



La zone d'activités économiques : objet urbain non identifié?

Patricia Lejoux, Corentin Charieau

► To cite this version:

Patricia Lejoux, Corentin Charieau. La zone d'activités économiques : objet urbain non identifié?. Territoire en mouvement. Revue de Géographie et d'Aménagement, 2019. <halshs-02491442>

HAL Id: halshs-02491442

<https://shs.hal.science/halshs-02491442v1>

Submitted on 26 Feb 2020

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.



HAL Authorization

La zone d'activités économiques : objet urbain non identifié ?

Economic activity zone: an unidentified urban object?

Patricia Lejoux et Corentin Charieau



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/tem/5580>

ISSN : 1950-5698

Éditeur

Université des Sciences et Technologies de Lille

Ce document vous est offert par Centre national de la recherche scientifique (CNRS)



Référence électronique

Patricia Lejoux et Corentin Charieau, « La zone d'activités économiques : objet urbain non identifié ? », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], Articles, mis en ligne le 06 novembre 2019, consulté le 02 décembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/tem/5580>

Ce document a été généré automatiquement le 2 décembre 2019.



Territoire en mouvement est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

La zone d'activités économiques : objet urbain non identifié ?

Economic activity zone: an unidentified urban object?

Patricia Lejoux et Corentin Charieau

Introduction

- 1 La zone d'activités économiques contribue aux processus d'urbanisation contemporains dans les pays du Nord comme du Sud, gagnés progressivement par le développement des parcs d'activités industriels, technologiques, logistiques ou commerciaux (Leducq & Liefoghe, 2007 ; Renard-Grandmontagne, 2007). Elle façonne les paysages urbains par l'ampleur de ses emprises au sol, l'architecture atypique de ses bâtiments et le surdimensionnement des infrastructures routières qui la desservent. Elle engendre des mobilités urbaines, liées au transport de marchandises, au travail, aux achats ou aux loisirs. Elle contribue à la périurbanisation, à travers l'étalement urbain ou le développement de polarités secondaires. Pourtant la zone d'activités économiques présente un paradoxe : alors qu'elle participe activement à la fabrique urbaine contemporaine, elle reste un objet faiblement investi par l'aménagement et l'urbanisme (Lejoux, 2018). Cette invisibilité interroge, au regard de la visibilité que la zone d'activités économiques a pu acquérir dans d'autres disciplines, comme l'écologie industrielle (Gibbs & Deutz, 2005) ou la géographie. Celle-ci s'est intéressée très tôt au développement des zones industrielles (Mérenne-Schoumaker, 1974), des technopôles (Benko, 1991) ou des zones commerciales (Beaujeu-Garnier & Delobez, 1977 ; Péron, 2004). Comment expliquer, *a contrario*, l'invisibilité de la zone d'activités économiques dans le champ de recherche et d'action que constituent l'aménagement et l'urbanisme ? Un premier élément de réponse semble tomber sous le sens : la faible visibilité de la zone d'activités économiques serait liée à la nature peu attrayante de cet objet. Il est vrai que, comparée à d'autres objets urbains, comme les musées, les gares, les stades, les tramways, les écoquartiers, la zone d'activités économiques ne fait pas « rêver ». Pour tout chercheur ou praticien, la perspective de travailler sur ces espaces situés en

périphérie des villes, accessibles uniquement en voiture, où s'alignent des entrepôts ressemblant à des « boîtes à chaussures » n'est guère engageante. Mais cette réponse apparaît trop courte pour expliquer le manque d'intérêt de l'aménagement et de l'urbanisme pour cet objet. Cet article vise à apporter d'autres éléments d'explication en s'intéressant à la question de la visibilité et de l'invisibilité de la zone d'activités économiques comme objet urbain. Ce terme « d'objet urbain » doit être entendu dans un double sens. Dans son acception abstraite, il définit la zone d'activités économiques comme objet de recherche. Il s'agit alors de comprendre pourquoi la zone d'activités économiques n'est pas devenue un objet investi par les chercheurs appartenant au champ de l'aménagement et de l'urbanisme et comment elle pourrait le devenir. Dans son acception concrète, il désigne la matérialité de l'espace urbain. En se référant à une définition de l'aménagement et l'urbanisme comme interface technique entre espace et société (Barles, 2018), cette entrée par l'objet vise à rendre visible les conceptions qui président à l'aménagement de ces zones d'activités économiques et à dévoiler, par ce biais, les logiques qui sous-tendent la fabrique de ces espaces urbains.

- 2 La zone d'activités économiques est définie, dans le cadre de cet article, comme une portion de l'espace urbain spécialement aménagée et équipée pour accueillir les entreprises hors des espaces centraux. Deux éléments de cette définition méritent d'être précisés. L'emploi du terme générique « zone d'activités économiques », d'abord, qui plus est au singulier, peut étonner au regard de la diversité des réalités qu'elle recouvre : diversité de fonctions (zone artisanale, industrielle, commerciale, etc.), de localisations (enserrée dans le tissu urbain, isolée au milieu des champs), de formes urbaines (plateforme logistique, parc d'affaire, éco-parc, etc.), d'investigations (la zone commerciale a davantage été étudiée). Ce terme présente cependant l'avantage de regrouper sous une même dénomination un ensemble d'objets urbains, certes hétéroclites, mais qui partagent un point commun : leur faible visibilité dans le champ de l'aménagement de l'espace et de l'urbanisme. La référence à une localisation « hors des espaces centraux » peut également surprendre dans la mesure où certaines zones d'activités économiques constituent aujourd'hui de nouvelles centralités de la « ville émergente » (Chalas & Dubois-Taine, 1997). Pour autant, elles sont rarement considérées comme des centralités économiques de premier rang, à mêmes de rivaliser avec celles de l'hyper-centre. Après avoir constaté la faible visibilité des zones d'activités économiques au sein des espaces urbains (1), cet article s'attache à en analyser les causes. Celles-ci sont à rechercher aussi bien dans les processus qui régissent la fabrique urbaine que dans le fonctionnement de la recherche en aménagement et urbanisme (2). Enfin, il met en évidence les apports qu'une mise en visibilité de la zone d'activités économiques pourrait représenter pour ce champ de recherche et d'action (3).

1. La zone d'activités économique (ZAE), un objet urbain invisible ?

- 3 Loin de saturer le champ de l'aménagement et de l'urbanisme, la zone d'activités économiques semble davantage émarger aux catégories invisibles de l'urbain. Cette invisibilité se manifeste par la faible présence de la zone d'activités économiques dans l'espace urbain (1.1), par la difficulté qu'ont les chercheurs et les acteurs appartenant

au champ de l'aménagement et de l'urbanisme à la définir (1.2) et par le nombre limité de publications académiques comme professionnelles dédiées à cet objet (1.3).

1.1 Visibilité et invisibilité de la ZAE dans l'espace urbain

- 4 Le processus d'invisibilisation se matérialise d'abord par la localisation des zones d'activités économiques hors des espaces centraux. Cette implantation peut paraître, au premier abord, choisie car elle répond aux critères de localisation des entreprises. Celles-ci sont à la recherche de foncier disponible et bon marché et d'une forte accessibilité routière, ce qui les amène à rejeter les espaces centraux et à plébisciter les espaces périphériques. Ces territoires les accueillent, d'ailleurs, très favorablement, car elles représentent une source de création d'emplois et de retombées fiscales. Néanmoins cette implantation est également subie, dans la mesure où la présence de ces entreprises est peu souhaitée dans les espaces centraux. Relevant souvent des secteurs de l'industrie, du commerce de gros ou de la logistique, elles sont considérées comme porteuses de fortes nuisances : congestion, bruit, pollution, risques industriels. Dans ces espaces où le foncier est rare et cher, elles sont également vues comme peu rentables au regard de leur emprise foncière et sont rapidement évincées dans la compétition pour l'accès au foncier. Ce phénomène est particulièrement visible dans les anciens quartiers industriels en voie de requalification des métropoles, où les petites et moyennes entreprises liées à l'industrie, l'artisanat, la logistique ou le commerce indépendant sont progressivement chassées par les sièges sociaux des grandes entreprises, les activités high-tech, le commerce de détail ou l'hôtellerie. Ces entreprises sont incitées à partir ou à se relocaliser ailleurs, notamment dans les zones d'activités économiques qui constituent le *backoffice* des économies métropolitaines.
- 5 Ce processus d'invisibilisation de la zone d'activités économiques dans l'espace urbain se manifeste également par la faible accessibilité de ces espaces. Celle-ci se traduit, d'abord, par la pauvreté des dessertes en transport. Les infrastructures routières ou autoroutières - il est vrai performantes, bien que de plus en plus congestionnées - constituent généralement le seul moyen de se rendre et de se déplacer dans les zones d'activités économiques. Malgré le développement de quelques dessertes en transports collectifs, pistes cyclables et autres cheminements piétons dans certaines zones commerciales ou éco-parcs, les zones d'activités économiques se caractérisent, au sein des espaces urbains, par leur absence de choix modal (figure 1). La faible accessibilité des zones d'activités économiques se reflète aussi par l'importance des emprises privées : parcelles clôturées, portails fermés, caméras de surveillance, entreprises de gardiennage qui filtrent l'accès, même dans certaines zones commerciales. Selon David Mangin, les zones d'activités économiques s'apparentent à des « territoires franchisés », c'est-à-dire à : « [...] de grandes emprises privées ou publiques, gardées, accessibles seulement sous conditions » (Mangin, 2004, p. 25). A moins d'y travailler ou d'y effectuer des achats, il est rare de se rendre dans une zone d'activités économiques. Il est, par contre, fréquent de s'y perdre. La lisibilité de l'espace, une autre dimension de l'accessibilité, est particulièrement faible dans les zones d'activités économiques. L'étendue des surfaces n'autorise pas une vision d'ensemble, le surdimensionnement et la sinuosité de la voirie éprouvent le sens de l'orientation, l'uniformité des bâtiments induit une absence de repères, les signalétiques développées sont sans cohérence d'ensemble.

Figure 1 : Expérience sensible de l'emprise et des flux routiers (C. Charieau, 2018)



- 6 Enfin, l'invisibilité de la zone d'activités économiques dans l'espace urbain se traduit par la faible attention portée à cet objet urbain qui, lentement mais sûrement, se détériore. Beaucoup de zones d'activités économiques construites dans les années quatre-vingts et quatre-vingt-dix sont confrontées à des problèmes d'obsolescence et de requalification (Cerema, 2014). Leur perte d'attractivité est liée à la vétusté des bâtiments, à la détérioration de la voirie, à l'absence de services aux entreprises et aux salariés, etc. Ces problèmes témoignent de la faible attention portée par les acteurs publics comme privés à la gestion de ces zones d'activités qui n'ont pas de responsable dédié ou de ligne budgétaire consacrée à leur maintenance. Cette invisibilité de la zone d'activités économiques ne se manifeste pas seulement dans l'espace urbain, elle se traduit également par la difficulté des chercheurs et des praticiens à lui donner une définition claire.

1.2 La ZAE, un objet urbain impossible à définir ?

- 7 Avant de définir la zone d'activités économiques, encore faut-il pouvoir la nommer. Il existe une diversité d'appellations pour désigner cet objet urbain : zone ou parc d'activités économiques, zone ou parc industriel(le), artisanal(le), commercial(le), logistique, technologique, etc. Les nominations diffèrent également en fonction des pays, « industrial park » aux Etats-Unis et « industrial estate » ou « business park » en Grande-Bretagne et ne recouvrent pas forcément les mêmes réalités. Le terme français « parc industriel », par exemple, ne prend pas en compte les diverses activités que comporte le terme allemand, mais seulement les « activités spécifiquement industrielles ». Bien qu'une évolution historique de la zone au parc puisse être retracée (Linossier *et al.*, 2014), la cohabitation de ces appellations et la difficulté à désigner par

un terme générique la zone d'activités économiques montrent qu'il ne s'agit pas d'un objet urbain clairement identifié dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme.

- 8 A côté des difficultés de nomination, se posent également des problèmes de définition. La zone d'activités économiques et ses diverses appellations sont absentes des dictionnaires francophones utilisés dans le champ de la recherche en aménagement et urbanisme (Lejoux, 2018). Du côté des dictionnaires anglophones, le constat est identique. Et lorsqu'on trouve des définitions, celles-ci paraissent bien imprécises : « Industrial estate : a planned area devoted to a variety of industrial uses » et « Business park : a development of mainly office buildings » (Cowan & Rogers, 2005, p. 46).
- 9 Ce problème de définition de la zone d'activités économiques se retrouve également dans le champ professionnel. Constatant qu'il n'existait pas de définition des zones d'activités économiques, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement¹ (Cerema), en a proposé une en 2014 : « La zone d'activités économiques désigne la concentration ou le regroupement d'activités économiques (artisanales, tertiaires, industrielles et logistiques) sur un périmètre correspondant à une opération d'aménagement réalisée par un maître d'ouvrage public ou par des promoteurs/investisseurs privés qui vont céder ou louer les terrains et les bâtiments à des entreprises » (Cerema, 2014, p.7). Dans le contexte de la loi NOTRe, où la gestion des zones d'activités économiques est transférée des communes aux intercommunalités, l'Assemblée des Communautés de France (AdCF) a fait le même constat d'absence de définition légale des zones d'activités économiques. L'AdCF propose alors des éléments pouvant être retenus pour définir ou identifier une zone d'activités (FCL-AdCF, 2016). Cependant, malgré ces propositions, une définition des zones d'activités économiques ne s'est toujours pas imposée aux praticiens. A titre d'exemple, la Direction Départementale des Territoires (DDT) du Rhône qui gère un observatoire des zones d'activités économiques a élaboré sa propre définition : « L'observatoire partenarial des ZAE du Rhône définit les zones d'activités économiques comme étant des espaces constitués d'un ou plusieurs zonages d'urbanisme exclusivement dédiés à l'activité économique. »

1.3 La ZAE, un objet faiblement investi par le champ de l'aménagement et de l'urbanisme

- 10 L'invisibilité de la zone d'activités économiques dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme se traduit également par le faible nombre de publications universitaires et professionnelles qui lui sont dédiées. Une recherche rapide effectuée sur les moteurs de recherche *Cairn* et *ScienceDirect* avec les mots-clés zones ou parcs d'activités économiques montre qu'il y a peu d'articles spécifiquement dédiés à cet objet de recherche en aménagement et urbanisme. Ceci se retrouve également en parcourant les thèses soutenues, indexées avec le mot-clé « zone d'activités économiques » sur le site *thèses.fr* : 5 résultats sur les dix dernières années. Enfin, si des articles traitent ponctuellement des zones d'activités économiques, peu de numéros spéciaux leur sont consacrés dans les revues internationales. Une seule exception, un numéro de la revue *Territoire en mouvement* consacré en 2007 aux zones économiques périphériques.
- 11 Dans le champ de l'action, le constat est similaire. A titre d'exemple, la revue *Urbanisme*, qui donne à voir les objets urbains contemporains, n'a jamais consacré de numéro aux

zones d'activités économiques au cours des dix dernières années. Seule la revue *Etudes Foncières* a consacré un numéro au titre significatif : « Foncier économique : le mal aimé ? » (Lonchambon *et al.*, 2010 et 2011). Enfin, signe d'une préoccupation croissante des acteurs urbains pour les problèmes posés par les zones d'activités économiques, le Cerema a produit trois ouvrages récents sur les zones d'activités économiques (Cerema, 2014 ; Cerema, 2017 ; AdCF-Cerema, 2018). Après avoir démontré la faible visibilité des zones d'activités économiques dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme, il s'agit maintenant de s'interroger sur les éléments qui peuvent expliquer cette situation. Pourquoi, alors que la zone d'activités économiques participe activement aux processus d'urbanisation contemporains, ne constitue-t-elle pas un objet urbain clairement identifié dans ce champ de recherche et d'action ?

2. Une analyse des processus d'invisibilisation de la zone d'activités économiques

- 12 Résultant de choix bien souvent inconscients, les processus d'invisibilisation de la zone d'activités économiques semblent à l'œuvre aussi bien dans les domaines de la recherche que de l'action en aménagement et urbanisme. Ils se résument à trois éléments : la survisibilisation de la zone d'activités comme objet économique et non comme objet urbain (2.1), le rejet par les chercheurs comme les acteurs de l'aménagement et de l'urbanisme, de l'urbanisme fonctionnaliste auquel est associée la zone d'activités économiques (2.2) et la priorité donnée à la compréhension et la régulation de la périurbanisation résidentielle au détriment de la périurbanisation économique (2.3).

2.1 Une survisibilisation de la ZAE comme objet économique

- 13 La faible visibilité de la zone d'activités économiques dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme s'explique, d'abord, par le fait qu'elle est rarement envisagée comme un objet urbain, c'est-à-dire comme un objet susceptible de participer à la production, au fonctionnement et à la structuration des espaces urbains. Pour beaucoup de chercheurs et de praticiens, la zone d'activités économiques correspond d'abord à une modalité d'implantation des entreprises sur les territoires. Il s'agit d'un lieu spécialement aménagé et équipé pour accueillir les entreprises et elle est, à ce titre, considérée comme un objet économique.
- 14 Du côté de la recherche, les rares travaux qui se focalisent sur la zone d'activités économiques s'intéressent ainsi plus volontiers à leur rôle en matière de développement économique local qu'à leurs caractéristiques urbaines. S'il n'est pas possible de réaliser un état de l'art exhaustif, on peut néanmoins citer quelques travaux représentatifs de cette approche. Certaines recherches, par exemple, ont décliné cette thématique du développement économique local en se focalisant sur un type particulier de zones d'activités économiques : les plateformes logistiques (Bounie, 2017), les zones industrielles (Imbach, 2011), les parcs technologiques et scientifiques (Cheng *et al.*, 2014). D'autres ont plus spécifiquement étudié l'impact des politiques de production foncière (Lambotte, 2008 ; Louw *et al.*, 2012 ; Vandermeer, 2016 ; Gillo, 2017) ou immobilière (Cheshire & Hilber, 2008 ; Van der Krabben & van Dinteren, 2010 ; Vandermeer & Halleux, 2017) liées aux parcs d'activités sur le développement

économique local. Enfin, certains travaux, se sont intéressés aux zones d'activités économiques comme modalité d'intervention des acteurs publics en matière de développement économique local (Demazière, 2005 ; Crague, 2009 ; Linossier *et al.*, 2014).

- 15 Du côté de la pratique, cette prédominance de la zone d'activités comme objet économique se traduit par leur rattachement aux services en charge du développement économique, plutôt qu'aux services en charge de l'aménagement. Elle renvoie à une dichotomie instituée entre, d'une part, l'intervention économique locale et, d'autre part, l'aménagement urbain (Crague, 2009). Ce rattachement se justifie par le fait que l'objectif premier assigné aux zones d'activités économiques par les praticiens est d'attirer des emplois et des retombées fiscales pour le territoire. Mais il a des conséquences sur la façon de concevoir l'aménagement de ces zones. Même s'il tend à évoluer, celui-ci se limite souvent à une simple viabilisation de parcelles desservies par des infrastructures routières et au développement d'immobilier d'entreprise. Faisant davantage appel aux compétences de développeurs économiques que d'urbanistes, les services en charge de la gestion des zones d'activités économiques se préoccupent peu de leur insertion au sein des espaces urbains : impacts sur l'organisation urbaine, intégration dans le site, qualité architecturale des bâtiments, offre de services aux usagers.
- 16 L'invisibilisation de la zone d'activités économiques dans la recherche et l'action urbaine semble ainsi s'expliquer par le fait que les problématiques économiques de la zone d'activités économiques ont pris le pas sur les problématiques urbaines. Un autre élément peut également expliquer cette situation : le faible intérêt des chercheurs et praticiens pour cet objet qui est souvent associé à l'urbanisme fonctionnaliste.

2.2 Une volonté d'invisibiliser l'urbanisme fonctionnaliste

- 17 Parmi les principes de l'urbanisme fonctionnaliste édictés en 1933 par Le Corbusier dans la Charte d'Athènes, deux sont souvent associés à la conception des zones d'activités économiques : la volonté de rationaliser l'occupation de l'espace autour de fonctions spécialisées et le primat accordé à l'organisation de la circulation. Les zones d'activités économiques matérialisent cette volonté d'affecter une portion de l'espace à une fonction à travers la concentration d'activités économiques qu'elles engendrent et la séparation qu'elles entretiennent avec les zones d'habitat et de loisirs. Et il suffit d'arpenter à pied une zone d'activités économiques pour prendre la mesure d'un ordre circulatoire dominé par le mode routier : l'absence de trottoirs, la largeur de la voirie, l'importance des distances à parcourir, le surdimensionnement des ronds-points, le paysage des échangeurs routiers et autoroutiers à proximité. On notera toutefois que si ces principes ont été appliqués jusqu'à la caricature dans certaines zones d'activités économiques, la vision initiale de Le Corbusier était plus nuancée : « *[Les] zones industrielles doivent être installées dans des zones vertes choisies pour leur orientation, leur vue et, avant tout, en contact immédiat avec les voies d'aménage des matières premières (routes d'eau, de terre, de fer) ; (...) les secteurs industriels doivent être indépendants des secteurs d'habitation et séparés les uns des autres par une zone de verdure mais situés de telle manière l'un par rapport à l'autre, qu'il sera, d'une manière générale, superflu d'envisager des moyens mécaniques de transport des personnes* » (Le Corbusier, 1959, cité par Linossier *et al.*, 2014, p. 18).

- 18 Si les principes de l'urbanisme fonctionnaliste ont guidé après la seconde guerre mondiale la pratique de nombreux architectes et urbanistes, ils ont ensuite été largement remis en cause dès les années 1950 et 60. Ils sont considérés depuis dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme comme l'antithèse de ce que devrait être une « bonne ville » (Bourdin, 2015). Le faible intérêt des chercheurs et des praticiens pour la zone d'activités économiques semble ainsi s'expliquer par le fait qu'elle constitue à leurs yeux l'un des derniers vestiges de l'urbanisme fonctionnaliste. Pourquoi devrait-on accorder de la visibilité à un objet urbain conçu selon des principes rejetés par tous ? Cet ancrage des zones d'activités économiques dans l'urbanisme fonctionnaliste suscite au mieux l'indifférence des chercheurs vis-à-vis de cet objet, au pire le rejet. Les rares recherches qui s'intéressent aux zones d'activités économiques portent un regard très négatif sur celles-ci (Mangin, 2004 ; Garcez & Mangin ; 2014). Pierre Merlin et Françoise Choay en ont fait une critique particulièrement acerbe : « [Les zones d'activités économiques] 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. [...]. Le désordre de ces zones est pourtant la première image que les visiteurs ont de la ville autour desquelles elles sont situées. » (Merlin & Choay, 2015, p. 298) (figure 2).

Figure 2 : Parc de stationnement et boîte à chaussures (C. Charieau, 2018)



- 19 Du côté de la pratique, la conception des zones d'activités économiques reste encore associée à l'urbanisme fonctionnaliste, car elle est principalement portée par des développeurs économiques et non des urbanistes. Comme le montre Gilles Crague (Crague, 2017), les cadres cognitifs des développeurs économiques sont peu ancrés dans les théories économiques, celles-ci ayant tendance à marginaliser le rôle de l'entreprise dans le développement économique local. A défaut, ils inscrivent donc leur action dans

les cadres cognitifs de l'aménagement, en se référant à la notion d'« équilibre fonctionnel » héritée de l'urbanisme fonctionnaliste. Pour les développeurs économiques, la création de zones d'activités économiques est alors vue comme un principe d'intervention économique local permettant de maintenir la fonction économique ou un certain type de fonction économique (industrie, artisanat, etc.) au sein de l'ensemble des fonctions urbaines d'un territoire. Et le principe d'aménagement spatial retenu est bien souvent celui du zonage spécialisé.

- 20 La faible visibilité de la zone d'activités économiques dans l'aménagement et l'urbanisme semble liée à un rejet de l'urbanisme fonctionnaliste. Ces processus d'invisibilisation renvoient donc à des débats qui animent plus largement le champ de l'aménagement et de l'urbanisme, comme nous allons le voir également à travers la question de la périurbanisation.

2.3 Une survisibilisation de la périurbanisation résidentielle

- 21 Les zones d'activités économiques contribuent activement au processus de périurbanisation. Les activités économiques (entreprises, zones commerciales, entrepôts) représentent 30% des surfaces urbanisées en France et l'augmentation des surfaces dédiées aux activités économiques a été, entre 2006 et 2014, plus rapide que celles dédiées à l'habitat, même si elle tend à ralentir depuis la crise économique de 2008 (INRA & IFSTTAR, 2017). Comme le précise J. Cavailhès : « Ce n'est plus la maison individuelle qui grignote les espaces naturels, ce sont les bureaux, centres commerciaux, usines, routes et espaces récréatifs qui grignotent l'agriculture. » (Cavailhès, 2015, p. 7). Ce phénomène se retrouve également dans d'autres pays européens comme les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Italie, la Belgique, la Lettonie ou la Slovaquie (CGDD, 2012). Le rôle joué par les zones d'activités économiques dans la périurbanisation économique reste pourtant sous-étudié par rapport à la périurbanisation résidentielle : « [...] la littérature traitant des conséquences [de la tendance à l'implantation des entreprises en zones périurbaines] sur l'emprise au sol des activités économiques, et donc sur leur contribution à l'artificialisation des sols, est étonnamment faible en comparaison du poids que représentent les entreprises sur le total des surfaces artificialisées. L'impact sur l'artificialisation des « grands objets économiques » comme les centres commerciaux ou les terminaux logistiques fortement consommatrices de surfaces est également peu traité. » (INRA & IFSTTAR, 2017, p.7). Pourquoi la zone d'activités économiques n'est-elle pas devenue, au même titre que le lotissement pavillonnaire, un objet d'étude pour les chercheurs et les acteurs appartenant au champ de l'aménagement et de l'urbanisme et travaillant sur la périurbanisation ?
- 22 La faible visibilité du rôle des zones d'activités économiques dans la périurbanisation semble s'expliquer, d'abord, par les modalités de fonctionnement de la recherche en aménagement et urbanisme. Les modes de financement et de valorisation de la recherche ont, jusqu'à présent, davantage favorisé les recherches portant sur l'étalement résidentiel que les recherches portant sur l'étalement économique. Si l'on prend le cas de la France, les consultations proposées ces dernières années par le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture)² sur le thème de la périurbanisation n'ont jamais abordé directement le phénomène de la périurbanisation économique. Depuis le début des années 2000, quatre programmes de recherche se sont succédés : *Mobilité et*

territoires urbains (2000-2004), La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains (2009-2014), Du périurbain à l'urbain (2011-2013), La ville ordinaire et la métropolisation (2013-2017). Si ces recherches ont incontestablement permis de mieux appréhender le phénomène de la périurbanisation dans sa diversité et ont contribué à faire évoluer les regards, souvent critiques, sur les habitants de ces espaces, leurs choix résidentiels et leurs pratiques de mobilité, elles ne se sont jamais intéressées aux types d'entreprises implantées dans ces territoires, à leurs critères d'implantation, ainsi qu'aux mobilités ou aux formes urbaines qu'elles pouvaient générer. Conscient de cette focalisation des travaux de recherche sur la périurbanisation résidentielle, le PUCA a lancé en 2010 un programme de recherche intitulé *Localisation des activités économiques et développement durable des territoires (2010-2014)* dont deux recherches seulement abordaient la question des liens entre entreprises et périurbanisation.

- 23 Du côté des praticiens, les politiques de lutte contre l'étalement urbain ont là aussi été tournées essentiellement vers le logement, omettant le rôle joué par les entreprises. Les propos de J. Comby, créateur et ancien rédacteur de la revue française *Etudes foncières*, sont sans ambiguïté : « Presque toujours, la lutte contre l'étalement urbain ne vise que le logement et, singulièrement l'habitat individuel, seul et unique responsable, pour ne pas dire bouc émissaire de l'étalement urbain. On oublie que le logement ne représente, dans les statistiques nationales, que la moitié des surfaces de plancher construites chaque année, parfois un peu plus, parfois un peu moins. L'autre moitié est constituée de grandes surfaces commerciales, d'entrepôts de stockage, de bâtiments agricoles, de locaux industriels, de bureaux, etc. Or personne ne semble se soucier de la contribution majeure que ces programmes apportent à l'étalement urbain » (Comby, 2008, p.18). Ceci aboutit à des politiques contradictoires. Alors que les praticiens cherchent à limiter l'étalement résidentiel, ils continuent à dédier de vastes espaces périphériques au développement économique à travers la multiplication de projets de création de zones d'activités économiques dans des territoires toujours plus éloignés. Cette volonté, de la part des praticiens d'invisibiliser la contribution des zones d'activités économiques à la périurbanisation semble s'expliquer par l'importance des enjeux économiques qu'elles représentent, à travers l'apport d'emplois et de ressources fiscales (Demazière, 2015) et l'absence d'enjeux politiques qu'elles suscitent, les entreprises ne votant pas (Gillio, 2017).

3. Les enjeux d'une mise en visibilité de la zone d'activités économiques dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme

- 24 Pourquoi le champ de l'aménagement et de l'urbanisme devrait-il accorder davantage de visibilité à la zone d'activités économiques ? En devenant un objet urbain à part entière, la zone d'activités économiques pourrait constituer une nouvelle entrée pour analyser trois dimensions constitutives de ce champ de recherche et d'action : l'organisation spatiale des espaces urbains (3.1), la matérialité des espaces urbains (3.2) et la compréhension des logiques d'action des acteurs qui façonnent ces espaces (3.3). Cela nécessite de mobiliser des savoirs et des savoir-faire provenant aussi bien de la géographie, de la sociologie, de la science politique, de l'histoire, de l'écologie, de l'économie, de la science politique que de l'architecture, de l'ingénierie ou du design

urbain. La zone d'activités économiques illustre, à ce titre, la dimension interdisciplinaire du champ de l'aménagement et de l'urbanisme.

3.1 ZAE et organisation spatiale des espaces urbains : la question de la périurbanisation économique

- 25 La vocation de l'aménagement et de l'urbanisme est de comprendre et d'influer sur l'organisation spatiale des établissements humains (Merlin & Choay, 2015). Celle-ci a évolué au cours du temps et, historiquement, la périurbanisation correspond à une des modalités de cette organisation. Caractérisée par l'étalement, les faibles densités, la discontinuité, la polycentralité, elle incarne le passage de la ville à l'urbain. Les chercheurs comme les acteurs du champ de l'aménagement et de l'urbanisme se sont intéressés depuis longtemps à ce phénomène, mais comme nous l'avons vu précédemment ils se sont surtout attachés à analyser sa dimension résidentielle. Il semble nécessaire de s'intéresser également à sa dimension économique, en s'interrogeant notamment sur le rôle joué par les zones d'activités économiques dans le processus de périurbanisation. Trois angles d'analyse pourraient être développés.
- 26 Le premier concerne la mesure de la contribution des ZAE à la périurbanisation qui pose de vraies difficultés méthodologiques, comme le souligne J. Cavailhès : « Alors que la consommation des terres agricoles par l'urbanisation est un sujet sensible, l'évaluation de cette consommation peut varier du simple au double selon les définitions et les nomenclatures que l'on utilise (Cavailhès, 2015, p.5). Quantifier l'impact de la création et de l'extension des zones d'activités économiques en termes d'artificialisation des sols soulève de nombreuses questions. Quelles définitions retenir ? Quelles sources de données utiliser ? Quels objectifs se fixer ? Quels indicateurs employer ? Ces questions interpellent les chercheurs mais aussi les praticiens, qui tentent depuis plusieurs années de se doter au niveau national d'une structure commune de données et d'harmoniser les méthodes, face à la pluralité des dispositifs d'observation des zones d'activités économiques au niveau local (Cerema, 2014, 2017).
- 27 Le deuxième angle d'analyse a trait au rôle joué par les zones d'activités économiques dans la structuration des espaces périurbains, à travers le développement de centralités secondaires. Yves Chalas et de Geneviève Dubois-Taine avaient très tôt identifié les zones d'activités économiques comme des éléments constitutifs de l'armature de la « ville émergente » : « [Les centres-villes anciens] continuent d'exister et de se renforcer même [...], mais à côté de centralités nouvelles qui émergent, liées à la consommation (zones commerciales), aux transports (complexes d'échanges urbains), au travail (zones d'activités en périphérie), aux loisirs (parcs, mégaplexes cinématographiques) ou aux centres verts. » (Chalas & Dubois-Taine, 1997, p. 257-258). Ces évolutions tendent aujourd'hui à se concrétiser avec le développement de centralités secondaires autour de zones logistiques (Bonnin-Oliveira, 2013) ou commerciales (Foucher, 2018).
- 28 Le troisième angle d'analyse renvoie au statut des espaces périurbains dans l'aménagement et l'urbanisme, c'est-à-dire à la façon dont, à travers les zones d'activités économiques, ceux-ci sont pensés. Longtemps envisagés sous le seul angle de la dépendance au centre, les espaces périurbains ont progressivement acquis un statut d'objet urbain à part entière grâce aux travaux menés sur la périurbanisation résidentielle. Mais les analyses en termes de rapports centre-périphérie semblent

encore prégnantes quand on s'intéresse à la dimension économique de la périurbanisation. Les approches développées en aménagement et urbanisme sur la localisation des activités économiques restent encore très focalisées sur les problématiques des espaces centraux. L'intérêt récent pour les questions de logistique en témoigne. Alors que des travaux soulignent la contribution importante des plateformes logistiques au processus d'étalement urbain (Dablanc & Frémont, 2015 ; Guerrero & Proulhac, 2016), l'attention des chercheurs et des acteurs semble se focaliser essentiellement sur la question de la logistique urbaine (Gardrat, 2017), au détriment de la logistique périurbaine (Heitz, 2017). De même, les débats actuels sur les problèmes posés par le développement des zones commerciales dans les espaces périurbains s'expliquent essentiellement par les menaces qu'elles font peser dans les espaces centraux. Comme le reflète le programme national « Action cœur de ville », l'enjeu est d'abord de repenser la place du commerce dans le centre des villes moyennes, plutôt que d'imaginer de nouvelles modalités d'implantation du commerce dans les espaces périurbains, sous d'autres formes que les zones commerciales.

3.2 ZAE et matérialité des espaces urbains : la question de la forme urbaine

- 29 Envisagés comme interface technique entre espace et société (Barles, 2008), l'aménagement et l'urbanisme s'intéressent à la matérialité des espaces urbains. Conçue selon les préceptes de l'urbanisme fonctionnaliste, la zone d'activités économiques représente aujourd'hui un objet urbain du passé. Elle matérialise une vision des relations espace-société qui guidait la conception des espaces urbains au début des années trente et qui, depuis, a été remise en cause. Doit-elle, à ce titre, être considérée comme une pièce de musée de l'aménagement et de l'urbanisme ? Ou est-il possible d'envisager une mutabilité de cet objet urbain ? Dans quelle mesure peut-on appliquer aux zones d'activités économiques les principes qui guident actuellement la conception de ce que doit être une « bonne ville » (Bourdin, 2015) ?
- 30 Comment, par exemple, intégrer la mixité fonctionnelle dans la conception des zones d'activités économiques ? Il pourrait être intéressant de voir comment, au fil du temps, cette notion a pu, à certains moments et dans certains endroits, être intégrée dans la conception des zones d'activités économiques et comprendre à quoi elle est due. S'agit-il de réels choix doctrinaux ou simplement d'impératifs de rentabilité, la présence de logements et de bureaux permettant de financer la présence d'entreprises industrielles dans des îlots mixtes (Linossier *et al.*, 2014 ; Crague, 2017) ? Intégrer les zones d'activités économiques nécessite de ne plus les considérer comme de simples enclaves économiques, mais comme des composantes à part entière des espaces urbains contemporains. Faut-il remettre en cause le principe du zonage ? Quelles nouvelles modalités d'intégration des zones d'activités économiques au tissu urbain inventer ?
- 31 Il faudrait également réfléchir aux opportunités et limites de la mixité fonctionnelle. Comment habiter à proximité des entreprises et comment produire à côté des habitations ?
- 32 La densification économique est-elle condamnée à rester un angle mort de l'aménagement et de l'urbanisme (Linossier, 2017) (figure 3) ? Plus généralement, est-il possible d'inventer de nouvelles formes urbaines dans les zones d'activités économiques ? Des pistes existent déjà à travers la densification et la verticalisation des

constructions, la création d'espaces publics de qualité, le traitement paysager, comme le montrent les évolutions morphologiques de certaines zones d'activités économiques (Gasnier, 2010 ; Foucher, 2018). Peut-on également envisager une réversibilité des aménagements pour favoriser l'adaptation des sites dans le temps afin, par exemple, de reconverter des locaux en logements ou de s'adapter à de nouvelles modalités d'organisation du travail (télétravail, espaces de coworking, fab-labs) ?

Figure 3 : Uniformité et horizontalité des formes urbaines actuelles de la ZAE (C. Charieau, 2018)



- 33 Dans ces espaces marqués par la dépendance à l'automobile, est-il possible de faire émerger d'autres pratiques de mobilité ? L'export de solutions de mobilité alternatives développées dans l'hyper-centre (transports collectifs, covoiturage, mobilités actives, partagées, etc.) suffira-t-il ? N'y a-t-il pas d'autres solutions à trouver, propres à chaque territoire et qui concernent aussi bien le transport de personnes que de marchandises ? La meilleure solution en termes de transport consiste peut-être finalement à penser en amont la localisation des entreprises en fonction de leurs besoins de mobilité. Les entreprises en recherche d'accessibilité (industrie, logistique) seraient 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; les entreprises en recherche de proximité par rapport à leur marché (artisans, etc.) dans des parcs disséminés au sein des espaces urbains (Mérenne-Schoumaker, 2007).
- 34 Enfin, quel rôle les zones d'activités économiques peuvent jouer dans le métabolisme des espaces urbains ? Comme le montre l'exemple ancien de Kalundborg, au Danemark, les zones d'activités économiques peuvent constituer des lieux d'application des principes de l'écologie industrielle, où les ressources consommées ou rejetées par certaines entreprises sont réutilisées par d'autres. Plus largement, il semble nécessaire

de réfléchir au rôle des zones d'activités économiques dans la transition écologique et énergétique : les écoparcs sont-ils l'équivalent économique des écoquartiers ? Ces expériences relèvent-elles d'un simple greenwashing ? Ou témoignent-elles d'une capacité des zones d'activités économiques à devenir de véritables lieux d'innovation où s'inventent de nouvelles façons de produire ?

3.3 ZAE et logiques d'action : la question du rôle des acteurs publics et privés

- 35 Le champ de l'aménagement et de l'urbanisme entretient un lien fort avec l'action. Il accorde une attention particulière aux acteurs qui contribuent à façonner les espaces urbains (Arab, 2018). Les zones d'activités économiques mettent justement en jeu une multiplicité d'acteurs : les pouvoirs publics, nationaux et/ou locaux, des entreprises, des aménageurs, des promoteurs, des investisseurs, des associations, voire des habitants. Elles constituent une « scène » qui pourrait se révéler propice à la compréhension des logiques d'action de ces acteurs et des rapports de pouvoir au sein des espaces urbains.
- 36 Il pourrait être intéressant, par exemple, d'étudier les modalités de régulation des zones d'activités par les acteurs publics. Des travaux prometteurs ont déjà été menés en ce sens, notamment dans les zones logistiques (Hall & Hesse, 2013 ; Raimbault, 2014 ; Heiz, 2017). A travers l'analyse de la gouvernance du développement logistique, ils mettent en évidence l'absence de régulation des activités logistiques au niveau métropolitain et soulignent la liberté accordée à l'échelon local, qui se traduit par une forte régulation dans les espaces centraux et une faible régulation dans les espaces périurbains. D'autres travaux confirment le poids joué par l'échelon local dans la gestion des zones d'activités économiques en France par rapport à d'autres pays européens (Douay & Adoue, 2016). A travers une analyse comparée France-Angleterre, C. Demazière montre comment l'articulation des rapports de pouvoir entre le niveau national et le niveau local peut contribuer à expliquer la prise en compte plus ou moins importante des critères de développement durable, notamment la restriction de consommation foncière, dans l'aménagement des zones d'activités économiques (Demazière, 2015). Cette question de la régulation des zones d'activités économiques par les acteurs publics pourrait se révéler particulièrement intéressante au moment où s'organise, avec la loi NOTRe le transfert de compétences des zones d'activités économiques des communes vers les intercommunalités.
- 37 La question du rôle joué par les acteurs privés dans la régulation des zones d'activités économiques pourrait également constituer un thème de réflexion. Dépassant l'opposition classique « public-privé », les recherches menées ces dernières années sur la néo-libéralisation des politiques urbaines (Harvey, 1989 ; Brenner & Theodore, 2002) et la financiarisation de la production des espaces urbains (Lorrain, 2011 ; Halbert & Attuyer, 2016) ont permis de fournir de nouveaux cadres d'analyse pour interpréter les processus de privatisation de la production urbaine. Mais ceux-ci ont surtout porté sur des espaces centraux (Guironnet, 2016). Prendre pour objet les zones d'activités économiques pourrait contribuer à enrichir ces travaux. Comme l'a montré Nicolas Raimbault à travers la financiarisation de l'immobilier logistique, ces processus sont également à l'œuvre dans les espaces périurbains et témoignent de l'importance des

logiques de privatisation de la production d'espace dans lesquelles sont prises aujourd'hui les zones logistiques (Raimbault, 2014).

- 38 Enfin, le rôle joué par les habitants et les associations dans la régulation des zones d'activités économiques, thème encore peu étudié, pourrait constituer une piste de recherche prometteuse. L'enjeu pour la recherche comme pour l'action urbaine serait de dépasser le seul syndrome du NIMBY et de questionner plus largement l'acceptabilité sociale des zones d'activités économiques par les habitants des espaces urbains.

Conclusion

- 39 Composante banale de nos paysages urbains, la zone d'activités économiques participe activement aux processus d'urbanisation contemporains. Pourtant, elle constitue un objet urbain peu visible dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme. Cette situation semble s'expliquer par l'existence de trois processus : la survisibilisation de la zone d'activités comme objet économique plus que comme objet urbain ; la volonté d'invisibiliser l'urbanisme fonctionnaliste auquel elle est souvent associée et la survisibilisation de la périurbanisation résidentielle au détriment de la périurbanisation économique. En devenant un objet urbain à part entière, la zone d'activités économiques pourrait constituer une nouvelle entrée pour analyser, dans une perspective interdisciplinaire, trois dimensions constitutives de l'aménagement et de l'urbanisme : l'organisation spatiale des espaces urbains à travers la périurbanisation économique, la matérialité des espaces urbains avec l'invention de nouvelles formes urbaines et la compréhension des logiques d'action des acteurs qui façonnent ces espaces, en étudiant notamment les rapports de pouvoir entre acteurs publics et privés. L'exemple des zones d'activités économiques montre que les objets urbains dont s'emparent l'aménagement et l'urbanisme ne sont pas toujours proportionnels à leur contribution aux processus d'urbanisation. Ils résultent de choix bien souvent inconscients qui renvoient à nos représentations de l'urbain. Mobiliser les catégories du visible et de l'invisible pour analyser les objets urbains étudiés dans ce champ de recherche et d'action apparaît dès lors comme une posture indispensable pour garantir une dimension réflexive aux pratiques des chercheurs comme des praticiens.

BIBLIOGRAPHIE

AdCF & Cerema, 2018, *Sites d'activité économique et immobilier d'entreprise : retour d'enquête sur la maîtrise d'ouvrage intercommunale des zones d'activité*, Paris : AdCF & Cerema

Arab, N, 2018, « Pour une théorie du projet en urbanisme », *Revue européenne des sciences sociales*, vol. 56-1, pp. 219-240.

- Barles S., 2018, « L'aménagement et l'urbanisme : disciplines de l'interface, interdisciplines », *Revue européenne des sciences sociales*, vol. 56-1, pp. 203-218.
- Beaujeu-Garnier J., Delobez A., 1977, *La géographie du commerce*, Paris : Masson
- Benko G., 1991, *Géographie des technopôles*, Paris : Masson
- Bonnin-Oliveira s., 2013, La fin des périphéries urbaines, *EspacesTemps.net*, mis en ligne le 29.04.2013, consulté le 05.01.2017. URL : <http://www.espacestems.net/articles/la-fin-des-peripheries-urbaines/>
- Bounie N., 2017, *La zone d'activité logistique comme levier de développement économique des territoires*, Thèse de doctorat, Université Paris-Est.
- Bourdin A., 2015, « L'enjeu de la théorie », *Riurba*, n°1, <http://riurba.net/Revue/lenjeu-de-la-theorie>
- Brenner N., Theodore N., 2002, *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*, Oxford: Blackwell.
- Cavailhès J., 2015, La localisation des activités économiques et la consommation des terres agricoles, *La revue foncière*, n°4, mars-avril, pp. 5-10.
- Cerema, 2014, *Zones d'activités économiques en périphérie : les leviers pour la requalification*, Lyon : Cerema.
- Cerema, 2017, *Observer et connaître les zones d'activités économiques. Les enjeux de la transition écologique*, Lyon : Cerema.
- CGDD, 2012, *Urbanisme et consommation d'espace. Une question de mesure*, La Défense : CGDD-SOES.
- Chalas Y., Dubois-Taine G., 1997, *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Cheshire P., Hilber C., 2008, Office space supply restrictions in Britain: the political economy of market revenge, *The Economic Journal*, vol. 118, pp.185-221.
- Cheng F., van Oort F., Geertman S., Hooimeijer, 2014, Science Parks and the Co-location of High-tech Small- and Medium-sized Firms in China's Shenzhen, *Urban Studies*, vol. 51, n°5, pp. 1073-1089.
- Comby J., 2008, Une ville doit croître ou mourir, *Ponts et Chaussées Magazine*, n°5, mars-avril, pp. 16-23.
- Cowan R., Rogers L., 2005, *The dictionary of urbanism*, Wiltshire: Streetwise Press.
- Crague G., 2009, Le développement économique dans l'aménagement urbain, in A. Bourdin, R. Prost (dir.), *Projets et stratégies urbaines. Regards comparatifs*, Marseille, Paris : Parenthèses/GIP EPAU, pp. 102-115.
- Crague G., 2017, Le maintien des entreprises, un problème d'urbanisme. L'équilibre fonctionnel comme principe de l'intervention économique locale, *Riurba*, N°4, URL : <http://riurba.net/Revue/le-maintien-des-entreprises-un-probleme-durbanisme-lequilibre-fonctionnel-comme-principe-de-lintervention-economique-locale/>
- Dablanc L., Frémont A. (dir), 2015, *La Métropole logistique. Le transport des marchandises et le territoire des grandes villes*, Paris : Armand Colin.
- Demazière C., 2005, Les interventions économiques des villes, *Cahiers français*, n° 328, pp. 59-65.
- Demazière C., 2015, Les enjeux de la planification spatiale en Angleterre et en France : regards croisés, *Espaces et sociétés*, vol. 1, n° 160-161, pp. 67-84.

- Douay N., Adoue F., 2016, « Développement et protection, quel(s) arbitrage(s) dans la planification métropolitaine de Marseille et de Nantes ? La délicate gestion du foncier des zones d'activité économique », *Riurba*, N°2, URL : <http://riurba.net/Revue/developpement-et-protection-quels-arbitrages-dans-la-planification-metropolitaine-de-marseille-et-de-nantes-la-delicate-gestion-du-foncier-des-zones-dactivite-economique/>
- FCL-AdCF, 2016, *Communautés et zones d'activité. Les contours de la compétence économique. Le transfert des zones d'activité économique*, Paris : FCL-AdCL.
- Foucher Y., 2018, *Mutations des zones d'activités commerciales suburbaines. Le renouvellement des entrées de ville : jeux d'acteurs et formes urbaines*, Thèse de doctorat, Université de Montpellier.
- Garcez C., Mangin D. (dir.), 2014, *Du Far-West à la ville. L'urbanisme commercial en questions*, Marseille : éditions Parenthèses.
- Gardrat M., 2017, *Impensée mais structurante, refoulée mais exhibée : la mobilité urbaine des marchandises*, Thèse de doctorat, Université de Lyon, 523 p.
- 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 : PUR, pp. 57-71.
- Gibbs D., Deutz P., 2005, "Implementing industrial ecology? Planning for eco-industrial parks in the USA", *Geoforum*, vol. 36, p. 452-464
- Gillio N., 2017, *Le foncier une ressource territoriale pour le développement économique ?*, Thèse de doctorat, Université de Grenoble-Alpes.
- Guerrero D., Proulhac L., 2018, La dynamique spatiale des activités logistiques dans les aires urbaines françaises, *Cybergeo : European Journal of Geography*, n°773, mis en ligne le 02 mars 2016, consulté le 19 juin 2017. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/27517>.
- Guironnet A., 2016, Une financiarisation si discrète ? La circulation des standards de la filière d'investissement en immobilier tertiaire dans les politiques de développement urbain du Grand Lyon, *Métropoles*, Vol. 19, mis en ligne le 01 décembre 2016, consulté le 23 décembre 2016. URL : <http://metropoles.revues.org/5371>
- Halbert L., Attuyer K., 2016, The financialisation of urban production: Conditions, mediations and transformations, *Urban Studies*, vol. 53, n°7, pp. 1347-1361.
- Hall P.V., Hesse M. (dir.), 2013, *Cities, Regions and Flows*, London: Routledge.
- Harvey D., 1989, From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism, *Geographiska Annaler B*, vol. 71, n°1, pp. 3-17
- Heitz A., 2017, *La Métropole Logistique, structures métropolitaines et enjeux d'aménagement. La dualisation des espaces logistiques métropolitains*, Thèse de doctorat, Université Paris-Est.
- Imbach R., 2011, Vers une « global city region »? Stratégies économiques, déploiement spatial et politiques d'accompagnement à Mumbai, *Métropoles*, Vol. 9, mis en ligne le 29 novembre 2011, consulté le 26 avril 2015. URL : <http://metropoles.revues.org/4469>
- INRA, IFSTTAR, 2017, *Sols artificialisés et processus d'artificialisation des sols : déterminants, impacts et leviers d'action*, résumé de l'expertise scientifique collective menée pour le Ministère de la transition écologique et solidaire, l'Ademe et le Ministère de l'agriculture et de l'alimentation, Paris : INRA.
- Lambotte J.-M., 2008, Les parcs d'activité en Wallonie : quels besoins fonciers pour quels développements ?, *Territoire(s) Wallon(s)*, pp. 135-145.

Leducq D., Liefoghe C., 2007, Les parcs d'activités informatiques périphériques de Pune (Maharashtra, Inde) : éléments de redistribution de la zone urbaine, *Territoire en mouvement*, Vol. 3, mis en ligne le 15 octobre 2012, consulté le 28 septembre 2013. URL : <http://tem.revues.org/789>

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

Linossier R., Novarina G., Seigneuret N., Trotta-Brambilla G., 2014, *Les espaces économiques de la ville. Spécialisation et intégration*, rapport pour le PUCA, Grenoble : Pacte-IUG.

Linossier R., 2017, *Work in my back yard! Implantation des activités économiques et intensification urbaine des tissus pavillonnaires*, rapport pour le PUCA, Lyon : UMR Triangle.

Louw E., van der Krabben E., van Amsterdam H., 2012, The Spatial Productivity of Industrial Land, *Regional Studies*, vol. 46, n°1, pp. 137-147.

Lonchambon F., Petitot S., Schmit P. (coord.), 2010, Foncier économique : le mal-aimé ?, *Etudes foncières*, N°148, pp. 22-38

Lonchambon F., Petitot S., Schmit P. (coord.), 2011, Foncier économique : le mal-aimé ?, *Etudes foncières*, N°149, pp. 30-46

Lorrain, D., 2011, La main discrète. La finance globale dans la ville, *Revue française de science politique*, vol. 61, n°6, pp. 1097-1122.

Mangin D., 2004, *Infrastructures et formes de la ville contemporaine : la ville franchisée*, Lyon, CERTU.

Mérenne-Schoumaker B., 1974, *Les nouvelles localisations industrielles : le cas des provinces de Liège et de Limbourg. Etude de géographie économique*, Thèse de doctorat, Université de Liège, 472 p.

Mérenne-Schoumaker B., 2007, L'avenir des zones d'activités économiques en Wallonie, *Territoire en mouvement*, vol. 3, mis en ligne le 15 octobre 2012, consulté le 28 septembre 2013. URL : <http://tem.revues.org/725>

Merlin P., Choay F., 2015, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : PUF.

Péron R., 2004, *Les boîtes, les grandes surfaces dans la ville*, Nantes : l'Atalante.

Raimbault N., 2014, *Gouverner le développement logistique de la métropole : périurbanisation, planification et compétition métropolitaine, le cas du bassin parisien et éclairages étrangers*, Thèse de doctorat, Université Paris-Est.

Renard-Grandmontagne C., 2007, De nouveaux parcs économiques dans le corridor industriel du Bajío (Mexique), *Territoire en mouvement*, vol. 3, mis en ligne le 15 octobre 2012, consulté le 28 septembre 2013. URL : <http://tem.revues.org/753>

Van der Krabben E., van Dinteren J., 2010, Public development of industrial estates in The Netherlands: undesired market outcomes and policy interventions, *Economische En Sociale Geografie*, vol. 101, n°1, pp. 91-99.

Vandermeer M.-C., 2016, La disponibilité et le prix du foncier à vocation économique : quel impact sur le développement économique en Wallonie ? Thèse de doctorat, Université de Liège.

Vandermeer M.-C., Halleux J.-M., 2017, Evaluation of the spatial and economic effectiveness of industrial land policies in Northwest Europe, *European Planning Studies*, vol. 25, n°8, pp. 1454-1475

NOTES

1. Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, rattaché au Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire et au Ministère de la Cohésion des territoires.
 2. Le PUCA est un organisme national de recherche et d'expérimentation dans les domaines de l'urbanisme, de la construction et de l'architecture, rattaché au Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire et au Ministère de la Cohésion des territoires.
-

RÉSUMÉS

L'objectif de cet article est de questionner la visibilité et l'invisibilité d'un objet urbain, la zone d'activités économiques, dans l'aménagement et l'urbanisme. Il vise à expliquer un paradoxe : alors que la zone d'activités économiques participe activement aux processus d'urbanisation contemporains, elle reste un objet faiblement investi par les chercheurs comme par les praticiens en aménagement et urbanisme. Cette situation semble s'expliquer par l'existence de trois processus : la survisibilisation de la zone d'activités comme objet économique, l'invisibilisation de l'urbanisme fonctionnaliste auquel elle est souvent associée et la survisibilisation de la périurbanisation résidentielle. La mise en visibilité de la zone d'activités économiques pourrait représenter un enjeu important pour ce champ de recherche et d'action. Elle permettrait d'interroger de nouvelles logiques qui sous-tendent la fabrique de la ville comme la périurbanisation économique, le développement de nouvelles formes urbaines ou les modalités de gouvernance des espaces dédiés aux activités économiques.

The aim of this paper is to explore the visibility and invisibility of economic activity zones in urban planning. It sheds light on a paradox: economic activity zones are not considered by urban scholars nor urban practitioners as a stake, whereas they take part in urban dynamics. Three reasons explain this invisibility: economic activity zones are more considered as an economic object than an urban object; they are associated with the Functionalist approach which is rejected by urban planners; the contribution of economic activities to suburbanization is underestimated compared to housing. Making economic activity zones more visible could be an important issue for scholars as well as practitioners in urban planning. It could highlight new urban dynamics as the role of economic activities in urban sprawl, the stake of urban quality in suburban areas and the ways to govern the implementation of economic activities in suburban areas.

INDEX

Keywords : economic activity zone, urban planning, suburban areas

Mots-clés : zone d'activités économiques, aménagement, urbanisme, périurbain

AUTEURS

PATRICIA LEJOUX

Chargée de recherche

Laboratoire Aménagement, Economie, Transports

Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat

3 rue Maurice Audin

69 518 Vaulx-en-Velin cedex, France

patricia.lejoux@entpe.fr

CORENTIN CHARIEAU

Doctorant

Laboratoire Aménagement, Economie, Transports

Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat

3 rue Maurice Audin

69 518 Vaulx-en-Velin cedex, France

corentin.charieau@entpe.fr