

THEME 1B
GESTION DES ZONES D'ACTIVITE ECONOMIQUE
EXISTANTES

SUBVENTION 2009-2010
Mai 2010

ANNEXE 4 AU RAPPORT INTERMEDIAIRE

PREMIÈRE ANALYSE DE BONNES PRATIQUES EN
MATIÈRE DE MIXITÉ DES FONCTIONS ET DE GESTION
PARCIMONIEUSE DU SOL



REGION WALLONNE
Conférence Permanente du Développement Territorial

Auteurs : F.-L. Labeeuw (Lepur – ULg),
J.-M. Lambotte (Lepur – ULg)

Pilote : J.-M. Halleux (Lepur – ULg)

**Université
de Liège**
**Lepur
(ULg-FUSAGx)**

TABLE DES MATIERES

Les stratégies territoriales de développement économiques :

Programme PDE du canton de Berne (projet de Wankdorf).....	3
--	---

Les stratégies d'amélioration des modes d'aménagement des ZAE :

Etude « la densité et la qualité des zones d'activités » / Région de Saint Nazaire (France).....	9
--	---

Les politiques de services auxiliaires au sein des zones d'activités :

La politique de la SPI+ en matière de services auxiliaires / Province de Liège	12
--	----

Les ilots d'entreprises en milieu urbain et rural :

Opérations d'aménagements:

Site Pieper (Liège) / SPI+	14
----------------------------------	----

Site Trefil Arbed (Gand) / AG SOB-SOVAVE-Ville de Gand	17
--	----

Grand Hû (Olne) / SPI+	21
------------------------------	----

Opérations de promotion:

L'espace entreprise Vivegnis (Liège) / SPI+	23
---	----

Château Nagelmackers (Angleur) / SPI+.....	25
--	----

Centre d'entreprise de Saint Gilles (Bruxelles) / ASBL Group One / Commune de Saint Gilles	27
--	----

Requalification des espaces économiques en latence :

ZFU Néoval à Anzin (projet Vallourec et Josquin Deprez).....	30
--	----

Site de l'Union à Roubaix-Tourcoing	33
---	----

INTRODUCTION

La présente note fournit une première série d'informations recueillies lors de l'analyse de bonnes pratiques en matière de gestion parcimonieuse du sol et de mixité des fonctions au sein de parcs d'activités économiques existants. Une première série d'une dizaine de cas d'étude est ainsi proposée. Tous les cas analysés ne relèvent pas du même statut (stratégie régionale, synthèse d'une étude, opérations récentes / en cours, zones d'activités sensu stricto / territoires à usages mixtes, micro opérations / opérations de grande envergure...), bien que tous apportent une contribution à la recherche en cours.

Cette note présente un premier état d'avancement de la démarche d'analyse des bonnes pratiques. Celui-ci devra être complété tant au niveau des informations traitées dans les fiches déjà élaborées, que par l'analyse de cas d'étude complémentaires. Certains de ces exemples complémentaires ont déjà été identifiés (projet Poort van Diest en Demer, parc d'activités Transvaal à Waregem, parc d'activités de Fortuna Sittard, projet Belval à Esch-sur-Alzette...). D'autres le seront à l'occasion de l'enquête devant être menée auprès notamment des opérateurs en charge de la gestion des zones d'activités économiques en Région wallonne.

Au niveau du type d'informations recueillies, les onze fiches réalisées se centrent jusqu'à présent surtout sur le montage des projets. Dans les prochaines semaines, il sera pour certains cas nécessaire d'approfondir l'analyse sur divers aspects concrets de mise en œuvre de mesures permettant de maximiser l'usage du sol et une cohabitation harmonieuse avec un voisinage résidentiel. Dans ce cadre, il faudra parfois procéder à des entretiens auprès de témoins privilégiés pour identifier les difficultés rencontrées et les solutions adoptées pour résoudre ces problèmes.

PROGRAMME DES POLES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU CANTON DE BERNE (ET PROJET DU PDE DE WANKDORF)

Les stratégies territoriales de développement économique

Sources principales :

- Revue baromètre PDE (n°1 à 13)
(http://www.jgk.be.ch/site/fr/agr_raumplanung_kant_rp_siedlungswirtschaft_esp)
- KLINKENBERG A-C., 2001, *Rapport final de la subvention 2000-2001, Thème 1.2 Localisation des activités*, CPDT, Ministère de la Région wallonne, pp. 57-60
(http://www.cpd.be/telechargement/recherches/finalisees/subv_00-01/rapport/th1/00-01-th1.2.pdf)
- KAUFMANN V. et SAGER F., 2009, Amarrer le développement urbain aux infrastructures de transport publics. Examen comparatif des politiques locales de quatre agglomérations suisses, in: *Environnement urbain / Urban environment*, Vol 3, pp. 10-27
(<http://www.erudit.org/revue/eue/2009/v3/n/037598ar.pdf>)
- JEMELIN C., KAUFMANN V., BARBEY J., KLEIN T. ET PINI G., 2007, Politiques des transports et inégalités sociales d'accès – Analyse comparative de huit agglomérations européennes, Projet de recherche PREDIT 3, Cahier du LASUR n°10, EPFL, Lausanne, pp. 41-44
(http://lasur.epfl.ch/cahiers/Cahier_LaSUR10_Inegalites_acces.pdf)

Contexte

Au sein de la Confédération helvétique, la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire de 1979 organise la répartition des compétences entre l'Etat, les cantons et les communes. Les cantons exercent la compétence principale en aménagement du territoire. Ils en assurent la conception dans les *Richtplan* ou plans directeurs, tandis que les communes en appliquent les principes dans leurs plans d'affectation.

Dans son *Richtplan*¹, le Canton de Berne définit des règles de localisation des activités en se référant à une hiérarchie des villes du canton établie dans ce même document. Le classement d'une ville en tant que pôle cantonal, régional ou communal, conditionne le type d'activité qui pourra s'y implanter. Par exemple, en vertu du *Richtplan*, les activités intensives en déplacement de personnes ne peuvent s'implanter que dans les pôles les plus importants. Cette structuration a le mérite de limiter la concurrence entre les communes.

En Suisse, le concept de réseau de pôles urbains doit constituer un instrument de pilotage du développement des cantons et répondre à quatre objectifs :

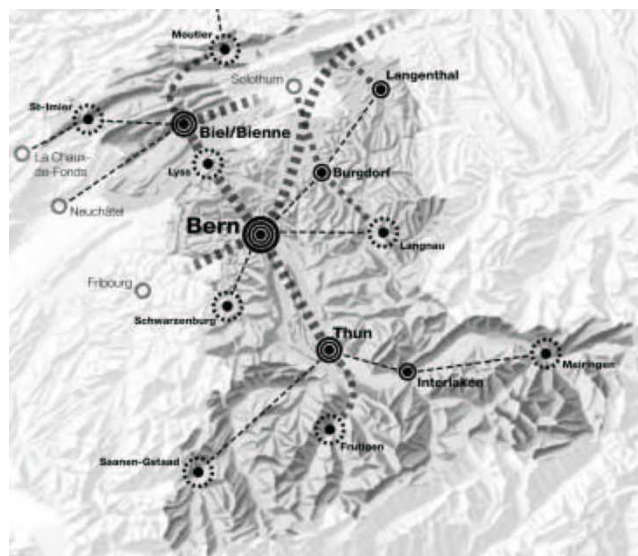
- le renforcement des centres et de leurs agglomérations en tant que pôles économiques (objectif de politique économique) ;
- l'octroi d'une marge de manœuvre aux centres et aux axes de développement et l'arrêt du processus de décentralisation (objectif relevant de l'aménagement du territoire) ;
- la préservation de pôles d'approvisionnement et de lieux d'identification dans toutes les parties du canton (objectif de politique générale et de politique régionale) ;
- l'affectation ciblée de ressources cantonales (objectif de politique financière).

¹ CONSEIL EXECUTIF DU CANTON DE BERNE, *Richtplan / Plan directeur*, janvier 2001

Tableau 1 : Hiérarchie des centres du canton de Berne

Niveau	Centres (soutien pour le développement économique)	Centres (soutien pour des raisons de politique régionale)
Centre d'importance nationale	Berne	
Centres cantonaux	Bienne, Thoun	
Centres régionaux d'importance cantonale	Langenthal, Interlaken	Berthoud, Moutier, Saint-Imier, Lyss, Schwarzenburg, Langnau, Meiringen, Frutigen, Gessenay-Gstaad

Source : Conseil exécutif du canton de Berne, *Plan directeur*, janvier 2001

Carte 1 : Réseau des centres du Canton de Berne

Source : Conseil exécutif du canton de Berne, *Plan directeur*, janvier 2001

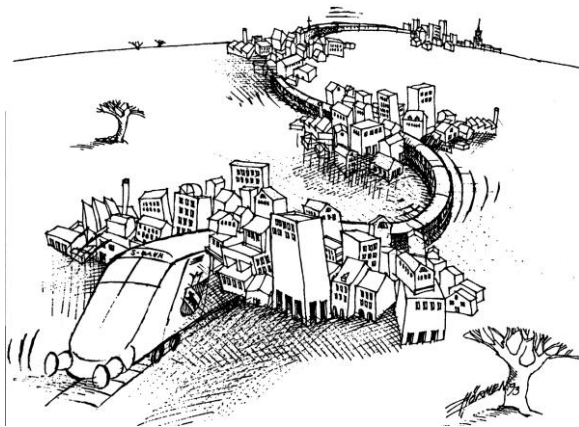
La désignation, l'importance et la localisation des zones d'activités découlent directement de la hiérarchie des centres urbains :

- les pôles cantonaux, ou pôles de développement économiques (PDE), sont fixés dans le plan directeur ;
- les zones d'activités régionales sont désignées dans les plans directeurs régionaux, compte tenu des pôles cantonaux ; leur choix doit s'opérer notamment en fonction de la desserte par transports publics et de l'éloignement par rapport aux pôles d'habitation ;
- les communes qui ne possèdent pas de telles zones ou de PDE ne peuvent créer que des zones d'activités locales pour le développement de l'artisanat existant.

Les communes ne peuvent donc se positionner comme concurrentes par rapport aux zones de rang supérieur. C'est dans ces dernières que doivent par conséquent se concentrer la majorité des parcs, la grandeur de la zone à bâtir qui leur est consacrée étant proportionnelle à la place du pôle dans la hiérarchie (cantonal ou régional).

Le *Richtplan* du Canton de Berne s'intègre dans une stratégie globale de maîtrise de l'étalement urbain depuis 1970 en lien avec le développement du RER cantonal (*S-Bahn*) en vue d'une stricte limitation du trafic automobile. Les adaptations 2004 et surtout 2006 du plan directeur ont d'ailleurs conféré une nouvelle dimension à la coordination entre « Urbanisation et transports » : des critères précis lors de la création de nouvelles zones, qui doivent disposer d'une desserte minimale en transports publics, empêchent la création de zones à bâtir d'une certaine importance non desservies par les transports publics.

Figure 1 : Illustration du développement intégré transports en commun et urbanisation dans le Canton de Berne



Dans les cantons, un des projets importants qui doit permettre de concrétiser la hiérarchie urbaine est le programme des Pôles de développement économique. Le programme de chaque canton dans ce domaine a pour but d'aménager certains emplacements bien équipés dans les centres et le long des axes de développement cantonaux de telle sorte que des projets de construction puissent être réalisés dans les meilleurs délais possibles. Ces sites attractifs sont ainsi mis à la disposition des milieux économiques qui peuvent y implanter des entreprises. Dans le Canton de Berne, le programme PDE, lancé en 1989, fait l'objet d'une coordination entre plusieurs directions (aménagement du territoire, développement économique, transport...) et est mis en œuvre en étroite collaboration avec les communes.

Les autorités cantonales choisissent, au sein des pôles retenus dans la hiérarchie urbaine cantonale, des sites à développer baptisés Pôles de développement économique (PDE). Elles les conçoivent en concertation avec les communes, les propriétaires et les entreprises de transport. Elles les équipent, en assurent la promotion et aiguillent les investisseurs. Contrairement à ce qui existe parfois dans d'autres cantons suisses, les PDE du Canton de Berne ne prennent pas la forme de zones monofonctionnelles implantées en dehors des noyaux d'habitat en bordure d'autoroute au détriment de la fonction agricole. Dans le Canton de Berne, les PDE sont en fait des zones bien desservies par le RER cantonal et donc situés au cœur même ou aux abords immédiats des noyaux d'habitat (par exemple dans d'anciens quartiers de gare, d'anciennes zones industrielles, des rues commerçantes...). Ils sont destinés à accueillir des projets mixtes : entreprises, services, commerces, équipements de loisir et habitat. Seules les activités susceptibles de générer des nuisances importantes pour les riverains sont implantées en dehors de ces pôles. L'offre en places de stationnement y est limitée afin de favoriser un transfert modal. Souvent, les PDE investissent d'anciennes friches, ce qui permet de mener une politique volontariste de requalification urbaine mais complexifie et allonge la mise en œuvre du projet.

Les PDE visent donc l'intégration des politiques de transport, d'aménagement du territoire et de développement économique.

Interview de Christoph Neuhaus, conseiller d'Etat - Canton de Berne

Le programme des PDE ? C'est une somme d'expériences accumulées depuis de nombreuses années déjà grâce à une coopération établie entre canton, communes et particuliers. La tâche du canton consiste à trouver les stratégies et les voies d'un développement durable tandis que les communes et les propriétaires fonciers concernés s'impliquent avant tout dans la mise en œuvre du projet. Voilà pourquoi seules des solutions élaborées avec les communes et les particuliers sont viables et peuvent être appliquées avec succès.

Bien que le développement des sites au cours de ces dernières années ait été réjouissant, il devient toujours plus difficile d'introduire en des emplacements centraux de nouveaux PDE qui viennent se substituer aux sites déjà réalisés. Je suis donc particulièrement heureux de pouvoir assumer la présidence de deux grands projets d'évaluation de PDE – ceux de Niederbipp-Oensingen et de Lyssach-Berthoud-Kirchberg – qui devraient, à moyen terme, donner lieu à une implantation puis à un développement. Le principal défi ? Harmoniser les différentes exigences des sites et celles de l'aménagement du territoire. Pour y parvenir, nous allons nous livrer à un numéro d'équilibre afin de trouver avec nos partenaires des voies à emprunter et de concilier les intérêts les plus divers.

Source : PDE Baromètre, N°13, janvier 2009

(http://www.jgk.be.ch/site/fr/agr_raumplanung_esp_barometer_13_fr.pdf).

Evaluation du programme des PDE du canton de Berne

Les sites les plus importants de cette stratégie sont ceux de Berne-Wankdorf, Bienne-Champs-de-Boujean et de la gare de Berne. Il faut noter aussi des PDE de moindre taille, dans l'ensemble du canton : Saint-Imier, Oberbipp, Niederbipp, Lyss Grien Süd, gare de Lyss, Ittigen Worblaufen ou Ittigen Papiermühle.

Tous les quatre ans, le programme des PDE fait l'objet d'un examen à la fois détaillé et critique. En 2008, est donc édité le sixième rapport intermédiaire. Il en ressort que ces sites de développement économique jouent un rôle important dans l'économie bernoise. En effet, en comparaison avec l'ensemble du canton, le nombre d'emplois et la valeur ajoutée produite y croissent nettement plus rapidement. Au cours de ces dernières années, ces sites se sont développés de manière impressionnante, soutenus par la bonne conjoncture. La proximité d'infrastructures (de transport) existantes et de lieux à forte densité de population ainsi que le personnel disponible se révèlent économiquement payants et soutiennent de manière déterminante un développement territorial durable à des conditions supportables à long terme.

Les chiffres généraux de la politique des PDE :

Les PDE représente d'après ce 6ème rapport intermédiaire :

- plus de 50 000 emplois sur les sites (2008) ;
- une augmentation de 19 % des emplois durant les quatre dernières années (contre 7 % pour l'ensemble du canton) ;
- une valeur ajoutée brute de 6,8 milliards de francs suisses en 2008 - 4,8 milliards d'euros ;
- une augmentation de la valeur ajoutée brute de 38 % durant les quatre dernières années (contre 9 % pour l'ensemble du canton) ;
- un volume d'investissements depuis 1989 de 3,4 milliards de francs suisses - 2,5 milliards d'euros - (dont 126 millions de francs émanent du canton, 215 millions des communes et 3 milliards environ du secteur privé) ;
- des investissements planifiés pour ces prochaines années d'un montant de 2,4 milliards de francs suisses - 1,7 milliards d'euros - (secteurs privé et public).

Projet Wankdorf (<http://www.wankdorf.info/>)

Histoire

A Berne, le PDE Bern-Wankdorf est centré sur une nouvelle gare du RER et occupe en partie d'anciennes friches et en partie des terres jusque là à usage agricole. Il couvre un superficie de 36 ha. Il s'agit en fait du plus grand des pôles de développement économique du Canton de Berne. Situé à peine à 3 km du centre-ville de Berne (Ville de 122 000 habitants dont l'agglomération compte 350 000 habitants) et jouxtant pour partie des zones d'habitat denses, il bénéficie dans sa partie sud du passage fréquent de bus et trams. Ce site se trouve à la fois à la jonction des lignes ferroviaires partant vers Bâle et Zurich à l'est et vers Interlaken et Milan au sud ainsi qu'au cœur de l'échangeur autoroutier entre la E25 Liège-Luxembourg-Strasbourg-Bâle-Berne-Milan et la E27 Berne-Fribourg-Lausanne.

Il est géré et planifié en commun par les autorités communales et cantonale concernées. Une votation populaire a permis un changement d'affectation : auparavant zone industrielle, il est devenu mixte afin de lui permettre de recevoir industries, commerces, bureaux et installations de loisirs (dont un stade destiné notamment à la Coupe d'Europe 2008, événement coorganisé par la Suisse et l'Autriche). De nouvelles zones de logements ont aussi été prévues, parallèlement à une densification de certains périmètres de logement existants. Enfin, dès le début du projet, une nouvelle gare a été également construite, ainsi que des Park+Ride permettant de délester le centre de Berne d'une part de son trafic individuel motorisé.

Figure 2 : Photo aérienne du site du PDE de Bern-Wankdorf



Source : <http://www.wankdorf.info>

Tandis que les développements locaux étaient approuvés, la réalisation a mis longtemps à être enclenchée. C'est la construction de la gare du RER et du Stade de Suisse, ainsi que la définition de la zone en tant que pôle de développement, qui a permis le déclenchement d'une réelle dynamique de réaménagement et de reconquête de la zone. C'est lors de la phase de projet du nouveau plan directeur cantonal (1996- 2001) que la première phase des développements a été engagée.

Evaluation et suites

L'objectif premier était avant tout de poursuivre le développement du PDE du Wankdorf dans l'idée d'un site adapté aux foires, aux sports, aux loisirs, aux congrès et aux emplois, sans gêner les zones résidentielles existantes.

Depuis 2001, outre la gare et le stade déjà mentionnés, plusieurs grands bâtiments ont été construits pour accueillir une école professionnelle supérieure, ZLB Behring ou un grand centre d'impression. Citons encore le lotissement de Baumgarten, un hôtel Accor et l'imprimerie Stämpfli dans la zone de Schermen. L'essentiel de la nouvelle offre en bureau développée (ou en cours de développement) au sein de ce large site se regroupe aux abords immédiats de la nouvelle gare du RER (Business Park Bern et Wankdorf City) et de quartiers d'habitat denses. Cet espace (zones 11 et 14 de la figure 2) situé au Nord-Ouest du PDE est une des parties faisant l'objet d'une requalification et densification au départ d'anciens sites industriels. L'essentiel des autres terrains repris dans le cadre de ce PDE avait par contre encore un usage agricole au milieu des années 1980.

La répartition de la superficie en différentes zones affectées au logement, aux activités, aux transports, au sport, aux loisirs expositions et à la culture a été élaborée en amont puis réévaluée en cours de projet pour s'adapter aux besoins des entreprises et des habitants. Au départ, le PDE prévoyait la construction d'environ 1,2 millions de m², dont 70% consacrés aux entreprises, 15% aux achats et loisirs et 15% au logement.

Aux deux premières phases de planification (1996 à 2001) et de réalisation (2001 à 2006) succède maintenant, pour le PDE du Wankdorf, une troisième étape qui consiste à modifier le plan directeur. Le remaniement du plan directeur permet d'envisager d'autres projets. Il est ainsi question de concentrer l'administration cantonale dans la zone de Schermen, de procéder à la réaffectation de l'arsenal fédéral ainsi que d'autres surfaces utilisées par l'armée. Il existe également un important potentiel le long des axes ferroviaires et autoroutiers sur les périmètres de Schermen et de Stauffacher où les anciens abattoirs ont été détruits en 2006.

Il s'agit également de distinguer l'affectation des espaces entre les projets liés aux transports (extension du réseau de TC, dépôt de tram à venir, extension de zones de parkings) et ceux portant sur la mise à disposition de surfaces d'utilisation économiques ou de services.

Le PDE ne peut pas poursuivre son développement sans une extension de l'offre des transports publics. La rénovation de la place du Wankdorf permet de créer les conditions propices au prolongement d'une ligne de tram jusqu'à la gare RER du Wankdorf. Parallèlement, l'horaire des différentes lignes de bus est amélioré dans la zone de Schermen, qui connaît une importante croissance, et dans les régions voisines d'Ostermundigen et d'Ittigen.

Au niveau national, le PDE du Wankdorf a un statut de modèle à suivre, ce que prouve d'ailleurs l'intérêt manifesté par plusieurs cantons.

ETUDE « LA DENSITE ET LA QUALITE DES ZONES D'ACTIVITES » / REGION DE SAINT-NAZAIRE (FRANCE)

Les stratégies d'amélioration des modes d'aménagement des ZAE

Sources principales :

- Agence pour le développement durable de la région saint nazairienne (2009). *La densité et la qualité des zones d'activités*, adrn.

Contexte de l'étude

Depuis la loi SRU (2000), les documents français de planification urbaine tendent de plus en plus à favoriser des obligations de seuil en matière de densité dans un souci de gestion économe du foncier et de lutte contre l'étalement urbain et le mitage des territoires. Le SCoT de la métropole Nantes-Saint-Nazaire, qui s'applique sur l'ensemble du territoire de la Carene, émet ainsi un objectif de réduction du rythme de la consommation foncière de l'ordre de 10% /an pour les activités économiques.

Cet objectif est relayé par le schéma de secteur de la Carene (Communauté d'agglomération de Saint-Nazaire), approuvé le 19-02-2008. Cette approche plus rationnelle du foncier à vocation économique s'intègre aussi dans une démarche plus globale d'amélioration qualitative des sites d'activités sur le territoire.

Pour répondre à cet impératif de densification du territoire, l'étude propose d'évaluer la densité des zones d'activités économiques. Cette évaluation entre dans le cadre de l'évaluation des SCoT et Schéma de Secteurs, mené par la Direction Départementale de l'équipement DDE.

Objet de l'étude

- Définir les enjeux en matière de qualité et de densité des ZAE.
- Proposer une méthode d'évaluation de la densité des ZAE à partir des sites retenus
- Identifier les thématiques qui peuvent faire l'objet d'une démarche qualitative.
- Etudier les leviers incitatifs, réglementaires et financiers à disposition des acteurs pour mettre en place une démarche de valorisation foncière et de requalification des ZAE.

Méthodologie

Il s'agit d'appréhender la notion de densité et d'étudier la qualité de sites témoins représentatifs des espaces à vocation économique. Une double approche qualitative (perception urbaine) et quantitative (densité/rapport à l'espace) a été choisie. Des indicateurs structurants de l'aménagement des ZAE ont été identifiés : situation, accessibilité, lisières, voirie et stationnement, interfaces, densité, agencement du bâti, végétation et environnement, vie de la zone d'activités.

Etape 1 : Echantillonnage

Classiquement, les zones d'activités sont réparties en plusieurs catégories : artisanales, commerciales, industrielles, logistiques, tertiaires, de services, technologiques, portuaires, aéroportuaires.

La difficulté est la mixité fréquente entre ces catégories générales. L'étude privilégie un vocable du type « à dominante de » et ajoute une catégorie « zone d'activités mixtes » : site à dominante artisanale, logistique, commerciale tertiaire, à dominante automobile, industrielle, mixte.

Pour approcher le rapport à l'espace (usage du sol) des ZAE, une méthode par « carrés types » a été choisie et appliquée aux sites témoins. C'est donc une méthode d'analyse par échantillonnage.

Après repérage du périmètre de la ZAE étudiée, un échantillon type est sélectionné selon les conditions suivantes :

- adossement de l'échantillon à une des voiries principales ;
- prise en compte d'un échantillon supérieur à 1/5^e de l'ensemble du périmètre ;
- redressement à partir des données de terrain.

Etape 2 : Répartition de l'occupation spatiale par types d'usage

L'occupation de l'espace est mesurée en fonction de la typologie suivante : espaces bâtis, espaces bituminés, espaces d'entreposage extérieur, espaces végétalisés, autres (sol à nu, espaces en friches, etc.).

Exemples : à g. Espaces bituminés / à d. Echantillonnage et caractérisation des type d'occupation du sol



[5] Densité des sites témoins identifiés sur la Carene et Cap Atlantique - en %

Sites témoins	Espaces bâtis	Espaces bituminés	Espaces d'entreposage extérieur	Espaces végétalisés	Autres (sol à nu, espaces en friche, etc.)
Altitude Les Forges (Trignac)	27	35	14	21	3
Brais-Pédras (Saint-Nazaire/Saint-André-des-Eaux)	21	36	6	30	7
Océanis «pôle automobile» (Saint-Nazaire)	26	43	15	16	0
Océanis «pôle Tertiaire» (Saint-Nazaire)	28	45	0	24	3
Pré-Govelin (Herbignac)	24	41	2	29	4
Savine/Fontaine Aubrun (Trignac)	34	59	2	4	1
Villejames (Guérande)	24	46	5	20	5
Moyenne	25	40	7	23	5

Source : Adrm

Etape 3 : Densité d'emplois

Au-delà des rapports à l'espace, la notion de densité par site économique s'appréhende par le nombre d'emplois à l'hectare. Selon cet indicateur, l'optimisation d'un site relève d'une densité d'emplois significative ou bien d'un haut niveau de fréquentation. Il s'agit également d'un argument pour le développement de services urbains adaptés (desserte TC, équipements, pôles services aux entreprises...) Cet indicateur est à manier avec précaution au regard de la nécessaire diversité économique des territoires. Cette grille effectuée à partir des ZAE mixtes ou spécialisées (à dominante d'artisanat, de commerce...) est à croiser avec

les ratios types suivant la catégorie d'activités pour estimer la performance économique de l'occupation du sol.

[6] Nombre d'emplois et d'établissements à l'hectare des sites témoins identifiés sur la Carene et Cap Atlantique

Zones d'activités	Nombre d'hectares	Nombre d'emplois	Nombre d'établissements	Nombre d'emplois à l'hectare	Nombre d'établissements à l'hectare
Altitude Les Forges (Trignac)	62	734	25	11,83	0,40
Brais-Pédras (Saint-Nazaire/Saint-André-des-Eaux)	217	2703	103	12,46	0,47
Océanis (Saint-Nazaire)*	37	2386	185	N.R.	N.R.
Pré-Govelin (Herbignac)	11	252	11	22,91	1,09
Savine/Fontaine Aubrun/Grandchamps (Trignac)**	65	1684	134	25,91	2,06
Villejames (Guérande)	85	1641	99	19,31	1,16
Total	477	9400	557		
<i>Moyenne</i>	<i>79,5</i>	<i>1567</i>	<i>95</i>	<i>15,94</i>	<i>0,85</i>

* Les données nombre d'emplois et nombre d'établissements ne sont pas disponibles à l'échelle de la ZAC en cours. Les informations sur le nombre d'emplois et d'établissements indiquées concernent l'ensemble du pôle d'Océanis et sont données à titre d'information.

** Le nombre d'établissements et d'emplois comprend également les informations de la petite zone d'activités voisine de Grandchamps. Le calcul du nombre d'emplois et d'établissements à l'hectare est donc effectué par rapport au périmètre de Savine, Fontaine Aubrun et Grandchamps, soit 65 hectares.

Source : Assedic / collectivités locales - traitement Adrn

[7] Normes de densité d'emplois à l'hectare par typologie de sites d'activités

Typologie des zones d'activités	Nombre d'emplois à l'hectare
Commerciale	20 à 40
Industrielle	30 à 50
Logistique	10 à 20
Artisanale	10 à 20
Tertiaire	30 à 150

Source : Adrn

Notons que la moyenne de 16 emplois à l'hectare mesurée dans la région de Saint-Nazaire est très similaire à celle mesurée pour l'ensemble de la Région wallonne, 17 emplois/ha (cf Annexe 2).

LA POLITIQUE DE LA SPI+ EN MATIÈRE DE SERVICES AUXILIAIRES / PROVINCE DE LIEGE

Politique des services auxiliaires au sein des zones d'activités

Sources principales :

- Dossier : Services auxiliaires dans les parcs de la SPI+ : quelle politique aujourd'hui ? Atrium 28, décembre 2006.
- www.spi.be

Définition générale des services auxiliaires :

La SPI+ est confrontée à des demandes récurrentes d'investisseurs désireux d'implanter dans les parcs, des services aux entreprises et aux personnes. La définition des services auxiliaires pose problème ; la législation les mentionne, sans les définir. Par «services auxiliaires», on entend les prestations proposées aux entreprises des zones d'activités économiques.

Freins réglementaires :

Le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (CWATUP) prescrit que les zones d'activités économiques industrielles ne peuvent admettre que des «entreprises à caractère industriel, de stockage ou de distribution et les entreprises de services qui leur sont auxiliaires». Pour les zones d'activités économiques mixtes, le code ne mentionne pas cette restriction.

Le Décret du Gouvernement wallon du 11 mars 2004, relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques, revient sur la notion de «services auxiliaires» en définissant un « centre de services auxiliaires », pour lequel des subsides spécifiques sont prévus. Les centres de services auxiliaires sont définis comme « Immeuble au sein duquel plusieurs entreprises ou leur personnel disposent de services et d'équipements communs auxiliaires, destinés à favoriser leur création, leur implantation, et leur développement ». Mais le décret ne précise pas la nature des services qu'un tel bâtiment pourrait abriter.

Politique développées :

Dans les zones gérées par la SPI+, celle-ci note que le personnel moyen par unité de surface occupée a plus que doublé, et que ses demandes ont évolué. D'une part, le recentrage sur le *core business* est devenu « tendance » dans les entreprises. D'autre part, avec l'évolution des zones d'activités, des modes de vie et de consommation, il ne semble plus possible aujourd'hui de faire l'impasse sur les services aux entreprises et les services de proximité aux personnes au sein ou à proximité des zones.

La SPI+ a donc décidé en 2006 de clarifier sa position sur la question des services auxiliaires. La première étape a été l'élaboration, en se basant sur l'expérience, d'une liste de services auxiliaires admissibles dans les ZAE (voir tableau ci-dessous).

Services aux entreprises	Services de proximité (aux personnes)
Promotion du parc – accueil – point d'information	Lavage de voitures – camions
Centrale d'achats groupés	Station-service (pompe pour camions obligatoire)
Aire de repos – sanitaires	Epicerie (surface de vente inférieure à 100 m ²)
Aire de stockage collectif	Librairie – papeterie
Services de manutention divers	Hôtels avec ou sans restaurant
Services de courses avec dépôt	Restaurant
Location de salles de réunion	Petite restauration
Restaurant d'entreprise (catering)	Bureau de poste ou point poste
Traiteurs et organisation de réceptions	Agence bancaire

Crèches et garderies d'enfants
Centres de fitness et salles de sport
Nettoyage à sec – centre de repassage
Coiffure et soins de beauté
Boulangerie – pâtisserie

Gestion des implantations : masse critique et cadastre de l'offre

Il n'appartient pas à la SPI+ d'étudier les conditions de viabilité d'une entreprise de services auxiliaires qui souhaiterait s'installer dans un parc. Néanmoins un principe de taille critique de zone a été mise en place. Ce principe s'inspire d'une expérience allemande. Ainsi un chiffre de 1.000 emplois sur une zone d'activité économique existante a été considéré comme un seuil minimum.

Pour les parcs à créer, une surface minimale de 67 ha, susceptible d'accueillir à terme ces 1.000 emplois, a été définie. Enfin, selon les cas, seulement une entreprise prestant un service auxiliaire par parc ou par tranche de 1 000 emplois est admise, en fonction de la nature de ce service.

Cette politique de gestion des implantations sur la zone, s'accompagne d'une réflexion sur les services existants hors de la zone, à proximité.

Cette politique définit donc un rayon de 3 km autour de chaque zone d'activités économiques, dans lequel les services auxiliaires existants sont répertoriés. Ce «cadastre» sert de référence pour admettre ou exclure certains services, en fonction de la réalité de chaque parc.

Le problème de la limitation de l'effet de concurrence déloyale induit par un coût du foncier plus bas pour les entreprises de services qui s'implantent dans une zone d'activités, par rapport à celles des zones d'habitat périphériques, se pose dès lors.

Par conséquent, la SPI+ a choisi d'harmoniser les prix du foncier avec le contexte de la zone concernée. Ainsi les entreprises de services auxiliaires qui s'implanteront dans les parcs devront payer leur terrain au prix moyen du terrain à bâtir en zone d'habitat périphérique à la zone d'activités économiques.

Exemple 1 : L'espace Eureka, centre de services auxiliaires au LIEGE science park

Au Liège science park, une collaboration entre la SPI+ et l'Interface Entreprises-Université ULg a étudié les possibilités de création d'un centre de services qui comprendrait un centre d'accueil et d'information sur le parc et une vitrine technologique chargée de promouvoir les produits et les services des entreprises du parc. Ce centre hébergerait aussi une structure d'animation pour le parc, une cafétéria, de la petite restauration, des salles de réunion et des bureaux mis en location.

Inauguré en décembre 2009, le projet a consisté en la transformation d'un immeuble existant (ex-IBM) pour un montant de 675.000 euros.

Exemple 2 : Le Centre de services auxiliaires au parc industriel des Hauts Sarts

Au parc Industriel des Hauts-Sarts, l'ancienne ferme Thiry, appartenant à la SPI+, a été mise en vente sous condition que l'acquéreur y installe un centre de services. Le nouveau propriétaire, I&C SA, a donc monté un projet qui comprend un hôtel, un centre de remise en forme, un restaurant de standing, une taverne-restaurant, une salle de réceptions, une crèche, un dépôt de pressing et un caddy home service (point de commande et d'enlèvement d'achats d'articles de consommation courante).

SITE PIEPER (LIEGE) / SPI+

Politique des îlots d'entreprises urbains et ruraux (anciennement mini-parcs)

Opération d'aménagement urbain

Sources principales :

- www.spi.be
- Atelier Nord (2006). Charte urbanistique relative aux obligations des entreprises propriétaires d'une ou plusieurs parcelles sur la zone.

Le projet Pieper est un exemple de la politique de développement de la SPI+ : les îlots d'entreprise.



Historique :

Le site, appartenant anciennement aux entreprises Swennen et CE+T, est situé dans le quartier Saint Léonard, sur le territoire de la Ville de Liège. Il est délimité par les quais de Coronmeuse, au sud, et la rue Saint Léonard (ancien faubourg de Liège, axe routier au tracé étroit et sinueux hérité des 17^e et 18^e siècles), au nord. Il se situe au cœur d'un tissu mixte résidentiel et industriel ancien formé pour l'essentiel au 19^e siècle. L'ensemble de ce quartier qui est le plus peuplé de Liège (plus de 10 000 habitants sur à peine un peu plus d'un km²) fait l'objet d'une ZIP-QI. Il bénéficie donc de divers projets soutenus par la Région wallonne dans le cadre de la rénovation urbaine, notamment la création de logements sur le site des Forges. Dans le futur, un renouvellement des infrastructures du quai est envisagé.

Contexte :

Le schéma directeur du Quartier, acté en 1998, désigne ce site comme réservé à l'activité économique de type mixte et compatible avec l'habitat. Le schéma directeur est un document d'orientation ne changeant pas l'affectation du sol. Le quartier Saint-Léonard en ce compris l'espace Pieper est situé en zone d'habitat au plan de secteur.

Le terrain est caractérisé par son étroitesse et sa disposition en longueur et par de fortes contraintes liées à la circulation dans un milieu urbain dense au tracé viaire étroite. Cette

situation et cette faible largeur du site génèrent d'évidentes difficultés quant à l'accès des camions de livraison à l'intérieur du site.

Les sites CE+T/Swennen ont été assainis par la SORASI en 2002. La viabilisation du site a été réalisée dans le cadre d'un partenariat entre la Ville de Liège (maîtrise d'ouvrage) et la SPI+(m.o. technique).

Potentialités

- la situation du site dans un milieu bâti dense amène une bonne desserte du lieu en transport en commun ainsi que la proximité d'une gamme étendue de services auxiliaires ;
- le projet s'insère dans une stratégie de requalification des chancres en milieu urbain ;
- une partie du quartier Saint Léonard profite d'une dynamique de rénovation, notamment par la création de logements sur le site des Forges et le renouvellement dans le futur des infrastructures du quai ;
- parmi les objectifs d'une implantation urbaine pour les activités économiques, on note la limitation des déplacements automobiles pour le personnel et l'économie de la ressource sol ;
- l'intégration au tissu urbain mixte traditionnelle impose une réflexion sur un mode d'implantation en mitoyenneté.

Contraintes

- difficultés liées à la circulation dans un milieu urbain et des caractéristiques du terrain, notamment pour les livraisons à l'intérieur du site ;
- étroitesse du site et disposition en longueur ;
- intégration dans un tissu dense et nécessité de sélectionner seulement des entreprises peu nuisantes et d'apporter un soin particulier à la qualité architecturale des immeubles en vue d'assurer un bon voisinage.

Mitoyenneté et occupation maximale des sols :

L'objectif est de mettre en œuvre une ZAE de haute qualité architecturale et urbaine. Pour ce faire, l'opérateur (SPI+) s'est doté d'une charte urbanistique, relative aux obligations des entreprises propriétaires d'une ou plusieurs parcelles sur la zone.

Un comité d'accompagnement composé notamment d'un représentant de la DGATLP, de la SPI+, de la ville de Liège et d'un acteur du monde économique veille à l'adéquation des activités projetées avec les objectifs de la charte urbanistique applicable à cette zone d'activités économiques urbaines. Le comité d'accompagnement a un rôle consultatif vers les autorités. Il n'a pas un pouvoir décisionnel.

Par la signature de l'acte de vente, l'acquéreur accepte d'appliquer les prescriptions de ce document dans toutes ses réalisations sur le site (bâtiments, abords, infrastructure techniques, ...).

Extrait de : Atelier Nord (2006). Charte urbanistique relative aux obligations des entreprises propriétaires d'une ou plusieurs parcelles sur la zone.

3.2.2. Implantation des constructions – zone bâtie

Les bâtiments sont alignés à rue et mitoyens. La philosophie de base du projet est la création d'une façade de 5,5 mètres de haut le long de la voirie. La façade à rue est le minimum constructible. Derrière le front bâti, les entreprises aménagent leurs ateliers. Les entreprises peuvent bâtir toute la parcelle ou laisser des surfaces non couvertes. L'entreprise implante ses ateliers à l'arrière et libère des espaces de manœuvres, stockage, ... soignés à l'avant ou l'inverse selon ses besoins. Les surfaces de stockage, parcage... (voir 3.4.4) extérieures ne peuvent pas être perceptibles des espaces publics.

Sauf pendant la durée du chantier, le placement de baraquement provisoire ou similaire est

Pouvoir adjudicateur : SPI+
Maître d'œuvre : Atelier Nord (Liège), Louis Schockert

Caractéristiques du projet Pieper

Superficie tènement² : 1,2 ha
Superficie exploitable : 0,8 ha (0,4 ha utilisés pour la voirie)
Affectation du site au plan de secteur : zone d'habitat
Occupation préalable du site : industries
Propriétaire du site : Ville de Liège
Opérateur du site : SPI+ / SORASI
Type : Déconstruction + aménagement
Destination : Viabilisation de lots à destination d'entreprises artisanales de chauffage/sanitaire, ferronnerie d'art, fabrication de mobilier, artisans vitriers, panneaux solaires.
Accessibilité : accessibilité du site par de nombreuses voies de communication. Accès facile via le quai et proximité d'un nœud autoroutier, de la Meuse, de l'île Monsin ;
bonne desserte de transport en commun à des fréquences rapprochées ; situation en faubourg, près du centre-ville
Programmation : Nombre de lots aménagés : +/- 10 à 15 lots
Terrain de 500 à 900 m²
Déroulement/ Planning : Sélection d'un auteur de projet en 2004
Etude des besoins des entreprises en 2005
Voirie et équipement en 2007
Début de la vente des terrains en 2007
Prix vente : 58 € par m² viabilisé

Financement

Montant opération : 1.000.000 euros
RW et Ville de Liège : subside pour équipement
RW: 100 % des frais d'assainissement

² Tènement = ensemble des parcelles

SITE TREFIL ARBED (GAND) / AG SOB-SOVAVE-VILLE DE GAND

Politique des îlots d'entreprises urbains et ruraux (anciennement mini-parcs)

Opération d'aménagement urbain

Sources principales :

- Dawance S (2006). Travailler en ville. *Comment promouvoir l'activité économique en milieu urbain ?* Coordination de l'étude Alain Geerts, Anne de Vlaminck, Sophie Bronchart. Dossier IEW
- www.gent.be (BPA G8 – Arbed Noord, plan de destination, prescriptions urbanistiques, note d'accompagnement, 2003 / BPA G9 – Arbed Zuid, plan de destination, prescriptions urbanistiques, note d'accompagnement, 2003 / Ruimtelijk Structuurplan Gent, partie informative, partie orientation, partie contraignante, liste des notions, 2003)



Historique :

Le site Trefil-Arbed se trouve à un peu plus de 2 km à vol d'oiseau du centre de Gand. Il accueillait autrefois une industrie métallurgique appartenant au géant luxembourgeois Arbed (aujourd'hui intégré à Arcelor Mittal). Le site, d'une superficie totale de 23 ha, est divisé en deux parties séparées par le talus de la voie ferrée Gand-Anvers et formant un diabolo dont la pointe nord se trouve au bord de l'Escaut. Sur la zone nord et une partie de la zone sud se trouvait la « Puntfabriek » spécialisée dans la fabrication des clous et tombée en faillite en 1993. Le reste de la zone sud était occupé par la division « Treillarmé » spécialisée dans la fabrication de treillis d'armature et vendue à des acquéreurs.

Contexte :

Le projet de reconversion du site de Trefil Arbed entre dans le cadre du *Ruimtelijk Structuurplan Gent*, adopté en avril 2003, correspondant au schéma de structure communal en Région wallonne. Le *Ruimtelijk Structuurplan Gent*, qui est un document stratégique

communal d'aménagement, présente une réflexion d'ensemble sur le territoire de la Ville de Gand. Il met en évidence le manque de terrains adaptés pour l'accueil des activités économiques en milieu urbain, notamment à destination des petites et moyennes entreprises. Ce manque d'offre en milieu urbain incite ces dernières à quitter le milieu urbain au profit de parcs d'activités économiques en périphérie.

En parallèle, le quartier où se situe l'ancienne implantation de l'usine Trefil Arbed, se présente comme un quartier résidentiel urbain très dense, caractérisé par un habitat modeste datant du 19^e siècle. Le *Structuurplan* y pointe le manque de logements de qualité et d'espaces verts.

La fermeture de Trefil Arbed a pour conséquence d'offrir une opportunité foncière conséquente pour répondre aux objectifs croisés de création d'une offre foncière à destination des petites et moyennes entreprises et de création d'une offre de logements de qualité, intégrée dans une logique de restructuration globale de la qualité de vie du quartier.

Deux sites sont développés : Arbed-noord (10 ha), en bord de l'Escaut et Arbed-zuid (6 ha).

Maîtrise du foncier :

La Ville s'est porté acquéreur des deux terrains après procédure d'assainissement par l'entreprise privée SOVAPE. Pour fixer les différentes affectations et les prescriptions liées, la ville a élaboré un BPA, équivalent du PCA wallon.

A Arbed-noord, afin de garder la maîtrise du fonds, la ville cède les terrains en emphytéose. A Arbed-zuid, par contre, les bâtiments construits par la Sovape et les terrains sont vendus aux entreprises avec, dans l'acte de vente, une clause de rachat permettant à la ville de récupérer le bien immobilier en cas de non-respect des critères.

Politique de « la bonne entreprise au bon endroit » :

Pour appliquer la politique de « la bonne entreprise au bon endroit », la Ville, par le biais du département de l'économie, remet un avis concernant toutes les demandes d'installation sur le site. Elle sélectionne ainsi les entreprises candidates. Les implantations sont examinées à la lumière de trois critères principaux :

- le type d'activité (production et artisanat non polluant à l'exclusion des bureaux et des commerces),
- le profil de mobilité de l'entreprise (grand nombre de travailleurs, de clients, et/ou de fournisseurs, peu ou pas de charroi de camions,...)
- la création d'emploi. En outre, la priorité est accordée aux entreprises déjà localisées sur le territoire de la Ville de Gand.

Programmation :

La Ville de Gand a opté pour un programme mixte juxtaposant activités économiques, logements et espaces verts. Pour garantir le caractère urbain, le plan d'aménagement impose une certaine densité d'occupation du sol, une gestion particulière des stationnements et une continuité de l'accessibilité en mode doux avec les quartiers périphériques :

- Au minimum 70% du terrain destiné aux activités économiques doit être bâti et que les constructions sont tenues de respecter des gabarits relativement élevés (entre 6 et 13 mètres de hauteur selon la localisation du bâtiment).
- Un seul parking commun semi-enterré de 294 places à toutes les entreprises dans le parc d'activité de Trefil Arbed Noord.
- le parc profite aussi bien aux travailleurs qu'aux habitants et un itinéraire « mode doux » relie le site au centre-ville.

Côté architecture, des concours ont été organisés et certains bâtiments industriels de Trefil Arbed ont été rénovés.

Déplacements et accessibilité :

Malgré la proximité d'une sortie d'autoroute et d'une nationale, la *Brusselsesteenweg* (N9), l'accessibilité routière du site reste moyenne. Les voiries de l'environnement proche dense et résidentiel sont adaptées à un trafic local. Selon le point où l'on se trouve, la gare de Gentbrugge est à une distance de 200 à 1000 mètres, la ligne de tram circulant sur la *Brusselsesteenweg* entre 500 et 1000 mètres et les arrêts de bus les plus proches à quelques centaines de mètres. Il n'y a pas d'arrêt de transports en commun à proximité immédiate du site. Des négociations ont eu lieu avec De Lijn pour créer des arrêts supplémentaires, mais celle-ci n'y est pas favorable car elle estime la demande insuffisante vu l'étalement des horaires de déplacement des travailleurs. La part modale du vélo est toutefois importante (environ 30 %).

Caractéristiques du projet Arbed-noord :

Superficie tènement :	10 hectares
Origine du site :	industriel
Propriétaire du site :	Ville de Gand
Gestionnaire du site :	AG SOB
Type :	Aménagement : contrat d'emphytéose
Destination :	Activités économiques tertiaires et industrielles, services publics, logements (MI/IC) locatifs ou accession et lots libres, parc urbain
Accessibilité :	Malgré la proximité d'une sortie d'autoroute et d'une nationale, la <i>Brusselsesteenweg</i> , l'accessibilité routière du site reste moyenne. Pas d'arrêts de transports en commun à proximité immédiate du site.

Caractéristiques du projet Arbed-zuid :

Superficie tènement :	6 hectares
Origine du site :	industriel
Propriétaire du site :	Ville de Gand
Gestionnaire du site :	AG SOB
Type :	Aménagement /Construction : vente des lots
Destination :	Activité économique tertiaires, parc à conteneur, espace vert sportif, logements sociaux et privés.
Accessibilité :	Malgré la proximité d'une sortie d'autoroute et d'une nationale, la <i>Brusselsesteenweg</i> , l'accessibilité routière du site reste moyenne. Pas d'arrêts de transports en commun à proximité immédiate du site excepté la gare de Gentbrugge desservie par les omnibus de la ligne Gand-Anvers.

Déroulement/ Planning de l'opération totale :

1998, première étude urbanistique

1998-1999, première étude de mobilité (1998-1999), suivie en 2002, d'une 2ème étude de mobilité (« Mober »)

1998, une première formule de partenariat public-privé est testée. La *Progesa cvba* est cofondée par la Ville de Gand, l'OVAM (équivalent de notre Office Wallon des Déchets) et une filiale de cet organisme.

1998, création de la société de développement de la Ville, chargée des opérations foncières et immobilières, la *Stadsontwikkelingsbedrijf* (SOB)

1999, une deuxième formule de partenariat public-privé est mise sur pied avec le promoteur privé gantois SOVAPE.

1999, un comité d'accompagnement est mis sur pied pour suivre mensuellement la mise en œuvre du projet.

2000-2001, on observe une réorientation du projet, vers une approche mixte pour répondre davantage aux souhaits de la population.

2001, le projet de la Ville pour le redéveloppement du site sud fait l'objet d'un master-plan par un groupe d'étude.

2001, évaluation initiale (« *nulmeting* »), avant les premiers aménagements. Elle sera complétée en 2005.

janvier 2003, deux BPA's (*Bijzonder Plan van Aanleg*, comparable à notre PCA) sont approuvés.

2003 la *Stadsontwikkelingsbedrijf* (SOB) est transformée en une Régie Communale Autonome, appelée *Autonom Gemeentebedrijf Stadsontwikkelingsbedrijf Gent* (AG SOB).

Financement :

Trefil-Nord, parc de PME : 7.746.561 €

Trefil-Sud, parc de PME : 3.716.895 €

Trefil, coûts non rapportables spécifiquement à l'une ou l'autre zone : 206.935 €

Soit un total de 11.670.391 € (hors coûts salariaux)

Subsides :

total de 9.566.053,14 € de subsides

Politique Fédérale des Grandes Villes : 8.166.053,14 €

Région Flamande, décret « *bedrijventerreinen* » : 400.000 €

Union Européenne, fonds PIAV : 1.000.000 €

GRAND HÛ (OLNE) / SPI+

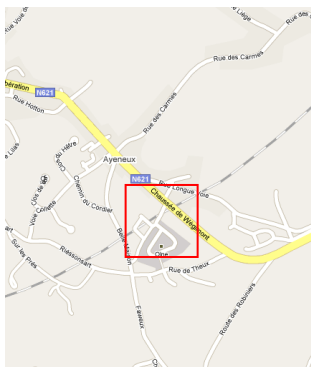
Politique des îlots d'entreprises urbains et ruraux (anciennement mini-parcs)

Opération d'aménagement rural

Sources principales :

- www.spi.be
- Schéma de structure communal, octobre 2004

Avec ce nouvel îlot d'entreprises, l'agence de développement économique pour la Province de Liège conforte sa politique en matière de revitalisation des noyaux urbains et des villages par l'activité économique, engagé à la fin des années 90 à Comblain-au-Pont.



Potentialités et contraintes communales :

La commune d'Olne fait partie de la province de Liège (arrondissement de Verviers). Située dans la partie sud du Pays de Herve, elle se trouve au voisinage direct de l'agglomération de Liège. Le village d'Olne est implanté à une distance, par la route, d'une douzaine de kilomètres du centre de Verviers et d'environ 16 km du centre de Liège. La partie de cette commune qui nous intéresse ici est cependant beaucoup plus proche de Liège que de Verviers. Le site en question (au centre de la photo ci-dessus) est en fait au bord de l'axe routier (N621 reliant Fléron à Soumagne à hauteur du village d'Ayeneux (coin supérieur droit de la photo)). Notons que ce dernier fait partie de l'entité de Soumagne (arrondissement de Liège).

Outre le volume important de population résidant à proximité immédiate du site du Grand Hû, ce dernier dispose d'une desserte en bus intéressante pour un village de la lointaine périphérie de Liège. La ligne 69 permet en effet des liaisons moyennement fréquentes en direction de Verviers (via Soumagne et Dison) et de Liège (via Fléron et Jupille).

Au sein de la Commune d'Olne, l'emploi local, essentiellement composé d'indépendants, est peu développé par rapport à la fonction résidentielle.

Programmation :

Inaugurée fin de l'année 2009, cette zone d'activités économiques est conçue pour accueillir à terme une vingtaine de petites entreprises générant probablement une quarantaine d'emplois. La création de ce parc a pour objectif de maintenir des activités économiques sur le territoire de la Commune d'Olne.

Le parc accueillera principalement des activités liées à l'artisanat et à l'industrie légère, ne générant pas de nuisances.

Une charte urbanistique devrait assurer un développement urbanistique cohérent compatible avec la fonction d'habitat toute proche. Ce document, inscrit dans une démarche de qualité tant sur le plan architectural qu'environnemental, prévoit notamment des impositions précises en matière de constructions des entreprises et des plantations.

Caractéristiques du projet Grand Hû :

Superficie tènement : 2.5 hectares

Affectation du site au plan de secteur : zone d'habitat

Occupation préalable du site : terrain agricole

Propriétaire du site : SPI+

Gestionnaire du site : SPI+

Type : Aménagement : vente des lots

Destination : Petite activité économique : artisanat et industrie légère

Accessibilité : Usage des modes doux possible pour une partie minime des travailleurs (Ligne 69 Liège-Soumagne-Verviers et proximité du village d'Ayeneux et de ses quartiers périphériques situés à cheval sur les communes d'Olne et de Soumagne).

Mauvaise accessibilité routière malgré le voisinage direct de la N621 en raison de l'éloignement des sorties de l'autoroute E40 les plus proches et de l'engorgement fréquent des axes routiers qui y mènent. En cas de création de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays, cette accessibilité deviendrait par contre très intéressante vu le projet de créer une sortie autoroutière sur la N621 entre Fléron et Ayeneux, soit à 1,5 km du site en question.

Programmation : Une vingtaine de lots. On estime à 1 050m² la superficie moyenne des lots

Déroulement/ Planning : Inauguration en 2009

Financement : coût de l'opération 650.000 €

Subsides : région wallonne

L'ESPACE ENTREPRISE VIVEGNIS (LIEGE) / SPI+

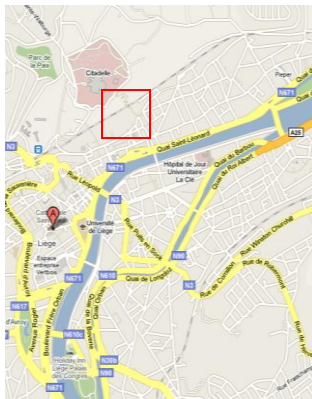
Politique des îlots d'entreprises urbains et ruraux (anciennement mini-parcs)

Opération de promotion en milieu urbain

Sources principales :

- www.spi.be
- Antoine J., Dawance S., ZIP-QI quartier nord Liège, projet de quartier, section 2, schéma directeur et volet social, mars 1997.

Le projet met l'accent sur les possibilités d'accueil des entreprises en milieu urbain dense, au sein d'un tissu mixte habitat – activités économiques. Il est caractéristique d'un mode de production d'offre d'immobilier économique qui tend à se généraliser : les halls-relais.



Historique :

La zone, ancien terrain de football, est située dans le quartier Saint Léonard, sur le territoire de la Ville de Liège. Elle est délimitée par la rue Vignegis au sud (ancien faubourg de Liège au tracé étroit et sinueux), par une voie ferrée (ligne Liège-Herstal-Liers-Hasselt) au nord. Elle se situe au cœur d'un tissu résidentiel ancien.

Contexte :

Le schéma directeur du quartier, acté en 1998, identifie les principaux objectifs d'aménagement du quartier Saint Léonard. L'un d'entre eux est la création des conditions d'accueil optimales pour les activités économiques. Cet objectif se décline en plusieurs points :

- maintenir les activités économiques et améliorer la capacité d'accueil d'entreprises « modernes » et nouvelles dans le quartier.
- création de « parcs urbains d'activités » par l'assainissement de sites d'activité économique désaffectés.
- adaptation des dimensions des terrains à mettre à disposition des investisseurs, de manière à attirer une clientèle spécifique : les services et les très petites entreprises : ceux-ci sont envisagés de plus petites dimensions que dans les zones d'activités en périphérie.

- intensification de cette politique en partenariat avec la SPI+ et accompagnement de quelques rénovations de bâtiments industriels anciens de qualité, à replacer dans le circuit économique.

Parallèlement à cette politique, la création d'une zone franche à fiscalité communale réduite a été envisagée comme un facteur attractif.

Caractéristiques du projet :

Superficie tènement :	/ m ²
Affectation du site au plan de secteur :	zone d'habitat
Occupation préalable du site :	terrain de football
Propriétaire du site :	SPI+
Gestionnaire du site :	SPI+
Type :	Aménagement /Construction
Destination :	Opération de promotion : création de locaux relais pour PME (ateliers et bureaux) destinés à la location (durée : 3/5ans)
Accessibilité :	Enclavement relatif vis-à-vis du réseau routier : traversée du tissu ancien avant de rejoindre les grands axes (quais/E25) Bonne desserte en bus
Programmation :	SHON ³ bâtie 1 000m ² Bureaux et Ateliers (7 bureaux de 20 m ² , 3 bureaux de 30 m ² , 2 ateliers de 80 m ² , 2 de 100 m ² , des services communs et parking privatif).
Déroulement/ Planning :	Travaux débutés en 2009 – terminés en 2010
<i>Financement</i>	
Montant opération :	880 000 euros
SPI+ :	100 %

³ La SHON ou surface hors œuvre nette se calcule en soustrayant à la surface hors œuvre brute (SHOB) différentes surfaces : les combles les toitures-terrasses, les balcons, les locaux techniques situés en sous-sol et les surfaces affectées à l'usage de cave en sous-sol dès lors qu'il n'y a pas d'ouverture sur l'extérieur autre que celles destinées à l'aération, les surfaces destinées au stationnement des véhicules (garage)... Pour sa part, la surface hors œuvre brute (SHOB) des constructions est égale à la somme des surfaces de plancher de chaque niveau, des surfaces des toitures-terrasses, des balcons ou loggias et des surfaces non closes situées au rez-de-chaussée, y compris l'épaisseur des murs et des cloisons.

CHATEAU NAGELMACKERS (ANGLEUR) / SPI+

Politique des îlots d'entreprises urbains et ruraux (anciennement mini-parcs)

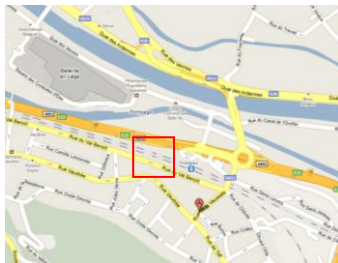
Opération de promotion en milieu urbain

Sources principales :

- www.spi.be
- AWarchitectes

Cette opération présente deux spécificités majeures : située en zone urbaine dense, elle prend place sur un site présentant des bâtiments existants de grande valeur patrimoniale, dont elle assure l'avenir. La programmation met de plus l'accent sur une mixité fonctionnelle entre accueil des entreprises et logements sociaux.

Plan localisation large



Programmation : mixité logements-entreprises

Contactée par l'Institut du Patrimoine wallon, la Société de Logements « Le Logis Social de Liège » demande en 2003 à l'Institut du Patrimoine wallon de réaliser une étude de faisabilité architecturale, technique et financière, d'un projet d'implantation de 20 logements sociaux dans les dépendances du château : 4 duplex, 16 plain pieds (1 chambre), dont 5 adaptés aux personnes à mobilité réduite.

Afin de garantir une affectation à l'ensemble du site, l'IPW étudie la possibilité d'aménager des bureaux dans le corps de logis, proposition retenue comme respectueuse des lieux et financièrement réaliste. Parmi les partenaires potentiels consultés, c'est finalement l'agence de développement économique pour la Province de Liège, la SPI+, qui a répondu favorablement au projet.

L'Espace Entreprises comporte 11 bureaux, 2 salles de réunion, une cuisine/réfectoire et un espace d'accueil commun. Il est destiné à héberger des PME de services.

Caractéristiques du projet Nagelmackers :

Affectation du site au plan de secteur : zone d'habitat

Occupation préalable du site : Château, Monument classé inscrit sur la liste de l'Institut du Patrimoine wallon (IPW) + dépendances

Propriétaires du site :	SPI+ + Le Logis Social de Liège pour les dépendances
Gestionnaires du site :	SPI+ + Le Logis Social de Liège pour les dépendances
Type :	projet de réaffectation/Rénovation
Destination :	Logements sociaux + Espace Entreprises PME de services
Accessibilité :	Proximité immédiate de la gare d'Angleur (gare situé à 200 m desservie par les trains IC, IR et L des lignes Liège-Verviers-Aix-la-Chapelle, Liège-Marloie et Liège-Luxembourg) et de la sortie Grosses Battes de l'E25. La desserte du site par deux lignes de bus à fréquence élevée, l'insertion dans la localité d'Angleur (près de 5 000 habitants à moins d'un kilomètre) et la proximité des divers services présents au sein de cette localité offrent également la possibilité à une proportion non négligeable des travailleurs de se passer de voiture.
Programmation :	20 logements dans les dépendances 1 Espace Entreprises de 11 bureaux dans le logis principal, 2 salles de réunion, une cuisine/réfectoire et un espace d'accueil commun
Déroulement/ Planning :	Appel d'offre validé avril 2005 Début rénovation 2007 Livraison février 2010
<i>Financement</i>	
Montant opération :	Coût total du projet 4 700 000 € TVAC Coût des travaux 3 800 000 € TVAC • Espace Entreprises 1 350 000 € TVAC • logements 2 150 000 € TVAC • abords logements 300 000 € TVAC
Subvention :	
Espace Entreprises :	90 % pour l'acquisition et les travaux du corps de logis, soit 1 486 000 €.
Logement :	1 400 000 € de la SWL et 150.000 € de la Province de Liège.
Patrimoine :	86 % des travaux de restauration des dépendances (80 % Région wallonne, 5 % Province de Liège, 1 % Ville) soit 840 000 €.
Domaine public :	Ville de Liège.

CENTRE D'ENTREPRISE VILLAGE PARTENAIRE A SAINT GILLES (BRUXELLES) / ASBL GROUP ONE / COMMUNE DE SAINT GILLES

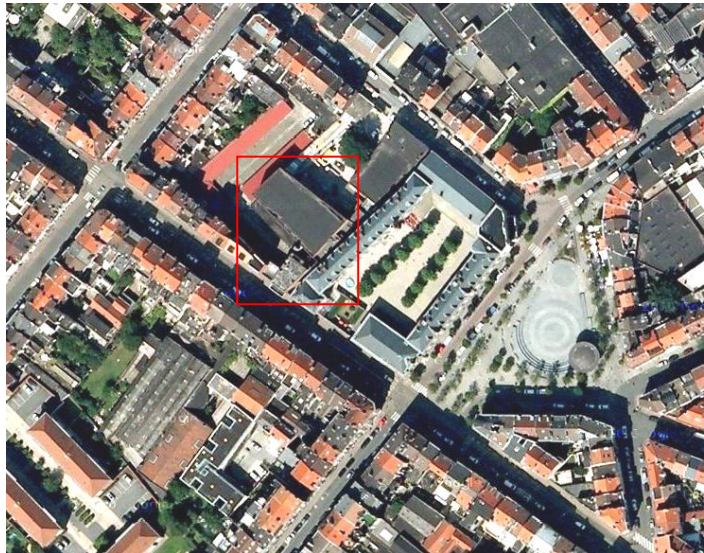
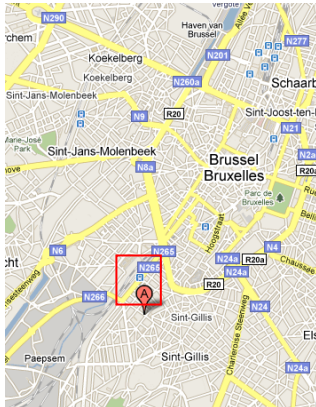
Politique des îlots d'entreprises urbains et ruraux (anciennement mini-parcs)

Opération de promotion en milieu urbain

Sources principales :

- www.villagepartenaire.be
- www.ceraa.be / Journée d'étude VII: "Sustainable workplaces" (2007)

Le Village Partenaire fait partie du réseau des centres d'entreprises de la Région de Bruxelles Capitale. Il met à disposition des entrepreneurs des spécialistes de l'accompagnement et de la création d'entreprises, des surfaces de bureaux et toute une série de services.



Historique

Au cœur du quartier du Midi, à proximité de la gare, dans un quartier traditionnellement mixte à dominante résidentiel, le bâtiment du centre d'entreprise Village partenaire abritait jadis une industrie. Ce bâtiment occupe une petite parcelle quasi totalement insérée au cœur d'un îlot voué essentiellement à l'habitat.

Contexte

Le réseau des centres d'entreprises de la Région de Bruxelles-Capitale regroupe des entités spécialisées dans l'accueil et l'accompagnement des créateurs d'entreprises. Ces centres sont soutenus par la Région de Bruxelles-Capitale, par l'Union Européenne, par les autorités des communes dans lesquelles ils sont implantés et par des partenaires privés. Le réseau des centres d'entreprises et les guichets d'économie locale ont aussi pour objectif de dynamiser le tissu économique bruxellois en accueillant, en soutenant et en accompagnant les porteurs de projets économiques. Les centres entendent jouer le rôle de pôles d'attraction économique dans des quartiers en revitalisation par le biais d'actions spécifiques de développement économique local.

En même temps qu'elles aident les créateurs d'entreprises (installés dans le centre), les équipes des centres d'entreprises affinent l'identification des potentialités et des besoins

économiques locaux, afin de favoriser le maillage entre les PME hébergées et le tissu économique local.

Le Village-Partenaire est le dernier né du réseau des centres d'entreprises de la Région de Bruxelles-Capitale. Il a été soutenu par la Région et l'Union Européenne (Programme Objectif 2) qui injectent chacune 50% des fonds alloués. Il a aussi été financé par la Commune de Saint-Gilles où il constitue un des instruments participant à la revitalisation économique de la Commune.

Objectif de l'initiative

Le Village-Partenaire déploie ses activités autour de 3 axes :

- proposer des hébergements à prix modérés pour des "jeunes" indépendants qui lancent une activité économique ;
- aider les habitants au lancement de petits commerces utiles dans le quartier du Midi ;
- attribuer un soutien financier (bourses, prêts...) à certains projets économiques axés sur les besoins du quartier.

Une stratégie durable et adaptée dans la gestion du site :

Un des points forts de l'initiative est la mise en place d'une stratégie de gestion durable du complexe :

- Mise en œuvre d'une campagne de sensibilisation à destination aussi bien des entrepreneurs que de leurs visiteurs sur des sujets variés (tri des déchets, la mobilité douce, les produits toxiques, la consommation d'énergie, le recyclage ...)
- La situation centrale permet de limiter fortement l'espace dévolu au parking au sein du centre d'entreprise et de développer une politique mobilité douce (cambio et parking vélo)
- Certification du fonctionnement du site (ISO 14001).

Le second point fort consiste en une politique de prix qui varie en fonction du degré de maturation de l'entreprise :

- Jeunes entreprises, de 0 à 3 ans d'existence : Pour ce public potentiellement à risque et nécessitant un suivi continu, la stratégie financière estime que la charge en coûts fixes doit être le plus réduit possible. Les unités sont proposées en dessous des prix habituels du marché ; soit 174 euros/m²/an
- Entreprises plus matures, > 3 ans d'existence : Le Village Partenaire se veut également attractif pour des entreprises déjà rentables. La politique de commercialisation a pour objet de garantir un prix au m² compétitif par rapport au marché et aux services offerts, soit 234 euros/m²/an.

Caractéristiques du projet Village Partenaire :

Superficie tènement :	2.000 m ² au total - 1.400 m ² effectifs en bureau
Origine du site :	Ancien bâtiment industriel
Propriétaire du site :	Commune de Saint Gilles
Gestionnaire du site :	ASBL Groupe One
Type :	projet de réaffectation/Rénovation
Destination :	Espace Entreprises pour PME du secteur tertiaire

	35 à 40 entreprises pourront être hébergées sur le site (5 entreprises « développement durable », 24 starters, 7 entreprises confirmées)
Accessibilité :	Proximité gare du Midi, tram et métro. Accessibilité routière faible.
Programmation :	Modules de 16 à 128 m2.
Déroulement/ Planning :	ouverture fin 2006
<i>Financement</i>	
Montant opération :	Cout total: 2 200 200€
Subvention :	FEDER / Région de Bruxelles-Capitale

ZFU NEOVAL A ANZIN (PROJET VALLOUREC ET JOSQUIN DEPREZ)

Requalification des espaces économiques en latence

Sources principales :

- DRE Nord-Pas-de-Calais, HB Etudes et Conseils (2007). Evaluation de la politique des espaces dégradés pour la période 2000-2006.
- Néoval, Zone franche urbaine de Valenciennes Métropole, Dossier de presse. www.zfu.neoval.org
- www.valenciennes-metropole.fr

Pour promouvoir l'activité économique en milieu urbain, une politique de discrimination positive peut être initiée. C'est le principe des zones franches urbaines françaises. Avec la création de la Zone Franche Urbaine, la métropole de Valenciennes construit une véritable stratégie de redynamisation urbaine. Cette stratégie est intercommunale et compile un programme de maillage en Transport en commun et de mutations de sites industriels ou d'activités en zone urbaine dense.

Les sites anciennement industriels sont utilisés comme des véritables leviers de transformation de quartiers enclavés ou paupérisés.



Historique

La friche Vallourec est située au sud de la commune d'Anzin, à la frontière de la Ville de Valenciennes. Elle est délimitée par la rue de l'Escaut au sud, par l'Escaut canalisé et la voie ferrée Lille-Valenciennes à l'est. Le site du village d'entreprise est situé au sud-ouest de ce premier site, rue Josquin-Deprez, en continuité d'un site d'activité économique existant.

Sur le **site Vallourec**, les activités industrielles se sont succédées ; tuyauterie, réparation de canons, aciérie et parachèvement des tubes de canalisations, laminage, etc. L'activité cesse en 1991. La société Vallourec, propriétaire depuis 1967, quitte ce site industriel de près de 23 hectares lors du recentrage de ses activités à Saint-Saulve. Après dépollution (par la société elle-même), le site a été acheté par l'Etablissement Public Foncier du Nord-Pas-de-

Calais. Le site **Josquin-Deprez** fait également partie de l'emprise auparavant utilisée par l'entreprise Vallourec.

Une dynamique globale de redynamisation

Les deux sites concernés par ces projets font partie intégrante du périmètre de la Zone Franche Urbaine de NEOVAL (sous-entendu nouveau Valenciennes). Les ZFU permettent des exonérations fiscales (taxe foncière, professionnelle, impôt sur bénéficiaires) et des exonérations sociales (charges patronales, cotisations sociales). Une Zone Franche Urbaine est un territoire délimité par l'Etat français à l'intérieur duquel sont appliquées des exonérations fiscales et sociales à destination des entreprises. Pour être retenus comme ZFU par l'Etat français, le territoire en question doit répondre à divers critères définis par le législateur : quartier de plus de 10 000 habitants marqué par un grave problème de paupérisation souligné par différents indicateurs (taux de chômage, proportion de jeunes de moins de 25 ans, potentiel fiscal de la commune, etc.). La Zone Franche Urbaine de Valenciennes Métropole s'étend sur un ensemble de quartiers industriels situés au bord de l'Escaut à l'Ouest de Valenciennes. Cette ZFU NEOVAL couvre une partie des territoires des communes d'Anzin, de Beuvrages, de Bruay-sur-l'Escaut et de Valenciennes.

Les projets Rives de l'Escaut et Josquin-Desprez sur les emprises de la société Vallourec, intègrent une politique générale de redéveloppement économique sur la métropole comportant d'autres projets :

- création d'une ZAE artisanale d'une disponibilité foncière de 54 600 m² (Pol éco) sur les terrains de l'ancienne gare de Bruay-sur-l'Escaut appartenant au Conseil général du Nord : Découpage en lots et programme immobilier (locatif) de 1000 m² en cours de construction à destination des artisans et des TPE (14 cellules de 50m² et 250 m² de bureaux divisibles).
- rénovation de l'ensemble bâti et terrains des anciens Ateliers centraux des Houillères. Création d'un ensemble multiactivités (PME, artisanat, services, commerces, bureaux) : Site en quasi centre ville d'Anzin. Desservi par la RD 935 et le bus en site propre. Nouveau tramway à 400m. Etudes urbaines en cours.

La CCI de Valenciennes et la ZFU Neoval, tiennent à jour une « bourse des locaux » qui permet aux entreprises de connaître les disponibilités en bâtiments existants à louer ou à vendre sur les communes de la métropole.

Ces projets accompagnent également un renouvellement de la desserte par TC de l'agglomération de Valenciennes. Une 2^{ème} ligne de tramway est aujourd'hui en cours de projet pour relier Valenciennes et Anzin au Pays de Condé (2012). Cette ligne, sensée passer au travers du site Vallourec, devrait partir de Vieux Condé à proximité de la frontière belge, réutiliser l'ancienne ligne Péruwelz-Valenciennes. A plus long terme, cette ligne 2 devrait remonter la vallée de la Haine à l'Est en direction de Quiévrain.

Caractéristiques du projet

Site Vallourec

Origine du site :	Métallurgie industrielle
Propriétaire du site :	Etablissement Public Foncier
Gestionnaire du site :	Valenciennes Métropole
Superficie tènement :	25ha
Type :	Déconstruction/ construction/ réhabilitation
Destination :	Accueil d'activités légères, de services et de logements et commerces d'accompagnement. Le site se trouve en ZFU et s'adresse en priorité aux PME. Le site accueillera plusieurs

types d'activités économiques, grâce à des locaux adaptés à l'industrie légère, à l'artisanat ou encore à l'activité tertiaire.

Reconquête des rives de l'Escaut

Accessibilité : Enclavement vis-à-vis du réseau routier principal (*création nécessaire d'un nouveau pont vers le centre-ville de Valenciennes*). Ligne de tram devant traverser le site à l'avenir (ligne 2).

Programmation : La SHON possible est de l'ordre de 150.000m²
Espaces verts 6 ha
Conservation du château d'eau et de quelques bâtiments techniques

COS 0.6 à 0.8

Déroulement/ Planning : Travaux d'assainissement débutés en 2005 – terminés en 2006

Financement

Montant interventions : 2.712.132 euros
Europe (FEDER) : 52 %
Etat Français : 18 %
M.O.A : 30 %
Montant opération : Phase 1 : 8-10.000.000 euros

Site Josquin-Deprez

Origine du site : /
Propriétaire du site : Valenciennes Métropole
Gestionnaire du site : Chambre de commerce et d'industrie du Valenciennois
Superficie tènement : 14 900 m²
Type : Déconstruction/ construction
Destination : Locaux relais pour PME
Accessibilité : Ligne de tram à proximité (ligne 1 à 600 m)
Programmation : Phase 1 : 1500m² Bureaux et Ateliers
Phase 2 : 1200m² Bureaux

COS 0.2

Déroulement/ Planning : Réalisée
Phase 1 : Travaux débuté en 200 ? – terminés en 2004
Phase 2 : Travaux débuté en 200 ? – terminés en 2006

Revenu locatif

Bureau : Loyer HT : 94,87 € par m² et par an / Charges HT : 45€ par m² et par an.
Atelier : Loyer HT : 47,43€ par m² et par an / Charges HT : 22,50€ par m² et par an

SITE DE L'UNION A CHEVAL SUR ROUBAIX ET LILLE

Requalification des espaces économiques en latence

Sources principales :

- Reichen et Robert & Associés (2006). LMCU Roubaix Tourcoing Wattrelos - Définition du plan directeur - Mai 2006.
- DRE Nord-Pas-de-Calais, HB Etudes et Conseils (2007). Evaluation de la politique des espaces dégradés pour la période 2000-2006.
- www.lille-metropole.fr

Le schéma d'aménagement du site se caractérise par une politique volontariste sur les déplacements ; diminution des ratios de stationnement, valorisation de l'accessibilité par TC. La consommation parcimonieuse et adaptée du sol est également un objectif clé. Ce dernier est particulièrement développé dans l'opération de « la plaque multifonctionnelle » par une méthode innovante de découpage parcellaire. Le site est inclus dans un périmètre « Zone d'excellence », la procédure d'aménagement retenue est la ZAC.



Historique

D'une superficie de 80 ha, le **site de l'Union** s'étend sur 3 communes (Roubaix, Tourcoing et Wattrelos). Il s'étend entre la gare de Tourcoing au Nord, le Canal de Roubaix au sud et la ligne de chemin de fer Lille-Mouscron-Courtrai-Gand à l'Ouest. Il s'agit d'un territoire mixte (logement, équipements, espaces verts et bâtiments industriels). Les activités industrielles présentes sur le site étaient multiples : parc à charbon, transformation de produits chimiques, dépôts pétrolier, fabrication de fenêtre PVC, tôlerie, industrie textile, brasserie, etc. Les espaces industriels présents sur la zone de l'union étaient en 2004 soit en friche soit encore en activité.

Un partenariat institutionnel national et européen

Depuis plus de 10 ans, les politiques de renouvellement des villes du Nord/Est de la métropole lilloise, appuyées par les différentes politiques de l'Etat (DSQ, contrats de ville, Grand Projet Urbain...) et les politiques européennes (FEDER Objectif 2, URBAN ...),

contribue à initier de nouvelles perspectives, tant sur le plan économique que sur le plan social et urbain. Dans ce sens, VNF (voies navigables françaises), en partenariat avec la Communauté Urbaine de Lille (LMCU), le Syndicat Mixte du Canal, le Syndicat Intercommunal de la Marque Urbaine et la direction régionale de la Caisse des Dépôts et Consignations, a entrepris un vaste projet de restructuration du Canal de Roubaix en vue de sa remise en navigation et d'un redéploiement urbain à partir de ses rives.

Il est donc convenu, entre la Ville de Roubaix, LMCU et VNF d'intégrer la démarche "politique de la ville" (DIV), dans le dispositif plus global du PADD (Plan d'aménagement et de développement durable). Une convention particulière dans ce sens devrait être signée entre l'Etat, la Ville de Roubaix, LMCU et VNF dans le courant de l'année 2003.

Caractéristiques du site

Superficie zone d'intervention :	80 ha / 45 ha maîtrisés foncièrement
Superficie requalifiée/démolie :	151.278m ² (15 ha)
Origine du site :	Industrie chimique principalement, SNCF
Propriétaire du site :	Etablissement Public Foncier et LMCU
Gestionnaire du site :	Etablissement Public Foncier et LMCU
Type :	Déconstruction/ construction/ réhabilitation
Destination :	Accueil d'équipements, de logements, d'entreprises de R&D, d'entreprises artisanales, de commerces. Reconquête des rives de l'Escaut
Accessibilité :	Le site est en zone prioritaire de développement TC
Programmation :	SHON totale prévue 360.000 m ² dont dédiée à l'économie : 21 ha dont dédiée au logement : 8 ha dont dédiée aux équipements : 7 ha
Déroulement/ Planning :	Procédure d'acquisition foncière à l'amiable par LMCU Première phase de Travaux débuté en 2001 – terminés en 2002 2 ^{nde} phase de travaux en 2005 3 ^{ème} phase de travaux en 2006 Etude de pollution en cours Phase d'aménagement programmé sur 15 ans. 2006 Fin de la phase d'acquisition à l'amiable, début de la procédure d'expropriation.

Financement

Montant interventions :	3.664.506 euros
Europe (FEDER) :	3 %
Etat Français :	71 %
Maitre d'ouvrage :	26 %

Politique des déplacements : Limitation de l'offre de stationnement et valorisation des transports en commun

La zone UG du Plan Local d'Urbanisme couvre la majeure partie du site ; l'est et l'ouest du site sont classés en zones UAb et UBa. Le règlement local fixe dans ces zones des minima de places de stationnement en fonction de l'occupation des parcelles. Etant donné la volonté de la Métropole de créer un pôle d'excellence, le Plan directeur de la zone de l'Union propose de faire évoluer les normes de stationnement et de proposer des ratios maximum.

Pour mémoire, la zone UAb du PLU, soit la plus restrictive puisqu'elle s'applique aux « zones urbaines intra-muros privilégiées d'extension du centre, appelées à se réorganiser » exige :

- pour les constructions à usage résidentiel, au moins 1 place de stationnement par logement ;
- pour les bâtiments à usage artisanal, de commerces, bureaux, hôtels et services, il n'est pas imposé la création de places de stationnement.

Le Plan directeur du Site (2006) rappelle les enjeux de la politique de stationnement sur le site intercommunal de l'Union :

- le développement d'une offre de stationnement suffisamment importante quantitativement pour maintenir les populations et développer les activités et commerces ;
- une gestion contraignante du stationnement à l'égard des actifs, parallèlement au renforcement de l'offre en TC (transports en commun) ;
- développement d'une offre de stationnement adaptée aux besoins des vélos.

Le Plan directeur du Site (2006) rappelle de plus que le site est concerné par les périmètres de valorisation des transports collectifs existants et à venir. Une ligne de métro dessert déjà les abords du site à l'ouest de la ligne de chemin de fer Lille-Mouscron. Un bus ou une navette desservira à court-moyen terme le cœur du site. Un tram-train est projeté sur les voies ferrées à long terme.

En accord avec les études techniques menées sur le site de l'Union, le plan directeur propose l'application de ratios de stationnement maximum et la différenciation de ceux-ci dans et hors périmètre des TC.

Ainsi dans les zones couvertes par un rayon de 500 m ou de 7 mn à pied autour des stations, des ratios plus contraignants sont appliqués. Ces ratios de stationnement sont fonction de la mise en place de ces transports collectifs.

Nomes de stationnement dans le périmètre des TC à moins de 500 m des stations (1) et à plus de 500 m des stations (2).
Source Plan de programmation 2007

	ratios à court terme	ratios RRA à long terme
logements	1 pl/logt (collectif et individuel)	1 pl/logt (collectif et individuel)
Activités/mixte	1 pl par 70 m ² de SHON	1 pl par 100 m ² de SHON
bureaux	1 pl par 45 m ² de SHON	1 pl par 70 m ² de SHON
équipement métropolitain	8 pl par 100 m ² de SHON, soit 2 000 pl	

(1)

	ratios RRA à court terme	ratios RRA à long terme
logements	1,5 pl/logt collectif et 2 pl/logt individuel	1,5 pl/logt collectif et 2 pl/logt individuel
activités/mixte	1 pl par 50 m ² de SHON	1 pl par 75 m ² de SHON
bureaux	1 pl par 30 m ² de SHON	1 pl par 40 m ² de SHON
équipement métropolitain	8 pl par 100 m ² de SHON, soit 2 000 pl	

(2)

La « Plaque » multifonctionnelle :

La trame parcellaire comme outil de programmation et d'aménagement :

Dans le cadre du Plan directeur proposé par le bureau Reichen et Robert, la plaque constitue le principal enjeu de la première phase de réalisation et l'outil de structuration du quartier. Cet espace central du site de l'Union bénéficie d'une excellente desserte : proche du métro, tram-train et TCSP. Il est composé de « typologies alternatives » qui intègrent des programmes variés –activités / tertiaire / logements / équipement- qui doivent pouvoir cohabiter. Cette multifonctionnalité qu'offre la plaque doit également s'intégrer au tissu complexe environnant :

- les voies ferrées et la plaine, 2 entités contrastées qui bordent la plaque,
- le Nouveau Boulevard qui donne une valeur de localisation aux bâtiments qui s'y adossent,
- les quartiers d'habitat existants (quartier Stephenson).

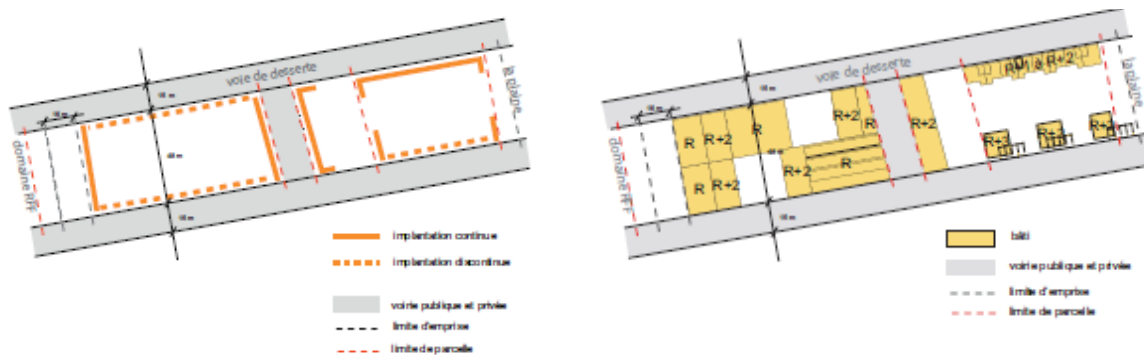
La trame parcellaire est une succession de bande qui correspond à des parcelles de 48 m divisibles en 2, séparés par 15 m de voirie. D'un point de vue programmatique, le dimensionnement des parcelles permet une flexibilité de la taille des programmes à implanter. Par exemple pour les parcelles d'activités : un tènement constructible d'environ 17 000m² desservi par les rues transversales, ou 5 tènements⁴ d'environ 3 400m², ou 10 tènements d'environ 1 700 m²...

Un gabarit bâti et une implantation favorable à une utilisation économe du sol :

Pour les parcelles dédiées à l'immobilier d'activités, les constructions seront implantées à l'alignement du domaine public, et à l'alignement en limite séparative. Pour le tertiaire, l'implantation du bâti sera à l'alignement en limite séparative et à l'alignement de la rue de Nantes. On notera le cas particulier de la parcelle dédiée à la « ruche d'entreprises » : les bâtiments de cette parcelle un peu singulière sont implantés sur deux limites séparatives au moins. La ruche d'entreprises R&D possède un COS de 1,5 (emprise = 6 250 m², SHON = 9 600 m²) et un ratio de stationnement applicables : 1 UP/70m² SHON.

Pour les hauteurs, les parcelles dédiées à l'immobilier d'activités accueillent des halles industrielles d'une hauteur d'environ 8 m et des bâtiments de type R+2 qui émergent et animent la ligne de ciel. Pour les parcelles dédiées à l'immobilier tertiaire, le nombre de niveaux des bureaux n'excède pas 3 au-dessus de la dalle du parking semi-enterré, sauf pour la « ruche d'entreprises » où une hauteur de 18 m (5 étages) est autorisée ponctuellement.

Schéma d'implantation du bâti sur une bande type (à d.) / Schéma des hauteurs du bâti sur une bande type (à d.) . Source Plan de programmation 2007



Bilan de la rentabilisation de l'usage des sols pour le projet de « Plaque » :

Ces chiffres sont issus du Plan de Programmation (2006) :

⁴ Ensemble de parcelles contigües

- Activités : emprise au sol 14.300m², SHON 26.360m² soit un **COS de 1,84**
- Tertiaire : emprise au sol 7.725m², SHON 9000m² soit un **COS de 1,16**
- Recherche et développement : emprise au sol 23.960m², SHON 21.000m² soit un **COS de 0,87**