



HAL
open science

Quelle place pour la zone d'activités économiques dans la fabrique de la ville contemporaine ?

Patricia Lejoux

► **To cite this version:**

Patricia Lejoux. Quelle place pour la zone d'activités économiques dans la fabrique de la ville contemporaine ?. Presses universitaires de Rennes. Les nouvelles fabriques de la ville. Objets, référentiels et méthodes, p.25-32, 2018. halshs-01844571

HAL Id: halshs-01844571

<https://shs.hal.science/halshs-01844571>

Submitted on 19 Jul 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

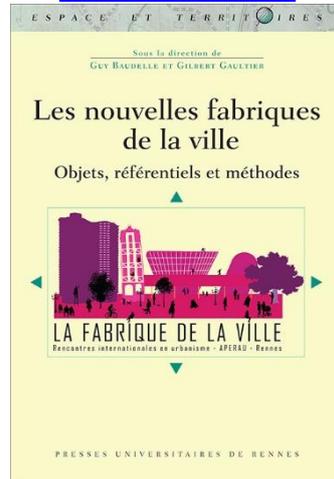
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Pour citer cet article :

Lejoux P., 2018, « Quelle place pour la zone d'activités économiques dans la fabrique de la ville contemporaine ? ». In Baudelle G., Gaultier G., *Les nouvelles fabriques de la ville. Objets, référentiels et méthodes*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 25-32

Version finale acceptée pour publication

[Commander le livre](#)



Quelle place pour la zone d'activités économiques dans la fabrique de la ville contemporaine ?

Patricia Lejoux

Laboratoire Aménagement, Economie, Transports (LAET)

Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)

patricia.lejoux@entpe.fr

L'objectif de cet article est de s'intéresser à un objet urbanistique qui contribue activement à la fabrique de la ville contemporaine, mais qui ne fait pas pour autant partie de ses figures privilégiées : la zone d'activités économiques. Celle-ci peut être définie comme un lieu, au sein des villes, spécialement aménagé et équipé pour accueillir les entreprises. Les aménagements qu'elle procure (terrassement, réseaux, voirie, etc.), réalisés le plus souvent par un maître d'ouvrage public, doivent permettre d'attirer les entreprises et constituent à ce titre une source de retombées fiscales, de création d'emplois et de développement économique pour les territoires. Derrière cette définition générale des zones d'activités économiques se cache une diversité de situations qui reflète l'histoire de leur développement. Les premières zones d'activités économiques sont apparues au début du XX^e siècle en Angleterre à Trafford Park près de Manchester (Merlin & Choay, 2010). Mais elles ont véritablement commencé à se développer à partir des années 50 et 60 sous la forme de zones artisanales ou de zones industrielles. A partir des 70 et 80, avec la tertiarisation de l'économie, elles se sont progressivement diversifiées avec l'apparition de zones commerciales, de parcs technologiques et scientifiques, voire de technopôles rassemblant des centres de formation, de recherche et des entreprises innovantes. Au cours des années 90 et 2000, de nouvelles activités sont apparues comme le transport et la logistique, le commerce de gros, les services aux entreprises amenant, soit à une spécialisation de ces zones d'activités économiques (parcs d'affaires, plates-formes logistiques), soit à une diversification avec le développement de zones d'activités mixtes (Cerema, 2014). Enfin, avec l'émergence des préoccupations environnementales, une nouvelle génération de zones d'activités économiques est apparue avec le développement des éco-parcs, des éco-zones et autres parcs éco-

industriels (Gibbs & Deutz, 2005 ; Thiard, 2007). Les zones d'activités économiques ont suscité peu d'intérêt de la part des aménageurs, chercheurs comme praticiens. Celles-ci sont surtout envisagées comme un outil de développement économique (Vandermeer & Halleux, 2013) et rarement comme un objet urbanistique, en raison certainement des faibles qualités urbaines qui leur sont attribuées. Pourtant les zones d'activités économiques participent à la fabrique de la ville contemporaine : elles alimentent le phénomène de la périurbanisation en s'implantant à la périphérie des villes, elles structurent l'espace urbain en favorisant l'émergence de polarités secondaires et elles influent sur les mobilités urbaines à travers les déplacements qu'elles génèrent (déplacements domicile-travail, transport de marchandises, déplacements professionnels). L'objectif de cet article est d'essayer, d'une part, de mieux comprendre pourquoi les zones d'activités économiques ne figurent pas au rang des objets privilégiés de la fabrique de la ville contemporaine alors qu'elles participent activement au processus d'urbanisation (1) et, d'autre part, d'identifier les enjeux que ces zones d'activités économiques pourraient représenter pour la fabrique de l'urbain contemporain (2).

1. Passer du « pas de place »...

Quel regard les chercheurs et les praticiens en aménagement et urbanisme ont-ils porté sur la zone d'activités économiques ? Si l'on fait la somme des travaux ayant porté sur les zones d'activités économiques, force est de constater que la zone d'activités économiques a, pour l'instant, peu attiré les regards des aménageurs et urbanistes. Plus précisément, l'attitude des chercheurs comme des praticiens semble avoir oscillé entre indifférence (1.1) et rejet (1.2).

1.1 Un objet urbanistique invisible

Pour appréhender la place dévolue par les chercheurs à cet objet urbanistique que sont les zones d'activités économiques, nous avons parcouru les dictionnaires, les revues internationales et les programmes de recherche, notamment français, dédiés à l'aménagement et l'urbanisme. Au terme de ces lectures, un premier constat peut être établi : les références aux zones d'activités économiques sont peu nombreuses, ce qui montre que les zones d'activités économiques ne constituent pas un objet d'étude privilégié de la recherche en aménagement et urbanisme.

Ainsi, dans les dictionnaires d'aménagement et d'urbanisme, les termes faisant référence aux zones d'activités économiques sont peu présents. Les auteurs les plus prolixes sont sans nul doute Pierre Merlin et Françoise Choay qui mentionnent les « parcs d'activités », les « technopôles » et les « zones industrielles » dans leur *Dictionnaire de l'aménagement et de l'urbanisme* (Merlin & Choay, 2010). Denise Pumain, Thierry Paquot et Richard Kleinschmager, pour leur part, citent seulement les « technopôles » dans leur *Dictionnaire de la ville et l'urbain* (Pumain *et al.*, 2006). Enfin, les termes évoquant les zones d'activités économiques sont inexistant dans les dictionnaires les plus récents comme *Les 100 mots de la ville* de Julien Damon et Thierry Paquot (Damon & Paquot, 2014), *Les Grandes questions sur la ville et l'urbain* de Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé (Marchal & Stébé, 2014), le *Dictionnaire des politiques territoriales* de Alistair Cole, Sébastien Guigner et Romain Pasquier (Cole *et al.*, 2011) ou *L'Aventure des mots de la ville* de Christian Topalov, Laurent Courdroy de Lille, Jean-Charles Depaule et Brigitte Marin (Topalov *et al.*, 2010). De même, dans les revues internationales d'aménagement et d'urbanisme, si des articles traitent ponctuellement des zones d'activités économiques, peu de numéros spéciaux sont consacrés à cet objet urbanistique. Une seule exception à la règle, un numéro de la revue *Territoire en mouvement* consacré en 2007 aux zones économiques périphériques (Lemarchand, 2007). Et parmi les revues emblématiques qui donnent à voir les objets urbanistiques contemporains, comme la revue *Urbanisme*, aucune mention n'est faite aux zones d'activités économiques. Enfin, les programmes de recherche en aménagement et urbanisme semblent eux aussi faire peu de cas des zones d'activités économiques. Si l'on prend le cas de la France, les consultations proposées ces dernières années par le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture) sur le thème de l'étalement urbain se sont davantage focalisés sur les habitants et leurs

choix résidentiels, que sur les entreprises et leurs choix de localisation. C'est d'ailleurs en prenant conscience de cette limite que le PUCA a lancé en 2010 une consultation sur le thème « Localisation des activités économiques et développement durable des territoires », dans laquelle certaines recherches portaient sur les zones d'activités économiques (Lemercier & Rousier, 2011).

Cette invisibilité de la contribution des zones d'activités économiques à l'étalement urbain se retrouve également du côté des praticiens. Les politiques de lutte contre l'étalement urbain restent centrées sur le logement, ignorant le rôle fondamental joué par les activités économiques en matière de consommation foncière, ce qui amène à des actions contradictoires. Alors que les collectivités locales semblent désormais s'orienter vers la limitation de l'étalement résidentiel dans leurs documents de planification spatiale, elles continuent à dédier de vastes espaces périphériques au développement économique à travers la multiplication de projets de zones d'activités économiques dans des territoires toujours plus éloignés. Un numéro spécial de la revue *Etudes Foncières* a d'ailleurs souligné ce désintérêt de la part des élus et des techniciens pour le foncier économique à travers un titre particulièrement évocateur : « Foncier économique : le mal aimé ? » (Etudes foncières, 2010 & 2011).

1.2 Un objet urbanistique vu comme antinomique de la ville

Au-delà de l'indifférence, la zone d'activités économiques, en tant qu'objet urbanistique, semble susciter un certain rejet. La plupart des recherches en aménagement et urbanisme qui se sont intéressées aux zones d'activités économiques insistent sur leurs travers, au point d'en faire parfois des objets urbanistiques symbolisant l'anti-ville. Derrière ces reproches faits aux zones d'activités économiques se cache parfois une critique plus générale de la périurbanisation, envisagée par certains auteurs comme une rupture avec les formes traditionnelles de la ville.

L'un des premiers auteurs critique est sans nul doute Henri Lefebvre qui, dans les années soixante, porte un regard très négatif sur le mouvement de périurbanisation alors en cours en France, parlant d'une « urbanisation désurbanisée » (Lefebvre, 1973, p. 31). Dans une approche marxiste de la ville, il dénonce ce processus d'urbanisation favorisant la soumission de la ville au système de production industrielle et à la société de consommation : désormais la valeur d'échange prévaut sur la valeur d'usage. Parmi les objets urbanistiques qui symbolisent cette « crise de la ville » (Lefebvre, 1973, p. 14) figurent les centres commerciaux qui commencent à se déployer en périphérie des villes, avec l'arrivée des premiers supermarchés. Pour lui : « La résurgence architecturale et urbanistique du centre commercial ne donne qu'une vision affadie et mutilée de ce que fut le noyau de la ville ancienne, à la fois commercial, religieux, intellectuel, politique, économique (productif). » (Lefebvre, 1973, p. 13). Françoise Choay et Pierre Merlin, dans un article de leur *Dictionnaire de l'aménagement et de l'urbanisme* (Merlin & Choay, 2010) portant sur *l'Entrée de ville*, dressent également un portrait très négatif des zones d'activités économiques, en particulier des zones commerciales : « Elles se caractérisent par la médiocrité et le manque d'unité de l'architecture, l'ampleur de la voirie interne et surtout des parcs de stationnement, le recours à des matériaux bon marché, à des formes banales (les "boîtes à chaussures") et à des couleurs criardes. La publicité est omniprésente, en particulier le long de la voie routière d'accès. Le désordre de ces zones est pourtant la première image que les visiteurs ont de la ville autour desquelles elles sont situées. » Enfin, David Mangin dans son ouvrage *La ville franchisée* (Mangin, 2004) dénonce l'action des « grands groupes du *corporate capitalism* qui sont à l'œuvre dans les périphéries » et qui font apparaître de nouvelles formes d'organisation de la production et des services comme « les parcs et zones d'activités, les plates-formes logistiques, les technopoles, les usines nomades ». Il utilise le terme de « franchise », qui doit être entendu dans son double sens de « franchise commerciale » et de « franchise territoriale », pour dénoncer à la fois la commercialisation de la ville et sa privatisation. La multiplication des franchises commerciales dans le paysage urbain contribue, selon lui, à dévoyer les usages de la ville qui est de plus en plus saisie par les logiques du marketing : « On ne se donne plus rendez-vous au carrefour mais à Carrefour [...]. » (Mangin, 2004, p. 25). La difficulté croissante à pénétrer ces grandes emprises privées, sécurisées, de

moins en moins gratuites, traduit une raréfaction progressive des espaces publics au sein de cette nouvelle organisation urbaine qui apparaît antinomique avec les fondements de la ville.

Aujourd'hui encore, de nombreux auteurs considèrent les zones commerciales comme l'antithèse de la ville, comme en témoigne un éditorial récent de Thierry Paquot dans la revue *Urbanisme*, intitulé : « Le centre commercial contre la ville ? » (Paquot, 2011). L'auteur pose, selon lui, la question qui fâche : « [...] ces centres commerciaux sont-ils *urbains* [...] ? Personnellement, je réponds « non ». Le centre commercial *new look* conditionne davantage encore le consommateur [...] ». Ce rejet des zones commerciales traverse même les frontières scientifiques. Un article de l'hebdomadaire *Télérama* intitulé *Comment la France est devenue moche ?* considère que les zones commerciales, avec les infrastructures routières et les lotissements, constituent la trilogie qui symbolise les « métastases périurbaines » (Jarcy & Rémy, 2010).

2. au « fais-moi une place »

Suscitant au mieux de l'indifférence, au pire du rejet, la zone d'activités économiques semble avoir eu du mal à acquérir une place dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme. Qu'en est-il aujourd'hui ? La zone d'activités économiques doit-elle faire place ? Ou peut-on envisager, sous certaines conditions, de lui faire une place ? L'étude des zones d'activités économiques représente, de notre point de vue, deux intérêts pour l'analyse de la fabrique de la ville contemporaine. D'une part, les zones d'activités économiques pourraient constituer un nouveau terrain d'application des mots d'ordre de la fabrique urbaine contemporaine qui s'incarnent pour l'instant dans un nombre restreint d'objets urbanistiques (2.1). D'autre part, les zones d'activités économiques pourraient constituer une porte d'entrée pour étudier le rôle joué par un acteur souvent oublié dans la fabrique de la ville contemporaine, l'entreprise (2.2).

2.1 La zone d'activités économiques, un nouveau terrain d'application des mots d'ordre de la fabrique de la ville contemporaine ?

A chaque époque, il semble exister des principes qui guident la fabrique de ce que devrait être la « bonne ville » (Bourdin, 2015). Ces principes se résument par des mots d'ordre qui s'incarnent dans des objets urbanistiques. Prenons, par exemple, le mot d'ordre du « renouvellement urbain ». Pour le définir quelque peu rapidement, celui-ci vise à reconstruire la ville sur elle-même à travers des actions de réhabilitation ou de rénovation. Il s'agit de faire évoluer la ville héritée, en rompant avec l'urbanisme fonctionnaliste des années 60 et 70. Jusqu'à présent ce mot d'ordre s'est incarné dans l'action menée sur un objet urbanistique particulier, les grands ensembles. Pour preuve, la revue *Urbanisme* pose en 2013 cette question fort intéressante : « Que faire des années soixante-dix ? » (Urbanisme, 2013). Mais elle y répond en ne s'intéressant qu'au cas des grands ensembles. Or, on pourrait penser que cette question concerne également les zones d'activités économiques : celles-ci sont apparues à la même époque, elles relèvent aussi d'un urbanisme fonctionnaliste et, comme les grands ensembles, elles sont aujourd'hui frappées d'obsolescence. Plutôt que les considérer comme définitivement obsolètes, ne pourrait-on pas essayer de les faire évoluer en agissant sur les formes urbaines (densité et verticalité des constructions), en essayant de minorer la place dédiée aux voiries et aux stationnements, en développant une certaine mixité fonctionnelle (Gasnier, 2010) ? Bref, n'est-il pas temps d'ouvrir le front du renouvellement urbain sur le terrain des zones d'activités économiques et de développer une gestion urbaine des sites économiques afin de réintégrer les zones d'activités économiques dans la ville ?

Un autre mot d'ordre emblématique de la fabrique de la ville contemporaine est celui de « la durabilité ». Celle-ci s'incarne aujourd'hui dans des objets urbanistiques comme les écoquartiers. Il paraît peu évident, au premier abord, d'imaginer que la zone d'activités économiques puisse constituer elle aussi un objet urbanistique symbolisant la durabilité, tant elle semble associée à la consommation d'espace, à l'artificialisation des sols, à la dépendance routière. Pourtant, des actions sont menées

depuis plusieurs années par les collectivités locales et les entreprises pour améliorer la durabilité de ces zones d'activités économiques, comme en témoigne le fleurissement des appellations « vertes » pour désigner cette nouvelle génération de zones d'activités économiques : « eco-parcs », « parcs éco-industriels » (Gibbs & Deutz, 2005 ; Thiard, 2007). Ces actions visent à travers l'adoption de démarches de certification environnementale (ISO 14001, EMAS) à organiser le recyclage des déchets, le traitement de l'eau, à améliorer la qualité urbaine (bâtiments HQE, traitement paysager, aménagement d'espaces publics), à développer l'accès aux transports collectifs et aux modes doux dans les zones d'activités économiques. Que penser de ces actions ? S'agit-il d'un simple « greenwashing » ou permettent-elles de mieux concilier les enjeux économiques, environnementaux, voire sociaux dans ces morceaux de ville que constituent les zones d'activités économiques ?

2.2 L'entreprise, un nouvel acteur de la fabrique de la ville contemporaine ?

Les aménageurs et les urbanistes se sont intéressés depuis longtemps aux acteurs qui concourent à la fabrique de la ville : deux catégories ont surtout retenu leur attention, les acteurs publics et les habitants. Ne serait-il pas tant de s'intéresser également au rôle de l'entreprise dans la fabrique de la ville contemporaine et l'étude des zones d'activités économiques ne serait-elle pas un moyen d'y parvenir ?

Le fait de s'intéresser à l'entreprise permettrait, d'abord, de faire évoluer la façon dont sont conçues les zones d'activités économiques. Celles-ci ont jusqu'à présent été pensées dans une logique de concurrence entre intercommunalités, chacune cherchant à capter cette source de retombées fiscales et d'emplois. Cette politique déconnectée de la demande et du marché s'est traduite par une offre pléthorique et souvent inadaptée aux besoins des entreprises. Peut-être serait-il temps d'associer davantage les entreprises aux projets de zones d'activités économiques et de s'interroger sur leurs besoins réels (Serrano *et al.*, 2012). Cela pourrait se traduire, dès l'origine, par une réflexion sur l'adéquation entre les besoins de l'entreprise (foncier, mobilité, services) et la localisation envisagée, comme le suggère Bernadette Mérenne-Schoumaker (Mérenne-Schoumaker, 2007). Les entreprises en recherche d'accessibilité (industrie, logistique) seraient, par exemple, destinées à s'implanter dans des grands parcs périphériques, les entreprises en recherche de centralité (commerce de gros, services aux entreprises) dans des parcs plus proches de l'agglomération présentant un environnement urbain de qualité ; les entreprises en recherche de proximité par rapport à leur marché (artisans, etc.) dans des parcs disséminés au sein du territoire. De même, sur les questions de mobilité, beaucoup de chefs d'entreprises semblent aujourd'hui préoccupés par les conditions d'accès de leurs salariés aux zones d'activités économiques - alors qu'ils s'en étaient longtemps désintéressés – en raison du coût de la mobilité automobile qui se traduit par des problèmes de recrutement et de turnover chez les salariés faiblement qualifiés (Lejoux, 2014). Comment gérer ces questions de mobilité dans les zones d'activités économiques ? Peut-on encore réfléchir à une desserte par des modes de transport alternatifs dans un contexte de crise des finances publiques ? Doit-on favoriser le développement d'une offre de logement à proximité pour les salariés à travers des dispositifs comme l'Action logement (ex 1% logement) ou à travers une plus forte mixité fonctionnelle de ces territoires ? Faut-il envisager d'autres solutions comme une évolution des modes d'organisation du travail au sein des entreprises (horaires, télétravail...) ?

Inversement, le fait de s'intéresser aux zones d'activités économiques permettrait d'analyser à travers des études de cas le rôle joué par les entreprises dans la fabrique de la ville contemporaine. Certains travaux ont permis, par exemple, à travers l'analyse de la gouvernance du développement logistique, d'apporter un éclairage sur les ressorts de la gouvernance métropolitaine en termes de géographie des modes de gouvernance, de modalités de participation des acteurs privés à l'action publique et de construction d'un agenda et d'une gouvernabilité métropolitains (Raimbault *et al.*, 2013). De même, à travers l'exemple des centres commerciaux, des plates-formes logistiques ou des parcs d'exposition, certains travaux ont permis de mettre en lumière la financiarisation de la production urbaine, c'est-à-dire le rôle croissant joué par les marchés financiers et bancaires dans le financement, le développement et l'exploitation des espaces urbains (Halbert, 2013).

A l'issue de cet article, nous espérons avoir réussi à démontrer que la zone d'activités économiques, si elle ne prétendait pas à devenir la figure privilégiée de la fabrique de la ville contemporaine, méritait, pour autant, d'avoir sa place dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme car ces « morceaux de ville » racontent, eux aussi, les ressorts de la fabrique de la ville contemporaine.

Références :

- Bourdin, 2015, « L'enjeu de la théorie », *Riurba*, [En ligne], n°1, URL : <http://riurba.net/Revue/lenjeu-de-la-theorie/>.
- Cerema, 2014, *Zones d'activités économiques en périphérie : les leviers pour la requalification*, Lyon, Cerema, coll. « Connaissances ».
- Damon J., Paquot T., 2014, *Les 100 mots de la ville*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? ».
- Etudes foncières, 2011, « Foncier économique : le mal-aimé ? », n°149.
- Etudes foncières, 2010, « Foncier économique : le mal-aimé ? », n°148.
- Gasnier A., 2010, « La recomposition territoriale des pôles commerciaux et de loisirs périphériques : vers de nouvelles urbanités ? », in M. Dumont, E. Hellier (dir.), *Les nouvelles périphéries urbaines. Formes, logiques et modèles de la ville contemporaine*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. « Espace et Territoires », p. 57-71.
- Gibbs D., Deutz C., 2005, « Implementing industrial ecology? Planning for eco-industrial parks in the USA », *Geoforum*, n°36, p. 452-464.
- Halbert L., 2013, « Les acteurs des marchés financiers font-ils la ville ? Vers un agenda de recherche », *EspacesTemps.net*, [En ligne], mis en ligne le 9 juillet 2013, URL : <http://www.espacestemp.net/articles/les-acteurs-des-marches-financiers-font-ils-la-ville/>
- Jarcy de X., Remy V., 2010, « Comment la France est devenue moche ? », *Télérama*, n°3135.
- Lefebvre H., 1973, *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos.
- Lejoux P., 2014, « Les entreprises face à la mutation énergétique : l'enjeu de la mobilité dans les territoires périurbains de la métropole lyonnaise », *Revue Géographique de l'Est*, [En ligne], vol. 54, n° 1-2, mis en ligne le 15 octobre 2014. URL : <http://rge.revues.org/5135>
- Lemarchand N., 2007, « Editorial », *Territoire en mouvement*, [En ligne], vol. 3, mis en ligne le 14 juin 2011. URL : <http://tem.revues.org/723>
- Lemercier E., Rousier N., 2011, « Localisation des activités économiques et développement durable des territoires. Une consultation du PUCA », *Etudes foncières*, n°150, p. 6-7.
- Mangin D., 2004, *Infrastructures et formes de la ville contemporaine : la ville franchisée*, Lyon, CERTU, coll. « Aménagement et exploitation de la voirie ».
- Marchal H., Stébé, J.-M., 2014, *Les Grandes Questions sur la ville et l'urbain*, Paris, PUF, coll. « Quadrige ».
- Merlin P., Choay F., 2010, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, coll. « Quadrige ».
- Paquot T., 2011, « Editorial : le centre commercial contre la ville », *Urbanisme*, n°377, p. 39-40.
- Pasquier R., Guigner S., Cole A., 2011, *Dictionnaire des politiques territoriales*, Paris, Presses de Sciences Po, coll. « Sciences Po Gouvernances ».
- Pumain D., Paquot T., Kleinschmager R. (dir.), 2006, *Dictionnaire de la ville et de l'urbain*, Paris, Anthropos, coll. « Villes ».
- Rimbault N., Douet M., Frémont A., 2013, « Les implantations logistiques entre réseaux et territoires », *L'Espace géographique*, vol. 1, n°42, p. 32-43.
- Serrano J., Demazière C., Nadou F., Servain S., 2014, « La planification stratégique spatialisée contribue-t-elle à la durabilité territoriale ? La limitation des consommations foncières dans les schémas de cohérence territoriale à Marseille-Aix, Nantes Saint-Nazaire, Rennes et Tours », *Développement durable et territoires*, [En ligne], vol. 5, n°2, mis en ligne le 20 juin 2014. URL : <http://developpementdurable.revues.org/10295>

- Thiard P., 2007, « Certification environnementale de parcs d'activités : le marketing territorial au service du développement durable », in J.-P. Amat *et al.* (dir.), *L'après-développement durable : espaces, nature, culture et qualité*, Paris, Ellipses, p. 233-241.
- Topalov C., Coudroy de Lille L., Depaule J.-C., Marin B., 2010, *L'aventure des mots de la ville*, Paris, R. Laffont, coll. « Bouquins ».
- Urbanisme, 2013, « Que faire des années soixante-dix ? », n°388.
- Vandermeer M.-C., Halleux, J.-M., 2013, « Le rôle de l'immobilier d'entreprise dans la compétitivité des territoires : le cas de la Wallonie », *Urbia*, Hors-série n°1, p. 67-80.