



iew

dossier
Inter-Environnement Wallonie

Travailler en ville
dossier. Inter-Environnement Wallonie



Travailler en ville

Comment promouvoir l'activité économique en milieu urbain ?

Travailler en ville

*Comment promouvoir
l'activité économique
en milieu urbain?*

Dossier IEW

Rédaction

Sophie Dawance
Merci à Véronique Paternostre
pour l'article sur les CDU

Coordination

Alain Geerts
Anne de Vlaminck
Sophie Bronchart

Relecture

Pierre Titeux
Jean-François Vallée

Illustrations

Jean-François Vallée

Graphisme et mise en page

Métadesign.be

Editeur responsable

Jean-Yves Saliez

Photo de couverture:

© Jean Paul Legros,
Bureau d'Architecture
DETHIER & Associés SA,
Siège de la SPI+

Décembre 2006

0 Contenu

1. INTRODUCTION	7
2. POURQUOI PRONER LA MIXITE?	8
D'un point de vue environnemental...	8
D'un point de vue social...	9
D'un point de vue économique...	10
3. QU'EST CE QUI COINCE ?	11
Le foncier	11
Les autorisations	11
L'accessibilité	13
La crainte des riverains	13
4. COMMENT INVERSER LA VAPEUR ?	14
Créer des mini-zones urbaines	15
Quels atouts ?	15
Quels freins ?	16
<i>Gand prend le taureau par les cornes!</i>	17
<i>Comblain-au-Pont : un espace économique rural...</i>	19
Valoriser l'offre dispersée	20
<i>Des activités économiques en terre urbanisée dans la province de Namur</i>	21
<i>Quand la SDRB cherche à séduire l'entreprise...</i>	22
5. LES CLÉS DU SUCCÈS	24
Animation économique : un interlocuteur unique...	24
<i>L'ABE, l'interlocuteur public de référence des entrepreneurs bruxellois</i>	26
Accessibilité : the right thing at the right place !	27
<i>Transport de marchandises et Centres de distributions urbains (CDU)¹</i>	28
<i>Transport de personnes et planification conjointe du réseau de transport en commun et du développement économique</i>	29
Aménagement du territoire : le développement économique comme levier de rénovation urbaine.	32
<i>Seefhoeck à Anvers : les entreprises, fer de lance de la rénovation !</i>	34
<i>Le pari du Quartier Nord à Liège</i>	36
Politique économique : discrimination positive des territoires urbains	38
Les Zones franches urbaines françaises (ZFU)	38
<i>Un exemple réussi : la Zone franche urbaine de Roubaix</i>	40
<i>Zones franches en Wallonie</i>	42
6. POUR CONCLURE...	45



1. Introduction

Les parcs d'activité économique en périphérie des villes et des villages rencontrent un franc succès... Accès automobile et parking aisés, espace généreux et possibilités d'extension, terrain bon marché, mais aussi, dans certains cas, image valorisante et carte de visite prestigieuse sont autant d'arguments en faveur d'une telle localisation. A priori conçus pour accueillir des entreprises susceptibles de générer des nuisances pour le voisinage, les «zonings» séduisent aujourd'hui des entreprises qui auraient parfaitement leur place au cœur des villes ou des villages. Les zonings commerciaux ou industriels se multiplient donc. Parallèlement, les quartiers urbains se vident peu à peu de leur substrat économique et portent les stigmates de ces abandons successifs.

La revitalisation des villes et villages et l'utilisation parcimonieuse du territoire sont au cœur des préoccupations d'Inter-Environnement Wallonie et apparaissent en filigrane de toutes nos revendications. Nous sommes convaincus que, d'un point de vue tant environnemental que social ou économique, les atouts de la mixité fonctionnelle sont nombreux, pour la collectivité comme pour chacun des acteurs de la vie urbaine. Il nous a donc semblé pertinent de chercher à comprendre les motivations des entreprises qui quittent le milieu urbain et de réfléchir aux leviers qui peuvent être activés pour endiguer le phénomène.

Ces réflexions ont été menées en partenariat avec la SPI+, intercommunale de développement de la province de Liège, qui fait figure de pionnière en matière de développement économique urbain. Lorsque nous avons entamé cette recherche en 2004, elle avait en effet déjà mis en œuvre un projet-pilote de mini-zone d'activité économique au cœur du village de Comblain-au-Pont et envisageait d'autres projets en milieu urbain. Elle réfléchissait aussi à un «concept économique urbain».

La SPI+ et Inter-Environnement Wallonie, avec le soutien du Ministre de l'aménagement du territoire de l'époque, ont commandé une étude visant à identifier des «*Propositions concrètes d'actions en faveur de l'intégration d'activités économiques dans le tissu urbain*». L'accompagnement de cette étude a donné lieu à de nombreuses rencontres et visites de terrains. Plusieurs tables-rondes réunissant des entrepreneurs ou des acteurs institutionnels ont aussi eu lieu dans ce cadre. Parallèlement à cette étude réalisée par Bruno Bianchet, Pluris et le Segefa de l'Université de Liège, la SPI+ et Inter-Environnement Wallonie ont organisé un colloque à Liège, le 5 mars 2005, pour partager l'expérience acquise au fil de la réflexion. La collaboration entre la SPI+ et Inter-Environnement Wallonie s'est avérée extrêmement enrichissante: elle a permis un échange d'expertise également profitable à nos publics-cibles respectifs. Le colloque ayant suscité l'enthousiasme du public, nous avons eu envie de partager le fruit de ce travail à travers la publication que vous tenez en main...

Dans ce dossier, nous commençons par décortiquer le concept de mixité fonctionnelle et tentons d'en évaluer le bien-fondé, au-delà de tout préjugé. De quelles valeurs est-il porteur? Que peut-il apporter?... Ensuite, forts du témoignage des entrepreneurs et intercommunales de développement, nous abordons les difficultés auxquelles l'entrepreneur doit faire face lorsqu'il s'implante ou est implanté en ville. Mais c'est plus aux solutions qu'aux problèmes que ce dossier veut faire la part belle... A partir d'exemples concrets, en Belgique ou à l'étranger, il montre à quelles conditions la ville peut à nouveau séduire les entreprises... Au bénéfice de tous!

2. POURQUOI PRONER LA MIXITE?

De nombreuses déclarations politiques font de la mixité fonctionnelle une priorité. Il en est de même pour les documents de référence en matière d'aménagement du territoire : le SDER¹, par exemple, vante ses mérites. C'est que, d'un point de vue environnemental, social et économique, les atouts de cette mixité sont nombreux, tant pour les entreprises que pour la collectivité.

D'un point de vue environnemental...

Tout d'abord, la (ré)affectation de bâtiments ou de terrains urbains plutôt que l'urbanisation de sites vierges favorise une utilisation parcimonieuse du sol et préserve ainsi la zone agricole (qui est loin d'être excédentaire, contrairement aux idées reçues), la biodiversité et la qualité paysagère.

Par ailleurs, le zoning classique est généralement tout à fait dépendant de la route, pour le transport des marchandises comme pour l'acheminement des travailleurs et des clients. Localisé « au milieu de nulle part », en dehors de toute zone agglomérée, il n'est pas desservi par les transports en commun ou symboliquement seulement (la ligne 738bis qui passe deux fois par jour). L'accès en vélo ou à pied est, quant à lui, fréquemment compromis par la distance qui sépare ces parcs des noyaux d'habitat. Cette dépendance compromet notre capacité à atteindre l'objectif de Kyoto, la diminution des émissions de CO₂ passant nécessairement par une réduction des déplacements automobiles et un transfert vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement. L'entreprise située en ville autorise par contre le travailleur ou le client à enfourcher son vélo ou à monter dans un bus, épousant ainsi les principes d'une mobilité durable de nature à réduire notre empreinte écologique. La mixité des fonctions a donc tendance à réduire les distances parcourues et à favoriser un transfert modal vers les modes doux ou les transports en communs. Différentes études² l'ont clairement montré. Voilà qui est tout bénéfique pour l'environnement !

Il importe de noter que cette dépendance à la route peut aussi devenir un poids pour l'entreprise elle-même... La saturation du réseau et la multiplication des embouteillages risquent en effet de générer des pertes de temps conséquentes - pour les travailleurs, les clients, les fournisseurs - induisant une diminution de la rentabilité. L'augmentation continue du prix du pétrole engendrera inévitablement une explosion des coûts de transports. Non seulement la compétitivité s'en trouvera compromise, mais un nombre croissant de travailleurs ne disposera plus d'un véhicule, par choix ou par nécessité. Comment dès lors l'entreprise excentrée trouvera-t-elle son personnel ? Un important traiteur de la région liégeoise a fait les frais de cette expérience : après s'être installé dans un parc d'activité en périphérie, il est revenu en ville afin de faciliter l'accès en bus des jeunes employés et stagiaires qui ne disposaient généralement pas d'une voiture.

¹ Schéma de développement de l'espace régional.

² Voir le « benchmarking » réalisé dans le cadre de la Conférence permanente de développement territorial (CPDT).

D'un point de vue social...

Outre la desserte par les transports en commun et les modes doux, l'implantation d'une entreprise en ville offre aux travailleurs un meilleur accès aux commerces et services. Un saut à la boulangerie à midi, un crochet par la crèche ou l'école sur le chemin du travail, un rapide passage à la banque... : autant de facilités qui favorisent la qualité de vie des travailleurs et peuvent dès lors être déterminantes pour le choix d'un emploi.

La ville donne aussi la possibilité de « s'extraire » un court moment de son milieu de travail, pour casser la croûte en ville à midi ou faire un peu de lèche-vitrines par exemple, alors que manger ses tartines au milieu des champs de betteraves avec ses collègues ne donne pas toujours suffisamment la possibilité de décompresser. Bien des conflits peuvent être désamorçés par cette possible prise de distance. L'influence de l'implantation urbaine sur les relations au sein de l'entreprise est loin d'être anecdotique. Le sociologue Philippe Scieur met en parallèle la dégradation des rapports, notamment hiérarchiques, au sein d'une entreprise et son déménagement de la ville, milieu ouvert sur l'extérieur, vers un zoning en périphérie, univers fonctionnant davantage en vase clos: *« X est une entreprise sise en pleine ville, dans le quartier vivant de la gare, à quelques minutes à pied du centre historique. Les sorties en ville sont donc aisées, surtout lorsqu'il s'agit de fêter un événement personnel ou de passer un moment agréable au coin d'une table de brasserie. Ainsi, il n'est pas rare que certains passent, à l'occasion, une partie de la soirée ensemble (le patron compris), en dehors du contexte de l'entreprise, dans une stricte relation amicale. Ces contacts génèrent des habitudes, valorisent des pratiques certes externes à l'organisation, mais qui ont comme effet d'y intégrer les personnes et d'y construire des normes culturelles propres... La ville permet la construction d'une intersection entre les territoires professionnels et sociaux de la plupart des membres du personnel... Cette petite ville bourgeoise constitue un lieu de régulation relationnelle, parfois un exutoire, qui autorise une prise de distance physique par rapport à l'organisation, à l'intérieur néanmoins d'une action organisée. Par les réseaux organisés et les pratiques afférentes, la ville devient un lieu d'ancrage culturel, constitutif de normes intraorganisationnelles ».*

Et après déménagement: *« Les pratiques festives et les rencontres informelles vont s'estomper graduellement, parce que la ville, lieu identitaire et régulateur a perdu sa proximité. Son rôle est donc internalisé... Dans cet univers..., les administrateurs ne sont plus reconnus par leurs anciens « collègues », aujourd'hui « salariés ». Les pratiques festives sont systématiquement organisées à l'intérieur des murs de l'entreprises... Les moments de régulation informels sont donc prévus à l'intérieur d'un espace qui va rapidement se transformer en territoires, c'est-à-dire en lieux qui nécessitent une protection, une défense, qui constituent des enjeux de pouvoir. »*³ Ainsi, l'ouverture sur la ville favorisait, semble-t-il, une certaine autorégulation et permettait de désamorcer de nombreux conflits de manière informelle, là où le repli dans un parc d'activité a rigidifié le mode de fonctionnement et ouvert le champ à des tensions diverses...

La mixité des fonctions encourage par ailleurs l'émergence d'une vie sociale et présente des avantages en matière de contrôle social. Le parc d'activité économique, généralement mono fonctionnel, étant totalement désert la nuit, les vols y sont particulièrement nombreux. Françoise Lejeune, directrice clientèle à la SPI+, intercommunale de développement de la province de Liège, raconte: « Pour faire face au problème, les entreprises, dans certaines zones, cotisent

³ SCIEUR Philippe, « Polynomie et désarroi. Contribution à une sociologie des petites et moyennes entreprises familiales », CIACO, Louvain-la-Neuve, 2000, pp.109-111.

pour payer une société de gardiennage privée qui patrouille chaque nuit dans les rues inhabitées. Cette dépense non planifiée peut s'avérer importante et sérieusement menacer l'équilibre financier des petites entreprises surtout. » En ville, la présence d'habitants dans le voisinage plus ou moins proche de l'entreprise participe à la sécurité de celle-ci... Et inversement!

A un niveau plus global, la mixité des fonctions rétablit aussi un lien avec la production. Comme les petits urbains pourraient un jour croire que les œufs poussent dans les boîtes, la génération « lotissement » pourrait oublier que tous les objets dont on s'entoure doivent être fabriqués... Cette perte de lien avec la production exacerbe l'intolérance, le Nimbisme et compromet le « vivre ensemble ».

D'un point de vue économique...

Au niveau collectif, les avantages de la mixité fonctionnelle sont évidents. L'urbanisation intensive du territoire induit des coûts directs (création et entretien des infrastructures) mais aussi indirects (coûts liés à l'accroissement de la mobilité automobile par exemple) importants pour la collectivité. Par ailleurs, le maintien et l'insertion d'activités économiques en ville évitent la création de nouvelles friches et favorisent le recyclage de celles qui existent. Or, nul n'ignore que les politiques de rénovation urbaine destinées à enrayer le déclin des quartiers désertés par l'activité économique imposent des investissements importants à la collectivité.

Mais l'implantation urbaine présente aussi une série d'avantages pour l'entreprise: image (image urbaine pour clientèle urbaine), coût d'investissement moindre et progressif contrairement à la construction d'un bâtiment neuf, possibilité d'établir des synergies entre entreprises mais aussi avec les commerces et notamment le secteur Horeca,...

Loin de correspondre à une image passéiste ou nostalgique - le mythe de la ville moyenâgeuse... - ou à une utopie environnementaliste, la mixité des fonctions s'affirme donc bel et bien comme un véritable atout économique, social et culturel pour la collectivité et l'ensemble des acteurs concernés! Il importe dès lors de mettre en place les mesures nécessaires pour promouvoir la ville et lui (re)donner l'attractivité incitant les entrepreneurs à la réinvestir.

3. QU'EST CE QUI COINCE ?

Si l'implantation d'activités économiques en ville représente, nous l'avons vu, un atout majeur pour la collectivité et ne manque pas d'intérêt pour les entreprises elles-mêmes, elle cumule aussi certains inconvénients... L'implantation urbaine peut en effet impliquer un surcoût pour l'entrepreneur et le confronter à une série de difficultés. Ce qui fait parfois pencher la balance du côté de la zone d'activité économique « classique » .

Revue de détail de ces obstacles...

Le foncier

Le prix du mètre carré de terrain en milieu urbain est nettement plus élevé que dans une zone d'activité économique, car l'entreprise se trouve en concurrence avec d'autres fonctions plus « rentables ». Dans les zones d'activité économique, l'intercommunale offre, par contre, des terrains à un prix défiant toute concurrence. Au zoning des Hauts Sarts à Liège, par exemple, le mètre carré se vend 19 euros alors qu'il tourne autour de 58 euros au quartier Nord, à quelques centaines de mètres de la place Saint-Lambert, en plein cœur de la cité mosane. Ce « cadeau » est rendu possible par le prix très bas auquel, dans certains cas, les intercommunales achètent le terrain agricole et par les subsides obtenus dans le cadre de la loi d'expansion économique. De plus, pour ces terrains périphériques, il s'agit généralement d'une première urbanisation, ce qui garantit un sol non pollué là où, en ville, la terre a déjà une histoire et peut dès lors réserver des surprises... Ce surcoût foncier constitue un frein majeur à l'implantation urbaine pour les entreprises.

La structure du foncier est en outre généralement plus alambiquée en ville. La configuration du terrain résulte en effet des appropriations successives. Intimement inscrit dans le tissu urbain, ce terrain est rarement de forme régulière et souvent de taille réduite, ce qui complique son occupation et rend aléatoire tout projet d'agrandissement ultérieur.

Enfin, l'achat du terrain urbain lui-même peut s'avérer plus complexe... Dans une zone d'activité économique, l'entrepreneur est face à un seul interlocuteur, souvent l'intercommunale de développement, qui est a priori intéressé par la vente du terrain qu'il a équipé. En ville par contre, l'entrepreneur est seul pour négocier parfois avec plusieurs propriétaires qu'il faut convaincre, mettre d'accord ou dont il faut tempérer les velléités financières.

Les autorisations

Les différents permis auxquels sont soumises les entreprises handicapent eux aussi souvent la ville à l'heure du choix. Tout d'abord, le statut juridique du terrain peut poser problème. La zone d'activité économique telle que définie par le plan de secteur est, par définition, dévolue aux entreprises ; par contre, dans la zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural qui caractérise

souvent le cœur de nos villes et de nos villages, il n'est pas toujours évident de prévoir ce qui sera ou non autorisable. Les activités économiques peuvent en effet trouver place dans ces zones mixtes « à condition d'être compatibles avec l'habitat »¹. Cette condition soumise à interprétation est source d'insécurité pour l'entrepreneur qui peut craindre un refus de permis au moment de sa première installation comme à chaque demande d'autorisation ultérieure.

Ensuite, les différentes autorisations requises sont généralement plus exigeantes en milieu urbain. Pour obtenir un permis d'urbanisme, toute construction neuve ou rénovation doit se plier à certaines exigences urbanistiques et architecturales favorisant sa bonne intégration dans le cadre bâti. Un nouveau bâtiment devra, par exemple, respecter l'alignement des bâtiments voisins même si, d'un point de vue strictement fonctionnel, une aire de dégagement facilitant les livraisons aurait été bienvenue. L'entreprise peut également être tenue de construire un bâtiment de deux ou trois niveaux pour s'inscrire dans les gabarits moyens des maisons de la rue. Certains matériaux lui seront peut-être interdits, comme par exemple le bardage métallique, pourtant souvent utilisé pour les bâtiments industriels en raison de son faible coût et de sa facilité de mise en œuvre. Certains matériaux peuvent au contraire être exigés. Dans des sites ou bâtiments classés, dans les centres anciens protégés,... ces exigences peuvent encore être renforcées. Toutes ces contraintes entraînent bien entendu un surcoût pour les entreprises.

Et ce n'est pas tout : côté permis d'environnement, les contraintes sont aussi plus importantes en ville. Les seuils qui déterminent la classe à laquelle appartient une installation sont, en toute logique, plus sévères en zone d'habitat qu'en zone d'activité économique. Cela signifie qu'une même installation peut être autorisée en zone d'activité économique sur base d'une simple déclaration de l'exploitant (classe 3) alors qu'elle devra faire l'objet d'un permis et d'une évaluation des incidences sur l'environnement (classe 2) en milieu habité. Ou encore, une exploitation soumise à notice d'évaluation des incidences en zone d'activité économique devra faire l'objet d'une étude d'incidence complète en zone d'habitat. La réalisation de ces études représente évidemment pour l'entreprise un coût et un allongement des délais qu'elle peut considérer comme une « perte » de temps, d'argent et d'énergie. De plus, l'étude d'incidence peut identifier des mesures d'accompagnement pour une meilleure intégration dans le quartier à charge de l'entrepreneur, ce qui alourdit encore le bilan financier. Face à ces obstacles, l'investisseur sera naturellement tenté par les facilités que lui offre la zone d'activité périurbaine...

¹ Article 26 du CWATUP définissant la zone d'habitat au plan de secteur.



L'accessibilité

Un des principaux arguments invoqués par les entrepreneurs en défaveur de la ville touche à l'accessibilité... Il est évident que l'accès de camions peut s'avérer problématique dans des rues étroites, parfois saturées. Les aires de manœuvre ne sont pas toujours faciles à aménager sur des terrains étriqués où le bâti existant peut être contraignant. Le charroi est parfois source de conflit avec les riverains qui se plaignent du bruit (parfois tôt le matin), des pollutions atmosphériques, d'une certaine insécurité ou encore de l'encombrement et de l'endommagement de la chaussée. Il est évident que certaines entreprises qui appellent un important charroi n'ont qu'exceptionnellement leur place en ville.

La crainte des riverains

Les habitants ont très souvent peur de voir une entreprise s'implanter près de chez eux. Ils redoutent les nuisances sonores et olfactives, le charroi, la pollution de l'air ou du sol et ignorent les atouts que présente potentiellement cette implantation en termes de contrôle social, d'emploi de proximité, d'attraction d'une clientèle pour les commerces ou les restaurants,... Faute d'une information correcte de la population en amont du processus, des craintes non fondées peuvent naître et grandir très vite.

Les entrepreneurs redoutent cette hostilité de la population. Ils craignent les altercations et plus encore les actions en justice. Les petites entreprises surtout estiment qu'elles n'ont ni le temps, ni les moyens (en personnel notamment), ni la formation pour traiter avec les riverains. Et l'intime imbrication des fonctions en milieu urbain renforce encore cette appréhension.

Les choses sont pourtant moins simples qu'il n'y paraît, comme en témoigne l'histoire de cette marbrerie de la région liégeoise. Implantée en périphérie, elle rencontrait régulièrement des problèmes avec les habitants du quartier résidentiel voisin ; déménagée dans un quartier urbain, elle s'est trouvée soutenue par des riverains qui voyaient d'un bon œil l'arrivée d'une nouvelle activité économique dans leur environnement... De fait, il semble que dans les quartiers de tradition industrielle, au sein desquels les possibilités de réinsertion d'activités économiques sont par ailleurs les plus importantes, la cohabitation soit moins problématique, voire bienvenue. Dans ces quartiers de tout temps caractérisés par une grande mixité fonctionnelle, le seuil de tolérance est élevé et l'accueil est en général chaleureux. Par contre, à proximité de quartiers uniquement résidentiels en dehors des villes et villages, on peut se trouver face à une population beaucoup moins tolérante.

C'est donc un fait avéré : l'implantation urbaine est globalement plus chère et plus complexe pour l'entreprise. Ainsi, si l'on estime qu'il est intéressant au niveau collectif de favoriser le maintien ou l'insertion d'activités économiques en ville, diverses mesures doivent être prises pour rendre la ville compétitive et attractive.

4. COMMENT INVERSER LA VAPEUR?

Il existe différentes manières de favoriser la (ré)insertion d'activités économiques au cœur des villes et des villages. Deux grands types de stratégie peuvent être mises en œuvre, dans lesquelles des opérateurs tels que les intercommunales de développement ou les communes jouent un rôle capital.



Créer des mini-zones urbaines

Certains quartiers comptent de nombreux terrains en friches plus ou moins grands, souvent témoins d'un riche passé industriel. Ces friches peuvent être converties en mini-zones d'activité économique suivant un processus comparable à celui qui préside à la création des zones d'activité économiques « classiques », généralement situées en périphérie des villes, aux abords d'axes routiers importants. L'opérateur, l'intercommunale de développement par exemple, acquiert le site, l'assainit si nécessaire, le lotit et l'équipe (voirie, éclairage, raccordement à l'électricité, au gaz, à l'eau, au réseau de téléphonie, ...); il vend ensuite les différents lots aux entrepreneurs qui, en respectant une série de prescriptions urbanistiques et architecturales, construisent eux-mêmes les bâtiments dont ils ont besoin. L'opérateur peut aussi fournir un « clé sur porte » en édifiant lui-même des bâtiments qu'il loue ou vend ensuite aux entrepreneurs intéressés, comme les intercommunales de développement le font déjà régulièrement pour les halls relais¹.

Si le processus de mise en œuvre est similaire, les mini-zones urbaines ne peuvent en aucun cas être conçues sur le modèle urbanistique des zones « classiques » de périphérie. La trop célèbre « boîte à chaussure » est évidemment à proscrire, ici plus encore qu'ailleurs. La typologie urbanistique et architecturale de la nouvelle zone doit en effet dialoguer avec celle du milieu bâti dans lequel elle s'insère. Un Plan communal d'aménagement (PCA) ou un schéma directeur ainsi que des prescriptions urbanistiques garantiront cette intégration. Les bâtiments seront par exemple, au moins partiellement mitoyens ou semi-mitoyens afin de respecter une certaine densité. Les gabarits seront en rapport avec ceux des constructions voisines. Des bureaux ou, pourquoi pas, des logements, seront avantageusement aménagés aux étages. Une certaine qualité architecturale sera aussi recherchée et le choix des matériaux sera judicieux. Les espaces publics feront l'objet d'un soin tout particulier : gabarit des voiries, plantations, mobilier urbain et éclairage de qualité, ...

Quels atouts ?

La mini-zone urbaine s'avère extrêmement attractive pour les entrepreneurs. La formule est en effet très sécurisante : l'investisseur achète un terrain « sain », dont le statut juridique est connu et sur lequel il sait précisément ce qu'il peut faire ou pas. S'il respecte certaines conditions connues, il est à peu près sûr d'obtenir les autorisations nécessaires. Ce facteur « sécurité » est déterminant pour les entrepreneurs qui sont nombreux à préférer une règle claire et contraignante à des prescriptions « floues ». Ensuite, le travail préalable fourni par l'opérateur représente, pour l'entrepreneur, un gain de temps, d'énergie et d'argent non négligeable. L'opérateur aura en effet réglé en amont l'acquisition des terrains et le contact avec les différents propriétaires, la dépollution des sols quand nécessaire, l'information des riverains, ...

En outre, la formule « mini-zone » permet des *économies d'échelle* pour les entrepreneurs lors de la construction des bâtiments comme lors de leur utilisation. Les entreprises peuvent aussi partager certaines infrastructures comme le parking par exemple, une salle de réunion ou du matériel coûteux. Cette forme de solidarité peut s'avérer précieuse surtout pour les petites entreprises.

¹ Un bâtiment ou hall relais est une infrastructure d'accueil construite par l'intercommunale permettant aux PME et TPE de débiter leur activité dans de bonnes conditions financières et matérielles. Elles y bénéficient généralement d'un ensemble de services communs. Leur location y est le plus souvent limitée dans le temps.

Par ailleurs, les mini-zones urbaines offrent des bâtiments «sur mesure» et, si elles font l'objet d'un traitement particulier (qualité architecturale, abords...), donnent *une image positive* qui rayonne sur les entreprises qui y ont leur siège. En terme de standing, le zoning reste bel et bien le «nec plus ultra» pour beaucoup d'entreprises.

L'aménagement de ce type de zone constitue aussi *une aubaine pour le quartier* dans lequel elle s'implante. Les espaces publics créés peuvent bénéficier aux habitants, surtout en dehors des heures d'ouverture, ce qui garantit en outre un certain contrôle social. Souvent, les quartiers dans lesquels se trouvent les friches convertibles en mini-zones ont subi la désindustrialisation de plein fouet et sont particulièrement déshérités. L'investissement en est d'autant plus précieux...

Quels freins ?

La mini-zone urbaine semble donc être un moyen efficace pour attirer des activités économiques. Un bémol néanmoins : *les surcoûts*... Les prescriptions que l'entrepreneur est tenu de respecter, notamment au niveau des matériaux ou des gabarits, pour garantir la qualité architecturale et urbanistique de la zone, peuvent engendrer un surcoût. En outre, si l'investissement consenti par l'opérateur pour viabiliser la friche doit se répercuter sur les acheteurs potentiels, ces mini-zones risquent d'être nettement moins attractives. L'acquisition des terrains et leur aménagement reviennent évidemment plus cher au mètre carré que la conversion de terres agricoles...

Ainsi, s'il existe une volonté politique de créer de telles petites zones urbaines, un système de prime ou de subside aux entrepreneurs pourrait être envisagé et les opérateurs pourraient être dotés de moyens spécifiques.

En outre, le *traitement des dossiers* «lois d'expansion économique» concernant des mini-zones urbaines n'est généralement pas considéré comme prioritaire par l'administration qui en a la charge (DGEE). En effet, cette politique implique une multiplication du nombre de projets puisque les zonings créés dans les noyaux urbains et ruraux sont souvent plus petits que les traditionnels zonings périurbains. Or, ces dossiers demandent souvent davantage de travail : en plus de l'arrêté de reconnaissance de zone ouvrant le droit aux subsides régionaux, une procédure SAR³ en amont est parfois nécessaire, ce qui complique et allonge considérablement la démarche. Certains acteurs comprennent dès lors mal pourquoi privilégier cette politique peu rentable et les dossiers de zones de petite dimension concernant des superficies relativement réduites se retrouvent régulièrement sous la pile. Une «simple» injonction politique pourrait inverser cette tendance...

Dans ce type de démarche, la SPI+, intercommunale de développement de la province de Liège, fait figure de pionnière. Elle a développé un projet-pilote au cœur du village de Comblain-au-Pont et étudie actuellement une mini-zone dans le Quartier Nord à Liège. La ville de Gand s'est, elle, lancée dans un ambitieux projet de réaffectation multifonctionnelle d'un site d'activité économique, en périphérie directe de son centre historique.

³ Site d'activité à réaménager (SAR) est la nouvelle appellation des Sites d'activité économique désaffectés (SAED).



Gand prend le taureau par les cornes!

Depuis le 19^{ème} siècle, Trefil Arbed occupait deux sites le long de l'Escaut et du chemin de fer, en périphérie directe du centre historique de Gand. En 1993, l'aciérie, victime de restructurations, ferme ses portes, abandonnant de grandes friches dans un quartier particulièrement fragile sur le plan socio-économique.

Les poupées russes...

Le projet de reconversion du site de Trefil Arbed relaye les objectifs formulés dans le Ruimtelijk Structuurplan Gent, correspondant flamand de notre schéma de structure communal, adopté en avril 2003. Gand a en effet entrepris une réflexion d'ensemble sur son territoire, transcrit dans un document stratégique d'aménagement, qui met en évidence le manque de terrains adaptés pour l'accueil des activités économiques en milieu urbain. Comme partout en Belgique, beaucoup de petites entreprises implantées dans la ville de Gand sont tentées ou forcées, souvent par manque de place ou difficulté d'accès, de quitter le milieu urbain au profit de parcs d'activités économiques en périphérie.

Par ailleurs, le Structuurplan pointe le manque de logements de qualité et d'espaces verts dans ce quartier très dense, principalement composé d'un habitat modeste hérité du 19^{ème} siècle. La ville a donc saisi l'opportunité foncière liée à la fermeture de Trefil Arbed pour créer une offre de terrains urbains à destination des entreprises ainsi que des logements de qualité et des espaces verts ouverts sur le quartier. Le terrain en bord d'Escaut, appelé Arbed-noord (10 hectares), accueille des activités économiques dont une pépinière d'entreprises, un Call-center, une boulangerie industrielle, des services communaux, les archives communales et le service d'archéologie, des logements (maisons et appartements) dont certains sont mis en vente, d'autres en location ainsi qu'un grand parc. Arbed-zuid (6 hectares) héberge quant à lui des bureaux, des entreprises, un parc à conteneurs et un espace vert avec plaine de jeu.

Créer des mini-zones urbaines - sur le terrain



La recette

Les deux terrains ont d'abord été assainis par un organisme privé -la Sovape- qui les a vendu à la ville. Celle-ci a ensuite réalisé un BPA, frère jumeau de notre PCA wallon, pour fixer les différentes affectations et les prescriptions y afférant. Afin de favoriser l'implantation de « la bonne entreprise au bon endroit », la ville s'autorise à sélectionner les entreprises candidates. Le département de l'économie remet en effet avis concernant toutes les demandes d'installation sur le site. Celles-ci 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,...) et la création d'emploi. En outre, la priorité est accordée aux entreprises déjà localisées sur le territoire de la ville de Gand.

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.

Un aménagement véritablement urbain

Le projet ne vise en aucun cas la reproduction d'un parc d'activité économique sur le modèle des zonings périphériques : la volonté est de recréer un véritable morceau de ville en lien avec le quartier dans lequel il s'insère. Dans cette optique, la municipalité a opté, comme nous l'avons vu, 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, puisque 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). Le parc d'activité de Trefil Arbed Noord prévoit également un seul parking commun à toutes les entreprises. Côté architecture, les concours sont privilégiés et certains bâtiments, hérités de Trefil Arbed, ont été rénovés, matérialisant une certaine continuité dans l'occupation du site. Les aspects paysagers sont aussi pris en considération : toitures vertes, plantations,... Et surtout, le projet est conçu en connivence avec le quartier et représente une véritable valeur ajoutée pour celui-ci : le parc profite aussi bien aux travailleurs qu'aux habitants, un itinéraire « mode doux » relie le site au centre-ville,... Une source d'inspiration pour les reconversions qu'il faudra envisager dans le bassin de la Meuse ces prochaines années ?



Comblain-au-Pont : un espace économique rural...

A la fin des années nonante, la SPI+ inaugure le concept d'espace économique rural ou mini-zone économique rurale. Certaines petites entreprises implantées dans des noyaux villageois éprouvent des difficultés à voir leur autorisation d'exploiter renouvelée ou à obtenir un permis d'urbanisme pour étendre ou transformer leurs installations. Or, jouissant d'une clientèle essentiellement locale, elles ne souhaitent pas s'implanter dans un grand zoning éloigné dont l'échelle correspond d'ailleurs mal à leurs besoins. Soucieuses de ne pas voir les entrepreneurs quitter leur territoire, les communes cherchent également des solutions. La SPI+ décide alors de créer de petits zonings au cœur même des villages. Le premier du type s'implante à Comblain-au-Pont, dans la vallée de l'Ourthe. Cette petite zone, de par sa localisation, fait bien entendu l'objet d'un traitement à part : densité imposée plus importante que dans un zoning « classique », soin particulier accordé au traitement des espaces publics (rue en pavés, réverbères esthétiques,...). Côté architecture, la SPI+ fait savoir aux acquéreurs qu'elle souhaite un effort particulier et fournit des prescriptions à titre indicatif. Elle donne par ailleurs l'exemple en concevant un hall-relais intégré. L'intercommunale n'arrête pas une liste fermée des entreprises pouvant s'implanter dans ce type de zones mais, en concertation avec la commune, analyse les demandes au cas par cas.

Créer des mini-zones urbaines - sur le terrain

Valoriser l'offre dispersée

Nos villes et nos villages regorgent de « dents creuses » et d'entrepôts ou d'ateliers désaffectés ou mal affectés. Ces terrains et bâtiments peuvent retrouver une nouvelle vie économique favorisant ainsi le recyclage urbain. Une telle implantation présente par ailleurs l'avantage de minimiser l'investissement de départ pour les entrepreneurs et de permettre son étalement dans le temps : rénovation du toit une année, réfection de la cage d'escalier l'année suivante,...

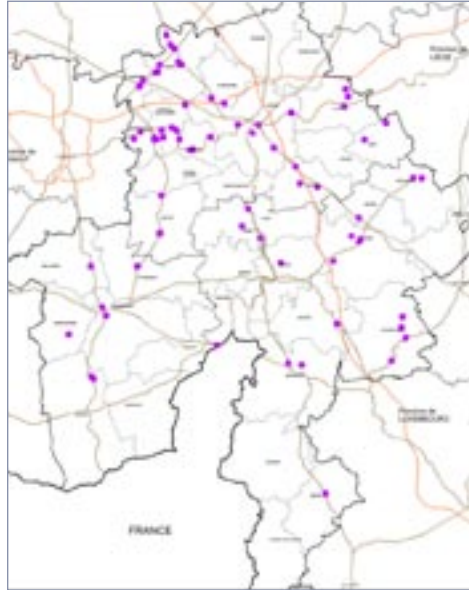
Ici, comme pour les mini-zones, l'opérateur économique, l'intercommunale de développement le plus probablement, peut jouer un rôle stratégique en organisant cette offre et en fournissant une information claire et fiable aux entrepreneurs qui cherchent à s'implanter dans la région.

En Wallonie, la plupart des intercommunales de développement proposent un inventaire des sites et bâtiments disponibles pour une activité économique. Bien sûr ce n'est qu'un premier pas... Une fois le bien acquis, l'entrepreneur reste seul face aux multiples démarches que nécessite une implantation urbaine.

A Bruxelles, la SDRB¹ a mis au point une banque de données particulièrement performante pour informer au jour le jour et de manière très précise les entrepreneurs sur les opportunités. Le BEP², intercommunale de développement de la province de Namur, a, elle aussi, porté une initiative intéressante en la matière.

¹ Société de développement pour la Région de Bruxelles capitale

² Bureau économique de la province de Namur



Les zones qui pourraient théoriquement se voir assigner une vocation de développement économique dans un futur plus ou moins lointain.

Des activités économiques en terre urbanisée dans la province de Namur

Pour répondre à la demande de nouveaux terrains dédiés à l'activité économique, le BEP a lancé une étude identifiant les terrains susceptibles d'accueillir des entreprises dans les 38 villes et villages de la province de Namur. Cette analyse montre clairement que les zones d'habitat, les zones d'aménagement communal concerté (ZACC), les zones d'aménagement différé à caractère industriel (ZADI)... offrent encore de nombreuses opportunités. Encore faut-il les identifier et réfléchir aux moyens de leur mise en œuvre. C'est à cette tâche que se sont attelés quatre bureaux d'études, en partenariat : Pissart, Sodiplan, le CREAT et l'ICEDD.

Une étude en trois volets

La première partie de l'étude propose une analyse des 38 communes de la province détaillant les principales contraintes et potentialités de chacune d'entre elles.

En second lieu, un répertoire des disponibilités foncières a été réalisé en croisant les données cadastrales avec le plan de secteur. Les parcelles libres d'occupation (c'est-à-dire qui ne contiennent pas de bâtiment) du PLI, Plan de localisation informatique, ont été superposées aux zones urbanisables du plan de secteur, ce qui a permis d'identifier une superficie brute de zones potentiellement urbanisables. Des filtres ont ensuite été mis en place afin d'écartier les sites ne répondant pas aux objectifs poursuivis : terrains de moins de deux hectares et sites présentant des contraintes juridiques fortes ou des contraintes naturelles majeures (Natura 2000, conservation de la nature, périmètre de protection de captage, périmètre monuments et sites, phénomènes karstiques, ...) Au terme de cette démarche, 1 813 sites ont été retenus, pour une surface totale de 10 627ha.

Une sélection des sites stratégiques a ensuite été établie: les 1 813 sites ont été passés au fil d'une série de critères d'urbanisme et d'aménagement. C'est ainsi qu'ont été examinés l'occupation actuelle des lieux, les éléments contextuels (la zone est-elle fortement urbanisée?), le relief, les contraintes physiques (n'est-on pas en zone inondable?), l'accessibilité (par le fer, par la route...), la morphologie du site,... En outre, l'éventualité d'une implantation d'activité économique a été examinée sous l'angle de la structuration du territoire: l'urbanisation de ce site permettrait-elle de renforcer les pôles territoriaux tels que définis par le SDER ou au contraire tiendrait-elle de la désurbanisation? 164 sites sont passés avec succès à travers ces critères. Chacun de ces sites a fait l'objet d'une fiche descriptive: superficie, affectation et occupation de fait, environnement, accessibilité, urbanisme et parcellaire.

Le BEP a ensuite réalisé un travail de sélection basé sur les connaissances du contexte local et de ses contraintes spécifiques, des projets en cours et de la demande en termes de développement économique. Cette nouvelle sélection a permis de retenir finalement les 71 sites qui lui sont apparus les plus intéressants. Ils représentent une superficie de 805 hectares. Le dernier volet de l'étude a nécessité une visite sur place de chaque site. Une synthèse des avantages et des inconvénients a été réalisée pour chacun de ceux-ci.

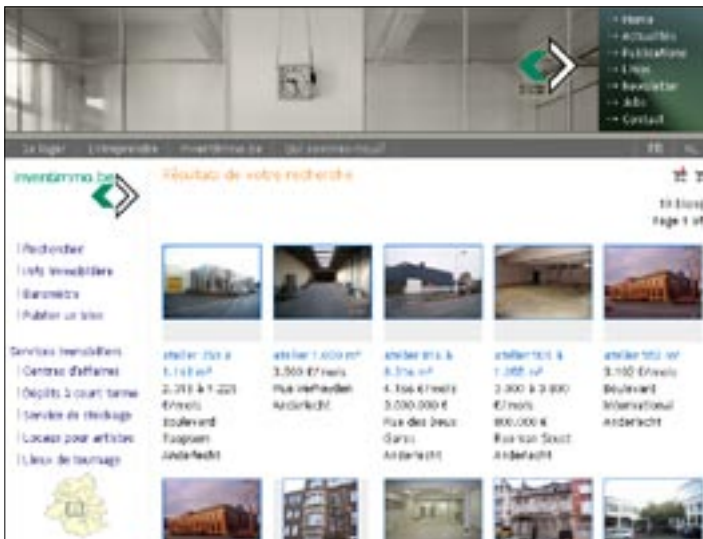
Un bel outil d'aide à la décision

L'étude débouche donc, non seulement sur l'identification de lieux d'implantation possibles pour l'activité, mais aussi sur une connaissance approfondie de chaque zone potentielle. La base de donnée informatique est dotée d'un moteur de recherche permettant de retrouver une zone sur base de critères prédéfinis (par exemple un terrain de x hectares dans telle commune à moins de x mètres de la gare...). Vu les éléments d'information ainsi collationnés, le nouvel outil est susceptible de fournir aux communes des éléments d'information quant aux décisions à prendre dans des dossiers d'aménagement du territoire. Il sera utile, par exemple, pour évaluer les potentialités de mise en œuvre et d'affectations pour leurs zones d'aménagement communal concerté (ZACC). Parmi celles-ci, celles apparues comme convenant le moins bien à l'urbanisation pourraient être éventuellement utilisées comme compensation dans le cadre de la réalisation de PCAD ou de révisions de plan de secteur. Voilà donc un outil d'aide à la décision à multiples facettes...

Quand la SDRB cherche à séduire l'entreprise...

L'inventaire des locaux vacants pour entreprises: www.inventimmo.be

La SDRB, intercommunale chargée de l'expansion économique et de la rénovation urbaine en région bruxelloise, propose aux entrepreneurs un inventaire qui se veut exhaustif de l'ensemble des entrepôts, ateliers, terrains industriels et anciens bureaux non rénovés offerts à la vente ou à la location en Région bruxelloise. Il faut noter que les commerces sont exclus. Cette banque de données compte près de 2 000 biens. Les coordonnées de chaque bâtiment ainsi qu'une série de données le concernant telles que son prix, sa surface, la disposition des lieux, son état général, son équipement, l'accessibilité automobile et en transport en commun,... ou



les coordonnées de la personne à contacter. Un plan de localisation et une ou deux photographies sont également accessibles gratuitement sur le site www.inventimmobiel.be. La sélection peut-être effectuée sur base de différents critères. La mise à jour de cette base de données occupe quatre personnes qui sillonnent continuellement la région à vélo, épluchent la presse, entretiennent des contacts avec des agents immobiliers et des propriétaires... afin de garantir l'actualité des informations. Il faut noter que ce site est aussi abondamment consulté par les amateurs de loft, principaux concurrents des entreprises à Bruxelles!

Image d'un possible...

Certains complexes de bâtiments industriels désaffectés sont à ce point imposants ou labyrinthiques qu'ils ont un effet repoussoir: les investisseurs potentiels ne parviennent pas à imaginer ce qu'ils pourraient faire de ce « monstre ». Dans certains cas, afin de remettre ces sites dans le circuit économique, la SDRB, avec l'accord du propriétaire, commande une étude économique évaluant le potentiel du site et présentant un exemple d'aménagement (bâtiment à démolir ou à rénover, liaisons à créer, ...). Cette image doit convaincre l'investisseur du potentiel que recèle le site. La SDRB lance parfois ce type d'étude sur des sites désaffectés qui ne sont pas à vendre mais dont l'impact est tel qu'ils mériteraient d'être pris en charge. Sur cinq études réalisées aujourd'hui, deux ont abouti à une reconversion.

5. LES CLÉS DU SUCCÈS

La création de mini-zones urbaines ou la valorisation de l'offre immobilière suffiront-elles à convaincre l'entreprise de rester ou de (re)venir en ville ? Dans les mini-zones, nous l'avons vu, si l'opérateur a réglé un grand nombre de problèmes sensibles en amont, les surcoûts restent un obstacle tant pour les entreprises que pour l'opérateur lui-même. Quant aux entreprises qui s'implantent sur un terrain ou dans un bâtiment intimement inscrit dans le tissu urbain, elles demeurent seules faces aux difficultés que nous avons identifiées... Ces difficultés appellent un faisceau de mesures complémentaires, touchant aussi bien à l'accessibilité qu'à l'aménagement du territoire ou à la politique économique. A travers différents exemples belges et étrangers, voyons à quelles conditions la ville serait effectivement attractive pour l'entreprise...

Animation économique : un interlocuteur unique...

Pour rendre la ville attractive et concurrentielle, les pouvoirs publics doivent compenser ses différents handicaps. Une première solution, nous l'avons vu, consiste à aménager en milieu urbain des mini-zones qui offrent aux entreprises des conditions d'accueil similaires à celles des « traditionnelles » zones d'activité économique en périphérie. Dans ce cas, c'est l'intercommunale de développement qui devra faire face aux difficultés et aux surcoûts. Cela implique bien entendu que des moyens humains et financiers adaptés lui soient donnés pour assurer cette mission spécifique.

En dehors des mini-zones, qui ne représentent qu'une petite partie des opportunités offertes par les territoires urbains, les entrepreneurs doivent aussi être épaulés dans leurs démarches, de la recherche d'un terrain ou d'un bâtiment à l'obtention des autorisations requises, en passant par le contact avec les riverains ou l'information sur les différentes primes et aides disponibles.

Pour plus de simplicité et d'efficacité, ces missions doivent être assurées par un interlocuteur de référence rassemblant toutes les compétences.

Ce service aux entreprises peut s'inscrire dans une structure communale, para- ou supra- communale ou dans l'intercommunale de développement qui, à l'heure actuelle, réunit les savoir-faire requis. Il peut aussi être délégué à un organisme indépendant. Mais quelle que soit sa structure d'accueil, l'organisme fournissant ce service doit avoir un ancrage local et travailler en parfaite connivence avec le politique.

Cet organisme doit fournir à l'entrepreneur une information claire, prétraitée et actualisée. Il peut aussi, par exemple, mettre en place différents outils de veille (terrains et bâtiments disponibles¹, profil des activités existantes par quartier, carte d'accessibilité,...) qui permettent d'orienter l'entrepreneur dans ses choix. Il joue le rôle de plate-forme d'accès vers les autres services et institutions. Il assure également un accompagnement personnalisé, par exemple dans

l'aide à la localisation ou dans les contacts avec les riverains. Cette mission distingue clairement ce service des guichets d'entreprises existants dans lesquels ont simplement été regroupées diverses prestations administratives.

Cette structure pourrait également garantir un soutien aux entreprises, par exemple en créant et en animant des clubs d'entreprises par quartier comme il en existe dans les zones d'activité économiques, afin de permettre aux différentes sociétés de se connaître et d'optimiser leurs interactions. Cette mise en réseau serait de nature à rompre l'isolement des entrepreneurs et pourrait voir émerger des synergies entre entreprises travaillant dans des domaines complémentaires.

Dans des projets de développement économique de grande ampleur, la présence d'un chef de projet unique clairement identifiable est sans conteste un atout. En contact avec l'ensemble des interlocuteurs concernés par le projet (administrations, pouvoirs de tutelle, entrepreneurs,...), il bénéficie d'une vision globale précieuse et est en mesure de convaincre et de conseiller de manière adéquate les entreprises.

En Région bruxelloise, l'Agence bruxelloise pour l'entreprise joue ce rôle d'interlocuteur de référence.



Animation économique : un interlocuteur unique... - sur le terrain

L'ABE, l'interlocuteur public de référence des entrepreneurs bruxellois

Véritable portail de l'entreprise à Bruxelles, l'Agence bruxelloise pour l'entreprise (ABE) a pour mission d'être « l'interlocuteur public de référence » de ceux qui entreprennent en région de Bruxelles-Capitale. Créée en 2003 par fusion de deux institutions existantes, cette institution publique régionale conseille et guide gratuitement les starters, entreprises et investisseurs potentiels dans des domaines aussi différents que la création d'entreprise, les financements et aides publics, l'innovation et la technologie, l'urbanisme et l'environnement, les partenariats transnationaux, la (re)localisation... Au besoin, elle réoriente ses interlocuteurs vers d'autres institutions et service compétents.

L'ABE offre donc aux entreprises, en un seul endroit, toute l'information relative à la création ou à l'exercice d'une activité économique. Elle organise des formations collectives sous forme de séminaires, réalise des campagnes de sensibilisation, prodigue des conseils individuels et assure une mission d'accompagnement personnalisé des entreprises.

D'un point de vue organisationnel, l'ABE est structurée autour de quatre départements : Economie & Starters, Urbanisme & Environnement, Technologie & Projets Innovants et Relations internationales. Le département « Economie & Starters » informe et conseille entre autre sur les aides publiques et les services publics et privés disponibles en Région de Bruxelles-Capitale. Le département « Urbanisme & Environnement » fournit notamment des informations pratiques et concrètes sur les nombreuses réglementations urbanistiques et environnementales.

L'ABE pilote par ailleurs une task-force « relocalisation » composée d'un ensemble d'institutions bruxelloises concernées par le développement économique telles que la SDRB, l'IBGE, la SRIB, l'Orbem, les fédérations professionnelles, les Communes,... Elle cherche à fidéliser

les entreprises dans la ville-région en les convaincant des atouts bruxellois et en facilitant, par une approche « cocooning », le parcours du combattant que représente une relocalisation. Certaines entreprises sont en effet contraintes de déménager pour diverses raisons : exigüité empêchant le développement et/ou la modernisation des activités, permis d'environnement difficilement renouvelable (ou à grands frais), conflits avec les voisins, rejet par la commune, site ne répondant plus aux exigences de l'entreprise en terme d'image, ... L'enjeu est dès lors de les maintenir dans le tissu urbain bruxellois. L'ABE cherche des solutions personnalisées. Pour identifier clairement les besoins de l'entreprise, elle réalise d'abord un « dossier de relocalisation », composé d'une analyse des caractéristiques urbanistiques et environnementales et d'une étude des opportunités sociales et en matière d'emploi. Sur base de ce dossier, elle entreprend une recherche de biens immobiliers correspondant à la demande. Ensuite, elle réalise un audit financier en étudiant les possibilités au niveau des subventions et cofinancements publics, les capacités d'autofinancement et la garantie publique régionale. Elle assure enfin l'accompagnement du projet en assistant activement l'entrepreneur dans la recherche d'aides publiques, dans la rédaction et l'introduction des permis d'urbanisme et d'environnement. Si nécessaire, elle joue même un rôle de médiateur vis-à-vis d'une Commune, d'une institution ou des riverains. A côté de la recherche de solutions « sur mesure », l'ABE tente également de prévenir les délocalisations en analysant les tendances, en anticipant les problèmes et en identifiant précocement les entreprises sujettes à délocalisation pour mener vis-à-vis de celles-ci des actions anticipées et concertées. Mieux vaut prévenir que guérir...

Accessibilité : the right thing at the right place !

Aménagement de carrefours, changement de sens de circulation, gestion du stationnement, élargissement ponctuel de la voirie, recours à des revêtements de chaussée adéquats, signalisation, aménagements de pistes cyclables ou de trottoirs confortables constituent autant d'aménagements ponctuels qui peuvent améliorer l'accessibilité des entreprises, tant pour les marchandises que pour les personnes.

Pour optimiser l'efficacité de ces interventions ponctuelles, il est toutefois nécessaire de les inscrire dans une réflexion plus globale, à l'échelle de la ville ou de l'agglomération. Idéalement, ces différentes interventions doivent être pensées dans un cadre plus général, par exemple dans un Plan (inter)communal de mobilité (PCM ou PICM).



Animation économique : un interlocuteur unique... sur le terrain

Transport de marchandises et Centres de distributions urbains (CDU)¹

Relativement méconnue, la problématique du transport marchandise est souvent négligée par les documents de planification urbaine. Le fait qu'elle ne se cantonne pas aux limites administratives n'est pas étranger à ce désintérêt. Il s'agit pourtant d'un enjeu majeur, tant pour les entreprises que pour les habitants et les différents acteurs de la vie urbaine.

Les véhicules utilitaires et les camions utilisés pour le transport de marchandises en ville représentent environ 20% du nombre total de véhicules. Ils occupent une part proportionnellement plus importante de l'espace public en raison de leur taille, de l'importance des petits trajets qu'ils effectuent et de leur stationnement fréquent «en double file». Comme toute activité de transport, le transport de marchandises génère des nuisances pour les habitants et utilisateurs de l'espace urbain : qualité de l'air, bruit, accidents de la route et encombrements. Parallèlement, la bonne accessibilité de l'entreprise pour les camions est une condition sine qua non de sa présence en milieu urbain. Les gestionnaires de l'espace public, les aménageurs et les urbanistes reconnaissent la nécessité de proposer des pistes tant en termes d'aménagement des voiries (et de réglementation) que d'organisation des déplacements ou même de transfert modal visant à mieux répondre aux attentes, parfois contradictoires, des grands acteurs de la vie urbaine.

Une desserte plus fine... et plus adaptée au milieu urbain

Pour améliorer la desserte des entreprises et limiter les nuisances des poids lourds en ville, une solution consiste à assurer la desserte «fine» de dépôt/livraison avec des véhicules de dimensions plus modestes, mieux adaptés aux volumes transportés et moins polluants. Un service à

1 En savoir plus ?

- « Comment prendre en compte le transport des marchandises quand on élabore et met qu'on met en œuvre un Plan communal de mobilité ». Manuel du MET, n°7, mai 2003.

- Travaux de la CPDT (thème 2) « Contribution du développement territorial à la réduction de l'effet de serre ». Rapport final de la subvention 2002-2003.

- Travaux du 5^{ème} Programme Cadre de la Commission européenne : « Energie, environnement et développement durable, Action clé 4 : Ville de demain et héritage culturel ».

<http://www.cityfreight.org>

pied ou à vélo peut même, dans certains cas précis, être mis en place. Les marchandises sont alors regroupées sur des sites ayant une accessibilité satisfaisante avant d'être distribuées. Ce sont des Centres de distributions urbains (CDU) adaptés aux grandes villes, des Plates-formes de messagerie (PFM) ou des Points d'accueil logistique (PAL) qui se situent plus au niveau d'un quartier ou d'une rue commerçante en particulier. L'important ici est de limiter les ruptures de charge, pénalisantes dans la logique économique du «just-in-time». Notons qu'il s'agit d'être pragmatique et pertinent : toutes les marchandises ne se prêtent pas à ce type d'organisation ! Par exemple, les biens périssables (chaînes de froid) ou les matériaux à très forte valeur ajoutée qui nécessitent des systèmes de sécurité importants ou un contrôle rapproché ne sont évidemment pas adaptés à ce type de distribution.

Stockage partiel

Une opération de stockage partiel peut être envisagée, surtout dans les structures plus importantes. Cette période (variable ou fixe) de stockage peut permettre de mieux contrôler dans le temps le trafic inter-urbain. Le stockage peut être réalisé dans une infrastructure créée à cet effet (Centre TIR : transport international routier, CDU) ou via l'aménagement de petits espaces existants pouvant être partagés entre différents utilisateurs de ce service au centre ville. L'avantage supplémentaire de ce type d'organisation permet une gestion des stocks plus fluide et une économie d'espace au sein même des PME qui peuvent ainsi éviter le stockage et les activités de manutention au sein même de leurs locaux.

Mesures d'accompagnement

Pour garantir le bon fonctionnement du système, des réglementations doivent être parallèlement mises en œuvre. Elles concernent les limites d'accès suivant le tonnage, le gabarit des véhicules, les limitations de vitesse, le stationnement (tranches horaires, espaces spécifiques), l'usage de véhicules plus propres et moins bruyants,...

Le transport de marchandises recouvre des enjeux à la fois fonctionnels, économiques, environnementaux, sociaux et urbanistiques. Son approche en milieu urbain est donc complexe car les différents acteurs présents ont des intérêts parfois divergents, mais qui participent à la dynamique urbaine. Chez nos voisins, de nombreuses expériences sont mises en place. En Région wallonne, plusieurs études ont été réalisées à ce sujet. Elles permettent de mieux appréhender les avantages et inconvénients des différents modèles, leur faisabilité et leur acceptabilité par les secteurs concernés.

Transport de personnes et planification conjointe du réseau de transport en commun et du développement économique

L'enjeu est aussi de réduire au minimum la dépendance à la voiture des travailleurs et clients des entreprises. Dans ce cadre, la gestion du stationnement est un facteur important si l'on souhaite que l'implantation urbaine induise un véritable transfert de mode : tant que le per-

sonnel ou les clients d'une entreprise trouveront un stationnement à proximité de leur destination, ils seront tentés de s'y rendre en voiture.

L'information et la sensibilisation sont également indispensables. Pour optimiser les opportunités offertes par le milieu urbain en matière de transport en commun ou de modes doux, le recours à un Plan de déplacement d'entreprise (PDE) peut être utile pour le personnel de l'entreprise, de même qu'une communication adéquate vis-à-vis des clients éventuels.

Mais la démarche la plus adéquate consiste sans doute à planifier le développement d'activités économiques en fonction de l'accessibilité. Au Danemark - à Copenhague - ou en Suisse - dans le canton de Bern -, l'extension du réseau de transport en commun a donné l'occasion de définir de nouvelles zones d'accueil pour les entreprises. Aux Pays-Bas, les entreprises sont orientées vers certaines localisations en fonction de leur profil de mobilité, afin de garantir l'implantation la plus judicieuse de chaque activité.

La planification conjointe du réseau de transport en commun et de la localisation des activités est sans conteste la manière la plus judicieuse de faire coïncider l'intérêt de la collectivité impliquant réduction de la demande de déplacement et transfert modal, avec les intérêts de l'entreprise qui exigent une bonne accessibilité tant pour les personnes que pour les marchandises. Certaines régions s'y sont essayées avec un certain succès...



Le Fingerplan de Copenhague

La planification de l'agglomération de Copenhague est pilotée par un conseil métropolitain regroupant les deux communes et les trois comtés qui composent le « Grand Copenhague ». Ce conseil élabore un schéma directeur couvrant toute l'agglomération, tandis que la ville de Copenhague conçoit un plan communal sur son territoire.

Le développement territorial proposé par ces plans et schémas est le Fingerplan ou structure « en doigts de gant ». L'urbanisation doit se concentrer le long de cinq axes de rail léger convergeant vers le centre ville. Ce modèle est porté par une volonté politique constante depuis 1947. Au fil du temps, les « doigts » ont été allongés pour faire face à la croissance et les connections entre ceux-ci ont été renforcés afin d'améliorer le lien entre les différentes banlieues.

La structuration du territoire autour d'un réseau de transport en commun s'articule à une politique de localisation des fonctions basée sur le concept de station-nearness ou « proximité des gares »: les activités générant d'importants flux de personnes, comme les bureaux par exemple², sont tenues de s'implanter dans un rayon d'un kilomètre autour des gares majeures et de 500 mètres autour des gares secondaires.

Les résultats de cette politique de localisation sont plutôt mitigés... Soixante pour cents des nouveaux bureaux se sont implantés depuis lors à plus d'un kilomètre des gares ponctuant les doigts du Fingerplan. Les communes dérogent à la règle, notamment parce qu'elles craignent de voir partir l'investisseur chez la voisine ou parce qu'elles ont la volonté de compléter l'occupation ou de recycler des terrains désaffectés dans les parcs d'activités économiques existants, traditionnellement destinés à accueillir des activités industrielles et dès lors localisés en dehors des noyaux urbanisés.

² C'est le type d'activité - non le nombre réel d'emplois par exemple - qui détermine si une activité doit se plier ou non à cette règle.

Si le succès n'est pas éclatant, les moyens sont mis en œuvre pour tendre vers un idéal... L'objectif de structuration du territoire autour du réseau de transport en commun est clair. S'il n'est pas nécessairement partagé par tous, il est au moins connu de tous. Il est traduit dans les documents qui encadrent le développement territorial de Copenhague et son agglomération. Il s'agit d'un exemple plus qu'intéressant d'une politique d'aménagement du territoire intégrant les exigences de la mobilité durable.

Les Plans de développement économique (PDE) du canton de Bern

En Suisse, ce sont les cantons qui exercent la compétence principale en aménagement du territoire. Ils élaborent les Richtplan ou plans directeurs, dont les communes appliquent les principes dans leur plan d'affectation.

Dans son Richtplan, le canton de Bern définit des règles de localisation des activités en se référant à une hiérarchie des villes du canton établie par le Richtplan également. 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.

Les autorités cantonales choisissent, au sein des pôles cantonaux, 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. Ces PDE sont des zones bien desservies par le RER cantonal qui accueillent 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. Le stationnement y est limité 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 et de développement économique. A Bern, comme à Copenhague, la politique menée a produit des effets très positifs mais a aussi clairement montré ses limites. Les demandes pour des implantations dans des parcs d'activités bien connectés au réseau routier ont continué à affluer, tandis que certains PDE se sont révélés relativement peu attractifs pour les entreprises. La limitation drastique du parcage, condition sine qua non d'un transfert modal, semble avoir freiné certains investisseurs. Suite à ce premier constat, la politique des PDE a été réorientée: leur nombre a notamment été réduit afin de concentrer davantage les moyens tandis que de nouvelles zones, les Zones stratégiques d'activités (ZSA), plus faciles à mettre en œuvre, ont été créées pour faire face à la demande.

Même si la volonté politique est forte, s'inscrit dans la durée et est transcrite dans des documents de référence officiels, les résultats réels restent timides. C'est que, comme toute politique qui touche aux habitudes et aux modèles culturels, ces choix ne produisent des effets tangibles que dans la durée. Toutefois, lorsque les circonstances, notamment l'épuisement de nos réserves pétrolières, imposeront une modification radicale de nos habitudes en matière de déplacement, ces régions seront prêtes. Une politique volontariste de transfert modal y trouvera davantage les conditions de la réussite. La structure territoriale planifiée aujourd'hui permettra, mieux qu'ailleurs, de faire face aux enjeux de demain!

Aménagement du territoire : le développement économique comme levier de rénovation urbaine.

Politique économique et aménagement du territoire se regardent souvent en chiens de faïence. Or, différents outils de l'aménagement du territoire permettent, en théorie du moins, de promouvoir l'activité économique en milieu urbain.

Le Schéma de structure communal (SSC), par exemple, peut identifier des zones dans lesquelles l'activité économique devrait être développée, prévoir une série de dispositifs permettant d'intégrer au mieux ces activités ou encore faire des propositions pour améliorer l'accessibilité de ces zones. Dans les faits, cette approche économique est souvent assez limitée... Une analyse fine de la situation économique de la commune réalisée par un bureau d'étude qualifié pourrait améliorer nettement la prise en compte de cette dimension et la pertinence des propositions qui peuvent être faites.

Etabli à grande échelle, le Plan communal d'aménagement (PCA) permet de prévoir avec précision une implantation d'activités économiques en milieu urbain adaptée aux besoins des entreprises. Via les prescriptions urbanistiques, le PCA veille également à une intégration harmonieuse de l'activité dans son cadre bâti et non bâti. En outre, si la ville ne doit évidemment pas devenir un simple décor pour les entreprises, le PCA, comme le SSC d'ailleurs, peut aussi intégrer les critères propres au monde économique en terme d'image.

Du côté de l'aménagement actif, la rénovation urbaine favorise l'activité économique de manière indirecte en subsidiant la rénovation ou la construction de bâtiments dédiés au commerce ou à l'activité... Dans les faits, la rénovation urbaine est surtout centrée sur le logement. Elle n'intègre pas souvent la possibilité d'insérer de l'activité économique et ne donne pas les moyens de mener une véritable politique volontariste, les seuls subsides ne suffisant évidemment pas à convaincre l'entreprise. En rénovation urbaine, force est de constater que l'activité économique n'est en général pas considérée comme un moteur de développement. L'opportunité que représente l'entreprise pour le quartier en termes d'emploi, d'ouverture sur la ville, d'image, de sécurité objective et ressentie, de rénovation du parc immobilier, d'animation de l'espace public,... est en effet peu considérée. Lorsqu'elle est intégrée, c'est souvent dans une optique plutôt sociale. La politique de rénovation urbaine des ZIP-QI¹, par exemple, prévoit explicitement, à côté de la rénovation « physique » du quartier, un volet économique. Néanmoins, celui-ci ne porte pas tant sur la promotion d'activités économiques « classiques » que sur la réinsertion socioprofessionnelle. Ainsi, dans les programmes ZIP-QI, la régie de quartier accueille des personnes peu formées et sans emplois, appelées stagiaires, qui bénéficient d'une préformation² pratique visant à leur donner « les outils de citoyenneté » qui leur permettront, ensuite, de suivre une véritable formation qualifiante et de réintégrer le monde du travail.

Les politiques wallonnes d'aménagement actif affichent donc une certaine pudeur, voire une certaine méfiance, vis-à-vis de l'entreprise privée et passent à côté de synergies intéressantes. Et pourtant, si la revitalisation économique des quartiers en difficulté reste seulement un levier parmi d'autres, elle peut clairement induire un renouveau profitable! A Anvers, dans un quartier

central particulièrement déshérité, diverses initiatives visant à recréer des activités économiques ont démontré que cette stratégie pouvait profiter tant aux entreprises elles-mêmes qu'aux habitants du quartier et induire un réel renouveau.

Au Quartier Nord à Liège, le projet de quartier élaboré dans le cadre d'un programme ZIP-QI a fait le pari de redévelopper l'activité économique.

1 Zone d'initiatives privilégiées - Quartiers d'initiatives

2 Il s'agit d'une formation non qualifiante.



Seefhoeck à Anvers : les entreprises, fer de lance de la rénovation !

Logements totalement insalubres et sous équipés, espaces publics vagues et disqualifiés, paupérisation et extrême mouvance de la population : le quartier de Seefhoeck, situé à un jet de pierre de la gare centrale d'Anvers, cumule dégradation physique et tensions sociales. Pour le sortir de l'ornière, la BOM3 a fait le pari d'y ramener des entreprises...

Début des années nonante, la BOM initie un projet de rénovation du quartier activant divers leviers : l'habitat, la culture, la formation et l'économie. Elle privilégie un fonctionnement par projet, faisant appel à des subventions locales (communauté flamande et ville d'Anvers) et européennes (dans le cadre du programme URBAN).

Revitaliser la vie économique dans un quartier urbain

L'association est persuadée que l'insertion d'activités économiques dans le quartier est de nature à induire une dynamique positive, aux effets véritablement multiplicateurs : valorisation de l'image du quartier, mixité de la population, maintien et renforcement d'un tissu commercial, ... La création d'emplois constituera aussi un moyen d'attirer des Anversoises dans ce quartier devenu ghetto.

La BOM engage alors une développeuse de projets, Dominique Peirs, pour étudier un projet de développement économique. Celle-ci privilégie deux axes pour orienter ses choix : se mettre à l'écoute du contexte macro-économique (quelles sont les activités d'avenir?) et tirer profit des atouts spécifiques de la ville (présence de bâtiments importants à réaffecter, réseau de transport en commun efficace, services aux entreprises tels que banques et administrations, facilités pour les employés à proximité immédiate, environnement créatif, main d'œuvre disponible, ...)

3 La *Buurtonwikkelingsmaatschappij* (surnommée « la bombe ») est une asbl indépendante regroupant des habitants du quartier, l'université, la ville d'Anvers, des intercommunales, la fondation Roi Baudouin...

Une société anonyme mixte est créée pour monter et gérer les projets, l'implication du privé étant de nature à mettre les potentiels investisseurs en confiance. L'objectif est que, à long terme, l'ensemble de ces projets soient autoportants. Le quartier ne doit pas rester sous perfusion!

Un premier projet: NAOS

En 1995, la BOM monte un projet de pépinière d'entreprises au cœur du quartier.

La ville d'Anvers met à disposition une ancienne école communale, désaffectée depuis dix ans et devenue un véritable foyer d'insécurité. Le bâtiment néoclassique est rénové grâce à des fonds européens.

La pépinière accueille 30 entreprises actives dans des domaines très divers, qui se partagent un ensemble de services tels que secrétariat, aide active à la recherche de «marchés», aide à la relocalisation au terme des cinq années de pépinière,... ainsi que l'accès à certains outils de travail (photocopieuses,...). Le centre prévoit aussi un bistrot d'affaires ouvert à tous.

L'entreprise est couronnée de succès: Naos est toujours complet et aujourd'hui économiquement rentable. En outre, les retombées positives sur le quartier n'ont pas tardé à se faire sentir: la petite place, jadis au mains des dealers de drogue, est devenue un lieu de rencontre pour les enfants et les adolescents, le contrôle social a sécurisé la zone notamment le parking qui était jusqu'alors un véritable coupe-gorge, le réseau social s'est renforcé, entre autres grâce à l'organisation d'activités mêlant travailleurs et habitants.

L'émulation sur le plan économique est également au rendez-vous. Les entreprises qui quittent la pépinière ne coupent pas net le cordon: elles choisissent souvent de s'implanter dans l'environnement immédiat afin de bénéficier encore de l'aura et de certains services offerts par le centre.

Antwerpen Telecenter (ATEL)

Une fois Naos sur des rails, Dominique Peirs et la BOM imaginent un deuxième projet: un call center, inauguré en 1997, qui a créé entre 80 et 100 emplois, dont beaucoup profitent directement à la population multiculturelle du quartier, la connaissance d'une langue étrangère étant un atout pour ce type d'emploi. Mission accomplie: ici aussi l'effet d'entraînement est perceptible et la rue commerçante dans laquelle il s'implante se ranime peu à peu.

Designcenter «De Winkelhaak»: et de trois!

Dernier-né: «De Winkelhaak», une pépinière d'entreprises centrée sur les métiers du design et de la création. Un bâtiment neuf d'une architecture résolument contemporaine, tout en transparence et donc ouvert sur le quartier, est construit dans une rue commerçante stigmatisée par la prostitution.

Le centre compte aujourd'hui 14 entreprises. L'espace est entièrement modulable ce qui permet à celles-ci de s'approprier le nombre de «modules» qui correspond à leurs besoins et à leur évolution. A chaque étage, des espaces communs conviviaux sont aménagés, permettant aux créateurs de se rencontrer et d'échanger. Au rez-de-chaussée, le centre international de promotion du design, comprenant un vaste espace d'exposition, est ouvert au public. Contre toute attente, ce lieu branché est aussi fréquenté ou traversé (c'est un raccourci!) par beaucoup d'habitants. Autour de «De Winkelhaak», on repère plusieurs entreprises ou commerces en lien direct avec les métiers artistiques. La rue commerçante revit.



Le pari du Quartier Nord à Liège

Le Quartier Nord à Liège s'étire entre la Meuse et les coteaux de la Citadelle, à deux pas de la place Saint-Lambert. L'activité industrielle florissante aux 18^{ième} et 19^{ième} siècles a laissé en héritage de nombreuses friches qui défigurent le quartier mais constituent aussi une formidable opportunité pour construire son avenir. Terrains vagues, entrepôts désaffectés ou mal affectés, commerces vacants, maisons dégradées... Le Quartier Nord porte indéniablement les stigmates du déclin industriel mais, depuis 1995, une importante opération de rénovation urbaine tente de redresser la barre.

Le projet de quartier a fait du redéploiement économique un des leviers du renouveau, en proposant notamment de réaffecter des friches industrielles en petites zones d'activité économique. Il trouve ainsi dans le passé les germes du futur. Cette option a bien entendu été discutée avec la SPI+, intercommunale de développement de la province de Liège.

Espace entreprise à Vivegnis

Un premier projet, déjà inscrit dans le schéma directeur du projet de quartier et précisé ensuite par un Plan communal d'aménagement (PCA), concerne la création d'un « espace-entreprises » sur le site de l'ancienne gare Vivegnis. Ce centre comptera dix bureaux et quatre ateliers réservés à des entreprises à caractère artistique : architectes, webmaster, ... Le projet se nourrit ainsi d'une richesse spécifique du Quartier Nord qui attire de nombreux artistes et accueille, à deux pas du site concerné, le centre d'art contemporain Espace 251 Nord. La SPI+ fournira ici un « clé sur porte » en édifiant elle-même le bâtiment qu'elle louera ou vendra ensuite aux entrepreneurs intéressés.

L'« espace-entreprises » s'intègre dans un projet global qui a fait l'objet d'un concours d'architecture qui comprend également des logements et une passerelle au-dessus du chemin de fer⁴ reliant le quartier aux coteaux de la Citadelle. Les travaux devraient commencer dès l'automne.



Le parc Pieper

Le projet le plus emblématique est sans nul doute celui du parc Pieper, du nom d'un célèbre industriel du quartier au 19^{ème} siècle. Située entre le quai de Meuse et la rue Saint-Léonard, véritable colonne vertébrale du quartier, cette friche de 1,2 hectares accueillera prochainement une dizaine d'entreprises. Une première en Région wallonne...

Dans ce cas, la SPI+ a acquis et assaini le site. Elle va ensuite le lotir et l'équiper avec l'aide de subsides obtenus dans le cadre des lois d'expansion économique: voirie, éclairage, raccordement à l'électricité, au gaz, à l'eau, au réseau de téléphonie,... Elle vendra ensuite les parcelles aux entrepreneurs qui construiront eux-mêmes les bâtiments dont ils ont besoin, comme dans une zone d'activité économique classique. Le bail emphytéotique aurait pu constituer une alternative intéressante en ce qu'il permet à l'opérateur public, de récupérer gratuitement le terrain en cas de faillite d'une entreprise.

Le site a fait l'objet d'un plan d'aménagement dessinant la voirie à créer, divisant le terrain en parcelles de 300 à 1 000 m² et déterminant l'implantation des bâtiments. Une charte urbanistique donnant des indications concernant les gabarits, les matériaux, sera jointe aux actes de vente des parcelles. Le projet et la charte tiennent compte des besoins et des désirs des entrepreneurs du quartier qui ont été consultés par enquête. Le club d'entreprises du Quartier Nord a été associé à la conception de la charte.

Afin de garantir le caractère urbain du parc Pieper, les bâtiments seront mitoyens. Les gabarits -trois niveaux avec possibilité d'inscrire de petits volumes plus hauts- seront en rapport avec ceux des constructions voisines. Une certaine qualité architecturale sera aussi recherchée et le choix des matériaux sera judicieux. Les espaces publics feront l'objet d'un soin tout particulier: gabarit des voiries urbaines, plantations, mobilier urbain et éclairage de qualité, ...

Ce parc d'activité s'avère extrêmement attractif pour les entreprises: plusieurs investisseurs ont déjà marqué un vif intérêt pour y acquérir une parcelle alors que le site ne sera prêt à accueillir les entreprises qu'en 2007. Le prix du terrain au mètre carré est certes plus élevé mais, au parc Pieper, les entreprises font l'économie des pelouses et mers de parking, inévitables dans les parcs périphériques. Les parcelles urbaines sont donc plus petites mais pas plus chères...

Le parc Pieper constitue aussi une aubaine pour ce quartier qui a subi la désindustrialisation de plein fouet. Son image s'en trouvera valorisée. Les commerces et restaurants en profiteront directement. Les espaces publics créés bénéficieront aussi aux habitants, surtout en dehors des heures de bureau ce qui, en outre, garantira un certain contrôle social.

Au delà des éventuels emplois locaux qu'elle génère, l'activité économique peut ainsi «faire tache d'huile» et donc redonner souffle à un quartier en déclin!

⁴ La passerelle fait effectivement partie du projet qui a fait l'objet du concours mais sa réalisation n'est pas prévue à court terme.

Politique économique : discrimination positive des territoires urbains

En Wallonie, ce sont les lois d'expansion économique qui permettent d'octroyer des subsides pour l'aménagement et l'équipement de zones destinées aux activités économiques dans des périmètres définis. Ces aides financières ne sont pas attribuées directement aux entreprises mais aux intercommunales de développement économique ou aux communes. Ce texte de loi ne prévoit aucune variation ni du taux de subvention, ni des procédures en fonction du lieu d'implantation.

Les politiques économiques ne sont donc pas « territorialisées ». Elles ne permettent pas de rencontrer des objectifs d'aménagement du territoire comme ceux proposés par le SDER ou par un Schéma de structure communal par exemple : matérialiser une structure spatiale, conforter ou renforcer des pôles dans leur rôle,...

L'implantation en ville induit souvent des surcoûts pour l'entreprise. La solution n'est évidemment pas de diminuer le niveau d'exigence, ni d'un point de vue urbanistique, ni d'un point de vue environnemental car c'est à ce prix que la mixité sera vraiment un atout, tant pour les habitants que pour les activités elles-mêmes. Si l'on souhaite promouvoir l'activité économique en ville, il faut pouvoir compenser ces surcoûts en mettant en place un régime discriminatoire en faveur de l'implantation urbaine. C'est ce qu'a fait la France dans les Zones franches urbaines (ZFU).

Les Zones franches urbaines françaises (ZFU)

La création des zones franches urbaines est une mesure novatrice du Pacte de relance pour la ville, instauré en France sous le gouvernement Juppé, fin 1996¹. Il s'agit d'une politique de relance économique et d'emploi avec un ancrage territorial.

Les Zones franches urbaines (ZFU) sont des quartiers d'habitat dégradé, souvent des grands ensembles, qui présentent une fragilité économique. Caractérisées par un déséquilibre important entre habitat et emploi, elles répondent en outre aux critères suivants :

- population de plus de 10 000 habitants
- taux de chômage supérieur de 25% à la moyenne nationale ;
- proportion de jeunes supérieure à 36% de la population ;
- proportion de personnes de plus de quinze ans non diplômées supérieure à la moyenne nationale ;
- potentiel fiscal de moins de 3 800 FF par habitants.

Dans les ZFU, les entreprises de moins de 50 salariés peuvent bénéficier d'exonérations fiscales et sociales importantes portant sur la taxe professionnelle, la taxe foncière sur les propriétés bâties, l'impôt sur les bénéfices, les cotisations patronales de sécurité sociale et les cotisations sociales personnelles maladie et maternité. En plus du critère de la taille de l'entreprise, l'employeur, pour bénéficier des exonérations, doit respecter une clause d'embauche d'au moins 20%

¹ Loi du 14 novembre 1996.

d'habitants de la ZFU. Ces exonérations sont appliquées sur une période de cinq ans avec, au-delà, une sortie progressive à taux dégressif. L'État rembourse aux communes le manque à gagner lié aux exonérations fiscales et sociales². D'un point de vue financier, l'effet est donc positif pour les communes concernées grâce à la création de richesse et au remboursement par l'État français du montant lié aux exonérations.

Quarante-quatre zones franches urbaines ont été créées en France (dont six dans les DOM-TOM).

Le bilan des cinq premières années de l'opération ZFU est globalement très positif, tant d'un point de vue économique que social. Le succès a été tel que l'opération, dans la plupart des cas, a été renouvelée pour une période de cinq ans (2002-2007) et que de nouvelles zones franches devraient bientôt voir le jour.

Sur la période 1997-2001, le nombre d'entreprises situées en ZFU est passé de 10.000 à 21.000 (dont près de 10.000 exonérées). Sur ces 11.000 entreprises, 55% sont de nouvelles activités. En outre, le nombre d'emplois dans les ZFU est passé de 35.000 à 86.900 entre le début de l'opération en 1997 et septembre 2001. Parmi ces 51.900 emplois supplémentaires, environ 50% correspondent à des créations nettes. Sur l'ensemble des emplois existants en zone franche urbaine, la proportion de CDI (contrat à durée indéterminée) serait de 84%.

² A titre d'exemple, le montant total des allocations compensatrices revenant aux communes s'élevait à 57 millions d'euros pour l'année 2001.



Politique économique : discrimination positive des territoires urbains - sur le terrain

Un exemple réussi : la Zone franche urbaine de Roubaix

Roubaix, deuxième ville du Nord Pas de Calais située dans la communauté urbaine de Lille, compte 98.000 habitants. Morphologiquement, elle n'est pas sans évoquer les villes industrielles du sillon Sambre et Meuse wallon. Son centre a été désigné comme Zone franche urbaine (ZFU) dès 1997.

Roubaix s'est développé au 19^{ème} siècle autour d'une industrie textile florissante. Les industries, implantées au cœur-même de la ville, y côtoyaient directement les habitations ouvrières tandis que les habitations plus cossues des cadres d'entreprises se trouvaient en périphérie. Dès les années cinquante, la cité est marquée par la crise industrielle... Les entreprises ferment leurs portes les unes après les autres, laissant derrière elles de vastes friches inscrites dans le tissu urbain. Le tissu commercial s'affaiblit considérablement, ne pouvant soutenir la concurrence des gros centres commerciaux se développant en périphérie. Parallèlement, la population roubaisienne s'appauvrit et le taux de chômage atteint 29,1% en 1997. Le centre de Roubaix est criblé de friches et d'immeubles à l'abandon. Souffrant d'une image désastreuse, il est happé dans la spirale infernale du déclin...

Pour faire face à cette dégradation, la municipalité de Roubaix se dote, dès le milieu des années nonante, d'un plan stratégique de renouvellement urbain qui préconise une concentration des efforts sur le centre-ville, particulièrement délabré. Pour atteindre cet objectif, elle recourt à de nombreux outils, dont la ZFU...

La ZFU de Roubaix est l'une des plus étendue de France : elle couvre à peu près un tiers du territoire communal. Le périmètre de la ZFU présente également la spécificité de coïncider avec le centre de la ville, contrairement à la plupart des zones répondant aux critères de ZFU, qui correspondent souvent à des quartiers d'urbanisation récente, type « cité ».

Après cinq ans d'opération, le bilan économique pour la ZFU de Roubaix est extrêmement positif. Sur la période 1997-2001, le nombre de nouveaux emplois s'élève à 5.151, ce qui correspond quasiment à un triplement des emplois en ZFU. Sur ces 5.151 emplois nouveaux, 65% ont été créés et 40% ont été pourvus par des roubaisiens.

La ZFU totalisait, en septembre 2002, 1.032 entreprises employant 7.426 salariés et bénéficiant des avantages fiscaux, dont 697 créées depuis début 1997.

Effet boule de neige

L'effet d'entraînement escompté est bien réel. L'arrivée de nouvelles entreprises induit la rénovation de bâtiments désaffectés ou le comblement de dents creuses par des constructions neuves. Certains propriétaires privés, stimulés par le renouveau du quartier, ont rénové leur patrimoine. L'image des quartiers s'est considérablement améliorée. Outre les entreprises et commerces attirés par les aides fiscales, les habitants aussi reviennent aujourd'hui à Roubaix. Le centre-ville jadis déserté par les roubaisiens devient un lieu de vie recherché, ce qui n'a pas manqué de provoquer une augmentation des valeurs immobilières, anormalement basses au début des années nonante. En outre, des restaurants, des cafés, des lieux culturels ainsi que des entreprises et commerces ne rentrant pas dans les conditions pour obtenir les avantages fiscaux, élisent aussi domicile à Roubaix.

Facteurs de réussite

L'intégration de la ZFU dans une stratégie globale de reconquête urbaine mise en place par la municipalité garantit le succès de l'opération. La ZFU, qui couvre le centre ville, s'inscrit parfaitement dans l'objectif de la stratégie globale dont la principale recommandation est de « concentrer les efforts et les moyens sur le centre-ville ». La ZFU n'est donc qu'un outil au service de la reconquête urbaine.

Dans le cadre de cette stratégie de reconquête, de nombreux investissements publics ont été consentis, les aides fiscales propres à la ZFU ne suffisant pas pour attirer les investisseurs privés. Aménagement de la Grand-Place, restauration d'une ancienne usine pour l'installation des Archives du monde du travail, conversion d'une piscine art déco en musée d'Arts et d'Industrie, rénovations de nombreuses façades, création de parkings, reconversion d'anciennes industries textiles en hôtels d'entreprises, prolongation du réseau de métro de Lille... : ces multiples interventions ont concouru à faire de Roubaix un centre dynamique et attractif. La simultanéité des actions et l'articulation des procédures est indispensable. À défaut, l'effet de levier ne peut jouer.

Des réalisations remarquables

Le patrimoine bâti hérité de l'industrie textile se prête particulièrement bien à la réaffectation. Fin des années nonante, deux anciens bâtiments textiles situés en zone franche ont ainsi été réhabilités en hôtels d'entreprises. Ces opérations ont fait l'objet d'un partenariat public-privé avec l'aide de fonds européens dans le cadre du programme URBAN. Dans le cas de l'hôtel d'entreprises Roussel, la collectivité locale s'est chargée de la rénovation d'un des deux bâtiments, de la libération de l'espace interstitiel et de son aménagement (parking et cour) tandis



que le secteur privé a pris en charge la rénovation du second bâtiment. Cet hôtel d'entreprises dispose au total de 6500 m² de surface commercialisable divisée en lots de tailles diverses, dont 70% dévolus aux activités économiques et 30% aux activités culturelles. Le prix maximum de location est de 69€/m².

Fin 2003, l'hôtel était occupé à 80% et abritait une dizaine d'entreprises et une école de danse.

L'hôtel d'entreprises Lepoutre, lui, a été conçu pour accueillir à nouveau des entreprises textiles, mais positionnées cette fois sur des marchés innovants. Les entreprises créées participent au groupement de la Cité de l'initiative (système productif local). Cette opération répond à la fois à une logique économique, mais également à une logique de sauvegarde patrimoniale. L'espace Lepoutre offre 3 748 m² de surface commercialisable divisée en lots de tailles diverses (de 160 m² à 928 m²) dont 90% sont consacrés à la production (les 10% restants correspondent à des bureaux). En mars 2001, l'hôtel était occupé à 75% et on y recensait 16 entreprises.

Le but premier de ces réalisations est de répondre à l'objectif « création d'activités et d'emplois ». Pour autant, le projet n'a pas qu'un objectif économique : il s'inscrit dans la stratégie globale de renouvellement urbain en participant à l'embellissement de la ville et à l'amélioration de son image. Les rénovations y sont particulièrement réussies et mettent en valeur les qualités architecturales autrefois oubliées des bâtiments industriels textiles.

Zones franches en Wallonie

L'une des actions prioritaires pour l'avenir wallon adoptées par le Gouvernement dans le cadre du plan Marshall annonçait la création de zones franches afin de renforcer l'attractivité de certaines communes défavorisées auprès des investisseurs.

La Région wallonne prévoyait la mise en œuvre de « zones franches locales pour un nombre restreint de communes présentant d'importantes difficultés socio-économiques. » « Sur base d'un indicateur synthétique se basant sur les données de l'IWEPS3 relatives au taux de chômage, au taux de chômage longue durée, à l'évolution du taux de chômage entre 1997 et 2002, au revenu moyen par habitant et au taux de bénéficiaires du niveau de revenu minimum d'insertion, en se concentrant sur les arrondissements wallons qui en ont le plus besoin (Liège-Verviers, Charleroi, Mons et Soignies) et en intégrant l'ensemble des zones touchées par la reconversion d'une activité sidérurgique, » le Gouvernement a retenu 23 communes. Il faut noter que c'est la totalité du territoire des communes qui est concerné, contrairement aux Zones franches françaises qui ciblent un territoire plus restreint. Cette liste pourra être complétée si nécessaire par des communes touchées par d'importantes restructurations d'entreprises ayant un effet significatif sur l'emploi.

Le Gouvernement a également sélectionné des zones franches locales en milieu rural. Vingt communes rurales (moins de 150 habitants par kilomètre carré) sont concernées, sélectionnées sur base d'un indice synthétique qui intègre la présence de services de base sur la commune ou à proximité (alimentation générale, arrêt de bus, poste, hôpital, école secondaire), taux de chômage, revenu moyen par déclaration part des minimexés dans la population, part des plus de 65 ans isolés, part des habitants vivant dans une caravane, part des indépendants, croissance du chômage. S'ajoutent à cela les communes éligibles au Phasing out de l'objectif 5B.

Cette double sélection appelle deux remarques. Cinquante trois communes en tout sont concernées par cette politique. On peut se demander si les effets ne seront pas trop dilués vu la taille du territoire concerné... Par ailleurs, cette politique ne promeut pas particulièrement l'insertion d'activités dans les noyaux urbains ou villageois. La zone franche locale s'étendant, à de rares exceptions près, à l'ensemble du territoire des communes concernées, une entreprise s'implantant dans un parc d'activité périphérique ou le long d'une route régionale par exemple, bénéficiera des mêmes avantages qu'une activité s'implantant au cœur du tissu urbanisé.

Quels sont ces avantages ?

Le plan Marshall instituait deux types d'avantage, auxquels devaient s'ajouter des mesures visant la fiscalité fédérale et un régime préférentiel d'aides aux entreprises dans le cadre de la loi d'expansion économique.

Le plan prévoyait la suppression, dans le chef des entreprises, de la taxe communale sur la force motrice pour tout nouvel investissement en zone franche, et du précompte immobilier sur le matériel et l'outillage acquis à l'état neuf pour toutes les entreprises. Ce dernier avantage était accordé à toutes les PME pour l'ensemble du territoire wallon. Néanmoins, la Commission européenne ayant fait savoir, de manière informelle, à la Région wallonne qu'elle n'était pas favorable à ce régime discriminatoire (mais c'était le but, non?) pénalisant les grandes entreprises, la Région a changé son fusil d'épaule en étendant cet avantage à toutes les entreprises sur tout le territoire... Ce qui a fait dire à certains que toute la Wallonie est devenue zone franche. Il est clair en tout cas que ce revirement a considérablement affaibli le régime de discrimination positive en faveur des zones les plus fragiles.

Parallèlement à cet avantage fiscal, comme annoncé dans le plan Marshall, la Région a néanmoins planifié en zone franche une majoration des aides aux entreprises octroyées dans le cadre de la loi d'expansion économique. Il prévoit une majoration de 10% du coût de l'investissement du taux de subvention sur les infrastructures d'accueil des activités économiques, et cela tant en zone rurale qu'en zone urbaine. En outre, estimant que l'impact d'une mesure visant la fiscalité sur l'activité

3 Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique.

.....

économique est plus limité dans le monde rural, le Gouvernement prévoit, en zone franche rurale, une majoration des subsides de 25% de l'investissement et va jusqu'à accorder une majoration du subside de 40% pour les ateliers de travail partagés en milieu rural.

Si certaines communes rurales souffrent effectivement d'une désertion économique, la politique de zones franches initiée par le Gouvernement wallon est donc loin d'être une politique urbaine.

6. POUR CONCLURE...

Ce n'est pas un secret: l'implantation urbaine coûte globalement plus cher et s'avère souvent plus compliquée. Si la réinsertion d'activités économiques est considérée comme un enjeu important pour la collectivité, il faut donc faire du cœur de nos villes et villages des zones de discrimination positive où l'entreprise est soutenue financièrement et pratiquement.

L'exode des activités économiques n'est en effet pas une fatalité... Nous l'avons vu, si elles sont encore ponctuelles, les success stories existent, en Belgique comme dans les régions voisines. Les leviers qui peuvent être actionnés sont nombreux. L'expérience nous a toutefois montré que, prises isolément, les mesures, toutes volontaristes qu'elles soient, sont moins efficaces: la simple organisation d'un Centre de distribution urbain (CDU) par exemple ou l'octroi d'aides financières dans certains périmètres, comme c'est le cas dans les Zones franches urbaines françaises, ne suffisent pas à convaincre l'entreprise de rester ou de (re)venir en ville. La réponse donnée à une question d'une telle complexité ne peut être réduite à une seule dimension. Il est nécessaire de mettre en œuvre un faisceau de mesures et de l'inscrire dans une stratégie globale et transversale. Et cette stratégie doit être portée par une volonté politique forte et cohérente!

