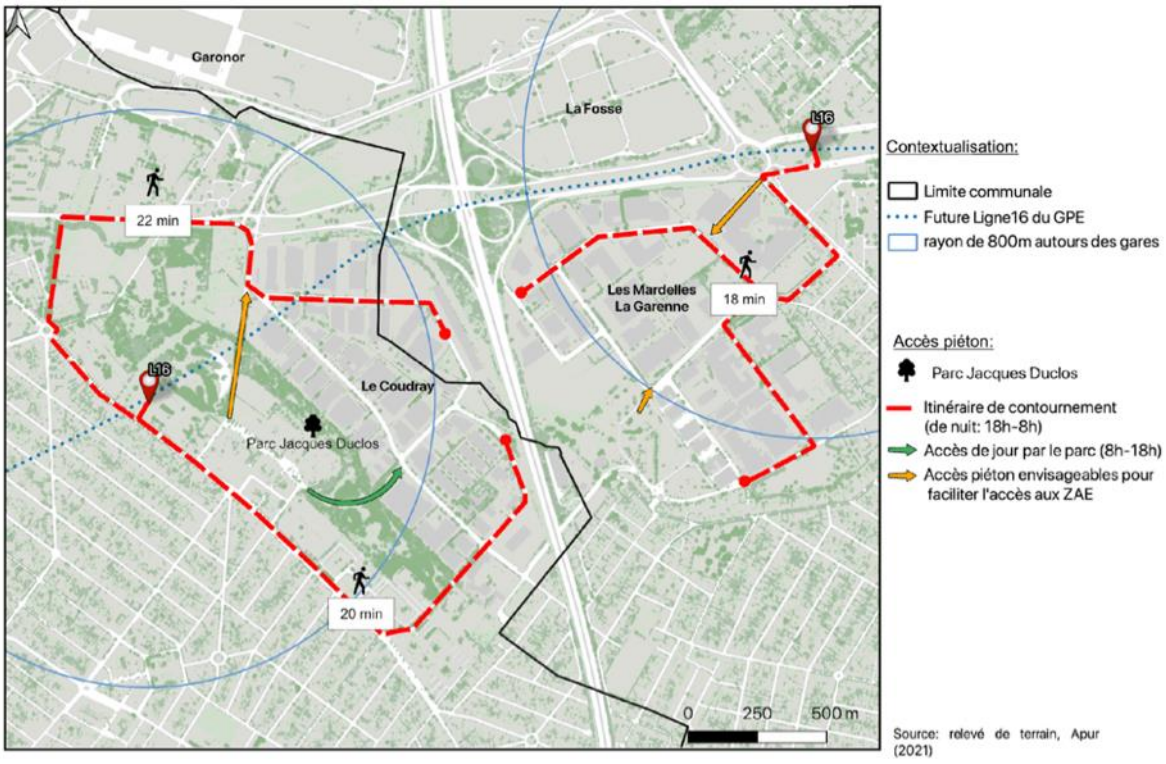


Figure 26 : Carte piétonne de l'accessibilité depuis les gares du GPE vers les ZAE du Coudray, des Mardelles et de la Garenne.

Source : Production des étudiants (Logiciel Qgis, Maps pour les calculs de la durée (vitesse de référence à pied : 4,9km/h), Relevés de terrain, Apur)

Le cas du Blanc-Mesnil est particulier. La future station et la ZAE sont séparées par le Parc Jacques Duclos, ouvert uniquement de jour. Ces horaires sont variables et ne permettent pas une desserte optimale, entraînant ainsi des trajets de contournement souvent Il s'agit alors pour les individus de longer la nationale, sur des trottoirs en mauvais état et peu sécurisés.

D'autre part, à Aulnay-sous-Bois, le contournement du siège de Soproréal entraîne une perte de temps de 10 minutes et un trajet fastidieux au niveau du carrefour de l'Europe très mal agencé pour les piétons. Bien qu'ils soient relativement sécurisés, il faut traverser trois passages cloutés depuis la future gare.

En complément de l'analyse des différents moyens d'accès, nous avons réfléchi à des aménagements possibles pour les piétons et les véhicules qui feront l'objet de la partie suivante.

4.2 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DE CHEMINEMENTS PIÉTONS

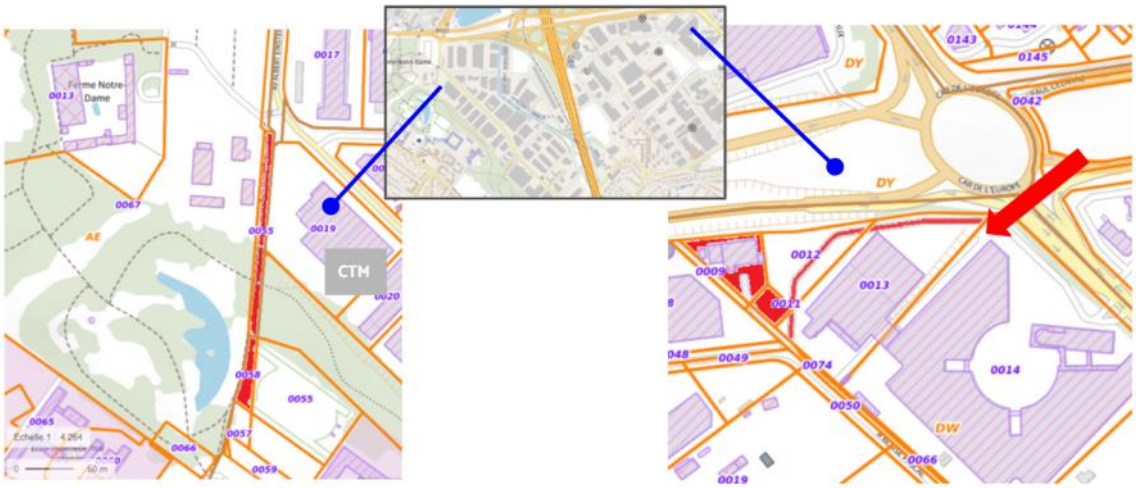


Figure 1

→ Blanc-Mesnil (Fig.1) : aménager un couloir éclairé de nuit et mettre en place un droit de passage à travers le parc urbain et le Centre Technique Municipal (n° 0019) (CTM)

Figure 2

→ Aulnay-sous-Bois (Fig.2) : mettre en place un droit de passage partiel à travers le parking de l'Oréal (n° 0012) ou constituer un cheminement piéton près du garage Tenaud (n° 0009/0011)

Figure 27 : Scénarios d'aménagement piétons depuis les Gares du GPE.
Source : Production des étudiants à partir de fonds de carte Géoportail.

La première proposition se situe au nord-ouest du Blanc-Mesnil et consisterait à aménager un couloir éclairé la nuit donnant accès au Coudray très rapidement depuis la future gare.

Cet aménagement fait déjà l'objet de réflexion pour être appliqué de façon opérationnelle dans le contexte des travaux de la gare du GPE. Le portail d'accès au Centre Technique Municipal (CTM) (figure 28) pourrait voir son accès élargi aux employés des ZAE. Cela implique des négociations avec la mairie qui possède ces parcelles. La voirie intérieure du CTM, assez large, permettrait aisément de ménager un couloir de traversée dédié aux piétons.



Figure 28 : Portail d'accès au CTM du Blanc-Mesnil
Source : Étudiants

Le second aménagement se situerait au niveau du Carrefour de l'Europe. Le contournement fastidieux de Soproréal pourrait être évité en aménageant une traversée piétonne dans cette zone, soit directement par la voirie privée de Soproréal, soit via la parcelle du garagiste Pierre Tenaud, en rouge sur la carte. Dans tous les cas, la traversée des trois passages cloutés au sortir de la gare ne sera plus un problème car le carrefour va probablement être redimensionné à la baisse et transformé en simple croisement à feux, comme nous l'a suggéré Charles-Henri Mignon, de la direction territoriale d'Aulnay-sous-Bois.

4.3 QUALIFICATIONS DES CARREFOURS D'ACCÈS PRINCIPAUX

Les carrefours d'accès principaux aux ZAE étudiées sont au nombre de deux. Depuis l'A3, l'accès à la ZAE du Coudray dépend du rond-point Pablo Neruda, tandis que c'est le Carrefour de l'Europe qui conditionne l'entrée dans les ZAE des Mardelles et de la Garenne.

LE CARREFOUR DE L'EUROPE : UN ACCÈS CAPACITAIRE MAIS RÉGULIÈREMENT CONGESTIONNÉ



Figure 29 : Emplacement du carrefour de l'Europe (rouge).

Source : Production des étudiants, depuis un fond de carte Géoportail

Le Carrefour de l'Europe est un rond-point à trois voies avec des baïonnettes réglementaires d'insertion ainsi qu'un système de caméras régulant le trafic par le biais d'un algorithme (X-Cam ng de l'entreprise Citilog). Le carrefour est un équipement capacitaire de grande envergure qui superpose cependant des trafics de différentes natures. Des flux interurbains traversent ce croisement selon un axe est-ouest tandis que les flux de poids-lourds arrivent du nord et du sud pour sortir vers l'ouest, en direction de l'A3. Le trafic local vient se surajouter à ces flux. De 7 à 9 heures le matin, et de 16 à 19 heures le soir, le carrefour est en effet congestionné et la circulation est particulièrement difficile, ce qu'attestent également de nombreux entretiens avec des entreprises.

A pied, le carrefour est relativement sécurisé mais fastidieux à contourner. Il intègre ainsi treize passages piétons. Plus précisément, pour atteindre les Mardelles depuis la future gare, il faut traverser trois fois la route, dont une fois sur un passage sans feu. Le mode cyclable est intégré mais reste dangereux lors de ces traversées sans signalisation.

La taille de cet équipement, déjà conséquente, et sa congestion pourtant quotidienne, indiquent qu'il faut à présent réfléchir à organiser les flux plutôt qu'à les endiguer par des aménagements toujours plus grands. Il s'agit donc de séparer les types de flux urbains/interurbains, professionnels/personnels mais aussi poids-lourds/véhicules légers.



Figure 30 : Vue aérienne du Carrefour de l'Europe.
Source : Géoportail



Figure 31 : Vues piétonnes du Carrefour de l'Europe.
Source : Étudiants

ROND-POINT PABLO NERUDA : UNE INTERSECTION DISSYMÉTRIQUE, ORIENTÉE ET STRUCTURÉE POUR PERMETTRE L'ACCÈS RAPIDE À L'A3



Figure 32 : Emplacement du rond-point Pablo Neruda (en rouge)

Source : Production des étudiants, depuis un fond de carte Géoportail

Cet accès a une morphologie qui mêle carrefour et rond-point. C'est un accès de moindre dimension que le Carrefour de l'Europe. Toutefois, des bretelles de contournement permettent aux flux PL en provenance du Coudray, de Garonor, du Vieux Blanc-Mesnil et du Bourget, de confluer aisément jusqu'à l'A3 située à l'est. Cette morphologie dissymétrique est orientée et structurée pour faciliter la distribution des flux sur les axes voisins. En outre, dix passages cloutés sécurisés permettent les traversées piétonnes, bien que ces flux soient très faibles.



Figure 33 : Vue aérienne du rond-point Pablo Neruda

Source : Géoportail



Figure 34 : Vues piétonnes du rond-point Pablo Néruda
Source : Étudiant, Google Street View

FOCUS THÉMATIQUE – LES POIDS LOURDS

Le mode de transport poids-lourds est aujourd'hui indispensable au style de vie urbain pour, par exemple, ravitailler les commerces alimentaires, acheminer les colis ou encore livrer des matériaux de construction. Pourtant, par leur taille et leur fonctionnement, ils mettent en danger aussi bien la fluidité du trafic que la sécurité piétonne. Symboles du bon fonctionnement de l'économie, ces transporteurs de marchandises sont donc toutefois la négation d'une certaine forme d'urbanité.

Dans le cas de notre étude, les activités logistiques des Mardelles et du Coudray sont entourées de zones d'habitat en voie de densification à moyen terme, mouvement que stimulera l'arrivée future du GPE. Nous allons donc réfléchir à ce qu'implique la circulation de poids-lourds dans un espace à travers plusieurs photographies prises dans les zones d'étude et leurs alentours.

Tout d'abord, la présence de poids-lourds s'accompagne de pratiques particulières, notamment de stationnement. Certains véhicules sont garés sur de longues périodes au fond de la zone du Coudray par exemple. L'amassement des feuilles et des déchets autour des

roues permet d'en témoigner (figure 35). La signalétique dissuasive autour de l'église évangélique Charisma n'empêche pas les conducteurs de se garer à cheval sur le trottoir, forçant les usagers du lieu de culte à le quitter (figure 36 et 38). Dans la même lignée, certains camions se garent dos-à-dos, au point d'être "collés" et d'empêcher ainsi tout accès aux portes arrière des deux véhicules. Cela occasionne une perte d'image pour l'entreprise située derrière ces camions. De plus, cela pourrait indiquer en creux la crainte d'effractions nocturnes, ou bien en tout cas le stockage de marchandises directement dans les camions stationnés (figure 37).



Figure 35 : Feuilles et déchets autour d'un PL.
Source : Étudiants



Figure 36 : PL garés à cheval sur le trottoir.
Source : Étudiants



Figure 37 : Camions dos à dos.
Source : Étudiants



Figure 38 : Bus de l'église Charisma
Source : Étudiants

Ces stationnements formels et informels occasionnent des réactions de la part de la puissance publique comme des entreprises en place. Cela se traduit par un mobilier urbain préventif : des gabions emplis de pierres de ballast, des demi-sphères en béton, ou encore des dalles de béton sur le rebord du trottoir. Tous ces aménagements peu esthétiques contraignent le stationnement des poids-lourds et façonnent l'espace où ils évoluent.



Figure 39 : Gabions emplis de ballast
Source : Étudiants.



Figure 40 : Demi-sphères en béton.
Source : Étudiants.



Figure 41 : Dalles béton sur le rebord du trottoir.
Source : Étudiants.



Figure 42 : Dalles béton sur le rebord du trottoir.
Source : Google Street View

La présence de poids lourds peut en outre générer un environnement rebutant. Une semi-remorque était ainsi parquée devant l'entrée arrière d'un parc d'activités au Blanc-Mesnil (figure 46). Un camion incendié a également été vu à proximité et est à l'abandon depuis plusieurs mois (figure 44). Plus étrange, une flèche d'arrimage, repérée sur Google Street View à la Fosse-à-la-Barbière, avait été laissée au milieu de la chaussée (figure 47). En outre, la giration des véhicules génère parfois des ornières massives sur les surfaces d'herbe (figure 43) et endommage aussi le mobilier urbain (figure 45).



Figure 43 : Mobilier urbain endommagé.
Source : Google Street View



Figure 44 : Camion incendié abandonné.
Source : Étudiants



Figure 45 : Ornières et mobilier urbain endommagé
Source : Google Street View



Figure 46 : Remorque parquée devant un PAE.
Source : Étudiants



Figure 47 : Dalles béton sur le rebord du trottoir.
Source : Google Street View

Les poids-lourds induisent en outre des activités d'entretien, de mécanique et de ravitaillement. Sur les deux photos suivantes, nous pouvons ainsi identifier un garagiste situé à proximité de Soproréal, dans une parcelle visiblement étroite. Sur la deuxième photo, une station-service sert également de point de ravitaillement pour les conducteurs qui peuvent stationner sur le parking.



Figure 48 : Garagiste à proximité de Soproréal
Source : Google Street View



Figure 49 : Station-Service
Source : Google Street View

Pour résumer, l'objectif de cette série de photographies n'est pas de faire un réquisitoire contre ce mode de transport, mais bien de détailler précisément les spécificités de celui-ci et d'estimer sa compatibilité avec une vie urbaine stimulée par le GPE. Ces camions sont aujourd'hui indispensables au bon fonctionnement de l'économie. L'enjeu est donc de comprendre comment les intégrer convenablement aux autres tissus urbains ? La réponse nous semble être de nécessairement séparer les flux, ou bien de les aménager dans le temps en concertation avec les entreprises afin qu'ils ne coïncident pas avec le reste du trafic (exemple : Plan de Déplacements Interentreprises / PDIE). Nous avons à cet égard envisagé deux scénarios d'aménagement

SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT D'ACCÈS ROUTIERS

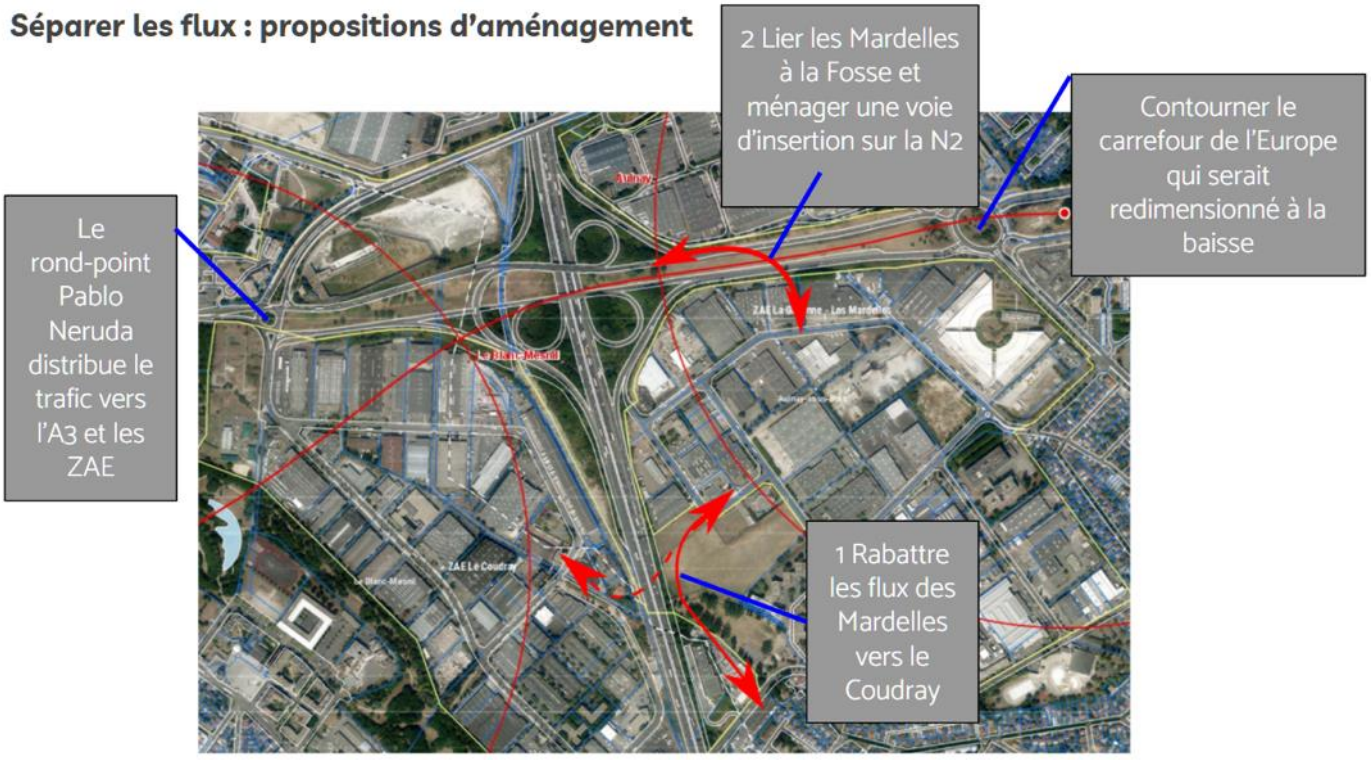


Figure 49 : Proposition d'aménagement routier pour séparer les flux.
Source : Production des étudiants, depuis un fond de carte de l'Apur

Le premier scénario consisterait à lier la partie sud-ouest des Mardelles avec la rue Galilée, laquelle permet de passer sous l'A3 et de rejoindre le rond-point Pablo Neruda à l'ouest par l'avenue Albert Einstein. Ce rond-point distribue le trafic efficacement en amont du croisement grâce à une voie permettant de s'insérer directement sur la N2 puis sur l'autoroute. Cet accès à l'A3 est ainsi plus fluide qu'au carrefour de l'Europe. Le rabattement PL occasionné pourrait toutefois rendre le projet délicat dans la mesure où les deux équipes municipales en jeu peinent à travailler ensemble.

Un second scénario, suggéré par la direction de la stratégie territoriale d'Aulnay dans le cadre de l'OAP qui existe sur cette zone, consisterait à redimensionner à la baisse le Carrefour de l'Europe à l'est, en le reconvertissant en simple intersection à feux. Une vie urbaine sans trafic lourd pourrait ainsi se développer autour de la future gare. La densification des activités est ici envisagée à une plus grande échelle (Val Francilia/PSA, Fosse-à-la-Barbière, O'Parinor). Les délaissés de la N2 à l'ouest, voire la N2 toute entière via des travaux de recouvrement, pourraient servir de terrain à ces projets. Une liaison verrait notamment le jour entre les Mardelles et la Fosse. Cette dernière disposerait en

outre d'un accès au sud sur la N2, laquelle permet une entrée rapide dans les deux sens de l'A3.

Il faut toutefois nuancer la pertinence de ces projets de voirie séparative en notant que la bureautisation des ZAE engendre une évolution des flottes routières vers un plus grand nombre de véhicules utilitaires légers (VUL, inférieurs à 3,5t), voire une absence totale de PL. L'enjeu sera donc de parvenir à mesurer l'évolution des flux et des activités logistiques de ces ZAE pour anticiper la nécessité ou non de ces aménagements.

Ces ZAE se trouvent aujourd'hui dans une situation unique et originale : initialement conçues pour être périphériques et uniquement dépendantes du mode routier, l'arrivée du GPE va constituer une nouvelle donne avec laquelle il faudra composer. Le croisement des flux routiers lourds et légers, piétons et transports en commun, impose de chercher le bon curseur d'aménagement pour rendre cet espace circulable et accessible. Les acteurs principaux des ZAE devront gérer les problèmes d'équilibre entre les flux. Ils doivent participer à un renouvellement urbain en adéquation avec les futures gares du GPE.



Source : étudiants (2021)

CONCLUSION_

Les enjeux de cette zone sont d'ordre humains, économiques, politiques, environnementaux et territoriaux. Envisager d'y répondre correctement implique de prendre en compte leur interdépendance systémique.
Notre étude témoigne de la présence d'une pente naturelle de maintien de l'activité comme du bâti dans ces ZAE. Un scénario de stagnation est à l'heure actuelle le plus probable, montrant une certaine résilience par rapport à l'arrivée des gares du GPE, ou en tout cas une inertie. Leur image rebutante et dégradée, ponctuellement redorée par certaines compagnies, ne reflète en rien la forte vitalité et l'attractivité de ces espaces. Vu leur âge de construction, ces ZAE devraient normalement être en plein dans leur phase de déclin. Pourtant, leur vacance idéale et les projets qui continuent d'être menés illustrent que ces activités sont amenées à prospérer.

Les scénarios d'évolution sont également multiples et il semble donc essentiel de mettre en place des indicateurs de veille. Ces derniers visent à anticiper les tendances d'évolution du tissu d'activités comme du patrimoine bâti et surtout à prévoir un potentiel risque de saturation des accès des ZAE. Il faut veiller à préserver la mixité fonctionnelle et l'accessibilité multimodale au fil des mutations incrémentales de ces zones.

Il s'agira donc pour la puissance publique de déterminer le bon degré d'intervention, et de décider la mesure dans laquelle elle doit soutenir les initiatives privées, ou bien être porteuse d'un projet de territoire de plus grande envergure.
La difficulté majeure est également de mettre en lien les acteurs pertinents pour soutenir les projets requis pour cet espace. On peut à cet égard envisager une communication entre les entreprises fondée sur une base territoriale qui rassemble les acteurs privés selon un critère de proximité. De même, les projets de PAE soutenus par des investisseurs doivent continuer d'être soutenus par la collectivité ainsi que par l'EPFIF.

Ce qui frappe aussi au terme de ce diagnostic et notamment de nos entretiens, c'est le *délai de prise de conscience* de l'arrivée du GPE dans l'esprit de nos interlocuteurs issus du privé. Le morcellement du parcellaire et la multiplicité des propriétaires comme des statuts d'occupation rendent particulièrement difficile toute mutation globale de ces zones. Ces évolutions se font donc à la marge, au fil des projets, et toute intervention publique se place nécessairement sur du moyen voire long-terme.

BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE_

DOCUMENTS FOURNIS PAR L'APUR

- Apur. (2013, mars). *La trame viaire du coeur de l'agglomération – Phase 1 : diagnostic*. https://www.apur.org/fr/nos-travaux/trame-viaire-coeur-agglomeration-phase-1-diagnostic-partage
- Apur. (2014, novembre). *Monographie du quartier de gare Aulnay Ligne 16*. https://www.apur.org/sites/default/files/documents/mononographie_gare_aulnay.pdf
- Apur. (2014, décembre). *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris - Analyse croisée des quartiers de gare de la Ligne 16*. https://www.apur.org/sites/default/files/documents/observatoire_quartiers_gare_analyse_croisee_ligne16.pdf
- Apur. (2015, janvier). *Monographie du quartier de gare Le Blanc-Mesnil Ligne 16*. https://www.apur.org/sites/default/files/documents/mononographie_gare_blanc_mesnil.pdf
- Apur. (2016, février). *Le tissu économique des quartiers de gare de la ligne 16 du métro du Grand Paris*. https://www.apur.org/sites/default/files/documents/QG_tissu_eco_L16.pdf
- Apur. (2018, novembre). *Atlas des autoroutes urbaines et des voies rapides du Grand Paris*. https://www.apur.org/fr/nos-travaux/atlas-autoroutes-urbaines-voies-rapides-grand-paris
- Apur. (2019, novembre). *Mutations dans les quartiers de gare du Grand Paris Express*. https://www.apur.org/fr/nos-travaux/mutations-quartiers-gare-grand-paris-express-35-gares-mises-service-2025
- Apur. (2020, 19 janvier). *SIRENE_2018_EPT7_géocodé_Apur_GPE_ZAE* [Fichier Sirene 2018 Géocodé par l'Apur]. https://drive.google.com/file/d/1ZcK-PKCgNFfiWmTUEStrJmXVm8kyN7e3/view?usp=sharing

DOCUMENTS RÉGLEMENTAIRES

- *Plan local d'urbanisme (PLU) | Ville du Blanc-Mesnil*. (s. d.). Le Blanc-Mesnil. Consulté le 19 janvier 2021, à l'adresse https://www.blancmesnil.fr/vos-services/urbanisme-habitat-et-logement/plan-local-durbanisme-plu

- *PLU en vigueur*. (s. d.). Aulnay-sous-Bois. Consulté le 19 janvier 2021, à l'adresse https://www.aulnay-sous-bois.fr/ma-ville/urbanisme/plan-local-durbanisme/plu-vigueur/

RESSOURCES DIVERSES

- C.C.I. (2016, décembre). *Les ZAE - Zones d'Activité Économique*. Chambre du Commerce et de l'Industrie. https://www.cci.fr/c/document_library/get_file?uuid=765aa1fa-2398-46c0-8373-0aedc39f3157&groupId=10909
- Cimbéton. (2006, février). *Vers une architecture de composants en béton - Conception des bâtiments d'industrie de commerce et de stockage*. https://www.infociments.fr/sites/default/files/article/fichier/CT-B60.pdf
- Data.Gouv. (2021, 19 janvier). *Base Sirene des entreprises et de leurs établissements (SIREN, SIRET*- [Base de données]. https://www.data.gouv.fr/en/datasets/base-sirene-des-entreprises-et-de-leurs-etablissements-siren-siret/
- Egis. (2018, juillet). *Etude d'intermodalité du Pole d'Aulnay-sous-Bois*.
- Établissement public territorial Paris Terres d'Envol. (2021, 11 janvier). Dans *Wikipedia*. https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89tablissement_public_territorial_Paris_Terres_d%27Envol
- INSEE. (s. d.). *Définition - Secteur Tertiaire*. Consulté le 19 janvier 2021, à l'adresse https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1584
- INSEE. (2018, juin). *Description complète du dessin des fichiers de mises à jour quotidiennes*. https://www.sirene.fr/static-resources/doc/dessin_XL2_description_complete.pdf?version=1.27
- Paris Terres d'Envol. (s. d.). *Paris Terres d'Envol*. Consulté le 19 janvier 2021, à l'adresse https://www.paristerresdenvol.fr
- Proudreed. (s. d.). *Multiparc d'Aulnay-sous-Bois | Accueil*. Multiparcs by Proudreed. Consulté le 19 janvier 2021, à l'adresse https://www.multiparcs.com/fr/home/multiparc-daulnay-sous-bois-1269.html
- SIRENE. (s. d.). *Caractère productif de l'entreprise*. Consulté le 19 janvier 2021, à l'adresse https://www.sirene.fr/sirene/public/variable/syr-proden?sirene_locale=en

OUVRAGE

- Beaud, S., & Weber, F. (2003). *Guide de l'enquête de terrain*. La Découverte.

ACRONYMES UTILISÉS_

B-to-B: Business to Business

BTP : Bâtiment Travaux Publiques

EPFIF : Etablissement Public Foncier Île-de-France

EPT : Etablissement Public Territorial

ETI : Entreprises de Tailles Intermédiaire

GPE : Grand Paris Express

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation

PDIE : Plan Déplacement Inter-Entreprises

PL : Poids Lourds

PAC : Parc d'Activités Commerciales

PADD : Plan Aménagement et de Développement Durable

PAE : Parc d'Activité Économique

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PME : Petites et Moyennes Entreprises

SGP : Société du Grand Paris

TPE : Très Petites Entreprises

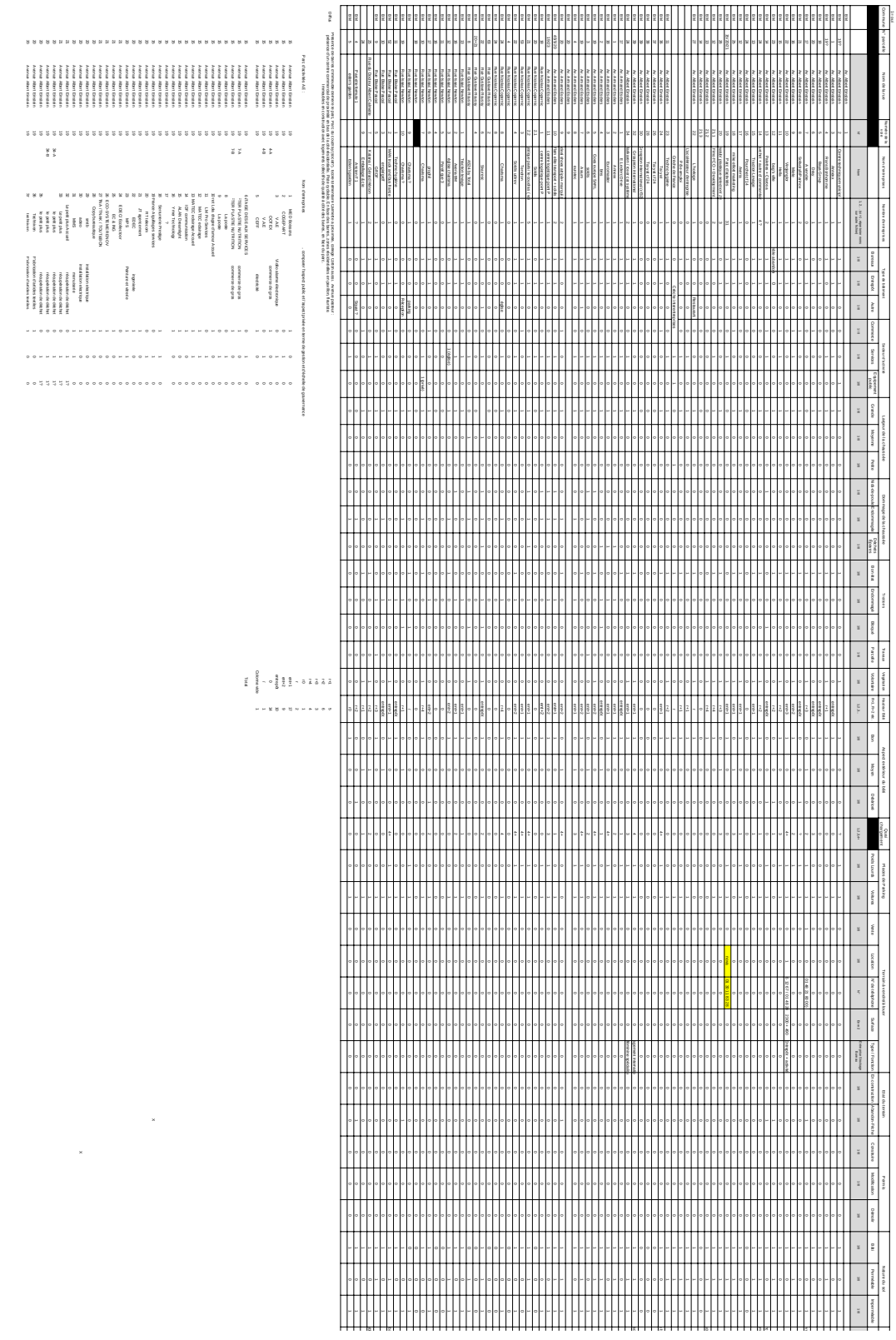
VL : Véhicules Léger

VUL : Véhicule Utilitaire Léger

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ZAE : Zone d'Activité Économique

ANNEXES_



Annexe n°1 : Première grille d'observation morphologique (Le Blanc-Mesnil uniquement)

id_Emprise_BAI	id_parcelle	numéro_parcelle	adresse	code_postal	Saisie ou Non	catégorie	nombre_Etages	hauteur_Entrée_BAI	hauteur_RDC	estimation (1-2-3-4...)	échéllage_façade_RDC	échéllage_façade_étage	accès_piéton	accès_VL_VU	accès_PL	revêtements_façade	composition_façade	toiture	matériaux_toiture	remarque
6764444	312306	17	1 AVENUE Ernest Esclangon	93350	1	ateliers de fabrication et maçon	2	7,4 Standard	4 meters : Monumental	1 porte vitrée	parois vitrées	parois vitrées	non	sans objet	métallique en bacs nervurés	métallique en bacs nervurés	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
2526351	312306	17	1 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	6,2 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	fonctionnel	sans objet	toiture bitumée	
7642920	312306	17	1 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	5 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	fonctionnel	couche	polycarbonate alvéolaire translucide	toiture bitumée
2526351	312306	17	1 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	6,2 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	fonctionnel	sans objet	station-essence	toiture bitumée
2423138	312306	17	1 AVENUE Ernest Esclangon	93350			1	12,3 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	monumental	plate	toiture bitumée	
7550418	388384	38	3 AVENUE Ernest Esclangon	93350			1	6,8 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
2377363	231945	38	3 AVENUE Ernest Esclangon	93350			1	6,8 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
2377364	263181	2	4 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	7,3 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
69142	263181	2	4 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	7,3 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
2526351	312306	17	1 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	6,2 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	fonctionnel	sans objet	toiture bitumée	
2526351	263207	3	6 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	7,3 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
2526351	263207	3	6 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	10,6 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
2419501	389187	39	7 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	12 Monumental		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	bois	sans objet	monumental	plate	toiture bitumée	
69141	389187	39	7 AVENUE Ernest Esclangon	93350			1	10,2 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	béton standard	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
69139	389187	39	7 AVENUE Ernest Esclangon	93350			1	10,2 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	béton standard	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
69140	389187	39	7 AVENUE Ernest Esclangon	93350			1	10,2 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	béton standard	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
2423137	263195	4	9 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	10,2 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	béton standard	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
2377362	244942	20	9 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	10,4 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	béton standard	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
2377361	244942	20	9 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	10,4 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	béton standard	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
2423131	263195	4	9 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	10,2 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	béton standard	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
2377362	244942	20	9 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	10,7 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
14827	396181	5	10 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	6,5 Standard		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
2419502	382462	20	11 AVENUE Ernest Esclangon	93350			1	11,1 Monumental		0 sans objet	sans objet	sans objet	oui	sans objet	métallique en bacs nervurés	sans objet	fonctionnel	plate	toiture bitumée	
14827	396181	20	11 AVENUE Ernest Esclangon	93350			2	6,5

Annexe n°2 : Grille d'observation typo-morphologique définitive de l'emprise bâtie (2/3)

Id_Emprise	Bati	Id_parcelle	numero_parcelle	adresse	code_postal	Bat_ilot_bd	Catégorie	Hauteur_Emprise_BdM	Hauteur_RDC	Nombre_Etages	ecclairage_façade_RDC	ecclairage_façade_étage	accès_piéton	accès_VL_VU	accès_PL	revêtement_façade	composition_façade	toiture	matériaux_toiture	remarque
						1 : bon état ; 2 : moyen ; 3 : détérioré ; 4 : abandonné ; 5 : en construction	ajuster si décalage du bâtiment	(Stand=plat ; 4 =petite ; 4 =moyenne ; 7=forte)	estimation (1,2,3,4...)	(1étage/rez-de-chaussée/étage ; 2 étages/rez-de-chaussée/étage ; ...)	(sans vitrine/ avec vitrine/ fenêtre en bandeau/fenêtre espacées/...)	Standard/ escalier ; accès de service ; avec rampe/ sans ; sans objet/ indéfini	(parking/ pas parking/ garage)	(pontage/ponton/ quai de déchargement/ plain-pied/ sans objet)	A rénover/ en mauvais état ; béton architectonique ; métal/ en bois/ nerveuré ; métal/ en bois/ non nerveuré ; (Tôle, Bois, Béton préfabriqué, brique, verre, PVC, Enduit)	Style/ fonctionnel/ monumental/ ... ; Eclectisme/ ...	(béton ; couvrir ; à peindre ; à peindre ou à poser par dessus ; plein nu/ brut ; métal/ en bois/ ; à peindre ; à couvrir ; plein ; vitrage)	matériaux_toiture	remarque
2370512	1	348871	38	28 Av. Albert Einstein	93150		2	2,2												
		64996						2,2												
		356542	37	26 Av. Albert Einstein	93150		2	2,2												
		370282	36	24 Av. Albert Einstein	93150		2	2,2												
		64995						5												
		312290	27	22 Av. Albert Einstein	93150		2	5												
		312290	27	22 Av. Albert Einstein	93150		2	5												
2452518	1	312290	27	22 Av. Albert Einstein	93150		2	5												
2452518	1	312290	27	22 Av. Albert Einstein	93150		2	5												
2470831	1	338887	26	21 Av. Albert Einstein	93150		2	3,1												
2470831	1	338887	26	21 Av. Albert Einstein	93150		2	3,1												
2470474	1	238802	25	18 Av. Albert Einstein	93150		1	2,2												
2470474	1	222147	24	16 Av. Albert Einstein	93150		1	3,1												
2470474	1	222147	24	14 Av. Albert Einstein	93150		1	3,1												
64990		222147	24	14 Av. Albert Einstein	93150		1	3,1												
2422249	1	277001	23	12 Av. Albert Einstein	93150		1	3,1												
2422249	1	277001	23	10 Av. Albert Einstein	93150		1	3,1												
2422249	1	277001	23	10 Av. Albert Einstein	93150		1	3,1												
2422249	1	277001	23	10 Av. Albert Einstein	93150		1	3,1												
2422250	1	930322	21	8 Av. Albert Einstein	93150		1	2,2												
2422250	1	930322	20	6 Av. Albert Einstein	93150		1	2,2												
2422250	1	930322	20	6 Av. Albert Einstein	93150		1	2,2												
675463	1	265431	20	6 Av. Albert Einstein	93150		1	2,2												
60039	1	353353	19	2-4 Av. Albert Einstein	93150		1	3,1												
2470535	1	353353	19	2-4 Av. Albert Einstein	93150		1	3,1												
2373365	1	2393934	18	5 Av. Albert Einstein	93150		1	2,1												
2373365	1	2393934	18	5 Av. Albert Einstein	93150		1	2,1												
2422247	1	356832	17	7 Av. Albert Einstein	93150		2	3,1												
2422247	1	356832	17	7 Av. Albert Einstein	93150		2	3,1												
3200079	1	313467	16	9 Av. Albert Einstein	93150		1	3,3												
64994		277056	15	11 Av. Albert Einstein	93150		1	2,1												
64993		277056	15	11 Av. Albert Einstein	93150		1	2,1												
2470477	1	392477	15	11 Av. Albert Einstein	93150		1	3,1												
2370472	1	392477	14	13 Av. Albert Einstein	93150		1	2,2												
2470455	1	385533	13	15 Av. Albert Einstein	93150		1	3,1												
2470455	1	385533	13	1 Rue Isaac Newton	93150		1	2,2												
64984		24721	12	3 Rue Isaac Newton	93150		1	2,2												
2470439	1	224968	11	5 Rue Isaac Newton	93150		1	3,3												
2370471	1	262270	10	7 Rue Isaac Newton	93150		1	3,2												
1402502	1	262270	10	7 Rue Isaac Newton	93150		1	3,2												
2369966	1	259933	9	9 Rue Isaac Newton	93150		1	3,2												
2452759

Adblock Plus

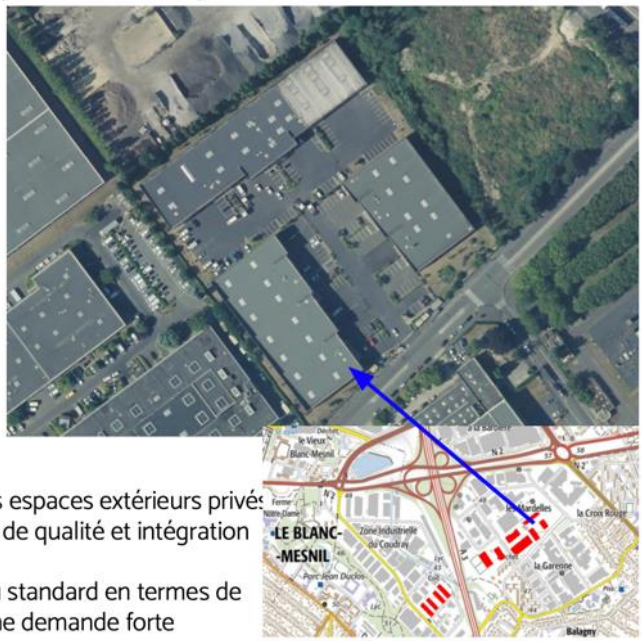
Usage des espaces extérieurs privés sur la parcelle du PAE Spirit (Construction récente : 2012)

34 rue Maurice de Broglie

Emprise foncière 45,1%

Surface libre privée totale : 10180 m2
- Sol végétalisé : **29%** *(contre **7,5%** au parc Valad)*
- Sol bitumé : 71%
- Stationnement VL : **22%** *(contre **24,5%**)*
- Stationnement PL : 0%
- Surface de circulation : **32%** *(contre **39%**)*
- Déchargemen t: 7%
- Stockage déchet : 0%

Marge d'erreur : environ 20%



Analyse : un usage optimisé de la parcelle et des espaces extérieurs privés
Un souci d'image accru : traitement architectural de qualité et intégration environnementale soignée.
Question : Cet exemple constitue-t-il le nouveau standard en termes de construction de locaux mixtes ? → Il répond à une demande forte

Annexe n°3 : Analyse des PAE (1/3)

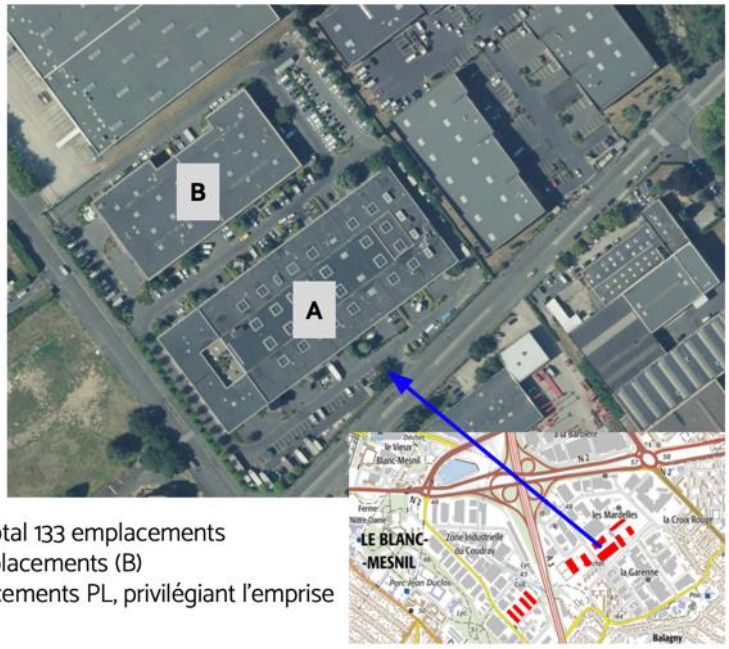
Usage des espaces extérieurs privés sur la parcelle du PAE Valad (Construction ancienne : années 1990)

44 rue Maurice de Broglie

Emprise foncière : 45%

Surface libre privée totale : 14 500m2
- Sol végétalisé : **7,5%**
- Sol bitumé : 92,5%
- Stationnement VL : **24,5%**
- Stationnement PL : 3,5%
- Surface de circulation : **39%**
- Zone de déchargement : 4,5%
- Stockage déchet : 1%

Marge d'erreur : environ 20%



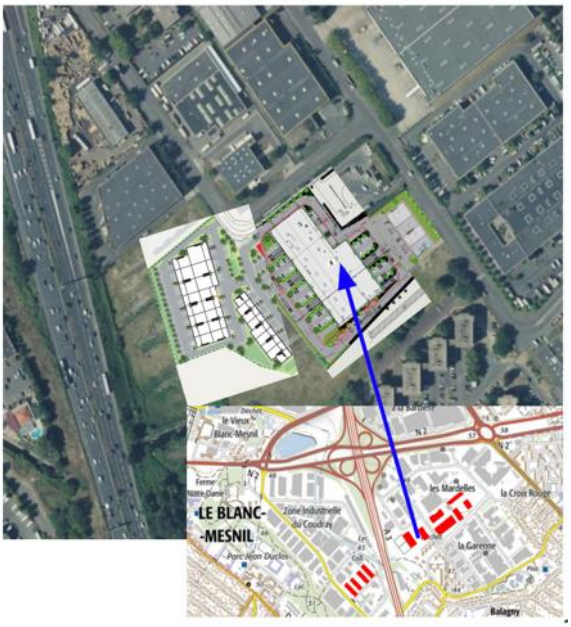
Analyse : un bâtiment massif comptant au total 133 emplacements d'entreprises 97 emplacements (A) et 36 emplacements (B)
Voirie intérieure très petite limitant les déplacements PL, privilégiant l'emprise bâti à l'ergonomie de l'espace

Annexe n°3 : Analyse des PAE (2/3)

M by Proudreed : le format idéal des PAE futurs ?

- **Un "multiparc" exemplaire ?**
- 34 000 m² exploitables
- **Croissance de 65%** de ce type de biens sur la zone
- 6/12 mois de commercialisation
- Un *property management* assuré sur le long terme
- Une offre "clés en main" avec "une stratégie fondée sur une totale intégration des fonctions"

> *"Je crois beaucoup en l'avenir des parcs d'activité, une ligne de produits qui deviendra plus attractive si nous pouvons proposer une offre de services qualitative et innovante aux PME/PMI, mais aussi aux TPE/TPI qui sont le socle de notre clientèle"*
>
> Christophe Le Corre, PDG de Proudreed



Annexe n°3 : Analyse des PAE (3/3)

Annexe supplémentaire : Grille d'entretien détaillée Agent Immobilier

Thème	Indicateur	Variable	Question
Offres	Etendue de l'offre	Quantité de biens immobiliers	Combien de locaux différents avez-vous à proposer sur la zone ?
	Formes de l'offre	Bureaux &/ou entrepôts	Quels types de locaux avez-vous à proposer sur la zone ?
	Nature des offres	Location / Vente	Proposez-vous plutôt des locaux à la vente ou à la location ?
	Attractivité de l'offre	Prix du m² et surface	Quels sont les prix au mètre carré pour les locaux que vous proposez ? Cher pour la zone ? Cher par rapport à d'autres zones ?
	Ancienneté de l'offre	Proportion neuf / existant	Proposez-vous majoritairement des bâtiments neuf ou anciens ? Quelle ancienneté ?
	Rotation de l'offre	Arrivée / départs sur les derniers mois	Y a-t-il beaucoup de mouvement sur les derniers mois ? D'arrivées, de départs ? Combien ?
	Variations de l'offre dues à la Covid	+/- de mouvement, diversification ou non des entreprises	Comment la Covid a-t-elle impacté votre activité sur cette zone ? Comment pensez-vous que cela va évoluer ?

Thème	Indicateur	Variable	Question
Ancrage et activité	Etendue de l'implantation	Beaucoup / peu de locaux ; équilibre entre les deux zones	Quelle surface de foncier gérer au total sur la zone ? Et l'autre ?
	Concurrence	Nombre et poids	Quelles sont les autres acteurs immobiliers sur la zone ? Comment sont réparti les biens entre vous et vos concurrents ?
	Ancienneté et évolution	Expérience de l'évolution économique sur la zone	Depuis combien de temps travaillez vous dans ces deux ZAE ? Quelles évolutions avez-vous constaté dans les types d'activités et la tailles des entreprises ?
	Anticipation GPE	Evolution offre / GPE	Comment pensez vous que l'arrivée du GPE a-t-elle / va-t elle impacter cette ZAE ?

Annexe supplémentaire : Grille d'entretien détaillée acteurs de la vie locale non-résidents

Thème	Indicateur	Variable	Question
Appartenance aux lieux	Lieux de résidence et motivation	Géographique / Volonté propre ou externe	Où habitez-vous ? Pour quelles raisons n'habitez-vous pas dans la commune ? Envisageriez-vous de vivre ici ?
	Degré d'appartenance	Variable temps	Depuis combien de temps fréquentez vous ces lieux ? Qu'est-ce qui vous pousse à venir ici ?
	Relation ZAE	Emploi et ressentis	Avez-vous déjà travaillé dans l'une de ces ZAE ? Vous arrive-t-il d'y aller ? Comment vous sentez-vous par rapport à ces endroits ?
	Perception GPE	Expérience projection	Comment pensez vous que l'arrivée du GPE a-t-elle/ va-t elle changer la vie ici?
Relations aux locaux	Perception de la ZAE	Indifférence / insatisfaction	Comment les gens qui vivent ici perçoivent la ZAE ?
	Travail dans la ZAE	Contact avec les personnes travaillant dans la ZAE	Connaissez-vous beaucoup de gens qui travaillent dans la ZAE ? Habitent ils dans la commune ?
	Rapport Services Publics	Sentiment investissement / délaissement	Avez-vous le sentiment que la mairie fait des choses pour les gens qui vivent ici ? Comment expliquez vous cela ?

Annexe supplémentaire : Grille d'entretien détaillée acteurs de la vie locale résidents

Thème	Indicateurs	Variables	Quesiton
Appartenance aux lieux	Durée de résidence	Temporelle	Depuis combien de temps vivez-vous ici ?
	Interaction ZAE	Emploi	Avez-vous déjà travaillé dans la ZAE ?
		Cadre de vie pollution sonore et visuelle	Comment est-ce de vivre ici ? Pourquoi ? Vous arrive-t-il d'aller dans la ZAE ?
	Perception GPE	Expérience projection	Comment pensez vous que l'arrivée du GPE a-t-elle / va-t elle changer la vie ici ?
Relations aux locaux	Emploi des locaux	Beaucoup / peu / évolution	Combien de personnes que vous connaissez ici travaillent dans la zone ?
	Présence Services municipaux	Sentiment investissement / délaissement	Avez-vous le sentiment que la mairie fait des choses pour les gens qui vivent ici ? Comment expliquez vous cela ?

Annexe supplémentaire : Grille d'entretien détaillée acteurs du privé

Thème	Indicateur	Variable	Question
Implantation	Temporel	Temporelle	Depuis combien de temps votre entreprise est-elle implantée dans la zone ?
	Occupation des locaux	Locataire / propriétaire	Votre entreprise est elle propriétaire ou locataire des locaux que vous occupez ?
	Chronologie des occupants ?	Oui / non	Savez-vous quelle entreprise occupait les locaux avant vous ?
	Rayonnement de l'activité	Régionale Nationale Internationale	Travaillez-vous dans la région ? A échelle nationale ? Internationale ?
	Motivation de l'implantation	Attractivité du foncier	Qu'est-ce qui vous a motivé à vous installer dans ces locaux ?
		Emplacement géographique (paris / aéroport)	
		Qualité de la trame viaire	
	Rapport aux entreprises de la zone	Nombre d'entreprises complémentaires / concurrente Indice sur l'ancrage de l'entreprise sur un territoire	Avez-vous des liens de concurrence ou de complémentarité avec les entreprises locales, notamment dans la Z.A.E. ?

Thème	**Indicateur**	**Variable**	**Question**
Relation aux services publics	Rapport aux services publics et à la mairie	Satisfaction (facilité d'implantation, taxe d'activités, …)	Quelles relations avec la mairie ?
	Usages individuels trame viaire	Indicateurs localité et usage de la trame viaire (vélo / voiture / transports en communs/ …)	Comment les gens qui travaillent avec vous se rendent-ils sur le lieu de travail ? ?
	Qualité trame viaire	Fréquence des retards, …	Comment les déplacements sont vécus par les personnes qui travaillent avec vous dans l'exercice de leurs fonctions?
Emploi	Taille de l'entreprise	Petite /	Combien d'employés comporte votre entreprise ?
	Employés locaux	Géographique	Savez-vous combien de vos employés vivent dans la commune ? (Adapter B.M. / AsB) ? Combien vivent en dehors ? Où ?
	Offre locale de main d'oeuvre	Développement des entreprises et offre d'emploi locale	Avez-vous embauché de nouveaux salariés sur les 6 derniers mois ?
		Pôle emploi, sites internet, …	

		Cohérence offre locale de main d'œuvre (notamment blanc mesnil avec mission emploi locale, pôle emploi, …)	Si oui, grâce à quel medium ?
	Usages individuels trame viaire	Indicateurs localité et usage de la trame viaire (vélo / voiture / transports en communs/ …)	Comment les gens qui travaillent avec vous se rendent-ils sur le lieu de travail ? ?

Annexe supplémentaire : Brief complet pour les entretiens

Brief Entretiens :

Premiers pas : n'hésitez pas à appeler des boîtes de moindre importance au début pour faire crash-test
Pensez à enregistrer les entretiens, pour qu'on puisse retrouver les infos & pour vous ré-écouter (meilleur moyen de s'améliorer sur les entretiens, même si c'est très chelou de s'entendre) Pour vous enregistrer il y a pleins d'appli' téléchargeables, normalement CallYou fonctionne bien.

1) **Présentation :** mots clefs (Mme/M. Nom + Services d'Urbanisme du Grand Paris) / j'ai besoin de renseignements sur la ZAE. (on détail s'ils demandent)

2) **Interlocuteur :** S'ils sont tous en télé-travail, qu'il n'y a pas de standard en back-up, ou inaccessible par téléphone, essayer par mail, linkedin mais long.
Au téléphone, s'assurer que la personne aura des réponses fiables: (exemple : lui demander sa fonction / ancienneté, quand c'est pas bon demander quelqu'un d'autre.)

3) **Les questions :** restez naturel et sans a priori. Questionnez comme dans une conversation normale

a) **Implantation :**
- Durée (depuis combien de temps vous êtes là ?)
- Motivation (pourquoi s'installer ici ?)
- Satisfaction (est-ce que cette ZAE profite à votre activité ?)
- Relation aux entreprises de la ZAE (partenariat / concurrence ?)
- Rayonnement (travail échelle régional / national / international ?)
- Occupation des locaux (propriétaire / locataire ?)

b) **Services publics :**
- Satisfaction Chaussée (suffisamment large & entretenue ?)
- Relations Mairie (relations aux élus, à la ligne politique, …)
- Déplacement des employés (problème de circulation pendant le travail / domicile travail / moyen de locomotion, bus, voiture, …)

c) **Emploi :**
- Localisation des employés (il y en a beaucoup qui vivent à AsB / BM ?)
- Nombre de salariés (combien de salariés compte l'entreprise ?)
- Flux salarial sur les derniers mois (Avez-vous recruté/licencié sur les derniers mois ? Par quels moyens (pôle emploi, indeed, bouche à oreille) pour quelle raison ? (perte d'activité, changement de direction, …)

4) **Finalement :**
Vous pouvez leur demander s'ils ont un truc à ajouter avant de raccrocher, leur proposer de leurs donner des nouvelles de l'enquête et tout.

Mutations économiques autour des futurs quartiers de gares du Grand Paris Express

Document de travail : les typologies morphologiques des bâtiments des ZAE

Le bâtiment d'activité ou industriel est souvent assimilé à une classe unique typologiquement.
Pour entrer plus finement dans la morphologie des zones d'activités, nous proposons une typologie basée sur la présence ou non d'ouvrants (fenêtres en bande le plus souvent), celle d'un volume d'accueil plus ou moins monumentalisé (double hauteur, traitement vitré, entrée signalée avec escalier …), la forme de toiture et de façon moins décrite, la distinction entre bardage métallique simple (non isolé et sans épaisseur) pour les entrepôts de stockage notamment.

La hauteur globale du bâtiment peut donner lieu à une classification mais ne permet pas une précision suffisante sur le nombre de niveau intérieur sauf lorsque des ouvrants en partie haute ou basse laissent supposer la présence d'un étage courant (de bureaux ou de service). Les mezzanines non éclairées ne peuvent pas être identifiées.

1. **Hangar** (ou garage ?) : bâtiment haut (entre 7 et 15m), pas ou peu éclairé, à structure minimale (poteau poutre ou structure métallique, paroi fine (sans isolant), grande ouverture technique sur une face, le plus souvent toiture à double pente.

2. **Entrepôt** (deux tailles <7M ou entre 7 et 15 mètres, fait-on 2 classes différentes ?)

2.1. Entrepôt simple de stockage ou de production faiblement éclairé sauf de façon zénithale dont les parois sont percées de portes techniques industrielles pouvant donner ou non sur un quai de déchargement

2.2. Entrepôt composé correspondant à un entrepôt simple avec étage courant partiel vitré (laissant supposer une activité de bureau ou de service en plus de l'activité de stockage ou de production

3. **Immeuble d'activités** (ou de services ? ou de bureaux ?? discussion à avoir) composé d'étages courants clairement identifiables, de hauteur moyenne (entre 2m50 et 4m selon les niveaux) et éclairés en façade. (au moins deux façades éclairées)

3.1 Immeuble d'activités (ou services ? ou bureaux ?) simple avec façades industrialisées et portes d'accès principal banalisées

3.2. Immeuble d'activités (ou services ? ou bureaux ?) à accueil monumental (double hauteur, vitrage toute hauteur, perron ou auvent…)

3.3. Immeuble monumental 2(traitement architectural particulier, structure, composition de façade, toitures débordantes, ou pentes exceptionnelles, matériaux nobles (pierre, bois)….)

4. **Local d'activités** (ou atelier ?) structure composite (façades percées de manière irrégulière de portes industrielles, fenêtres discontinues , pavés de verre…) d'emprise foncière plus réduite (étroitesse du bâtiment), souvent assez ancien

5. Enfin une dernière classe mériterait d'être créée qui reste cependant difficile à définir. Elle concerne les bâtiments « pastiche » nouvellement construits (restaurant de L'Horloge, Pôle Emploi), de taille moyenne (R+1, R+2) qui utilisent un vocabulaire urbain plus « faubourien » fenêtres réduites et alignées aux verticalités plus marquées, façades enduites, tourelle, toiture en zinc avec faux comble mansardé (en réalité le faux mansart masque une toiture terrasse) et qui font plus référence à l'architecture résidentielle ou mixte (local d'activité à RDC). Le nom de cette catégorie prête à discussion.

Vous trouverez ci-dessous un tableau annexe explicitant les caractéristiques et spécificités des différentes catégories et sous-catégories identifiées, ainsi que des illustrations.

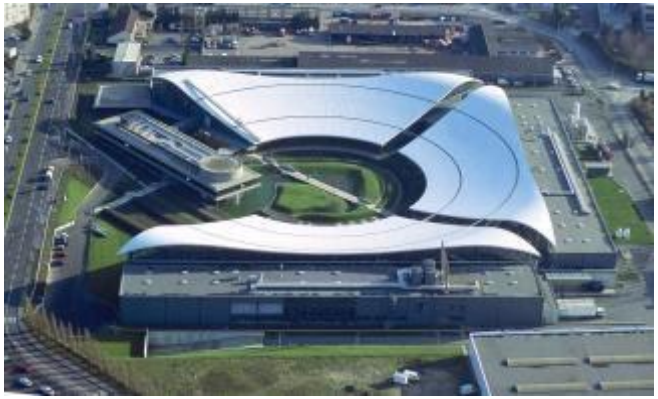
Bâtiment	Éléments de définition	Spécificités	Exemples	Photos d'exemple
1.Hangars / Garages	**Hauteur**	• 7 à 15m	GRDF, Euromaster, garage rue Charles Tellier	  
	Éclairage artificiel ou lumière naturelle	• Bâtiment peu éclairé / peu d'ouvrant et de fenêtre sur les façades / parois opaques / lumière zénithale		
	Type et dimension d'accès dans le bâti	• Porte sectionnelle / roulante coulissante / pliante/ basculante / rideau à lames (largeur pas moins de 3m)		
	Revêtement	• Tôle / béton / bac acier / bâche / autre		
	Toiture	• A double pente / terrasse		

2.Entrepôts	**Hauteur**	• moins de 7m • 7 à 15m	Tendron	
	Éclairage ou lumière naturelle	• Ouvertures zénithales, fenêtres en bande (moins fréquent)		
	Type et dimension d'accès dans le bâti	• Portes doubles de 2 mètres de haut, ou plus grandes / sectionnelle / roulante coulissante / pliante / basculante / rideau à lames • Quais de chargement		
	Revêtement	• Tôle / béton / bac acier / bâche / autre		
	Toiture	• Toiture à double pente / terrasse		

3.1 Immeuble d'activités	• **Hauteur**	• Hauteur bâtie : <7m / 7 à 15m • Étages clairement distinguables	GRDF...	 
	• **Éclairage ou lumière naturelle**	• Éclairage naturel obligatoire et majoritaire : fenêtres en bande / baies vitrées / fenêtres sur façade / éclairage zénithal		

	• **Type et dimension d'accès dans le bâti**	• Pas d'accès camions / camionnettes • Portes d'entrées (standard porte simple : 2.15 x0.9m) • Escaliers de secours		
	• **Revêtement**	• Béton, panneaux préfabriqués, tôle		
	• **Toiture**	• Terrasse / inclinée / double pans		
3.2 <u>Immeuble d'activités à accueil monumental</u>	• **Hauteur**	• Hauteur bâtie : <7m / 7 à 15m	Roxer/ Marikaren, Centre d'art Aulnay, Miele	

	• **Éclairage ou lumière naturelle**	• Éclairage naturel obligatoire et important : fenêtres en bande / baies vitrées / fenêtres sur façade / éclairage zénithal		 
	• **Type et dimension d'accès dans le bâti**	• Pas d'accès camions / camionnettes • Portes d'entrées (standard porte simple : 2.15 x0.9m) • Escaliers de secours		
	• **Revêtement**	• Vitres / tôle / béton / bac acier / panneaux préfabriqués		

	• **Toiture**	• Plate / Terrasse		
	Monumentalité	• Hall vitré sur simple ou double niveau / passerelle surélevée / coupoles artistiques / bardages bois		
3.3 <u>Immeuble monumental</u>	• **Hauteur**	• Entre 7 et 15m	L'Oréal, Pôle Emploi d'Aulnay-sous-Bois	
	• **Éclairage ou lumière naturelle**	• Ouvertures vitrées en bande importantes Éclairage zénithal		

	• **Type et dimension d'accès dans le bâti**	• Tous types : portiques piétons / portes sectionnelles • Portes d'entrées (standard porte simple : 2.15 x0.9m)		
	• **Revêtement**	• Vitres, tôle, béton, panneaux préfabriqués		
	• **Toiture**	• Plate / Terrasse • Courbée		
	• **Monumentalité**	• Travail architectural sur l'ensemble du bâtiment		
4.Local d'activités	• **Hauteur**	• <7m / 7 à 15 m		

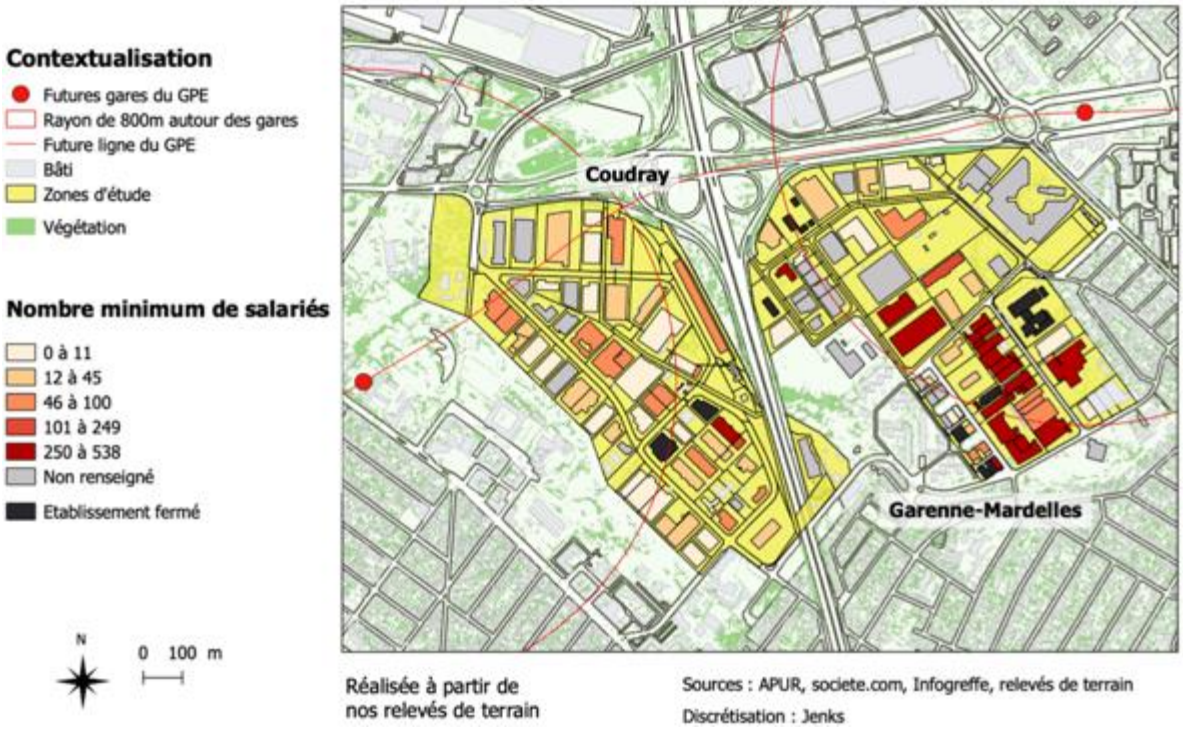
	• **Éclairage ou lumière naturelle**	• Fenêtres sur façade • Lumière zénithale	Ateliers anciens de la Garenne Rue Charles Tellier / Nicéphore Niepce	
	• **Type et dimension d'accès dans le bâti**	• Portes métalliques sur deux niveaux		
	• **Revêtement**	• Tôle, béton, vitre,		
	• **Toiture**	• Plate, double pan		

5.Bâtiments « faubouriens »	**Hauteur**	• 7 à 15m	L'horloge Pôle emploi Blanc Mesnil Crèche inter-entreprises Accélérateur d'entreprises	
	Éclairage ou lumière naturelle	• Eclairage naturel, fenêtres en grand nombre		
	Type et dimension d'accès dans le bâti	• Pas d'accès camions / camionnettes • Portes d'entrées (standard porte simple : 2.15 x0.9m) • Escaliers de secours		
	Revêtement	• Béton peint • Surfaces vitrées		
	Toiture	• Toiture décorative d'aspect tôle et inclinée pour le bâtiment, s'arrête pour former un toit-terrasse • Tour : toiture pleine, même aspect en tôle que précédemment		

	Caractéristiques particulières de l'aspect extérieur	• Style qui se veut artisanal mais contemporain (faussement ancien/classique) ("*Disneylandisation*") • Monumentalité mesurée ?		

Cartes supplémentaires

Effectif salarié minimum des bâtiments sur les zones d'études

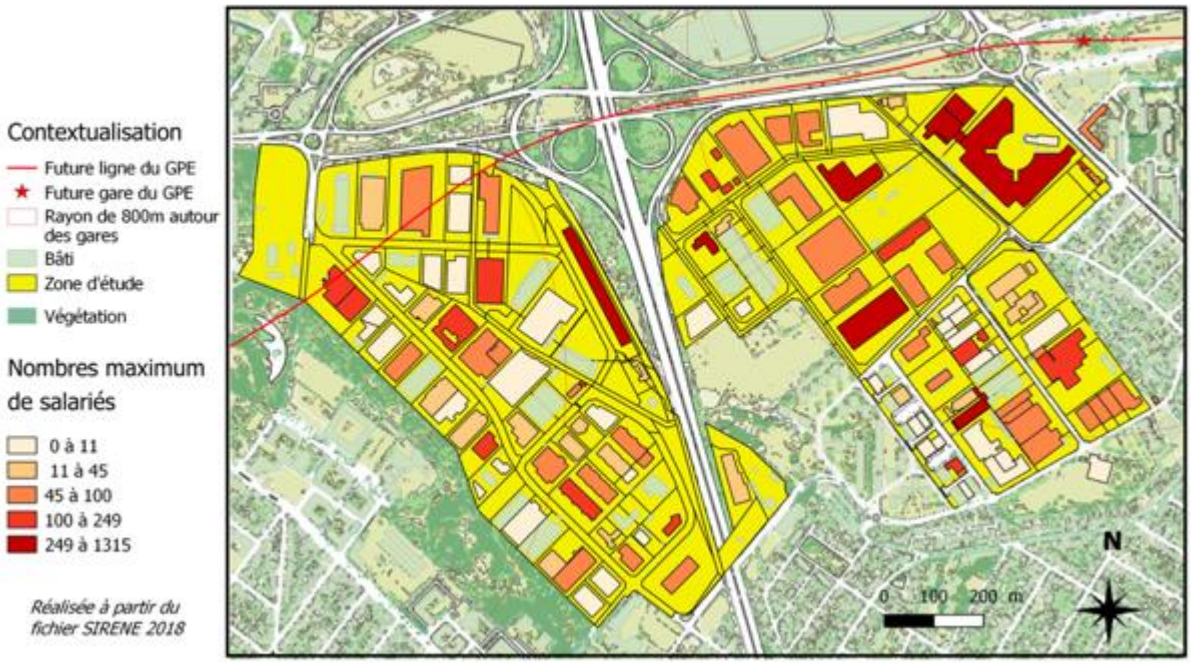


Réalisée à partir de nos relevés de terrain

Sources : APUR, societe.com, Infogreffe, relevés de terrain

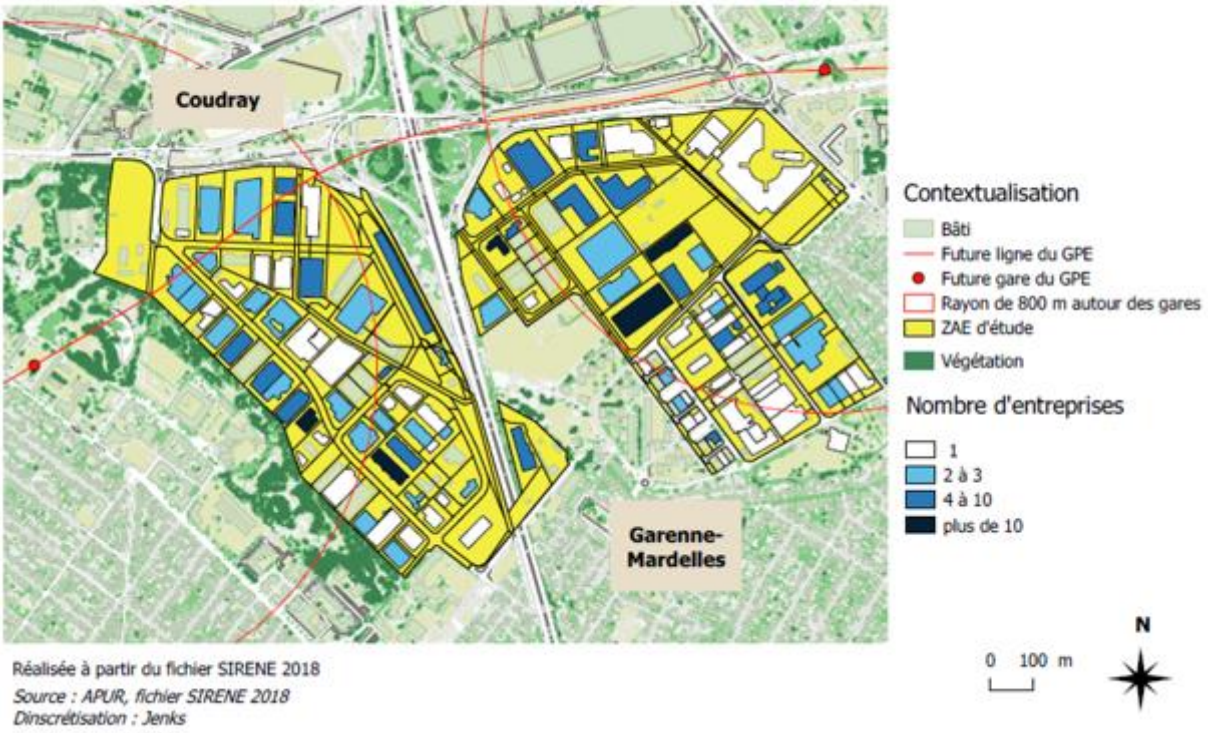
Discrétisation : Jenks

Effectif salarié maximun des bâtiments sur les zones d'études



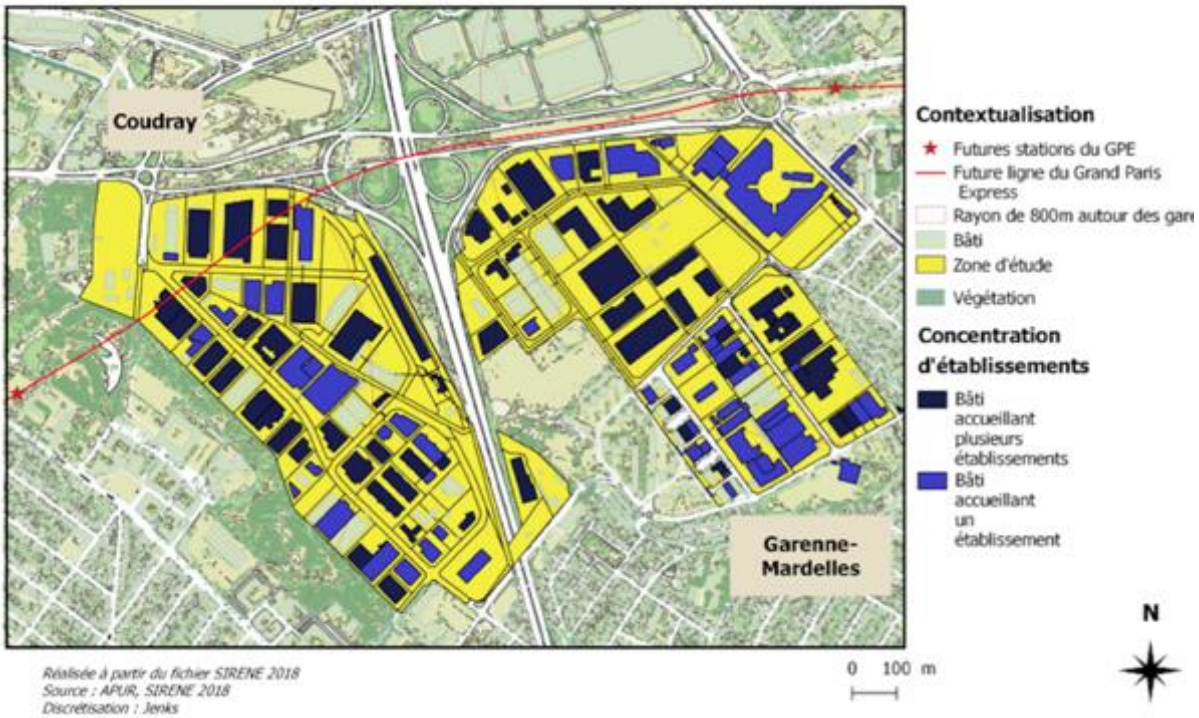
Source : APUR, fichier SIRENE 2018 *Discrétisation : Jenks*

Nombre d'entrerpises et d'établissements par bâtiment sur les zones étudiées



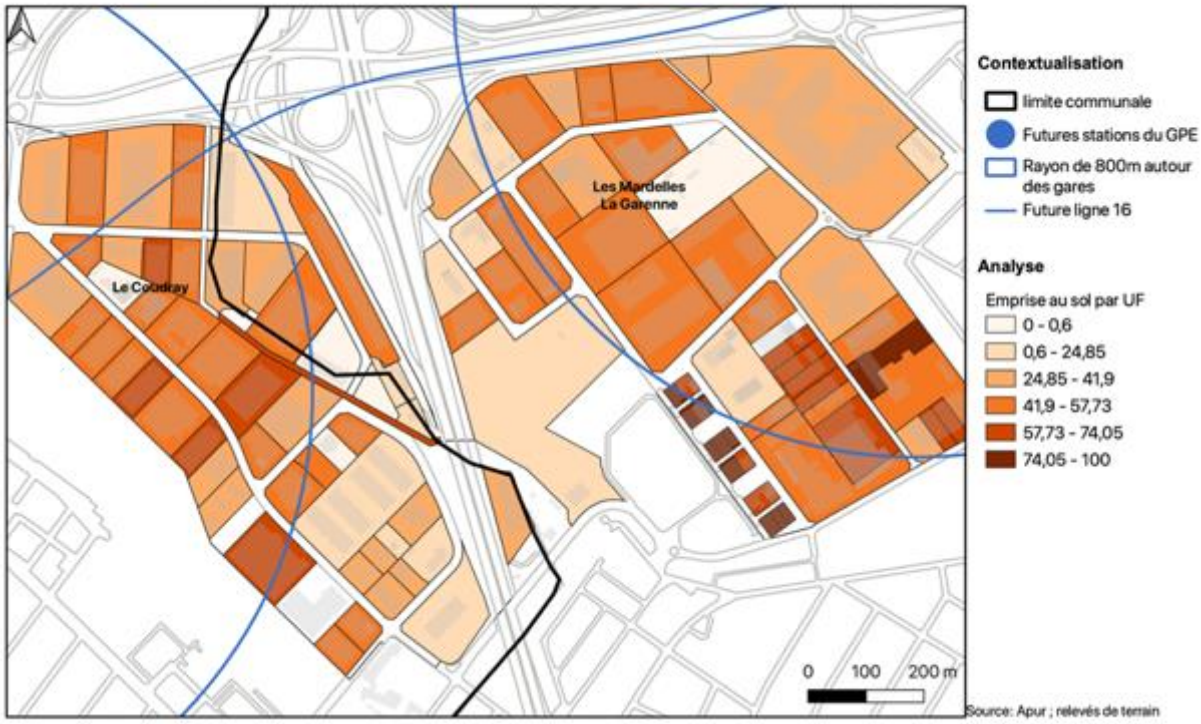
Réalisée à partir du fichier SIRENE 2018
Source : APUR, fichier SIRENE 2018
Dinscrétisation : Jenks

Concentration d'entreprises et d'établissements par bâtiment sur les zones du Coudray, de la Garenne et des Mardelles



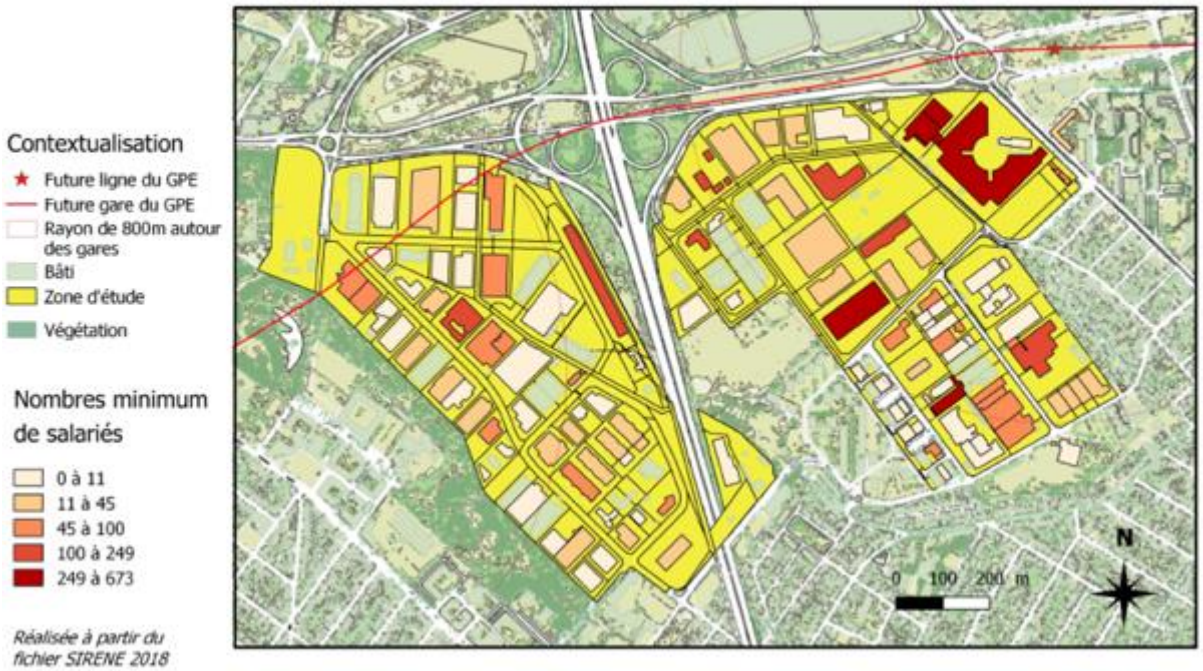
Réalisée à partir du fichier SIRENE 2018
Source : APUR, SIRENE 2018
Discrétisation : Jenks

Carte de l'emprise au sol par unité foncière des deux ZAE (Le coudray et Les Mardelles - La Garenne



Source: Apur ; relevés de terrain

Effectif salarié minimum des bâtiments sur les zones d'études

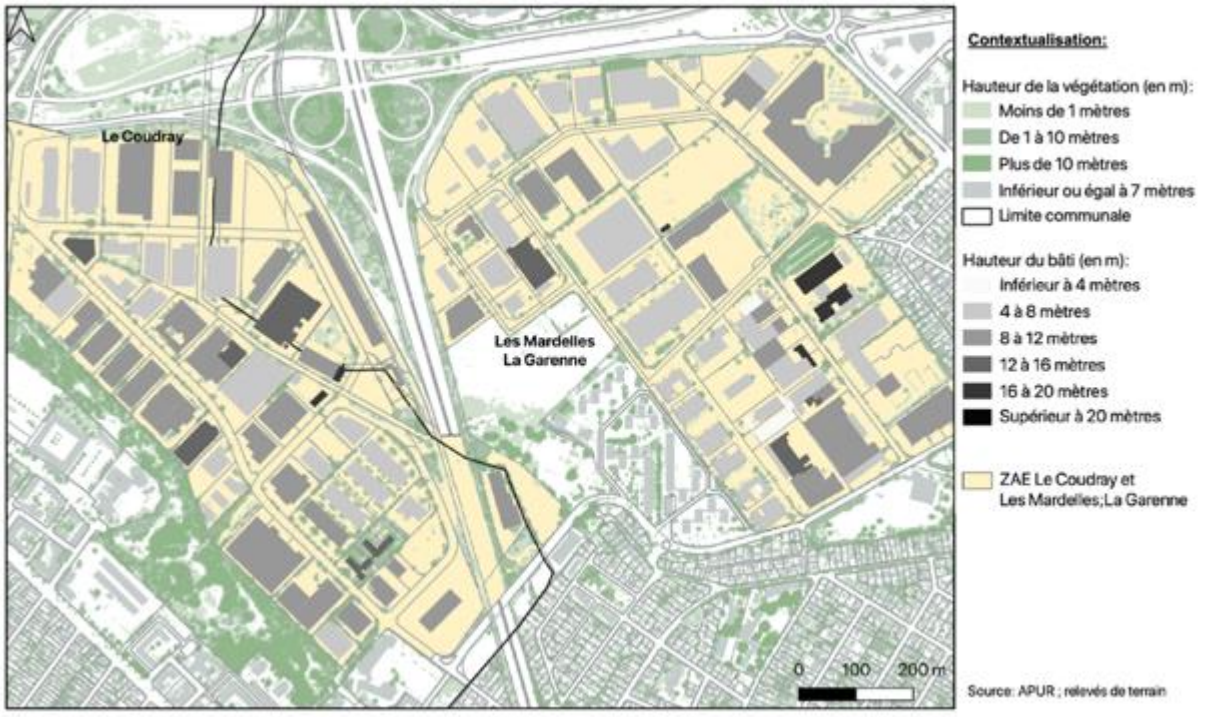


Source : APUR, fichier SIRENE 2018 *Discrétisation : Jenks*

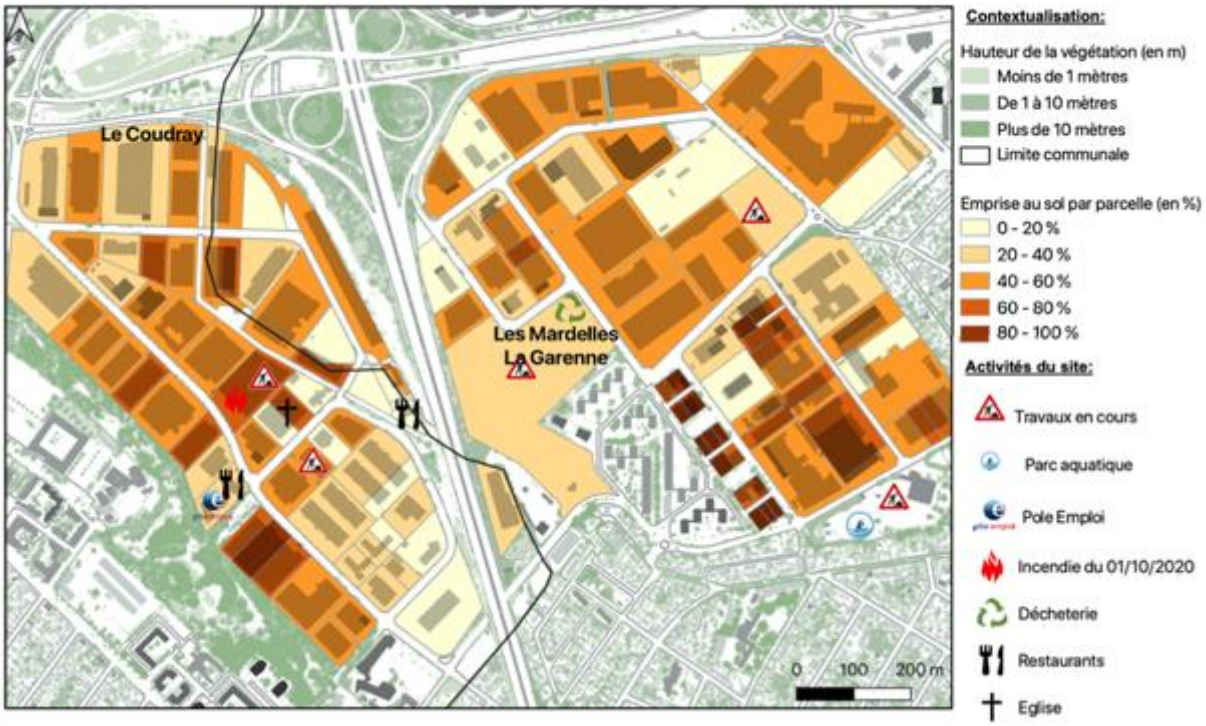


Carte de la densité des stations de bus connexes. Le Coudray et Les Mardelles, deux ZAE relativement desservies par les transports en commun

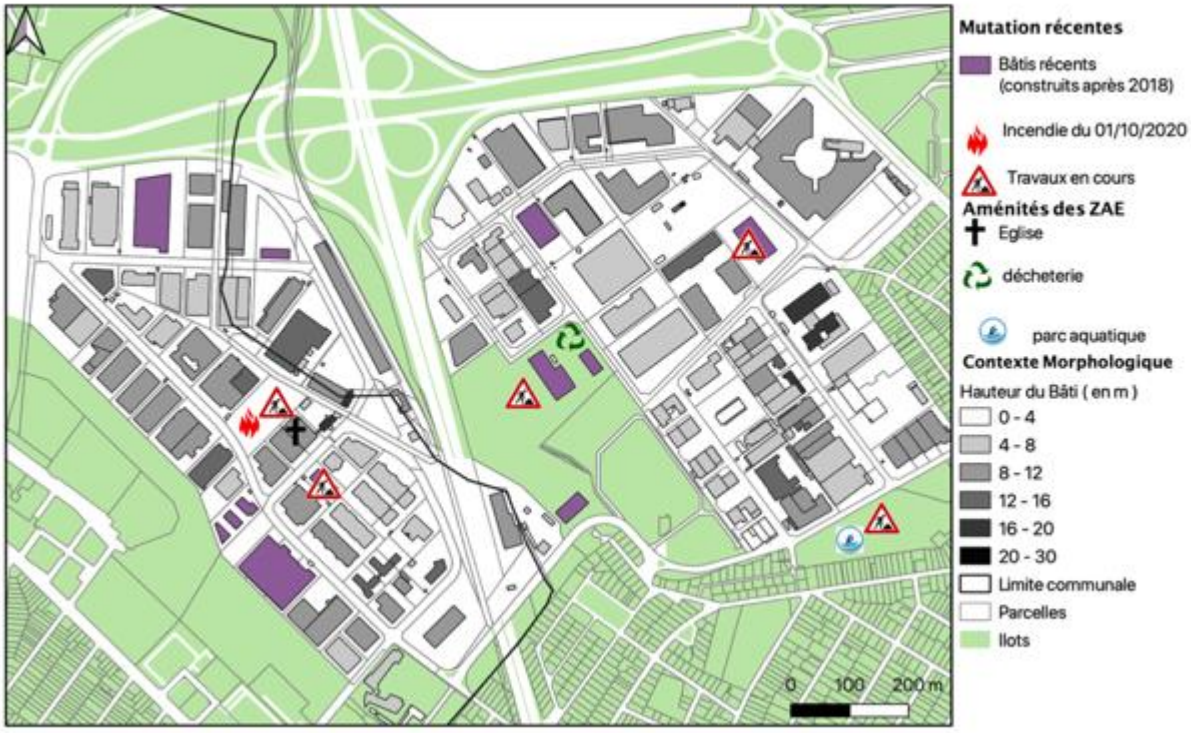
Carte de l'emprise au sol par parcelle des deux ZAE (Le coudray et Les Mardelles - La Garenne

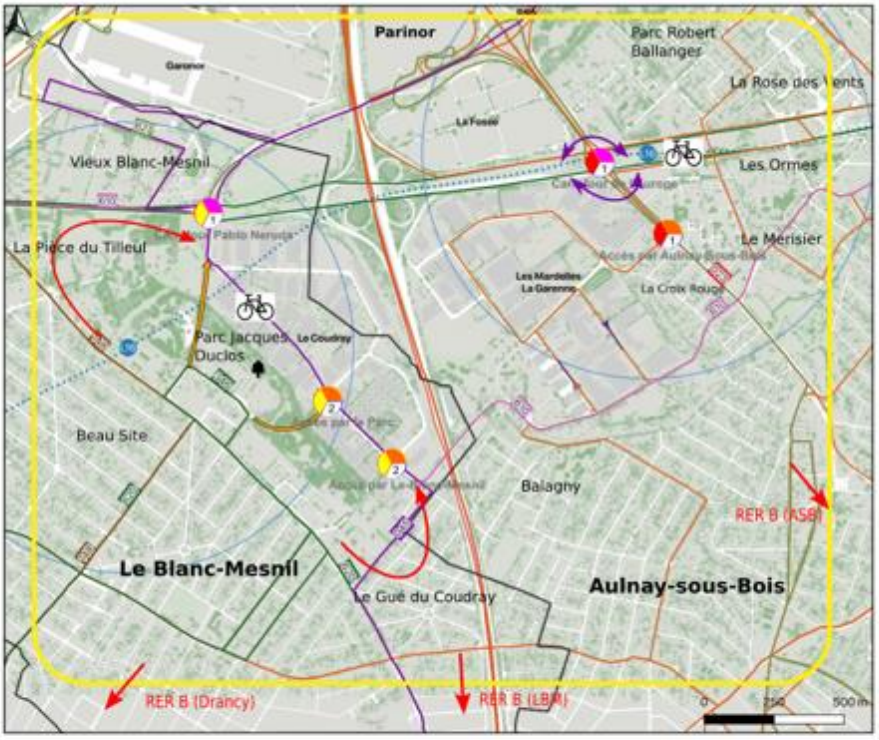


Carte de l'emprise au sol par parcelle des deux ZAE (Le coudray et Les Mardelles - La Garenne



Carte des mutations morphologiques des deux ZAE





Enjeux de mobilité : Une accessibilité contrastée localement

1 - Voirie et transport

Ligne de bus

Proximité du RER B

Zone desservie la nuit par les bus à la demande Filéo

Intégration croissantee du mode cyclable

2 - Des intersections différenciées

Desserte bus :
Moins de 3 lignes / plus de 3 lignes

Echelle de la desserte :
Interurbaine / Urbaine

1

Intersection principale (1) / secondaire (2)

3 - Accessibilité

Itinéraire piéton de jour

Itinéraire piéton de nuit - Contournement du parc Jacques Duclos

Zone d'Activités Economiques

Des emprises bâties diminuant par endroits l'accessibilité piétonne

Traversées piétonnes aménagées / régulation informatique du traffic routier