

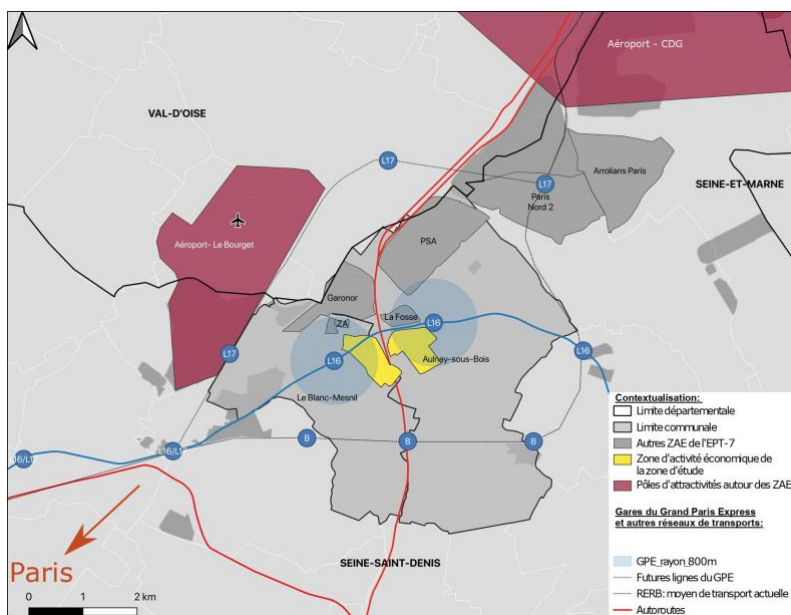
**Activité économique et ZAE dans les quartiers de gare,
Master 1 d'Urbanisme, 2020-2021**

**Les mutations urbaines des zones d'activité économique autour
des futures gares du Grand Paris Express : Aulnay-Sous-Bois et le
Blanc-Mesnil**

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 au sud et des Mardelles au nord (Aulnay-Sous-Bois) et leurs mutations autour des futures gares du Grand Paris Express de la ligne 16. 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 : 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.

Contextualisation territoriale des deux ZAE



Source : APUR, Opendata

Contexte

Les ZAE étudiées sont à la frontière entre deux espaces de natures différentes. Au sud, elles s'inscrivent dans un contexte métropolitain en voie de densification et doivent composer avec l'arrivée du GPE ainsi qu'avec la restructuration du tissu d'habitations environnant. D'un autre côté, ces zones se placent à l'extrémité sud du corridor industriel et logistique régional Le Bourget-Roissy Charles de Gaulle.

Problématique

Comment ces zones 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 quelles mesures sont-elles liées à l'arrivée du Grand Paris Express ?

METHODOLOGIE

Notre travail s'est structuré autour de quatre outils combinant méthodes quantitatives et qualitatives :

Traitement documentaire

- ▶ Recherches documentaires : contextualiser les ZAE dans leur territoire
- ▶ Reprise et mise à jour fichier SIREN : répertorier les entreprises de la zone
- ▶ Analyse des PLU : comprendre sur les projets municipaux pour ces zones

Observations

- ▶ Une observation flottante, permettant de prendre un premier contact avec les ZAE via la production d'un rapport d'étonnement.
- ▶ Une observation sur le terrain avec grille, qui a abouti à la création de données quantitatives.
- ▶ Des observations pour élaborer une grille de la morphologie du bâti, en concertation avec l'APUR.
- ▶ Des observations avec grille sur Google Street View et Géoportail en période de confinement, qui ont abouti à la création de données qualitatives sous forme de cartes.

parcelle	adresse	accès_PL	revetement_façade
		(portique, ponctuel, quais de déchargement, plain-pied ? sans objet)	à détailler en modalités (béton standard, béton architectonique, béton cellulaire, maçonnerie, métallique en bacs nervurée, bois cellulaire) (cf. pdf Archi Indus drive) (Tôle, Bois, béton préfabriqué, bac acier, vitre, PVC, brique)
17 1	AVENUE Amand Esders	sans objet	métallique en bacs nervurée
17 1	AVENUE Amand Esders	quais de déchargement	métallique en bacs nervurée
17 1	AVENUE Amand Esders	sans objet	sans objet
17 1	AVENUE Amand Esders	sans objet	métallique en bacs nervurée
1 2	AVENUE Amand Esders	ponctuel	béton standard
18 3	AVENUE Amand Esders	quais de déchargement	métallique en bacs nervurée
18 3	AVENUE Amand Esders	ponctuel	métallique en bacs nervurée
18 3	AVENUE Amand Esders	ponctuel	métallique en bacs nervurée
2 4	AVENUE Amand Esders	ponctuel	métallique en bacs nervurée
2 4	AVENUE Amand Esders	ponctuel	métallique en bacs nervurée

Analyse typo-morphologique

- ▶ Formes du bâti selon des variables de hauteur, de matériaux des façades et des toitures, d'accessibilité piétonne et motorisée.
Recenser la densité surface de plancher, forme et potentiel de mutabilité fonctionnelle des bâtiments.
- ▶ Occupation des parcelles selon les variables de densité et de forme d'implantation du bâti : densité d'emprise au sol, équilibre perméabilité et espaces verts, à l'échelle de la zone et des parcelles

Entretiens

- ▶ Exploratoires spontanés, lors des observations *in situ* avec des acteurs rencontrés sur place : avoir un premier contact avec les personnes travaillant dans les ZAE.
- ▶ Téléphoniques semi-directifs, avec grille thématique réalisée selon trois catégories d'acteurs (professionnels, commercialisateurs, publics).
Coller aux vécus et ressentis des acteurs sur la zone. Comprendre leurs ancrages et intentions au sein des ZAE ainsi que leurs pronostics quant aux évolutions de celles-ci.

a) Implantation :

Durée (depuis combien de temps vous êtes là ?)
Motivation (pourquoi s'installer ici ?)
Satisfaction (est-ce cette ZAE profite à votre activité ?)
Relation aux entreprises de la ZAE (partenariat / concurrence ?)
Rayonnement (travail échelle régionale / 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 / domi travail / moyen de locomotion, bus, voiture, ...)

Outils mobilisés : quantitatif (relevés morphologiques), qualitatifs (observations, entretiens)

Traitement des données : cartographique

RESULTATS

Une tertiarisation de l'économie complexe

La zone comporte de nombreux sièges sociaux, des plateformes logistiques, des PME et des Parcs d'Activités Economiques (PAE). Les entrepôts immobilisent un foncier important à l'inverse, les TPE/PME occupent des locaux mixtes (entrepôts/bureaux) de taille moyenne, voire petite.

Des ZAE localement enclavées avec des enjeux forts d'accessibilité

L'arrivée des gares n'est pas entièrement intégrée dans l'esprit des acteurs de la zone. Avec les projets de logements à venir et les difficultés d'accès déjà existantes, la congestion du trafic aux heures de pointe va s'accroître. L'OAP d'Aulnay-sous-Bois prévoit par exemple de restructurer les principes de liaison de la ZAE des Mardelles en la reliant à la Fosse à la Barbière afin de mieux séparer les types de trafic (transport de marchandises, navetteurs longue distance, riverains).

Au Blanc-Mesnil, une restructuration des accès par le parc est en cours. Le trajet de contournement futur entre la gare et la ZAE allonge considérablement le trajet piéton.

Des dynamiques immobilières qui tendent à densifier et à valoriser la zone

Les nouvelles constructions sont surtout de nature mixte (dominante entrepôt avec bureaux en appoint) et proposent des surfaces modulables pour répondre aux besoins des PME en quête de locaux professionnels. L'offre immobilière est en effet scindée entre des bâtiments anciens, petits, et difficiles d'accès à La Garenne par exemple, et des bâtiments modernes, modulables, bien équipés et accessibles dans les PAE (Spirit par exemple, à seulement 500 mètres de là). Les acteurs économiques accompagnent donc la mutation morphologique du secteur.

Un encadrement institutionnel partiel - quelle cohésion territoriale ?

En 2005, la ZAE du Coudray est en partie restructurée. La voirie est améliorée et un lotissement d'activités, sur le modèle des PAE, est ouvert au sud-est. Cela étaye la volonté exprimée dans le PLU du Blanc-Mesnil de tertiariser l'économie locale. Parallèlement, les projets de renouvellement urbain du parc de logements proche augurent sans doute une cohabitation de plus en plus délicate avec certaines activités économiques sources de nuisances, telles que la logistique.



*Différentes générations de bâti rue
Nicolas Robert au 07/01/21
Crédit photos par S. Krebs*

CONCLUSION

Ainsi, à travers nos recherches, nous nous sommes demandés si l'arrivée de deux gares du Grand Paris Express à Aulnay-sous-Bois et au Blanc-Mesnil allait avoir une influence sur nos ZAE d'études. Nous avons cherché à mettre en lumière l'état actuel de ces zones ainsi que les différents mécanismes de transformation qui sont en train de s'enclencher.

Nos observations tendent à montrer une réelle capacité d'évolution de la zone, qui pourrait être amenée à gagner en attractivité. En effet l'arrivée de ces deux gares vient s'ajouter à une localisation privilégiée (à l'extrémité sud du corridor industriel et logistique régional Le Bourget-Roissy Charles de Gaulle) ainsi qu'à une très bonne desserte autoroutière. De plus, si nombre d'entreprises de ces ZAE sont tournées vers la logistique, avec donc peu de main d'œuvre pour de grands espaces, la taille des terrains se prête à une évolution vers davantage d'activités tertiaires. Les PLU en vigueur dans les deux villes tendent d'ailleurs dans cette direction, avec une latitude de construction importante s'il s'agit de bureaux. Plusieurs parcelles sont d'ailleurs actuellement vierges et pourraient évoluer en ce sens. L'heure est désormais davantage aux bâtiments modernes et modulables, concentrés dans les PAE, plutôt qu'aux immenses entrepôts de stockage.

L'impact immédiat et visible de l'arrivée de ces deux gares sur les ZAE reste cependant limité. La plupart des nouvelles constructions directement induites par les gares se concentrent à proximité de ces dernières, et sont surtout tournées vers la production de logements.

Pour ce qui est du futur des ZAE, il est évident qu'elles seront touchées par l'ouverture de ces deux gares, et surtout par le nombre croissant



d'utilisateurs qu'elles vont attirer. L'apparition de nouveaux immeubles d'habitations qui profiteront d'une desserte idéale, que ce soit par les transports en communs ou la route, pourrait induire une saturation progressive des accès routiers, déjà très empruntés aux heures de pointe. Un enjeu essentiel de ces gares sera donc de permettre une desserte suffisamment efficace de ces espaces, afin d'éviter une congestion automobile qui nuirait aux activités logistiques, dépendantes de la route.

Commanditaires : APUR (A-M. VILLOT, C. BLANCOT, C. ESTRADA, S. JANKEL), SGP (E. ROUDIER)

Etudiant.es : M. MARQUIS VAN DE VELDE, S. KREBS, V. JEUNEHOMME, A. KONIG, S. LOUNES, G. GARNIER, C. BRUN, R. SADACA

Encadrant.es : R. CHEDID, A. PETILLOT, S. GUELTON, G. LACROIX