

**Les stratégies de localisation des activités
économiques et les logiques de développement
durable des territoires**

synthèse des 3 ateliers

« Les stratégies de localisation des activités économiques et les logiques de développement durable des territoires »

Synthèse des 3 séances de l'atelier

Février 2010

Synthèse réalisée par Evelyne Lemercier, Nicole Rousier (Chargées de mission au PUCA) et Miguel Padeiro (LVMT)

Pourquoi notre questionnaire ?

Nous sommes face à des enjeux globaux qui orientent les stratégies internationales et nationales (Protocole de Kyoto, Grenelle de l'Environnement, débats de Copenhague) mais la déclinaison de ces enjeux à l'échelle des territoires, la définition et la mise en oeuvre d'actions et de politiques visant à y répondre n'en sont qu'à leurs prémices.

Ces enjeux viennent, en effet, percuter, ré-interroger la ville existante, spatialement spécialisée, la ville des flux humains, des flux de matières et d'énergie, des ségrégations. Dans son fonctionnement, la ville existante est en tension, sous de multiples aspects, avec les enjeux de développement durable des territoires. Environ 50% des émissions de CO2 sont liées au fait d'habiter, de travailler, de consommer, de se déplacer.

Nous faisons l'hypothèse que les réponses technologiques, donc a-territoriales, ne suffiront pas pour atteindre le facteur 4 à l'horizon 2050, et donc que l'aménagement et l'urbanisme devront être mis à contribution, notamment l'organisation de l'espace, les formes et les flux associés en réponse aux enjeux climatiques, énergétiques mais aussi aux enjeux sociaux.

Etant donné que de nombreux travaux de recherche portent sur la localisation résidentielle et analysent l'évolution des mobilités et leurs impacts, nous avons souhaité limiter l'atelier aux stratégies de localisation des activités économiques et à leurs évolutions récentes ou souhaitées, pour réfléchir à leur contribution ou non au développement durable des territoires ; réflexion que nous proposons de mener à l'échelle interne aux territoires, à savoir l'aire urbaine, le bassin d'emplois, échelle qui n'a que peu été investiguée par les chercheurs.

Les 3 séances de l'atelier ont pour fil conducteur : en quoi les enjeux du développement durable des territoires modifient, ou pourraient modifier à terme, les stratégies des acteurs (collectivités territoriales, acteurs économiques) et les questions de recherche concernant la localisation des activités économiques et, plus généralement, le développement des territoires, en quoi interrogent-ils les modèles d'analyse ?

Le PUCA a sollicité quatre chercheurs (Alain Ayong Le Kama, Francis Beaucire, Dominique Mignot et Bertrand Zuindeau) pour animer les différentes séances.

L'atelier a pour objectif de vérifier la pertinence à interpellier, avec une large ouverture disciplinaire, le milieu de la recherche sur des évolutions susceptibles de mettre en question les stratégies et les comportements actuels des acteurs, évolutions qui préoccupent d'ores et déjà les collectivités locales, le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de la Mer et les aménageurs.

***Séance du 17 septembre : « La localisation des activités économiques
et les enjeux de développement durable des territoires »***

sous la présidence-animation d'Alain Ayong le Kama et de Bertrand Zuindeau

Marc Guérin (Chef du département gestion des territoires, Cemagref) : Les facteurs de localisation des activités dans les espaces ruraux et périurbains

L'analyse de la localisation des activités dans les espaces ruraux et périurbains repose sur l'analyse des facteurs d'agglomération versus des facteurs de dispersion.

Comment les facteurs de dispersion, tels que le foncier ou les aménités naturelles, peuvent se transformer en facteurs d'adaptation aux enjeux de développement durable (DD) ?

Le raisonnement se situe plus dans une logique d'adaptation aux enjeux du développement durable qu'en termes de retournement des localisations, sous l'hypothèse forte que, sous certaines conditions, une dispersion relative des activités est compatible avec les objectifs de développement durable, dans la mesure où elle n'entraîne pas d'émissions de gaz à effet de serre, liées aux transports, trop importantes.

La réduction des externalités négatives et l'amplification des aménités plaident pour une certaine multifonctionnalité de l'espace.

Enjeux de DD pour l'agriculture : 2 stratégies possibles

- une stratégie indifférenciée, sectorielle, qui intègre les effets négatifs sur l'eau et la biodiversité ;
- une stratégie de différenciation sur des bases territoriales : recherche de valorisation du patrimoine par des signes de qualité, développement d'une agriculture de services joints à la production (entretien des paysages et, thématique moins étudiée, de la biodiversité), relocalisation partielle des aires de marché par les circuits courts, la valorisation des ressources énergétiques locales (biomasse...), ce qui renvoie à des problèmes classiques d'optimisation entre coûts de distance et économies d'échelle des unités de transformation. On manque d'évaluation sur les effets vertueux de l'agriculture biologique ou du tourisme diffus.

Enjeux de DD pour le tourisme : 2 stratégies possibles

- tourisme de masse, avec nécessaire évolution du patrimoine immobilier pour traiter les problèmes environnementaux (eau et déchets) mais risque d'effets d'éviction par augmentation des prix fonciers ;
- stratégie territoriale de tourisme diffus, dont les effets économiques sont faibles et les effets environnementaux doivent être précisés et mieux maîtrisés : qualification des aménités (économie de l'environnement) et évaluation des interactions spatiales (déplacements induits) ; incitations pour atteindre les normes environnementales et réduire les externalités négatives ou pour rémunérer l'offre d'aménités (paysage et biodiversité) ; il y a peu de couplage des modèles biophysiques et économiques.

Analyses de l'organisation territoriale favorable à l'intégration du DD dans les facteurs de localisation des activités : en termes de capital social, de calcul des coûts de transaction pour comparer l'efficacité de dispositifs de gestion des externalités. Ces analyses doivent prendre

en compte l'articulation de différentes échelles spatiales, pour éviter le cas d'exportation des externalités négatives par des territoires considérés comme vertueux en termes de DD.

Les politiques publiques peuvent jouer sur différents aspects : facteurs de localisation, gestion des interactions et facteurs d'organisation. On manque de recherches sur les effets spatiaux redistributifs et les effets environnementaux des politiques publiques, par exemple les politiques de continuité écologique.

En réponse à une question de P.Raveaud : la question foncière est essentielle, tant pour la localisation et le développement de l'agriculture que du tourisme.

Christian Du Tertre (Directeur du GERME, Université Paris-Diderot) : Les modèles économiques et le développement durable

En quoi l'objectif de préservation de l'environnement permet ou nécessite un regard renouvelé sur la question de l'équité sociale (et du développement des ressources humaines) et celle du développement économique ?

On peut considérer 4 modèles économiques pour représenter le mode d'intégration des enjeux de DD par les entreprises, issus d'une réflexion menée dans le club de l'économie de la fonctionnalité et du DD (chercheurs, consultants, responsables d'entreprises et de collectivités locales) :

- le modèle industriel qui essaie d'intégrer les technologies propres, avec des normes de qualité environnementale des produits ; attention à l'effet rebond : baisse de la consommation de matière => baisse des prix => augmentation de demande => contradiction effets micro et macro DD ;
(Intervention de P.Raveaud : pour les produits agricoles, produire propre implique produire plus cher !)
- le modèle de l'écologie industrielle, où les outputs de l'un deviennent ressources des autres, impliquant une chaîne de valeurs plus large, avec analyse des interactions entre acteurs, et réflexion sur le territoire comme levier pour mettre en œuvre ce modèle ;
- le modèle serviciel, centré sur la vente du service qu'un produit représente, implique l'intégration de la logique d'usage ;
- le modèle de l'économie de la fonctionnalité intègre, dans l'offre de services, les enjeux sociaux et environnementaux, pour découpler les flux matériels (en décroissance) et les flux immatériels (en croissance) ; les politiques économiques locales doivent développer un patrimoine territorial immatériel. Il faut soutenir les recherches en coopération entre ingénieurs et sciences humaines et sociales.

Débat :

G.Rotillon : pour sortir d'un discours convenu sur le DD, il faut s'interroger sur la cohérence des politiques publiques, pas seulement environnementales

C. du Tertre : il y a besoin d'évaluation des politiques publiques, mais aussi des stratégies d'entreprises ; l'évaluation doit être fondée sur les dynamiques de coopération. Tout l'enjeu du développement durable réside dans la capacité d'internaliser les externalités, à des échelles spatiales qui doivent être précisées et articulées.

A.Aguiléra : on ne peut se limiter à l'infra-urbain, vu l'importance des transports de produits et des déplacements professionnels extra urbains.

B.Zuindeau : quels enjeux de localisation pour l'économie de la fonctionnalité ?

C.du Tertre : Les entreprises qui s'engagent dans le modèle économique de la fonctionnalité veulent une stratégie de rapport aux acteurs et aux territoires, elles n'ont pas de stratégie de localisation en tant que telle.

C.du Tertre : on est passé à une économie de services (70 %) ; ceci modifie les conditions dans lesquelles se joue la spatialisation. Il y a des enjeux d'accessibilité des activités de service qui sont fondamentaux. Jusqu'ici, on a considéré les économies d'agglomération comme si elles étaient le seul critère dans les logiques de localisation. Or, il existe différents déterminants de la productivité. Il y a des ressources externes, qui peuvent repositionner le rapport au territoire et surtout la qualité du territoire. Ne focalisons pas tout sur le concept de l'économie d'agglomération.

Valérie Mancret-Taylor (Directrice de la planification régionale et du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, SDRIF) : **La stratégie d'Eco-urbanité pour l'Ile-de-France en 2030 : quelle intégration de la question de la localisation des activités économiques ?**

Trois défis ont conduit l'élaboration du SDRIF ; ces défis ne doivent pas être juxtaposés mais articulés : l'égalité sociale et territoriale et donc la cohésion sociale ; la capacité à anticiper les mutations climatiques et énergétiques ; le développement économique confortant le rayonnement mondial. Par rapport à ces 3 défis, le SDRIF décline cinq objectifs : production de logements (60 000 logements par an) et création d'emplois (700 000 emplois supplémentaires sur 25 ans) ; investissements massifs en transport collectif ; ressources naturelles à valoriser, préserver, restaurer ; équipements et services de proximité ; attractivité de la métropole.

Six enjeux majeurs à la croisée des trois défis :

- Vivre dans des quartiers aux formes renouvelées : le schéma parle de droit des sols : densification ou ouverture à l'urbanisation nouvelle ? Un objectif affirmé de compacité de la ville, que les citoyens doivent accepter, au risque d'une limitation de la ressource non inépuisable qu'est le sol. Promouvoir une organisation urbaine qui anticipe les questions de climat ;
- Communiquer dans une métropole connectée : améliorer le réseau de transport collectif (amélioration des radiales et développement d'un réseau en rocade pour la zone dense et création de tangentielles permettant les déplacements de banlieue à banlieue avec une fonction de rabattement entre espaces ouverts de la région et la zone dense) ;
- Se rassembler, ce qui passe par des polarités, des centralités : une carte de planification avec les lieux de la recherche et de l'innovation ; recherche d'une correspondance entre logements, emploi et innovation ;
- Habiter des métropoles complices de nature : une carte des sites naturels importants (préservation), une carte des sites pollués et à carence environnementale (réparation) ;
- Profiter du fleuve : dimensions de développement économique et de politique énergétique ;

- S'appropriier le territoire (identité francilienne) : carte des lieux magiques de l'Île-de-France, naturels ou non.

Question adressée à la recherche : le développement économique de l'Île-de-France peut-il se résumer à un plan de transports reliant des pôles d'excellence ?

Lise Bourdeau-Lepage (Université Paris Sud) : Formes urbaines et développement durable. Quelques pistes de réflexion.

La réflexion s'inscrit dans l'ouvrage de J.M. Huriot et L. Bourdeau-Lepage, *Économie des villes contemporaines*, Economica 2009. Il n'existe pas beaucoup de travaux en économie urbaine qui relient la localisation des activités ou des populations et le développement durable.

La croissance urbaine et l'étalement sont des phénomènes anciens, accentués depuis un siècle du fait des progrès dans les transports (transports collectifs et banalisation de l'automobile). Ils relèvent en partie de choix d'aménagement fortement consommateurs de foncier et conduisent, d'une part, à la dissociation entre lieux d'emploi et lieux de résidence et, d'autre part, à la « délocalisation » d'une partie des activités (déconnexion entre décision et exécution, suburbanisation différenciée des activités).

Les conséquences de l'étalement sont sources de débats sur le caractère souhaitable ou non de la ville étalée et de la ville compacte. Elles se traduisent par un accroissement de l'emprise foncière des agglomérations urbaines : la superficie des villes européennes a augmenté de 78 % depuis 1955 (population : + 33 %). Elles se traduisent également par un allongement des trajets (déplacements domicile-travail, notamment), par une primauté donnée à la voiture et par une augmentation des émissions de CO₂.

L'économie d'agglomération analyse l'extension excessive des villes en termes d'externalités et de défaillances du marché qui sont associées. En présence d'externalités, la combinaison des décisions des agents peut engendrer une ville trop étalée.

- Si la valeur sociale de l'espace non urbanisé n'est pas prise en compte dans la valeur d'échange de la terre, le prix est trop bas ce qui favorise l'extension urbaine ;
- Les individus prennent leur décision (déplacements pendulaires) en fonction de leur coût privé sans intégrer le coût social infligé aux autres ;
- La non prise en compte du coût des infrastructures publiques par les promoteurs immobiliers induit une sous-estimation du coût résidentiel.

Trois pistes de réflexion peuvent être mises en avant :

- Mise en place d'une taxe sur le développement urbain qui serait égale à la valeur sociale de l'espace urbain ;
- Mise en place d'une taxe de congestion pour réduire les déplacements (une élévation des coûts de transports induisant une réduction de la taille des villes) ;
- Mise en place d'une taxe unique sur chaque résident couvrant le coût des seules infrastructures que son installation occasionne.

En matière de recherche, que peut-on approfondir ? Il n'existe pas de consensus entre étalement et ville durable, peu de travaux, des positions de principe, souvent même des désaccords idéologiques. Quelques études sérieuses présentent des résultats contradictoires : pourquoi le sont-ils et comment lever la contradiction ?

Débat :

C. Demazière : Faut-il penser la ville durable à une échelle plus large, avec toutes les externalités dont on a parlé, et réfléchir à la place des villes moyennes ? Car la métropolisation n'est qu'un scénario parmi d'autres, en matière d'aménagement.

D Mignot : Il ne faut pas en rester là sur l'opposition individuel/collectif : il faut s'interroger collectivement sur la traduction des préoccupations environnementales croissantes en normes ou en politiques, qui deviennent acceptables par la société mais vont contraindre les individus (ménages ou entreprises) à mettre en application un certain nombre de valeurs qu'ils auraient eu du mal à faire leurs pour des raisons individuelles.

E. Raoul : On oublie souvent le « coût » des normes mais le coût est réel pour les acteurs, alors qu'il n'est pas évalué. Ces effets prix sont très importants, et il faut que l'aspect économique fonctionne bien pour tendre vers le développement durable.

L. Bourdeau-Lepage : En réponse à E. Raoul sur le rôle de la politique publique dans la localisation des entreprises : cela dépend aussi de la taille de l'entreprise, et également de la taille de l'agglomération. Le changement d'échelle paraît essentiel pour l'appel à projet.

Rémi Dormois (Directeur du Pôle Stratégie et Territoire, Communauté d'Agglomération du Grand Besançon) : La planification spatiale : la question de la localisation des activités économiques et les enjeux du développement durable des territoires.

Pourquoi la localisation des activités économiques est-elle un enjeu central dans le développement durable ? Parce que la stratégie de localisation :

- a un impact foncier important (40 % de la consommation d'espace à Besançon sur 10 ans sont le fait des activités économiques) ;
- influe sur la qualité des aménagements, notamment les corridors naturels à préserver (obstacles que constituent les activités) .
- génère des déplacements de salariés, des flux d'entrants/sortants etc. ;

Les collectivités locales s'intéressent aussi aux activités économiques car elles sont consommatrices d'énergie. La proximité des fonctions habitat/commerce/emploi constitue des opportunités de chemins courts pour investir sur les transports.

Besançon dispose d'une boîte à outils classique (Plans de Déplacements d'Entreprises, etc.), d'un réseau de transports collectifs qui dessert des activités un peu mieux qu'ailleurs, ce qui est financièrement difficile. Des difficultés existent sur le diffus où il n'y a pas d'outils d'action publique très fort ; or l'emploi pour les villes en général est à 60-70 % dans le diffus, 30-40 % dans le dédié.

Perçoit-on des évolutions dans les stratégies de localisation en matière de développement durable ? Des signaux faibles sont perçus plus qu'un véritable changement dans les logiques de localisation :

- des prospects pour des surfaces commerciales avec un retour sur le centre-ville pour des produits de moyenne surface, plutôt bio/ « bien-manger » ;
- le développement de polarités économiques périphériques, plutôt orientées services à la personne (économie présentielle). Ces services suivent les habitants, sans rapport avec la desserte en transports collectifs mais plutôt en fonction des zones de chalandise
- les conditions de déplacements des salariés impliquent davantage les entreprises qu'avant, (engagements dans les démarches de paiement des abonnements, PDE) ; ces implications s'inscrivent dans une logique de gestion des situations plutôt que d'action en amont.

Mais on note aussi une absence de prise en compte de ce questionnement : les universités n'intègrent pas la mobilité des étudiants dans leurs réflexions (prix abordables, possibilités de connexion) dans leur politique de rapprochement.

Pourquoi ces signaux sont-ils si faibles ? Le développement durable n'est pas suffisamment un facteur discriminant. Du côté de l'offre, on parle plutôt de « mieux urbaniser », de zones d'activité de meilleure qualité environnementale, mais il n'existe pas de commande politique contre l'ouverture de nouveaux espaces. On reste sur la technique environnementale. On n'en n'est pas à la politique de non ouverture. Aucun opérateur d'immobilier d'entreprise ne propose de densifier les zones d'activité.

En réponse à une question de D Carré : sur la géographie des localisations, le travail est en partie fait. Il faut regarder les différentes fonctions et non l'activité globale de l'entreprise. Des travaux sur la fiscalité, le financement des entreprises, seraient à mener en y intégrant des critères de développement durable.

Alain Béchade (Professeur au CNAM ; ex PDG Atis-Real) : Les critères de localisation des activités économiques et le développement durable

Les entreprises ne se localisent pas en fonction de l'offre publique, mais de leurs contraintes propres, et elles ont un comportement grégaire (la moitié des entreprises du CAC 40 sont à La Défense et dans 3 arrondissements parisiens).

E.Raoul : La Défense montre bien que l'agglomération des entreprises n'est pas seulement une décision des entreprises, c'est aussi une résultante des politiques publiques.

Le but de l'entreprise est de gagner de l'argent, pas de créer de l'emploi. Pour l'immobilier d'entreprise, la problématique est la valeur ajoutée par poste de travail, c'est le principal critère. Le problème principal est celui des sources d'énergie. L'économie est tertiaire à 70 %, l'industrie ne représente plus que 20 % ; 74 % de la population française vit dans les villes. On consomme par poste de travail dans les bureaux 314 kwh/m²/an. L'objectif pour 2050 est de descendre à 50 kwh/m²/an. L'énergie est transportable, mais l'électricité n'est pas stockable. Produire de l'énergie photovoltaïque coûte 5 fois plus cher que produire de l'énergie nucléaire. Voilà comment raisonne l'entreprise.

Nous sommes passés du système industriel classique linéaire à un système éco-industriel circulaire (récupération des déchets, avec chartes de développement). Si l'intérêt économique est réel, il n'y a pas de coût pour la collectivité. Mais les normes HQE et les économies d'énergie augmentent le coût d'installation de l'entreprise ; ces normes ont un effet pervers, l'obsolescence des immeubles anciens

Les critères dans les projets d'installation sont les suivants :

- parkings en 1^{ère} position : la voiture a un coût moins élevé que les transports urbains (source : FNAUT) et il faut préciser si on parle de pollution ou de circulation ; peu d'accords de télétravail (Renault)
- sécurité ensuite, critère psychologique
- climatisation : il faut 2,8 fois plus d'énergie pour faire du froid que du chaud

On voit apparaître la sociologie dans l'économie : une intelligence émotionnelle (neuro-économie) prend le pas sur la rationalité économique.

Débat :

R.Dormois : Les nouveaux entrepreneurs sont plus sensibles aux considérations environnementales, ils développent des activités sur des niches (innovation sociale, innovation dans les services)

A.Béchade : Ce sont en effet les jeunes générations qui ont introduit l'économie circulaire dans le fonctionnement des entreprises.

D.Carré : Une recherche sur les choix de localisations doit intégrer la diversité des entreprises, des fonctions, et pas seulement des données moyennes.

Dominique Bourg (Directeur de l'IPTEH, Université de Lausanne) : L'économie de la fonctionnalité et l'économie circulaire

Quelques réflexions de méthode :

- Attention aux signaux faibles, il existe parfois des signaux forts entendus de façon faible ;
- Attention à ne pas chercher à saisir des évolutions à venir en tablant essentiellement sur les évolutions passées.

Le sentiment que nous changeons d'époque : entrée dans l'ère de la finitude tous azimuts (pic pétrolier autour de 2015, finitude des réserves de métaux précieux et non précieux, des ressources en eau douce, de services écosystémiques...), avec une aptitude très limitée de l'écosystème Terre à digérer nos émissions carbonées.

Trois hypothèses différentes peuvent être mentionnées :

- La première concerne les stratégies de dématérialisation, de découplage entre croissance et consommation de ressources. Elles sont marginales aujourd'hui à l'échelle mondiale, mais il y a nécessité à y entrer. Plusieurs voies sont possibles :
 - L'économie circulaire, proche de l'écologie industrielle, qui consiste à réduire, re-fabriquer, recycler ;

- L'économie de la fonctionnalité : il faut distinguer le « B to B » du « B to C » : les relations Business to Consumer offrent des capacités de dématérialisation plus importantes que le Business to Business ;
- La deuxième hypothèse, toujours dans la logique de la finitude, est empruntée au livre de A. Grandjean et J.M. Jancovici (*C'est maintenant ! 3 ans pour changer le monde*, Seuil, 2009) pour qui l'augmentation régulière du coût de l'énergie, dans les décennies à venir, devrait changer la donne en matière d'emploi ;
- La troisième hypothèse fait référence au même livre : avec une énergie toujours plus chère à l'avenir, les villes à banlieues très étendues deviendront insoutenables à plusieurs points de vue. Les auteurs plaident pour la densification de villes moyennes entourées de ceintures maraîchères et d'agro-écologie.

Si on prend au sérieux l'idée selon laquelle on entre dans une ère marquée par la finitude, il y a de fortes chances que s'affaiblissent les anciennes tendances et qu'apparaissent de nouvelles, capables de bouleverser nos raisonnements.

L'opposition entre la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation n'a plus de sens. Si à la fin du siècle on a du mal à éviter une élévation moyenne de 3 degrés de la température, comment résister dans un tissu urbain tentaculaire ? Compte tenu de l'inertie à la fois sociale et climatique, ce sont des décisions à prendre rapidement, dans les années qui viennent.

Leila Kebir (EIVP, GREMI) : Durabilité et intégration globale : quel(s) avenir(s) pour les territoires ?

Économiste du Groupe de Recherche Européen sur les Milieux Innovateurs, elle aborde la question du lien entre proximité, localisation des activités et développement durable.

Il faut pointer plusieurs constats :

- un élargissement de la base économique (activités nouvellement exportatrices, entrée des services) qui interroge les dynamiques organisationnelles et territoriales des services ;
- un accroissement de la mobilité des personnes (ancrage plus faible, notamment pour la main d'œuvre qualifiée) ;
- une montée des activités à haut contenu culturel, et aussi de nouveaux acteurs intervenant dans la production (acteurs culturels) ;
- une grande porosité des secteurs de l'industrie et des services, avec des combinaisons productives sectorielles plus complexes ;
- un élargissement des échelles qui s'accompagne d'un durcissement des hiérarchies (métropolisation) et qui interroge les capacités d'auto-détermination des territoires ;
- des territoires aux différentes formes de vulnérabilité qui questionnent l'ancrage des activités (la qualité des aménités, du milieu de vie auraient remplacé les ressources spécifiques ?)

L'enjeu consiste à déterminer ce qui fait désormais l'ancrage des activités sur les territoires. Il comporte trois volets principaux :

- la compétitivité, notamment dans les territoires se situant hors des grands circuits concurrentiels, qui se traduit par des initiatives (circuits courts). Il faut appréhender l'articulation entre vie de ces territoires et économie territoriale ;
- la pression sur les ressources ;

- la gouvernance (complexification, superposition) : quel est le niveau où une certaine autonomie permet une certaine auto-détermination capable de dégager une capacité endogène de production ?

La question de la durabilité est le point central du programme de recherche du GREMI : Qu'est-ce qui fonde la durabilité pour les territoires ? Comment la définir conceptuellement ? Quels outils mobiliser ?

Débat :

N.Gillio : A la question : « qu'est-ce qui fait l'ancrage aujourd'hui ? » Je voudrais ajouter : « quelle serait la nouvelle combinaison de facteurs qui ferait l'ancrage de l'entreprise, au regard des enjeux de développement durable ? » Et l'on peut aussi préciser pour quelle activité économique : certaines d'entre elles (activités productives) peuvent se permettre un éloignement par rapport aux centres urbains, d'autres ont besoin de proximité, recherchent la centralité pour différentes raisons.

C.du Tertre : Prend-on au sérieux les enjeux environnementaux ? En quoi obligent-ils à reconsidérer notre appareil théorique, en mettant la question environnementale au centre, pour voir comment trouver de nouvelles articulations ?

L.Kebir : Que veut dire « prendre au sérieux les enjeux du développement durable » ? J'assume pleinement l'entrée économique ; mettre l'axe environnemental au centre est un choix, mais non le seul. L'entrée par la durabilité de l'économie d'un territoire est tout aussi légitime et peut contribuer au débat. L'État est important, certes, mais les initiatives les plus intéressantes viennent de la base. Si on est dans une phase de rupture (de société, de pensée), ce mouvement ne saurait venir seulement de l'État.

Anne-Marie Romera (Directrice de l'économie et du développement local, IAU-IdF) : La localisation des activités, l'offre de locaux et le développement durable des territoires

Une des activités de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France est de suivre l'implantation des activités : il s'agit de ré-interroger l'insertion métropolitaine des activités (SDRIF), les logiques d'implantation à la lumière des principes du DD (étude pour le réseau des quartiers d'affaires).

Les stratégies de localisation dépendent non seulement du secteur ou de la fonction de l'établissement, mais de l'âge de l'entreprise. Paris et la Seine-Saint-Denis semblent jouer un rôle d'incubateur dans la création d'entreprises. On a du mal à suivre le jeu des dynamiques de proximité dans les parcours de mobilité des entreprises. Quand une entreprise est mature, elle peut faire l'objet de rachat ou participer à des regroupements. Les restrictions de mobilité au nom des principes de durabilité vont-elles favoriser les regroupements et changer la manière dont ils s'opèrent ?

On raisonne sur des implantations d'activités nouvelles mais aussi sur un stock existant et sur un tissu urbain existant, sachant que la mobilité des entreprises est forte. Nous accompagnons les acteurs publics, pour inciter aux rééquilibrages au sein de la région et aux localisations souhaitables.

Il faut s'interroger sur la production de l'offre de locaux par des investisseurs. Le raisonnement des investisseurs est un arbitrage entre le souci de rentabilité (accessibilité et desserte de marchés potentiels) et la prise de risque. Quel portage financier ? Selon le niveau de contraintes, quelle prise de risque (exemple des terrains à recycler) ? Dans la chaîne de mobilité des entreprises, sur quels espaces la puissance publique va-t-elle devoir agir (espaces de constructions neuves ou espaces délaissés) ?

Certaines catégories de locaux ne sont pas des enjeux pour les investisseurs, car ils ne sont pas rentables, alors que les PME/PMI sont à la recherche de locaux qu'elles peuvent occuper puis abandonner. Comment favoriser la production et l'occupation de ces locaux sans les voir rejetés en permanence vers l'extérieur, car de nombreuses PME/PMI ont besoin d'être à proximité de leurs clients.

Parmi les principes du DD, la mixité entre activités, et la mixité habitat/emploi. Pourrait-on favoriser une localisation de l'habitat près de l'emploi, avec des mécanismes comme le 1% logement, des mécanismes de financement du logement par les entreprises ? Enfin, la gestion de la mixité activité/espace naturel doit être repensée.

Comment anticiper la réversibilité des espaces destinés aux activités, des espaces commerciaux par exemple ? Dans l'hypothèse de mobilité restreinte, va-t-on voir apparaître des friches commerciales (d'autant qu'on assiste à une dérégulation actuelle de l'activité commerciale) ?

Débat :

G.Rotillon : Je m'interroge sur le « on » : qui est « on » ? Il y a trois catégories d'acteurs : les entreprises (dont les objectifs ne sont fondamentalement pas intéressés par le développement durable, donc à orienter par un cadre institutionnel à fixer clairement pour changer leurs contraintes); ménages (même problème : ils réagissent au cadre institutionnel et on le voit pour la taxe carbone). Si l'on prend au sérieux la question, et je fais ici référence au livre « Trois ans pour changer le monde », la réalité est bien éloignée du rêve évoqué dans l'ouvrage. Dès lors, je ne vois pas d'autre « on » que la puissance publique : l'État central, les collectivités locales. Eux seuls peuvent impulser, dans le cadre du développement durable : il y a une réflexion à mener là-dessus.

C.duTertre : Réversibilité également des bâtiments : à de nouvelles logiques d'organisation flexible, doivent correspondre des bâtiments multifonctionnels (comment un terrain, un établissement commercial, une école, un hôpital, vont pouvoir répondre à des enjeux de DD ?)

A.Ayong-le-Kama : La réversibilité est une question fondamentale, mais j'ai des doutes quant au coût de cette réversibilité. Le coût est direct et immédiat alors que l'option peut ne pas être levée, s'il n'y a pas de changement.

A.M.Romera La question est celle de l'anticipation de la réversibilité : quels mécanismes facilitateurs pour accompagner la réversibilité, comment prendre en charge son coût ? On a beaucoup parlé de l'acceptabilité : elle dépend des équilibres entre l'acceptabilité collective, celle d'une entreprise, celle des riverains de l'entreprise.

C. du Tertre: Une remarque sur les 3 interventions. Dominique Bourg a pris la question du développement durable avec comme axe central l'environnement, qui réinterroge les enjeux de l'équité sociale et du développement économique. Les deux autres intervenants ont pris la question différemment : territoire durable. Prend-on au sérieux les enjeux environnementaux ? En quoi obligent-ils à reconsidérer notre appareil théorique, en mettant la question environnementale au centre, pour voir comment trouver de nouvelles articulations ?

Pierre-Yves Le Scanff (Directeur du développement durable (Klépierre) : La localisation des activités commerciales et le développement durable.

Klépierre, société cotée en bourse, filiale de BNP-Paribas, agit à l'échelle européenne. Elle investit dans des centres commerciaux qui sont loués à des preneurs. Comment cette société a-t-elle intégré la notion de développement durable ?

Les démarches développement durable sont surtout des démarches volontaires, mais qui seront bientôt réglementaires ; la loi relative aux Nouvelles Régulations Economiques (NRE) oblige depuis 2002 à communiquer autour du développement durable dans les rapports annuels. Sur l'implantation des centres commerciaux, nous avons une réflexion en interne pour savoir si le business model est durable : construisons-nous les mêmes centres commerciaux qu'aujourd'hui, notamment en termes de qualité de bâtiments, d'implantation, de choix de localisation, en zone dense ou en campagne, quelle commercialisation ? La question de la régionalité des centres est posée.

Quant à la localisation : nous sommes sur un secteur économique porteur, malgré le e-commerce (+ 25 % cette année du chiffre d'affaires du e-commerce). Il faut savoir se positionner sur des flux majeurs (le positionnement est le leitmotiv majeur en commerce). L'un des projets de Klépierre est l'aménagement de la gare St-Lazare (accessibilité en transports en commun limitant les émissions de gaz à effet de serre liés aux déplacements des clients vers les centres commerciaux).

Nos réflexions intègrent les aspects environnementaux : la déconstruction du centre commercial d'Aubervilliers est pensée, et donc le recyclage. Des études d'impacts (obligation réglementaire) doivent être réalisées pour chaque projet : réflexion sur les transports collectifs et les pistes cyclables. L'image de l'entreprise constitue un de ses préoccupations actuellement.

Débat :

A. Ayong Le Kama : Quelle est aujourd'hui la part de la « durabilité spontanée » : quel poids dans vos décisions ?

Pierre-Yves Le Scanff : D'abord, le fait de créer un département développement durable dans une entreprise comme la nôtre est un signal fort. Nous savons que la valorisation de nos bâtiments est en jeu si nous ne prenons pas en compte les politiques environnementales.

Christophe Demazière (CITERES, Université de Tours) : Les collectivités territoriales et la localisation des activités économiques

Les collectivités territoriales ont compétence pour intervenir et appuyer le développement des entreprises. Cependant, l'efficacité, l'efficience de leurs politiques sont à mettre en question. Les collectivités territoriales ont été invitées par les orateurs précédents à un certain volontarisme, qu'il faudrait modérer.

L'intervention porte sur les interactions entre collectivités locales et entreprises. Le développement durable pose la question d'un intérêt commun entre entreprises et collectivités locales qui est toujours à construire.

Trois précisions :

Dans le couple territoire/entreprises ou collectivités territoriales/entreprises, l'entreprise est l'élément moteur : les entreprises ont été des moteurs puissants de la croissance urbaine.

C'est à partir du fonctionnement interne de l'entreprise que les choix de localisation sont faits.

Il est proposé de prendre au sérieux les entreprises affichant le développement durable comme étant au cœur de leur stratégie (il y en existe depuis la loi NRE, depuis Rio) : implantations plus durables qu'avant (entreprises commerciales, logistiques).

Quelques pistes de recherche travaillées ou qui seraient à travailler :

- Comment la stratégie d'entreprise dialogue, au moment de l'implantation, avec la collectivité territoriale, comment se fait cette rencontre entre projet d'entreprise et projet territorial ?
- Regarder à l'étranger comment ces thématiques de la responsabilité sociétale et environnementale se mobilisent pour la régénération de villes, de territoires, en substitut aux acteurs publics (nombreux exemples en Grande-Bretagne) (ne pas oublier de partir des stratégies d'entreprises pour analyser ce que cela change sur les territoires).
- La difficile mise en développement durable de l'action économique publique locale : les collectivités françaises sont actives, non parce qu'elles en ont reçu la compétence, mais parce qu'elles ont besoin d'entreprises pour agir en matière d'urbanisme, de logements, de transports, de gestion de l'environnement d'action culturelle. N'y a-t-il pas une contradiction à vouloir changer ce dialogue avec les entreprises au moment où l'on a besoin d'elles pour développer les autres champs de l'activité territoriale ? Certains lieux constituent des laboratoires où l'intégration s'est invitée d'office (sites dégradés, qui se sont mis à penser l'action économique, le développement durable, l'intégration des composantes ; sites très contraints par la géographie).

Pour généraliser sur les difficultés à mettre en rapport l'action publique locale vis-à-vis des entreprises et le développement durable :

- La fragmentation sectorielle de l'action publique locale (urbanisme, transports, logements) : la transversalité des services des collectivités locales pourrait être étudiée (cela a été fait sur la relation entre action économique locale et politique de la ville). Peut-on l'étendre à la gestion de l'environnement ?
- Pour changer, faire évoluer l'action politique locale, faut-il changer de référentiel ? Faut-il élargir la réflexion du développement économique stricto sensu à des

indicateurs de développement qui ne soient pas qu'économiques, et en ayant des débats locaux sur ces indicateurs ?

- La fragmentation verticale des modalités publiques d'intervention sur les entreprises. Faut-il se centrer sur le niveau de l'action publique de localisation de l'activité (commune ou communauté d'agglomération) ? D'autres niveaux sont-ils à prendre en compte, notamment le niveau régional ?
- La fragmentation spatiale : de nombreuses stratégies intercommunales périurbaines sont aux antipodes de ce qui est recommandé en matière de développement spatial durable, à l'écart et en concurrence de l'agglomération (mutation d'usage des terrains agricoles sans grande réflexion, etc.) ;
- Faut-il focaliser l'attention sur un moment, celui de l'implantation, ou faut-il aussi se pencher sur des dispositifs plus longs dans le temps (exercices de planification) ?

Débat :

D.Mignot : On part de l'hypothèse que la priorité des collectivités locales réside dans l'accueil des entreprises. Est-ce encore vrai ? Dans un contexte où l'on envisage la suppression de la taxe professionnelle, n'y a-t-il pas une rupture forte qui incitera les collectivités locales non plus à miser sur l'accueil des entreprises, ou à en choisir quelques-unes, mais surtout à ne pas accepter toutes les autres ?

C.Demazière : Est-ce que l'implantation d'entreprises est toujours une priorité ? Je pense que oui et qu'il y a une forte inertie des comportements. Beaucoup d'établissements publics de coopération intercommunale se sont bâtis à partir de la Taxe Professionnelle Unique (TPU). Beaucoup de communautés de communes dans le périurbain ont des stratégies d'attraction d'entreprises.

N.Rousier : Le questionnement vient des collectivités locales, des aménageurs, du ministère. En quoi ces questions de localisation rencontrent ou non des interrogations des chercheurs (économistes du territoire, des entreprises) ? Les économistes ont tendance à trouver des limites à l'approche des facteurs de localisation. Ce qui est au cœur de leur réflexion, ce sont les évolutions de l'appareil productif, celles des organisations d'entreprises, dans la mesure où elles sont obligées de prendre en compte les enjeux du développement durable. La localisation ce n'est pas seulement les modèles qu'on connaît (zone dense ou non), c'est aussi la question de la compatibilité des activités économiques entre elles, et entre emploi et habitat.

G.Guillaumin : Est-ce que des crises écologiques ou économiques fragilisent ou favorisent la prise en compte des logiques de développement durable, dans les stratégies de localisation des activités économiques ? L'introduction de la temporalité, surtout dans le contexte actuel, serait intéressante.

Synthèse de la journée du 17 septembre par B Zuindeau et Alain Ayong Le Kama :

A l'issue de la première journée de cet atelier, nous sommes confortés dans l'intérêt de lancer ce programme de recherche sur la localisation des activités et le développement durable.

Le lien entreprises, territoires et développement durable a été questionné. Qu'est-ce qui fait l'ancrage des activités ? Auparavant, c'étaient les ressources spécifiques (naturelles ou

fabriquées) ; maintenant, est-ce la qualité des aménités, du milieu de vie qui entraîne attractivité et ancrage de la main d'œuvre qualifiée et des entreprises ? La qualité du territoire ?

Des questions d'articulation des échelles, d'externalités, d'exportation des non durabilités ont été posées.

C'est la diversité même des stratégies qui est motif d'intérêt : il ne s'agit pas seulement de décrypter une tendance moyenne globale.

Des manques ont été pointés :

- de descripteurs, d'études sur la question de la localisation des activités ; les variables telles que le secteur d'activité, les fonctions, l'âge, la taille de l'entreprise influent sur les types de localisation ;
- de travaux sur les logiques organisationnelles des activités de service ;
- l'absence d'évaluation des politiques mises en oeuvre par l'Etat, les collectivités locales.

Il existe un certain nombre de réflexions bien avancées en matière de développement durable, mais non dotées d'une réflexion sur les conséquences en termes de localisation des activités. Par exemple, l'économie de la fonctionnalité influe-t-elle sur la manière de penser la localisation, comment ?

Sur le fond, s'impose l'idée que les comportements observables prennent en compte de façon assez modeste le développement durable : celui-ci n'est pas le facteur majeur de localisation des activités. Dans le cadre économique actuel, accentué par la situation de crise, les facteurs de compétitivité coûts ont encore un rôle très significatif. L'importance du signal prix a été posée.

Il y a bien quelques signaux faibles : localisation près des personnes, recentralisation de certains services. Ces éléments prometteurs constituent-ils une tendance de fond ? Mais il y a surtout un signal fort quant au changement de contexte (crise) : il y a une ère de la finitude, avec des aspects environnementaux, sociaux, avec une dimension anxigène qui reste à étudier (est-elle un frein ou une facilité de reconversion ?)

Plusieurs intervenants voient dans ce contexte renouvelé un appel à de nouvelles réflexions, sans doute à une reprise des théories en la matière, mais avec un profond renouvellement. Nous sommes amenés à réfléchir sur des processus susceptibles d'évoluer de façon très importante dans les années à venir : les villes moyennes se densifieraient, accueilleraient des activités agricoles sur leur pourtour.

L'idée générale qui ressort : quand bien même les stratégies de localisation laisseraient une part faible au développement durable, il se peut qu'il y ait une intégration progressive de ces problématiques.

Mentionnons quatre questions fortes :

- le foncier : du point de vue quantitatif, du coût, de la requalification ;
- la réversibilité des espaces économiques : question émergente, sans en oublier la dimension coût. Il faut aussi réfléchir au coût de l'irréversibilité ;
- l'acceptabilité sociale des établissements : le traditionnel effet NIMBY qui s'amplifie, concerne des activités nouvelles, et devrait encore s'amplifier ;
- plusieurs intervenants estiment que ce n'est pas tant en termes de localisation des entreprises qu'il faut raisonner, mais en termes de localisation des fonctions.

Pour conclure, l'invitation à un double élargissement a été entendue. D'une part, ce n'est pas tant en termes de facteurs de localisation mais d'organisation territoriale, de composition territoriale qu'il faut s'interroger. C'est la question des liens entre les activités, de leurs impacts sur le développement durable, de la cohérence des compositions, enfin de la vulnérabilité des espaces. D'autre part, les réflexions sur les localisations des activités ne peuvent négliger les réflexions sur la localisation des populations. Quel est le sens de la causalité ? Y a-t-il des effets de rivalité, des effets de complémentarité ? La question devrait être explicitée et mériterait une part importante dans l'appel d'offres.

Séance du 19 octobre : « Les facteurs de localisation des activités économiques et les préoccupations de développement durable : quelques focus »

sous la présidence de Francis Beaucire, de Dominique Mignot et de Bertrand Zuideau

***Mouhoud El Mouhoud (Professeur des Universités en Économie, Paris Dauphine)
La localisation des services et le développement durable : les enseignements d'une nouvelle typologie***

L'intervention porte sur le travail réalisé pour la DIACT : « Quelles sont les forces et les faiblesses des territoires dans la mondialisation ? » ; le rapport sera publié fin octobre dans la collection travaux de la DATAR. Ce travail, en réponse aux 2 insatisfactions majeures concernant la problématique de la localisation des activités et la vulnérabilité des territoires, a pour objectif de mesurer la place des services dans les régions françaises, de mesurer le degré d'échangeabilité et de délocalisabilité des activités de services et de proposer une nouvelle typologie plus satisfaisante par rapport aux préoccupations : quels sont les facteurs de localisation et finalement quelles sont les forces et les faiblesses des territoires quand on intègre les services ?

Les travaux menés sur les pays de l'OCDE ou sur les États-Unis montrent qu'environ 30 % des emplois des services sont potentiellement échangeables ou délocalisables, ce qui ne signifie pas qu'ils le soient en réalité. Les travaux effectués par Barlet, Cusson, Dupuch, Puech pour le groupe de travail, en utilisant la base de données CLAP (Connaissance locale de l'appareil productif, INSEE), ont abouti à une première carte de la part des emplois des activités de services échangeables dans le total des activités ; 32 zones d'emploi sur un total de 331, en France, seraient plus exposées en cas d'intensification du commerce international.

La construction de la typologie, à l'inverse des approches habituelles, est partie des critères de localisation des activités (accès aux ressources spécifiques, accès aux économies d'agglomération, proximité ou non des clients) qui ont ensuite été décomposés finement et ont abouti à définir 6 catégories de services :

- Services cognitifs et investissements immatériels ;
- Services collectifs à fortes économies d'échelle publics ou privés
- Services logistiques d'intermédiation
- Services immatériels de consommation finale
- Services de consommation intermédiaire et finale de proximité
- Services informationnels associés à des fonctions support.

Cette nouvelle typologie, plus pertinente, contribue à un apport statique en termes de relativisation des forces et faiblesses des territoires dans leur spécialisation économique et à un apport dynamique en termes d'effets d'entraînement sur l'ensemble des autres activités économiques.

La typologie a été appliquée aux aires urbaines en France. Une mesure de la spécialisation des aires a été effectuée en prenant en compte ces 6 catégories de services et les autres activités économiques. Il ressort que les services qui sont les plus fragiles en termes d'exposition à la concurrence internationale (exemple des services supports) sont en général localisés dans des

régions qui offrent aussi une forte spécialisation dans les services cognitifs et d'investissement immatériel. Apparaissent aussi des territoires esseulés, fortement spécialisés dans ces services supports très fortement délocalisables, et pour lesquels il est nécessaire de regarder de près, pour anticiper les chocs. Les services collectifs à fortes économies d'échelles, publics ou privés, sont les plus dispersés, mais sont aussi fortement complémentaires de la spécialisation d'autres types d'activités de services : services cognitifs immatériels, services immatériels de consommation finale (tourisme, patrimoine). Il apparaît que finalement, les services cognitifs et immatériels sont la carte de l'avenir.

Débat :

Dominique Mignot : Avez-vous pu avoir une approche spécifique pour les services relevant d'activités liées au développement durable, estampillés comme tels ou qu'on pourrait lier au développement durable ?

Emmanuel Raoul : Ne peut-il pas y avoir des situations en train d'évoluer par rapport aux critères que vous avez pris pour classer les secteurs dans ces 6 catégories ?

Alain Ayong Le Kama : Ce travail semble lever le mythe de l'emploi « vert » non délocalisable (théorie de la compensation). Plus largement, est-ce que les théories du commerce international sur la localisation des activités économiques ne peuvent pas être transposées à l'échelle des territoires ?

Dans la typologie des services, si on repère une hiérarchie des critères à l'aune des questions du développement durable, on devrait dire « plus on a d'impacts sur les ressources moins bien on se porte », alors que si l'on a des effets d'agglomération et la proximité des clients qui réduisent les coûts et les besoins de transports, on va vers quelque chose de plus durable, les critères arrivent bien à sérier ces questions. Il suffit d'introduire une diagonale pour mettre la typologie sur la dimension du développement durable.

Benoît Lefèvre : Avez-vous regardé, à l'aune des critères d'échangeabilité et de délocalisabilité, la corrélation de la localisation des établissements avec les infrastructures de transports (physique, matériel, de personnes) et de télécommunication (informations, échanges) ?

Francis Beaucire : Est-ce une nouvelle France des villes qui sort de ces cartes ?

Quand on injecte du développement durable dans le raisonnement, que peut-on en tirer comme réflexion qui pourrait alimenter un programme de recherche ?

Réponses de M. El Mouhoud : Le développement durable n'a pas été pris de manière restrictive, mais à travers les effets dynamiques des 6 types de services. On a trois types d'effets :

- les effets macro-économiques : sur l'emploi et le revenu ;*
- la contribution à la production d'externalités touche le développement durable : économie de spécialisation, économie de complémentarité ;*
- l'effet patrimonial : cadre de vie, externalité de connaissance, cohésion sociale.*

Les services cognitifs doivent être pris avec soin ; ils ont des effets dynamiques favorables, en termes de qualité de l'environnement, en termes patrimoniaux.

Les services de proximité sont très coûteux en transport et ont des effets défavorables en termes keynésiens.

Les services supports sont très délocalisables, ils causent une série de problèmes, ils sont très consommateurs d'énergie, de ressources. La question de l'environnement, du développement durable, est bien intégrée dans l'analyse économique, elle n'est pas séparée.

Quant à la complémentarité avec l'industrie, elle apparaît davantage pour les territoires différenciés que pour les grandes agglomérations.

Table-ronde : Les ressources foncières, la localisation des activités économiques et le développement durable des territoires

Guillaume Pouyanne (GREThA, Université Bordeaux IV)

3 axes de réflexion des travaux du GRETha sur le foncier ont été présentés.

- gradients de prix immobiliers résidentiels et polycentrisme

La plupart des centres suburbains détectés dans la région bordelaise ont un impact très significatif sur les prix, ce qui manifeste une valorisation et une capitalisation de l'accessibilité à l'emploi (et aux services) dans l'immobilier résidentiel.

Les relations de complémentarité entre les centres dominant par rapport aux relations de substituabilité entre un hypercentre diversifié et des centres suburbains spécialisés.

Les politiques qui confortent le modèle polycentrique en réseau par le développement d'infrastructures de transport doivent tenir compte du fait que les localisations résidentielles tendent à privilégier les espaces entre les centres suburbains (plutôt que dans les centres) et que toute amélioration de l'accessibilité augmente les prix immobiliers.

- gradients de prix de locaux d'activité et centres périphériques. Les centralités économiques sont plus sélectives que les centralités résidentielles et l'effet de centralité est plus marqué pour l'hypercentre. Le gradient de prix pour les locaux d'activité est plus élevé à Bordeaux que pour le résidentiel. Un enjeu important de développement durable concerne l'aménagement des zones d'activité qui se sont développées autour des rocade ; il faut améliorer les connaissances de l'influence de ces zones sur les prix immobiliers (conflits d'usage logements/activités).

- pour le développement durable, l'objectif de mixité fonctionnelle met en jeu deux forces en sens contraire : valorisation de l'accessibilité aux emplois mais externalités négatives à proximité des activités. Ces conflits d'usage sont exacerbés sur le littoral : comment réagissent les prix fonciers et immobiliers dans des espaces protégés à forte attractivité (résidentielle et touristique) ?

Marc Kaszynski (Président de l'ADEF et directeur EPF Nord-Pas de Calais)

Au regard du développement durable, le foncier a 3 dimensions : c'est un rapport social qui contribue à des régulations (en réponse à A.Ayong le Kama, le foncier est un rapport social de propriété ; le foncier est l'administrateur de la division économique et sociale de l'espace à un

moment donné disait A.Lipietz) ; c'est un facteur de production par ses usages économiques, tertiaires, logistiques ; c'est un sol à valeur écologique.

L'activité économique doit repenser son rapport au foncier qui devient une ressource rare à partager avec l'activité agricole, les zones naturelles.

- Repenser la sous-valorisation du foncier :

La consommation de foncier autour d'un bâtiment est préférée aux normes de construction pour respecter les règles de sécurité pour le fonctionnement des activités (pour les entrepôts logistiques par exemple).

- Repenser le recyclage du foncier :

Eviter la stratégie du brûlis et penser, pour le foncier à usage d'activité économique, les questions de pollution de sol, de réutilisation, de réversibilité des usages.

- Repenser la ville dense et intense avec des activités économiques :

Si les services à la population et le tertiaire supérieur apparaissent compatibles avec le résidentiel, quelle localisation pour les zones de production, de stockage, de logistique ?

Comment les entreprises et les pouvoirs publics vont-ils s'arranger pour trouver les localisations qui répondent à leurs attentes ?

- Pour les pouvoirs publics : rôle des conseils régionaux qui partagent avec les intercommunalités métropolitaines la responsabilité du développement économique et qui ont en charge des politiques de régulation des contradictions par les Plans climat, les politiques transport...
- Du côté des entreprises : qu'est-ce qui peut les attirer, selon leur propre logique, à intégrer les approches développement durable : effets d'image pour les entreprises respectueuses du foncier et du territoire ? Comment faire évoluer les entreprises internationales y compris dans les pays émergents ?

Vincent Renard (IDDRI)

Articulation difficile entre fabrique de la ville et développement durable :

- Bâtiment : lente évolution : l'agence française de la maîtrise de l'énergie, remplacée par l'ADEME, date de 1982 ;
- Articulation logements, transports, emplois : les politiques publiques ont du retard ;
- Priorité à la densité/compacité : attention on légifère sur les flux alors que l'obsession doit être l'amélioration du stock existant (70% du bâti de 2050 est déjà construit) ;
- Forte consommation d'espace par les entreprises : quelle logique de localisation, qui suit qui entre le résidentiel et l'activité ?
- Volatilité des marchés fonciers et immobiliers ; l'investisseur a un rôle-clé dans la production de bureaux, ses choix de localisation sont guidés par une batterie de critères de rentabilité. Les entreprises qui ont externalisé leur gestion immobilière doivent suivre le raisonnement des investisseurs. Il faut rappeler que le logement n'est pas rentable (baromètre IPD) pour l'investisseur (sauf le très haut standing et le logement pourri) par rapport aux plates-formes logistiques et aux bureaux haut de gamme, qui va payer pour la mixité ?
- Fiscalité foncière et immobilière contradictoire avec des objectifs d'aménagement durable : il faut analyser l'impact de la défiscalisation sur les localisations, par exemple contribution du prêt à taux 0 à l'étalement urbain (F.Wellhoff), mais il est difficile pour les chercheurs de travailler sur des dispositifs qui changent tout le temps ;

- Taxe carbone : dose homéopathique, mais début d'un processus ;
- Objectif Grenelle 2 de lutte contre la consommation d'espace : l'Etat est nostalgique de la période Delouvrier mais les anticipations de valorisation foncière sont déjà faites ;
- Dualisme des politiques foncières, y compris sur le foncier à usage économique : politique de développement durable (contraintes sur la consommation d'espace et sur les localisations et les politiques économiques de déréglementation (ordonnances).

Cécile Delevaux (*Chef du bureau des politiques foncières - DHUP*)

Comment la recherche pourrait-elle approfondir les insuffisances, voire les contradictions des politiques foncières ? Depuis quelques années, élaboration d'un ensemble de dispositifs qui visent à favoriser la levée d'obstacles à la densité (lois Grenelle, loi mobilisation pour le logement) plus les outils opérationnels des établissements publics fonciers (EPF) pour préparer le foncier à l'aménagement, acquérir, dépolluer, démolir, recomposer les parcelles..., avec gouvernance locale ou régionale et taxe dédiée.

Il n'est pas évident que les politiques de planification des établissements publics fonciers aient un impact sur l'usage économe des sols, mais ils en ont en termes de recyclage foncier, de remise sur le marché de terrains par l'intervention publique.

- Souplesse pour la localisation des différents types d'activités économiques, réversibilité des usages de zones d'activités dont l'obsolescence est rapide, y compris en zone périurbaine : qui doit porter le coût de l'adaptation des zones commerciales par exemple ?
- Concurrence emploi-habitat, conflits d'usages, mais surtout crise de la production de logements à coûts maîtrisés, là où sont les populations qui souffrent d'un éloignement par rapport à l'emploi. Quelle articulation habitat/emploi pour ces emplois à faibles revenus : évolution des conditions de travail (horaires), localisation des logements à proximité des emplois... ?

Débat :

André Torre (Agro Paris tech) : Travaux INRA sur les conflits d'usages en périurbain et littoral. Les 2 grandes catégories de conflits sont liés aux questions foncières : contestation des documents d'urbanisme et contestation des infrastructures et des installations classées... Dans ces contentieux, recours à l'argumentaire environnemental par les résidents les plus aisés. Quelle relation entre prix du foncier et intensité des conflits ?

Sylvie Charlot (INRA Dijon) : on parle souvent des conflits d'usage foncier avec l'agriculture en périurbain, mais les agriculteurs propriétaires et vendeurs du foncier ont intérêt à la périurbanisation.

V. Renard : Le débat sur les prix fonciers est une question de philosophie économique fondamentale. Il y a eu n tentatives pour récupérer les plus values du développement urbain au moment des cessions, mais on est dans un marché libre et... volatile. Les EPF font du bon travail mais ils ne sont pas des price makers, ils interviennent sur un marché mais ne le régulent pas, car le volume des interventions est trop faible pour jouer ce rôle (C. Delevaux). Pour conforter les EPF, il faut assurer la pérennité de leurs ressources financières, attention

aux effets de la réforme de la TP (M. Kaszynski). Les SAFER pourront-elles jouer leur rôle de régulation du foncier agricole avec la croissance de demandes pour d'autres usages que la production alimentaire (M. Kaszynski) ?

Qui sont les propriétaires fonciers (V.Renard) ?

François Noisette (DGA Mission 2025 Bordeaux) : Arrêtons de parler de pénurie de foncier à usage économique ; avec les réserves foncières publiques et privées pour l'aménagement économique, on a plus de 20 ans de stock !

V.Renard : Débat sur la résolution des conflits d'usages au bénéfice de l'habitat (D.Mignot) ou des activités économiques de tertiaire supérieur (V.Renard). La pénurie de foncier en France ne concerne que très peu de communes (Paris, le Vésinet...). L'enjeu est plutôt de passer d'une planification négative à une planification positive de projet.

Table ronde sur les modèles Urbanisme-Transports

La table ronde porte plus spécifiquement sur des travaux, effectués ou en cours, faisant appel à la modélisation. Les questions posées aux 3 intervenants (à l'échelle urbaine, interurbaine) sont :

- En quoi les préoccupations du développement durable sont prises en compte dans les modèles mobilisés ?
- Quels niveaux de prise en compte des aspects économiques, sociaux, environnementaux ?
- Quelles seraient les pistes de recherche pour prendre en compte ces questions liées aux préoccupations du développement durable ?

Miren Lafourcade (Professeur Paris Sud, Paris 11)

Comment le développement durable, qui occupe une place faible en l'état, pourrait être introduit dans les travaux de recherche en économie géographique ?

Rappel théorique : l'économie géographique (P Krugman) établit une relation non monotone entre le degré d'interaction des territoires, mesuré par le niveau des barrières à l'échange et l'agglomération des activités à rendement croissant.

En concurrence parfaite, la productivité des entreprises ne dépend pas de leur taille. Donc, s'il existe des coûts de transport, les firmes ont intérêt à multiplier les sites de production.

S'il existe des économies d'échelle, la productivité des entreprises augmente avec leur taille, d'où un arbitrage entre coûts de transport et fragmentation :

- Si coûts de transport élevés : multiplicité des sites de production ;
- Si coûts de transport faibles : concentration dans les grands marchés pour exploiter les économies d'agglomération (biens finals/intermédiaires) ;
- Si population mobile : l'agglomération s'auto-entretient ;

Jusqu'au point où les phénomènes de congestion urbaine (rente foncière, salaires, transports, externalités environnementales) rejettent firmes et ménages en périphérie des grandes villes si les coûts de transport sont suffisamment faibles.

Des travaux de validation en France : Pour Combes, Thisse, Lafourcade, Toutain, leurs travaux réalisés en 2008, à partir de données de richesse à l'échelle départementale, reconstruites par Toutain sur la période 1860-2000, n'invalident pas cette relation, à l'échelle interrégionale et intra-régionale, pour la France.

La mesure de l'impact des économies d'agglomération sur les salaires et la productivité ?
La densité urbaine est favorable aux salaires, à la productivité des entreprises. Les travailleurs les plus qualifiés se localisent en zone urbaine.

La densité des réseaux socio-économiques, les flux de transports et les effets frontière :
On a tendance à avoir des flux intra-zones supérieurs à des flux inter-zones parce qu'ils ne sont pas soumis aux coûts des franchissements de frontière. Il existe, par ailleurs, des effets « frontière » à l'échelle infra-nationale que l'on explique par la densité de certains réseaux socio-économiques.

Il y a une place théorique pour le développement durable dans les travaux d'économie géographique : le phénomène de congestion peut être interprété au sens large. Si il y a plus de concentration, plus de croissance, plus de réseaux socio-économiques, on devrait avoir plus de flux de transports et plus d'émissions de CO₂ : la congestion peut alors être considérée comme une force dispersive.

Le modèle de Lange et Quaas (2007) modélise la pollution comme une externalité négative qui rentre dans la fonction d'utilité des consommateurs.

Il existe une littérature importante, pas spécifique aux aménités environnementales, mais sur les aménités urbaines (culturelles, sociales) versus les aménités rurales (espaces verts), et elles sont capitalisées dans les salaires et les valeurs immobilières. Les villes vertes ont tendance à avoir des rentes foncières plus élevées.

Les travaux de Glaeser et Kahn montrent aussi que les politiques foncières ont un impact sur le développement durable.

Une problématique intéressante est le spatial mismatch : le problème d'appariement entre les emplois et les logements. Une ville très dense avec un mauvais appariement n'est pas une ville durable, il y a des coûts de transports, cela dépend des modes de transports utilisés.

Le rôle joué par les politiques publiques :

Via le foncier et les politiques foncières : certaines règles d'urbanisme contraignent l'offre de logements, les flux migratoires et conditionnent la densification de l'étalement urbain.

Peut-on évaluer l'effet de ces règles en France ? Y a-t-il des données ? Peut-on construire comme aux USA des indices de réglementation ?

Les politiques environnementales peuvent modifier les coûts de transport généralisés et les pousser à la hausse (taxe carbone).

Peut-on évaluer l'effet d'une hausse des coûts de transports sur les distributions spatiales des activités économiques ?

Débat :

Bertrand Zuindeau : Question sur l'évaluation de l'impact d'une hausse des coûts de transport en lien avec le coût de l'énergie : la problématique de la délocalisabilité et celle de la reterritorialisation des activités économiques ne serait-elle pas à reconsidérer, paradoxalement d'ailleurs plus pour l'industrie que pour les services ?

Mouhoud El Mouhoud : Dans quelle mesure les aménités et le développement durable sont perçus dans ces modèles comme une force de dispersion, donc de repoussoir des agglomérations ? Et dans quelle mesure cela ne peut pas être conçu comme une force d'attraction, et donc comment considérer ces deux éléments de forces ?

Miren Lafourcade : Elle parlait uniquement de modèles connus. On peut considérer que les villes vertes (New York) ont une aménité dans ce sens-là, et que c'est effectivement hétérogène puisque tout le monde ne la valorise pas de la même manière (qualifiés, non qualifiés) ; il peut y avoir une valorisation différente.

Benoît Lefèvre (IDDRI Sciences Po)

Ses travaux de recherche sont centrés sur l'interaction transport et usage du sol. En quoi les interactions transports/usage des sols déterminent la distribution spatiale des activités et des ménages et les formes urbaines ? Quelles sont les conséquences en termes de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre ? Il travaille aussi sur des questions plus institutionnelles, de jeux d'acteurs, sur les problématiques d'incitations : quelles bonnes incitations pour obtenir des villes plus durables : en termes de fiscalité, de régulation, de finance carbone.

Un accord partagé : le couple transport/usage du sol est au cœur des dynamiques de structuration de l'espace urbain. Les modèles servent, accompagnent, informent sur les effets des interactions transport/usage du sol qui sont difficiles à isoler en l'état.

Il existe trois grandes familles de modèles ; pour chacune, sont précisées les limites qu'elles ont par rapport à la prise en compte du développement durable.

- Les modèles produits par la géographie et la sociologie : modèles de Burgess (zones radioconcentriques), Hoyt (secteurs), Harris et Ullman (théorie des noyaux multiples), riches en enseignements, mais surtout qualitatifs. On comprend bien : la fonction des territoires, les relations entre territoires. Cependant : pas d'informations quantitatives ; pas d'aide à l'arbitrage entre un certain nombre d'objectifs dits de développement durable ;
- Les modèles de la micro-économie (basés sur les travaux de Von Thünen, Alonso, Fujita) apportent un éclairage essentiel sur la compréhension des comportements des agents dans la ville, et sur la détermination des choix de localisation, les facteurs de localisation. Mais ils ont des hypothèses restrictives et offrent une description de la ville sommaire : toutes les localisations ne se distinguent que par la distance au centre (espace monocentrique, homogène qui ne permet de considérer ni la complexité des localisations définies les unes par rapport aux autres, ni l'existence de caractéristiques propres à chaque lieu) ;
- Les modèles des ingénieurs et des planificateurs : développés après-guerre, à visée surtout opérationnelle, ils empruntent à plusieurs champs disciplinaires (biologie et physique), quitte à accepter quelques acrobaties théoriques. Leurs défauts : une représentation très fruste des comportements individuels ; pas de prise en compte du système d'interaction/rétroactions entre transports et usages du sol (question-clé). D'où développement des modèles intégrés transport/urbanisme, dont Tranus.

Tranus permet :

- De simuler (25 – 30 ans) les évolutions du système urbain sous différents scénarii d'actions sur :
 - Le système de transport : investissements dans les infrastructures ; politiques de prix (péages urbains, prix du carburant...) ;
 - Le système d'usages des sols : terrain urbanisable ; réglementation en matière d'urbanisme (PLU, COS...) ; fiscalité foncière ;
- D'évaluer les effets des politiques de transport et d'usages des sols au niveau:
 - de l'organisation spatiale : localisation des activités et ménages, étalement urbain, ...
 - du trafic: par mode, par opérateur, origine - destination
 - économique : évolution du prix du foncier, de l'utilité et du bien-être de différentes catégories de population ...
 - financier : taux de recouvrement des coûts d'opération, ...
 - environnemental : quantification des consommations énergétiques, émissions de CO₂, ...

B Lefèvre a appliqué le modèle à Bangalore, avec comme question : est-ce que Bangalore, actuellement en queue de comète des émissions de CO₂ par habitant dans le transport, se situera en fonction de son développement autour de Barcelone ou d'Atlanta. 3 scénarios : « business as usual » (investissement tout route) ; planification transports et usage du sol non intégrée ; planification intégrée.

Oui, il y a des modèles qui prennent en compte les questions de développement durable et de consommation d'énergie. Un certain nombre de travaux sont à faire :

- Besoin d'un état des lieux de l'existant à l'aune de critères de développement durable théoriques et pratiques, montrer à la fois en quoi ces modèles sont valides théoriquement, mais aussi en quoi ils peuvent faire avancer la planification urbaine ;
- Comment améliorer les modèles existants ? Comment prendre en compte d'autres marchés intervenant dans la relation transport/usage des sols ?
Comment prendre en compte d'autres problématiques du développement durable : la qualité de l'air ; comment les relier avec le dynamisme économique ?
- La diffusion et l'aide au transfert vers les décideurs et les planificateurs : comment faire évoluer les pratiques de l'aménagement par ce qui existe dans la recherche.

Le projet AETIC (IDDRI, LEPII, CNRS, Enerdata, CSTB et Veolia Transport) a pour objectif d'appuyer la mise en œuvre des plans climat locaux en développant une approche système de la ville.

Jean-Pierre Nicolas (directeur adjoint du LET)

Plusieurs projets sur les interactions entre transports et urbanisme ont été développés au LET, notamment Simbad (Simuler les mobilités pour une agglomération durable) dont l'objectif est d'évaluer les politiques de transport et d'urbanisme à l'aune du développement durable et de son système de déplacements.

Les indicateurs mis en balance pour appréhender le développement durable sont l'accessibilité permise par les transports et les coûts induits (coûts au sens large, pas seulement économiques et financiers).

Comment utiliser les résultats d'une modélisation d'un système de transport pour représenter les logiques de localisation des établissements d'une agglomération ? La nouvelle économie urbaine nous dit que la localisation est un arbitrage pour les entreprises entre les avantages du centre urbain et le coût de l'espace et du transport.

Les travaux empiriques (B Mérenne-Schoumaker) font ressortir des comportements différents selon les établissements, le secteur d'appartenance, la taille de l'entreprise à laquelle ils appartiennent (pour ceux qui sont dans des stratégies multi-établissements).

Le territoire joue aussi, les variables qui ressortent sont la proximité du marché et de la main-d'œuvre, la proximité des autres établissements, des infrastructures de transport, le cadre de vie, le foncier.

La modélisation logit multinomial a été adoptée. Ont été calculées les probabilités de se localiser à tel ou tel endroit pour un établissement en fonction de ses caractéristiques et de celles de la zone en question.

Deux grands groupes de logiques de localisation des établissements : activités de services d'un côté, activités intermédiaires de l'autre, et d'autres secteurs avec d'autres logiques. Pour les établissements de moins de 50 salariés, c'est le secteur qui joue et 17 modèles différents ont été établis et lorsqu'on augmente la taille, c'est la taille qui devient prédominante (50 à 249 et + de 250 salariés).

L'importance des variables d'accessibilité a été établie. Les coûts du foncier et de l'immobilier n'apparaissent pas dans les modèles ; ils sont corrélés aux variables d'accessibilité. Actuellement, le travail porte sur l'évolution des logiques de localisation depuis 1999, y a-t-il eu des évolutions de comportements ?

Face à la nécessité de mettre en œuvre des modèles de développement urbain.

Débat :

Dominique Mignot : Un point très fort dans les trois présentations : vous avez parlé de développement durable, en termes de coût de transport, de CO₂, d'énergie consommée, de kms produits et non dans une approche globale. La question sociale, troisième pilier du développement durable, n'a pas été évoquée ; or des inégalités apparaissent dans l'intra-départemental et dans l'intra-urbain.

Benoît Lefèvre : Un des aspects des enjeux sociaux liés au développement durable, c'est la question de l'accessibilité.

Pierre Miquel : Avoir des modèles qui fonctionnent, vous dites que cela marche, par contre y a-t-il des obstacles au recueil des données, quels sont-ils ?

Benoît Lefèvre : On peut dire qu'en France, nous avons toutes les données. Il y a un travail de collecte et surtout d'organisation pour les rendre cohérentes, car souvent, quand on prend différentes bases de données, on trouve des aberrations.

Jean-Pierre Nicolas : En France, nous disposons effectivement de pas mal de données statistiques, et en adaptant les modèles, en ordonnant les données, nous avons les moyens de faire les choses.

François Noisette : Le coût des transports est mutualisé à travers la réalisation des infrastructures par la puissance publique, plus le versement transport. Y a-t-il des évaluations de ces transferts ? A qui profitent ces subventions ? Sont-elles rentables en termes de PIB ou

d'autres indicateurs de développement ? Que se passe-t-il si la pénurie des subventions publiques fait que ces systèmes de subventions sont asséchés ?

Benoît Lefèvre : Il y a une littérature riche (travaux de Glachand, Prud'homme). Il y a des analyses de l'évaluation de ces effets, mais attention : on subventionne massivement les transports publics mais aussi les transports privés, par le fait que l'infrastructure routière est libre (ce qui est une forme de subvention), et d'autre part les parkings.

Jean-Pierre Nicolas : Sur l'impact d'une hausse des prix du transport, que ce soit parce qu'on arrête de subventionner, ou parce qu'on met en place une taxe environnementale, ou qu'il y a une hausse des prix du carburant, il faudra bien penser, bien intégrer, des questions de transition.

Table ronde sur les activités environnementales

Animateur : Bertrand Zuindeau (Université Lille I)

À partir du moment où on s'intéresse au lien entre la problématique de développement durable et celle de la localisation des activités, il est intéressant de mettre l'accent sur les activités environnementales qui sont censées répondre, soit à des externalités environnementales (traitement de pollutions), soit à des demandes de produits verts, des co-produits, des technologies propres, etc.

Abdelillah Hamdouch (Université Lille I)

Quelques éléments-clés sur :

- L'économie verte et son développement, en termes d'activité, d'emploi, d'innovation et en termes d'avantages spatiaux, de localisation des activités ;
- Le green business: Green-tech et green business, cela mène-t-il aujourd'hui à une économie verte, soutenable à terme ? Aujourd'hui le cœur du green business et de sa soutenabilité réside dans la capacité à développer cette articulation de dimensions liées à l'environnement dans des dynamiques d'innovation. Quel type d'innovation technologique ?

Les marchés existants et potentiels sont considérables :

- L'économie post-carbone est estimée à environ 5 000 milliards de dollars, en mars 2009 ;
- Les grands groupes industriels et financiers montre un intérêt croissant ;
- Du côté des pouvoirs publics : une partie non négligeable des investissements des plans de relance de certains pays est engagée dans ce domaine ; la Corée a dévolu 80 % de son plan de relance dans les secteurs verts.
- L'émergence des green clusters : plus des ¾ du capital risque s'oriente, aux USA, vers les green-tech.

Les marchés nationaux sont inégaux :

- Les USA et la Chine, mais aussi le Japon, l'Inde et l'Allemagne représentent la moitié du marché mondial à eux cinq sur 2007-2008. La France occupe environ 3 % du marché mondial.

- Pourquoi le green business se développe-t-il en certains endroits plutôt qu'en d'autres ? Hypothèse de travail : les pays qui ont engagé des politiques intégrées à la fois d'environnement et d'innovation, avec un élargissement vers de l'innovation systémique, intégrant transport, logement, etc., sont ceux où on observe, avec des modèles différents, un développement important du green business.

4 modèles assez différents :

- * USA : avec une dynamique très décentralisée mais très coordonnée (très forte coordination des échelons spatiaux auxquels sont élaborées les politiques, des politiques fédérales jusqu'au County) ; une intégration très poussée des politiques publiques, les politiques fédérales sont motrices ;
- * Japon : un modèle très centralisé qui évolue vers une plus grande décentralisation ;
- * Danemark : une Californie à une échelle moindre, avec une stratégie pertinente, pragmatique, focalisé sur l'éolien ; leader mondial ;
- * France : peu de cohérence et peu de coordination entre politiques d'environnement et d'innovation, mais un modèle qui évolue rapidement depuis le Grenelle.

Les pays où cela marche sont ceux où il y a co-intégration des politiques : innovation dans le domaine environnemental et mise en place des politiques réglementaires ou d'incitation de manière intégrée, notamment au travers de programmes sectoriels.

Les green clusters : plutôt sur des marchés de niches avec des innovations environnementales spécifiques, des tas de barrières à l'entrée, des coûts irrécupérables. Ils ont d'autant plus de chances de se développer et d'atteindre une taille critique qu'ils ont été protégés dans un premier temps dans le cadre de politiques coordonnées ou intégrées. Peu d'endroits aujourd'hui où l'on fait du développement du green business et de l'innovation environnementale dans le monde : des clusters concentrés, polarisés, mais ouverts sur des réseaux de recherche internationaux (ce qui montre que la proximité géographique est importante mais pas suffisante).

En France, 20 des 71 pôles de compétitivité touchent de près ou de loin à des activités environnementales : plus grande dispersion qu'au Japon des moyens et des activités ; la prochaine vague de révision des pôles de compétitivité, 10 à 15 pôles (existants ou en restructuration, en association les uns avec les autres) seront très clairement centrés sur les éco-innovations. En Allemagne : les clusters sont relativement dispersés mais spécialisés dans des domaines différents. Chine : manque de données, impression que ce ne sont pas des clusters mais plutôt des organisations, bien pilotées à l'échelle nationale, de secteurs organisés par filières plus que selon la dimension spatiale.

Les perspectives : est-ce une bulle verte ? Il y aura peut-être des effets « bulle verte », mais il y a une structuration durable des activités liées au green business, au-delà des plans de relance lancés actuellement.

Une question importante : dans certains domaines, va-t-il y avoir une coopération internationale, ou est-ce une dynamique concurrentielle très aiguisée qui va prévaloir ? Au plan européen, allons-nous vers des plans coordonnés ? Au plan national, l'échelle territoriale pertinente est importante, et il faut réfléchir en avance. C'est un axe de recherche. Quelles articulations territoriales des politiques ?

Des questions à creuser :

- Cartographier de manière plus systématique les secteurs et les clusters dans lesquels on observe une émergence d'activités environnementales : la question fondamentale de la recherche et développement dans les différents contextes institutionnels est à poser (gros problèmes de comparabilité des données selon que l'on parle d'économie verte, d'éco-innovation, de secteur post-carbone) ;
- Travailler sur l'observation des phases d'émergence de nouvelles activités et de leurs localisations et voir quels sont les types d'acteurs, les types de conditions qui jouent un rôle, la manière dont ces dynamiques d'émergence se traduisent par des modes de structuration et de performances au plan spatial et temporel des activités.

Christian Traisnel (*Directeur du Centre Création Développement Eco-Entreprises (CD2E)*)

C'est quoi une éco-entreprise, c'est quoi une éco-technologie, c'est quoi une technologie de l'environnement, une éco-activité ? » L'AFNOR travaille sur ce sujet. En Nord-Pas-de-Calais, après la création du CD2E en 2001, la distinction a été faite entre :

- les éco-entreprises qui vendent des produits, des services, des solutions pour aider des clients (collectivités ou industries) à intégrer des solutions en curatif ou en préventif ;
- les entreprises éco-responsables ou éco-citoyennes qui intègrent dans leurs process des produits ou des solutions pour traiter l'environnement.

Aussi des acteurs plutôt intermédiaires, à faible valeur ajoutée (transporteurs de déchets), acteurs relativement importants.

Comment se fait-il que certains secteurs se développent là et pas ailleurs ? Pour CD2E, la volonté politique forte d'une personne (Jean-François Caron, président élu écologiste), qui voulait implanter des activités durables dans le bassin minier, et des moyens. Ce secteur représente, dans le Nord-Pas-de-Calais, 550 entreprises, 15 000 emplois directs, 60 laboratoires avec 400 chercheurs et 175 spécialités. L'essentiel des entreprises concerne le secteur des déchets et celui de l'eau. La taille moyenne des éco-entreprises est 20-25 salariés et 20 % d'emplois ont un statut de cadre (beaucoup de bureaux d'étude). En prenant un panel d'à peu près 400 éco-entreprises, 80 % sont des industries dites entraînées, 20 % entraînant. Les éco-entreprises françaises sont largement dépendantes des marchés locaux.

Qu'est-ce qui pousse les entreprises à se localiser à un endroit plutôt qu'à un autre ? Auparavant, trois facteurs concouraient à la localisation des entreprises : c'était l'existence d'un marché à proximité, les voies de communication et les aides financières à l'installation. Désormais, les entreprises regardent aussi les facteurs d'image, les synergies potentielles avec d'autres acteurs sur le territoire, la qualité d'accueil, les facteurs d'impact environnemental par rapport à leur activité. Cela commence à être un des critères : à proximité de quelle voie d'eau va-t-on être, à proximité de quelle voie ferroviaire, comment faire des transports avec moins d'impacts sur l'environnement ?

Laurence Mine (*Consultante Iddeo*)

En quoi le développement durable est susceptible de constituer une source de nouvelles activités économiques impliquant des logiques territoriales particulières ?

Le développement durable est un projet politique qui vient questionner l'économie existante et qui lui demande de se transformer. Quand on parle d'industrie du développement durable, on se retrouve sur des marchés qui ont une profonde régulation publique, et cette régulation publique a une part locale de plus en plus importante. Ce n'est pas parce qu'on est vert, green-tech, qu'on est forcément bons pour l'économie locale. L'éolien et le photovoltaïque sont, en termes d'emplois locaux, catastrophiques. En France, ces industries sont construites sur des modèles intensément « capitalistiques », alors qu'au Danemark ou en Allemagne, les projets sont profondément locaux et les acteurs économiques acceptent de discuter le projet et en sont partenaires (ex du Vorarlberg, en Autriche, où à partir d'une ressource « bois », la région a su arriver à une école d'architecture connue dans le monde entier). Face à un problème culturel : les régions allemandes ou autrichiennes ont l'habitude d'une grande autonomie et n'ont pas de complexe vis-à-vis de la régulation globale, contrairement aux régions françaises.

A partir du moment où au niveau européen la régulation publique locale sur l'économie verte va prendre du poids, n'y aurait-il pas un objectif à défendre en France : aider les collectivités locales à mettre en place des régulations économiques locales innovantes, pour qu'en accompagnement des pôles de compétitivité, on soit capable de construire de nouvelles forces et d'obtenir de véritables entraîneurs, des leaders économiques sur le développement durable ? Il y a un avantage à ce que la régulation publique locale prenne du poids dans la régulation globale, car c'est le seul endroit où les pouvoirs publics font le grand écart entre l'accompagnement des acteurs à vocation internationale et l'emploi social. Un des enjeux du développement durable est d'être capable de garder sur les territoires des emplois à très forte valeur ajoutée et de développer des emplois à très faible valeur ajoutée.

Débat :

Bertrand Zuindeau : Il est intéressant de reconsidérer ces 3 interventions dans la perspective du séminaire.

On a vu que dans le fond le développement durable influait peu sur les logiques de localisation des activités : comment se situent les secteurs de l'environnement, de la protection de l'environnement, du green business, du point de vue de la localisation des activités ? Pourraient-ils servir de modèle pour les autres activités ?

Y aurait-il l'idée d'un certain ancrage territorial, cf C Traisnel (les effets d'image territoriale, de recherche de synergie) ou dans l'intervention d'Abdel Hamdouch qui insiste particulièrement sur l'importance de la co-intégration des politiques ?

François Noisette : Besoin de mieux identifier, dans le green business combien d'entreprises existaient au préalable et se sont adaptées (bureaux d'études, de conseil aux collectivités locales, en chauffage...).

Peut-être que le jour où les entreprises prendront en compte les conclusions du rapport Stiglitz, en disant que leur objectif n'est pas le PIB mais le bonheur brut, on aura d'autres localisations ?

Marc Kaszynski : Le green business est au service de quoi ? De la valeur ajoutée (profit pour les entreprises) ou au service de politiques publiques et d'intérêts collectifs ?

Il faut que les structures intercommunales et les structures publiques locales soient à l'échelle des problèmes à gérer. Le lien entre développement économique et activités vertes d'une part, et la restructuration de la commande publique au niveau local d'autre part, paraît évident. Il faut travailler sur les deux sujets en même temps.

Alain Ayong Le Kama : Le véritable problème des chercheurs est l'accès aux données, la question est fondamentale.

À Laurence Mine : comment gérez-vous cette transition, dans ces activités qui sont censées transformer en profondeur nos modes de production au sens général ? Le plan de relance américain a mis 400 millions de dollars sur la requalification. Comment, dans vos mécaniques, intégrez-vous cette dimension sociale qui va déterminer la réorganisation ?

Marc Kaszynski : Vous avez dit « accompagner ». Comment les collectivités vont être commanditaires ? Il faut qu'elles soient en capacité de passer commande et de proposer aux industriels des coopérations.

Réponses :

Abdel Hamdouche

Pour qui le green business ? Pour quoi ? On développe le green business pour faire de l'argent. En Chine, c'est un peu différent selon les secteurs, car il y a des problèmes environnementaux à gérer plus complexes qu'ailleurs.

C'est devenu une clé de l'attractivité économique des territoires, notamment pour ceux qui cherchent à développer sur la base de la recherche et développement des nouveaux domaines d'activité.

Aux USA ou en Chine, se sont développés des laboratoires de recherche, des unités de production, un tissu d'entreprises de services, à la recherche d'un effet d'aubaine (financements), mais aussi du fait de conditions favorables et de relais financiers. Le problème en France : on met de l'argent public, et on cherche ensuite les relais financiers privés.

Est-ce en lien avec le développement durable ou pas ? Oui, dans les cas très particuliers des eco-cities (villes qui ont lancé des plans dans lesquels on cherche à développer des activités innovantes dans ce domaine et à reconsidérer l'urbanisme, les structures d'habitat, les schémas de transport à une échelle locale).

A la question de la requalification des salariés : En France, à l'heure actuelle, rien n'a été mis en œuvre sur la formation, la qualification, la reconversion. On est pris entre deux envies : développer le green business, mais on sait aussi qu'il y aura de la casse sociale si on développe trop, trop rapidement.

Laurence Mine :

On manque en France de formation, mais aussi de formation permanente.

La capacité d'innovation de l'immobilier tertiaire est élevée (renouvellement tous les 20 à 30 ans à la Défense). Les évolutions des normes officielles ou « culturelles » y contribuent, ex : les investisseurs américains sont arrivés en France en disant qu'un bâtiment « sans énergie positive » n'a pas la même valeur qu'un bâtiment à énergie positive.

Christian Traisnel :

N'oublions pas qu'il y a aussi des choses qui se font.

Le développement durable peut être une conversion des pratiques d'entreprises dans un domaine, dans un secteur, dans une zone géographique, ce n'est pas forcément lié à ce qu'on entend par le green tech.

Dans le secteur du bâtiment, il y a des programmes énormes de formation qui vont être fait par les acteurs (plusieurs millions d'euros en Nord-Pas-de-Calais), mais pour rattraper le retard sur l'Allemagne, c'est un minimum de 5 ans.

Table ronde : Les politiques publiques, la planification, la localisation des activités économiques et le développement durable des territoires :

Sylvie Charlot (CESAER, INRA Dijon)

Présentation de ses recherches sur la fiscalité locale à travers 2 questions

- Liens entre la fiscalité locale, la taxe professionnelle (TP) et le comportement des collectivités locales :

Les déterminants des choix de localisation des entreprises et des ménages ne sont pas les mêmes. Pour les entreprises, ce qui compte, ce sont les économies d'agglomération, pour les ménages, ce sont l'accessibilité aux emplois et les aménités urbaines ou rurales.

Interactions fiscales sur la TP entre pôles urbains français. Existence d'une rente d'agglomération imposable : les grandes agglomérations ont un taux plus élevé de TP sans fuite des bases.

- Impact de la mise en place de l'intercommunalité sur la fiscalité, essentiellement la taxe professionnelle unique (TPU)

Les différents type d'espaces (agglomérations, périurbain, pôle urbain isolé, rural) sont sans influence sur les taux des 4 taxes, mais la taille de la commune joue.

Augmentation de la fiscalité si appartenance à un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), et plus forte si EPCI à TPU => externalités fiscales verticales.

Les économies d'agglomération comptent.

La question de la taille optimale des collectivités locales à laquelle les intercommunalités avaient tenté de répondre avec des résultats limités, reste posée.

- Implications en termes de développement durable

Réflexion sur la taille optimale pour gérer les externalités des services publics locaux et les effets de débordement (gestion des pollutions, des ressources rares comme l'eau ou le foncier).

Spécialisation de certaines communes dans la localisation des activités polluantes ?

La réforme fiscale en cours vise à déconnecter les bases des différents échelons de collectivités (communes, département, région), avec une TP remplacée par une taxe sur l'immobilier d'entreprise et une cotisation sur la valeur ajoutée. Pas de taxe locale spécifique sur les énergies renouvelables ou en faveur du développement durable. Mais il est important de rappeler que la fiscalité locale joue très peu dans les choix de localisation des entreprises.

François Noisette (DGA Mission 2025 Bordeaux)

- Le développement durable a-t-il modifié la façon dont la planification territoriale aborde la localisation des entreprises ?

Quelques signes de changement dans l'urbanisme commercial.

L'idée de densification autour des gares est très « années 60 ». Les intuitions doivent être fondées sur des analyses rigoureuses : quelle compétitivité des entreprises avec un pétrole à 300\$. Quelle acceptabilité de la mixité logements/activités ? Quel impact de la réforme de la taxe professionnelle sur les activités polluantes par exemple ? Quels impacts des subventions publiques (sous facturation du foncier) sur l'installation des entreprises ?

- La planification stratégique peut-elle répondre aux enjeux du développement durable des territoires ?

Le développement économique durable ne peut se faire avec des outils réglementaires et législatifs aussi nombreux et contradictoires (PDU, PLH, PPRI, PCL...)

En quoi les choix de planification pèsent ou pas sur les charges des ménages, et celles des acteurs économiques, voire sur l'empreinte écologique ?

4 conditions pour mieux utiliser la planification stratégique en faveur du développement durable :

- * penser l'économie des ressources ;
- * décliner les objectifs globaux, tels la réduction des émissions de gaz à effet de serre, au niveau territorial ;
- * fixer des objectifs stratégiques ;
- * gérer les débordements.

- Peut-on parler de territoires sacrifiés et de territoires élus ?

De quel développement parle-t-on ? Aujourd'hui les indicateurs sont la plus-value foncière et l'augmentation des recettes fiscales. En fait l'enjeu est d'identifier et de valoriser les « attracteurs de développement », et de les exprimer dans la planification.

On a des travaux sur les relations Etat/collectivités locales, mais peu sur les relations pouvoirs publics/entreprises.

Pierre MIQUEL (MEEDDM - DHUP)

Mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement et Schéma de cohérence territoriale (SCOT), outil global de planification privilégié :

- le sujet de la planification urbaine et de l'urbanisme a été intégré dans un groupe de travail qui s'appelait « l'adaptation au changement climatique ». La prise en compte des thèmes - énergie et climat - va-t-elle changer les scénarios d'aménagement ou conforter ceux issus de la loi SRU ?

- limitation de la consommation d'espaces : manque de connaissances sur les espaces artificialisés par les zones d'activité ;

- biodiversité : trames vertes et bleues, schémas régionaux de cohérence écologique (Etat-Régions) ;

Les SCOT deviennent des exercices complexes d'équilibre entre développement et protection, avec une interrogation forte sur la localisation des activités économiques.

Dans les nouveaux modèles de planification, apparition de nouveaux espaces stratégiques : le long des réseaux de transports en commun en site propre (TCSP), autour des gares périurbaines, y compris pour la localisation d'activités. Au MEEDDM, démarche en cours d'accompagnement de 12 projets de grenellisation de SCOT. Renouvellement de la planification spatiale stratégique en Europe, avec suivi et mise en œuvre des exercices de planification.

Liliane PESQUET (3^{ème} adjointe aux risques technologiques, naturels, eau et assainissement - commune de Crolles - Isère).

Est élue dans la commune d'accueil d'entreprises de microélectronique et de nanotechnologies, caractéristiques de l'économie grenobloise d'innovation. Crolles est situé à proximité de l'A 41 entre Grenoble et Chambéry et était, dès le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1973, un espace de développement (activité et habitat) de la région grenobloise, car disposant de réserves foncières.

Mais attention, ce qui est inscrit dans les documents de planification ne se réalise pas forcément : dispersion des moyennes surfaces commerciales, alors que volonté de concentration géographique de ces activités commerciales dans le schéma préalable de 2000, afin de limiter la dégradation d'axes limitrophes urbains de qualité. Les entreprises se localisent où elles veulent, surtout là où la commune ne maîtrise pas directement le foncier, en particulier suite à des friches ponctuelles.

Pas facile pour les élus de raisonner à moyen-long terme ; ils ne sont pas toujours attentifs à la réversibilité et à la mixité potentielle des espaces et de leurs usages, qui constituent un moyen de lutte contre l'étalement urbain. Ainsi les problèmes de pollution liés aux activités ne sont pas pris en compte par les pouvoirs publics si les transactions n'ont lieu qu'entre propriétaires privés, et en raison de coûts élevés. Enjeu de réversibilité des zones d'activité, avec prise en compte des problèmes d'imperméabilisation et d'artificialisation des sols.

Conflits d'usage du foncier : mise en eau de terres agricoles pour une prévention des risques d'inondation / diminution des terres et des revenus agricoles.

Consommation d'eau : des activités économiques fortement consommatrices mais baisse de la consommation pour des raisons économiques (stabilisation de leur développement) et financières (effets de la crise).

Juxtaposition d'espaces économiques aux qualités paysagères bien différentes, absence de prise de conscience et de visibilité des espaces à risques (industriels) pour la population, points de vue différents entre des élus (augmenter le nombre d'emplois) et des techniciens (respect des documents de planification).

Complexité croissante de la gestion au niveau des intercommunalités.

Dans les enquêtes publiques, déconnexion croissante entre la complexité technique des dossiers (inaccessibles de ce point de vue à la population, sauf certaines associations) et la responsabilité du commissaire enquêteur (avec un certain laxisme vis à vis des difficultés, paradoxalement méconnues ou mal appréciées).

Synthèse de la journée du 19 octobre par Dominique Mignot

Reprise des points importants, au regard du questionnement, et non exhaustivité.

Pour Mouhoud El Mouhoud, les territoires ne sont pas si fragiles quand on intègre dans l'analyse les activités de service. Cela remet un peu en question l'idée de la fragilité de certains territoires délaissés du développement économique.

Doit-on le prendre pour argent comptant ou pas ? C'est en tout cas intéressant.

Un point qui laisse perplexe dans l'analyse présentée sur les effets de la typologie des services : la carte des territoires de France en fonction de la typologie des services et de leur impact (des services plus verts que d'autres) ne prend en compte qu'une partie de l'activité : est-ce que, par exemple, les salariés des services les plus verts ont eux aussi des comportements verts ? Est-ce que les activités peuvent être analysées y compris à travers les comportements des salariés ?

Sur les « questions foncières », quelques contradictions entre certains exposés : M. Kaszynski constate que le foncier ne joue pas beaucoup, c'est le parent pauvre, et par ailleurs G. Pouyanne évoquait les courbes de prix du foncier selon la distance au centre. La question qu'on peut garder à l'esprit : le foncier joue-t-il encore, et comment ?

Une question sur l'impact de la défiscalisation (V. Renard), peut-on analyser toutes les mesures de défiscalisation et leur impact ?

Des questions autour de la concurrence entre logements et activités : C. Delevaux dit qu'il faut croiser les approches. Si on a effectivement une disparition d'un certain nombre de taxes, ou une transformation des taxes, y a-t-il toujours intérêt pour les collectivités de courir toujours après l'emploi ?

Concernant les « modèles transport urbanisme », dans ce qui a été dit par Miren, Jean-Pierre ou Benoît, on a vu des approches très énergies-centrées ou CO2-centrées, parce que quand on sait faire du km, on sait faire de la consommation ou du CO2. N'avons-nous pas à aller au-delà de ces questions ? L'idée de Benoît Lefèvre de faire un inventaire des modèles à l'aune du développement durable est une bonne idée.

Question posée par Miren Lafourcade : l'internalisation des coûts. Est-ce que le fait d'internaliser les coûts et les effets externes conduit à remettre en question certains modèles ? Autre manière de la poser : une action par les coûts peut-elle conduire à des changements de comportements importants ? À partir de quel niveau de taxe carbone, de prix de l'essence, aurons-nous un retour effectif au centre ? Sachant que 70 % des logements de 2050 sont déjà construits : la question est donc complexe.

Théoriquement, les modèles disent qu'il y aura retour au centre, mais compte tenu de tous les freins et des tendances lourdes qui existent déjà, est-ce envisageable ? La confrontation des différentes approches montre qu'il y a à travailler pour affiner les critères et répondre à : comment appréhender le développement durable et comment le prendre en compte dans les modèles transports urbanisme ?

Sur les « activités environnementales » : il a été dit que les activités vertes s'inscrivent dans une logique structurelle et non conjoncturelle. On nous dit aussi qu'il y a un rôle important des politiques publiques. N'y a-t-il pas là une contradiction ? Qu'est-ce qui relève de changements structurels, qui se serait passé de toute façon ou qui, après une première phase d'aide, va perdurer voire s'auto-alimenter, et qu'est-ce qui relève d'effets d'aubaine et donc d'un effet conjoncturel ?

Est-ce que les activités vertes ont des stratégies de localisation et des pratiques différentes ? Est-ce que le fait d'être une activité verte va faire qu'on va s'installer ailleurs que le long d'une autoroute ? Une seule personne a parlé du rôle des infrastructures, c'est Liliane Pesquet. Or, quand on regarde la littérature sur la localisation, le rôle des infrastructures est le premier critère.

Sur les changements de comportements, les uns et les autres ont dit qu'on peut mettre en évidence des changements de comportements des entreprises dans un sens plus vertueux. Est-ce que l'on peut essayer de mesurer (mieux le qualifier, mieux le quantifier) pour voir si on est face à un vrai phénomène au-delà des quelques témoignages ?

Et une question éminemment importante : Quelles activités environnementales pour quel projet local ? C'est toute la question du lien entre ces green-activités, complètement déconnectées des territoires locaux, est-ce que cela a un sens ?

Concernant la dernière entrée sur « fiscalité et politique publique » : sur la partie fiscalité, Sylvie Charlot a dit que des choses se passaient au niveau des intercommunalités, mais n'a pas beaucoup parlé de l'impact sur les localisations. Les élus s'inscrivaient dans une concurrence fiscale (taxe professionnelle) pour attirer les entreprises, alors que la fiscalité joue très peu dans les critères des entreprises. Si cette attirance disparaît, ne vont-elles pas tout miser sur les ménages ?

À quoi servent les financements publics ?

A la question posée sur les terrains élus et sacrifiés, F. Noisette préférait identifier des attracteurs, ceci fait référence aux territoires élus. Une question reste posée.

Quand on se pose la question des objectifs du développement durable : quels objectifs pour quelle échelle territoriale ? F. Noisette posait la question des déclinaisons des objectifs globaux aux échelons inférieurs. On peut le poser de différentes manières pour différents objectifs : ex, par rapport au Grenelle II, qui va fixer des objectifs par territoires en termes de moindre consommation d'espace ? Ne serait-il pas plus intelligent de fixer des objectifs de réduction d'émission de CO₂ ? Les objectifs fixés aux échelles territoriales ne sont pas neutres.

Enfin, le rôle des infrastructures. Est-ce que finalement, quand on revient au premier exposé sur les services verts ou les activités vertes, est-ce que ces dernières s'affranchissent de ces infrastructures ?

Réactions :

Abdelillah Hamdouch : Il n'y a pas de paradoxe, de contradictions entre un développement structurel du green business et la dimension politique mise en avant. Ce qui était mis en avant, ce n'était pas tellement le volume des ressources financières qui sont investies et qu'on retrouve dans les plans de relance, c'est d'une part, le degré d'intégration des politiques (politiques d'innovation et politiques sectorielles dans tous les secteurs qui ont des impacts sur les modes de production et de consommation), d'autre part, la cohérence inter-temporelle des politiques : il faut garder un cap qui donne de la visibilité aux acteurs, notamment privés, pour qu'ils investissent dans des activités risquées, et c'est cela qui est important.

Cécile Delevaux : Une réaction sur la question de la fiscalité : elle n'est pas déterminante pour les entreprises dans les choix de localisation, mais les recettes qui en découlent ont des effets sur les politiques publiques visant à aider les entreprises, à les accueillir, à faire des forums pour l'emploi, à recycler les zones d'activités, à leur permettre de mieux se positionner.

La préoccupation de vouloir creuser la question de la consommation de l'espace est partagée : ne pas toujours entendre « consommation de l'espace = habitat, zones pavillonnaires » ; la relier à la question du recyclage, du caractère obsolète de certaines

zones d'activité, du déplacement des zones de logistique. Comment les collectivités publiques vont prendre en charge ce recyclage, quels moyens vont-elles y mettre, comment le chiffrer ? Cela a été fait dans les zones industrielles, qu'en sera-t-il demain de nos zones commerciales ? Quel rôle la collectivité peut jouer pour qu'il y ait recyclage et qu'on ne continue pas à consommer de nouveaux espaces ? Ce rôle dans le prix foncier, à travers le recyclage, est à creuser.

Séance du 12 novembre : « Les stratégies de localisation des activités économiques et les impacts sur le développement durable des territoires »

sous la présidence d'Alain Ayong le Kama et de Dominique Mignot

1^{ère} séquence : Les impacts environnementaux et les écosystèmes urbains

Jean-Jacques Becker (Chef du service de l'Economie, de l'Evaluation et de l'Intégration du développement durable SEEI/CGDD) : **La mobilité des actifs (kms parcourus, émissions de Ges)**

Un premier travail, réalisé en 2005-2006 par l'ancien SESP, a fait un constat qui est toujours d'actualité : les émissions de CO₂ sont plus importantes à la périphérie qu'au centre des agglomérations. Ce qui augmente surtout quand on passe du centre à la périphérie, ce sont les émissions associées aux déplacements. Pour le logement, on observe que dans certaines zones, comme les villes nouvelles, les émissions des logements peuvent être plus faibles qu'en centre-ville. Pour Lille, l'étude a porté sur des données plus récentes (1999). Entre 1990 et 1999, la tendance a été à l'accroissement entre centre et périphérie (augmentation de l'utilisation de la voiture particulière, VP). Une relation forte de causalité entre les émissions de CO₂ et la localisation au sein des aires urbaines a été établie.

Un travail mené, à partir de l'enquête budget des familles 2006, sur les dépenses en carburant des ménages pour la voiture particulière : l'apport principal est d'avoir isolé l'effet de revenu de l'effet de localisation. Il n'a pas été constaté d'effet de compensation entre centre-ville et périphérie qui se traduirait par une utilisation plus forte de la VP le week-end. Il faudra ajouter les autres modes (en particulier l'aérien) pour voir si le constat reste valide ou non. Autres travaux à mener sur l'Enquête Nationale Transport : prendre en compte l'ensemble des déplacements, notamment les longues distances pour le mode routier.

Charles Raux (Directeur du Laboratoire d'Economie des Transports) et **Jesús González Feliu**(LET) : **Des scénarios contrastés d'urbanisme commercial ; approvisionnement des ménages et émissions de CO₂ liées au transport**

Le projet ETHEL (Energie Transport Habitat Environnement et Localisation) s'inscrit dans une problématique de prospective énergie environnement avec le souci de lier les questions de l'habitat et des déplacements. La phase 2 comporte une extension de l'approche déplacements à la question des marchandises.

Les scénarios, volontairement caricaturaux, ont pour objectif de montrer quelles sont les conséquences en matière de consommation d'énergie et d'environnement de différents modèles d'urbanisme commercial ? Il s'agit d'une approche intégrée qui lie l'approvisionnement des zones commerciales et celui des ménages.

Deux familles de scénarios extrêmes :

- la famille urbanisme commercial avec 2 sous-scénarios :

- l'offre de l'agglomération convertie uniquement en structures de type hypermarché : une petite diminution du nombre de km VP
- les hypermarchés disparaissent pour laisser place à des petits commerces de proximité : on gagne 67 % des km VP et 56% des tonnes équivalent CO2.
- la famille des livraisons avec 2 sous-scénarios :
 - Livraisons de proximité, à domicile
 - Vente à distance, tous les ménages se font livrer en points-relais.
 La livraison domicile est assez performante, mais le point-relais l'est encore plus.

Il faudrait ajouter au modèle le commerce de gros. La différence devrait être a priori peu importante.

Sabine Barles (LTMU, Université Paris 8) : Les flux de matière et l'organisation de l'espace

Ses sujets de recherche sont l'écologie territoriale et les bilans de matières, et, bien que spécialiste ni des activités économiques, ni de leur localisation, elle a regardé dans quelle mesure les deux choses peuvent être reliées. L'idée de départ de l'écologie territoriale : une vision synthétique des interactions entre les sociétés et la biosphère représentée par des échanges d'énergie et de matière.

L'approche territorialisée de l'analyse des flux d'énergie et de matière est indispensable ; elle doit être spatialisée (les flux s'inscrivent dans des espaces) et doit tenir compte que tout cela se passe au sein de sociétés organisées, avec des politiques, des acteurs, etc. La dématérialisation au sens de « consommer moins de matière » représente un enjeu important en termes de développement durable.

Quels sont les enjeux à relier à tout cela, et comment les connecter à la question de la localisation des activités économiques ?

- Des enjeux de description et d'analyse des flux de matière (mal connus) : mesurer l'enjeu qu'il y aurait à essayer de boucler les cycles ;
- Des enjeux d'identification des potentialités : autre élément important dans la question de la localisation et de l'appréhension par les territoires de leur développement économique. Les approches par les flux de matière, au-delà de la caractérisation des processus, des flux, peuvent permettre d'identifier les flux critiques...
On peut envisager à partir de ce type de démarche qu'il y a un enjeu économique en termes de développement des activités de recyclage.
- Des enjeux d'identification des synergies, des possibilités de mutualisation entre les activités : l'idée est que le déchet d'une activité peut être une matière première de l'autre. L'analyse du simple secteur industriel est à dépasser ; certes, c'est là qu'on transforme les ressources, mais les matières continuent leur vie, elles sont consommées, rejetées, etc.

Toutefois, sans connecter ces travaux aux acteurs de ces flux, cela n'a pas de sens. La circulation des matières est le produit d'une société, les possibilités de dématérialisation résultent de choix de société, de politiques ; les obstacles peuvent aussi être politiques, économiques, juridiques (un effort de recherche à faire).

On commence à avoir des travaux qui convoquent des notions venues de l'économie, notamment de l'école de la proximité qui consiste à dire que si on veut favoriser la dématérialisation, la question de la proximité, le rapprochement des activités est importante.

Mais elle ne peut pas être extraite de la question plus générale de la proximité organisée, c'est-à-dire la proximité des institutions, la question des cultures professionnelles, etc.

Un deuxième type de recherche qui se développe : l'économie de la fonctionnalité. Comment la connecter avec l'écologie territoriale ? Est-ce un moyen de dématérialisation ? Intuitivement oui, mais parfois, quand on réalise des travaux quantitatifs, on obtient des résultats surprenants.

Enfin, d'un point de vue purement bio-géochimique et quasiment environnementaliste, la question de l'affectation des sols va devenir de plus en plus importante. S'il faut cesser l'utilisation de ressources non renouvelables au profit de ressources renouvelables, cela signifie que, ces ressources étant pour l'essentiel surfaciques, il faudra donc se poser la question de l'affectation des sols comme on se la posait jusqu'au XVIIIème siècle. Ces questions de localisation deviennent de plus en plus fondamentales.

Débat :

Gilles Rotillon, Université Paris-Ouest Nanterre La Défense :

A Jean-Jacques Becker : besoin de travaux sur la mise en place de politiques réelles d'aménagement nouveau. On sait que la relation perdure. Les solutions sont bien connues : taxation, internalisation des externalités, taxe carbone etc. En termes de recherches nouvelles, il y a les questions liées à l'acceptabilité sociale de ces outils.

Au LET : quel lien fait-on entre système réglementaire, juridique, et l'implantation des grandes surfaces ? C'est une question d'étude fondamentale, mais il s'agit moins de faire un diagnostic que de comprendre comment entamer la marche arrière.

A Sabine Barles : La dématérialisation est-elle un choix de court terme de l'aménagement du territoire raisonnable ? Les coûts sont invraisemblables.

Emmanuel Raoul :

A J.J. Becker : Y a-t-il des optimalités dans le lien densité-GES ?

Christophe Demazière, Université de Tours :

A Sabine Barles :

° Caractériser toujours plus les processus : oui, si déclencheur de nouveaux comportements, de prises de décisions des acteurs publics, parce que plus informés. A quelle échelle spatiale est-il possible de caractériser les échanges de matières ?

° Repérer des expériences, des lieux de réceptivité, de pro- activité, y compris des acteurs privés : comment faire cet inventaire pour ne pas rester dans des études de cas d'exemples mythiques ?

Au LET : Une interrogation : dans vos scénarios, la grande distribution est laissée telle qu'elle est, dans son organisation, dans son approvisionnement à longue distance. Il serait intéressant de regarder si l'agriculture périurbaine peut s'insérer dans ces nouveaux circuits de distribution dont vous analysez les avantages et les inconvénients.

Dominique Mignot :

Dans l'approche par les flux de matière, quand on comptabilise ce qui entre, compte-t-on les consommations intermédiaires ?

Alain Ayong Le Kama : L'unité des bilans de matière est la tonne ; or les choses sont hétérogènes. En économie, quand on veut agréger, on ramène à une unité monétaire et on introduit donc un minimum de qualité et d'impact des différentes masses.

J.J.Becker : L'idée est de quantifier les relations de manière la plus précise possible ; Oui, les villes nouvelles en région parisienne, ont un niveau de performance pas très éloigné de Paris intra-muros ; un élément important est le fait que la réhabilitation thermique des logements est une opération peut-être plus simple que la relocalisation des logements.

C. Raux : Le premier poste d'émission, ce sont les déplacements d'achat en automobile des clients et le deuxième poste est lié aux émissions de gaz réfrigérants. Il faudrait inclure cela pour élargir l'analyse : on ne prétend pas que le diagnostic reste le même, en étendant l'analyse, quant à l'avantage environnemental de tel ou tel scénario.

Sabine Barles :

Le bilan de matière peut servir d'indicateur (suivi dans le temps) mais pas d'outil de décision politique.

La dématérialisation est-elle la solution de l'avenir ? L'objectif est de consommer moins de matière et d'énergie.

Peut-on quantifier toujours plus ? Il y a d'énormes problèmes quand on veut quantifier : les statistiques publiques sont peu adaptées à la quantification des matières, il y a beaucoup de zones d'ombres. Il faut trouver les modalités de collaboration avec les acteurs pour que ça marche.

Faut-il multiplier les études de symbioses existantes et ayant fonctionné ? Les sciences sociales ne se sont pas emparées de ces questions et n'ont pas produit d'analyses au-delà de la question : comment peut-on arriver à avoir des collaborations, des synergies, entre acteurs, des réseaux d'informations, qui autorisent ce type de choses ?

2^{ème} séquence : Les impacts en termes de marchés du travail et de développement économique local

Les restructurations des marchés locaux du travail :

Anne Aguiléra (INRETS, Université Paris Est)

Les enjeux de DD concernant la localisation des entreprises portent principalement sur les mobilités domicile-travail : peut-on modifier ces comportements de mobilité ? Peut-on associer des formes de mobilité à des types de lieux de travail ? En quoi une organisation multipolaire des emplois permet-elle de réorganiser favorablement la mobilité des personnes ? Il y a un lien entre localisation résidentielle et localisation des emplois : les actifs très éloignés de leur lieu d'emploi sont minoritaires. Il y a un lien entre la localisation des emplois et le type de mobilité qu'elle génère : plus l'emploi est loin du centre, plus son aire d'attraction est large avec utilisation de la VP. Les dynamiques récentes de localisation des emplois augmentent les distances de déplacement domicile-travail et l'usage de la VP : élargissement des aires d'attraction de tous les pôles d'emploi.

Les recherches devraient engager des analyses à des échelles spatiales fines, aux franges des pôles d'emploi, car plus on travaille à des échelles fines, plus les situations sont complexes ; sur les logiques d'éloignement des résidences des pôles d'emploi ; sur le potentiel de réversibilité de la dynamique d'éloignement aux emplois, tout en consolidant la structuration multipolaire. Dans un contexte de coût croissant de l'énergie, quelle offre de logements à proximité des emplois ?

Daniel Béhar (*Directeur d'études ACADIE*)

Le discours habituel sur la métropolisation porte sur le triptyque : vaste bassin d'emploi métropolitain/polarisation/spécialisation (cas de la Seine Saint Denis). Cette dynamique masque la relocalisation ou la résistance locale de certains marchés du travail, qui est liée aux modes de localisation des différentes activités et fonctions de l'économie métropolitaine :

- fonctions support de l'économie métropolitaine : commerce de gros, transports, logistique, BTP, services opérationnels de gardiennage et de sécurité... représentent près de 50% des emplois d'ORSA (Orly Rungis Seine Amont)
- développement de fonctions résidentielles de niveau métropolitain, établissements pour enfants ou adultes handicapés, maisons de retraite, avec des personnels à faible niveau de qualification (Seine et Marne), grandes infrastructures commerciales ou récréatives d'envergure métropolitaine (Val d'Europe, Disney...)
- des emplois métropolitains se rapprochent des résidences de cadres, développement d'emplois de conseil et d'audit dans le périurbain au nord de l'IDF

Le DD, c'est la création d'emplois et d'emplois accessibles à tous, mais il ne faut pas sous-estimer

- la complexité des rapports entre développement/cohésion et préservation des ressources : la réduction des mobilités domicile-travail peut correspondre à un allongement des flux de marchandises émetteurs de GES (logistique en Seine et Marne)
- et les conflits d'intérêt entre ce qui est bon pour le local et moins pour le global métropolitain, et inversement

Débat :

Bernadette Mérenne-Schoumaker : Comment intégrer les ménages de doubles actifs et les changements d'emplois au cours de la vie dans ces analyses sur les marchés locaux du travail en cours de restructuration ?

Réponse d'A.Aguiléra : dans les ménages de bi-actifs modestes, la femme est souvent plus près de son lieu d'emploi. Pour optimiser les chances de trouver un emploi, la localisation résidentielle centrale est préférable (travaux S. Wenglenski et J.P.Orfeuil)... il y a risque de fragilisation des ménages résidant en périurbain en cas de changement d'emploi.

Lise Bourdeau Lepage : intérêt d'analyser conjointement localisation des différents types d'activités et qualification des ménages résidents.

Guy Loinger : confirmation des propos de D.Behar avec une localisation de certaines filières dans des zones géographiques délimitées (médical et bio-tech de Paris Sud-Est à Evry) et un effet résidentiel autour des pôles d'emploi, mais avec des zones de localisation résidentielle différenciées selon les catégories socio-professionnelles (par exemple autour de Roissy, les pilotes logent plutôt dans le Val d'Oise et les bagagistes en Seine St Denis).

Christophe Demazière et Dominique Mignot s'interrogent sur le fait que la structuration de marchés locaux du travail (infra-métropolitains) n'est possible que dans des aires

métropolitaines de grande dimension, comme la région parisienne, mais peut-on repérer des processus identiques dans des agglomérations de taille intermédiaire ?

Stéphane Le Bouler, Mission Recherche : enjeu fort de la localisation des gros équipements sanitaires et médico-sociaux qui génèrent d'importants flux de proximité (gros pôles d'emplois, brassage de compétences, de niveaux de qualification et de revenus) mal pris en compte dans les choix de localisation et la réflexion sur les alternatives (soins à domicile...) ; il faut distinguer les bassins d'emploi et les bassins de clientèle.

Développement économique local et développement durable :

Laurent Terral (LVMT, Université Paris-Est) : La localisation des activités d'intermédiation financière, le développement territorial et le développement durable des territoires.

Une des questions fortes sur l'évolution de la localisation des activités économiques concerne l'impact de la diffusion des TIC sur la relation des établissements à un territoire de proximité physique, dans un contexte de fusions-acquisitions des entreprises qui provoquent des réorganisations internes. Le solde nettement positif du nombre d'agences bancaires pour tous les groupes bancaires (et encore plus pour les groupes mutualistes) indique que l'agence reste le lieu privilégié de nombreuses prestations auprès d'une clientèle locale : atout dans la concurrence entre banques, fonction commerciale renforcée, établissements à faible effectif, développement d'agences spécialisées.

Débat :

Bertrand Zuindeau : l'agglomération parisienne n'est-elle pas spécifique par rapport aux zones rurales où les questions de durabilité, de proximité et de qualité des services bancaires se posent avec plus d'acuité ?

Jean-Marc Zuliani : en villes moyennes, les stratégies d'ancrage territorial des établissements des banques et assurances mutualistes tiennent au rôle joué par les gestionnaires élus issus du milieu local. Il y a une forte tension entre les représentants élus et les gestionnaires institutionnels...

Emmanuel Raoul : ... avec des solutions de compromis, comme les agences sans guichetier

Réponse de L.Terral : Il faut être attentif aux évolutions en zone rurale, mais également dans certaines communes de banlieue où des problèmes d'accès aux services bancaires se posent. Les groupes bancaires mutualistes sont plus présents dans les marges périurbaines et rurales que les banques commerciales.

Bertrand Marjollet (Responsable département territoires et réseaux à la CCIP 92) : La question de la cohérence des politiques économiques locales et les enjeux de développement durable.

Dans le prolongement de l'exposé précédent, l'implantation de nombreuses agences bancaires a déstructuré les centres-villes. Comment limiter cette financiarisation de l'économie locale ?

Objectif de maintien d'activités secondaires dans la zone de la boucle de la Seine, au nord du département 92 connu pour ses activités de sièges sociaux et d'innovation, objectif discuté lors de l'élaboration du Schéma Régional de Développement Economique, et du SDRIF. Plusieurs zones d'activité constituent 400 ha de réserves foncières mutables. Les logisticiens, en lointaine Seine et Marne, ont des difficultés pour approvisionner le centre de Paris. Par ailleurs, 2 lourds investissements d'envergure nationale (Le Havre 2000 et canal Seine-Europe) sont déconnectés des enjeux locaux. La tendance spontanée d'évolution des zones industrielles est de se transformer en zones tertiaires ou commerciales sous l'action d'investisseurs fonciers et immobiliers privés, et ce d'autant plus que le secteur du port de Gennevilliers est bien desservi en infrastructures de transport (métro, tram, A 86).

Dans un espace sans intercommunalité, il faut que l'ensemble des partenaires (Etat, conseil général, les communes concernées) établissent des pistes de réflexion sur la revalorisation et l'animation de ce secteur. À partir du moment où ils décident de conserver ces terrains pour des activités secondaires, une forme de péréquation devrait être mise en place, avec La Défense par exemple, dans la mesure où, sur un périmètre d'intérêt national, on peut penser la complémentarité entre un développement tertiaire et les fonctions supports indispensables à ces activités tertiaires.

Débat :

Jean-Jacques Becker : Pourquoi l'Etat devrait-il avoir une politique contraignante sur l'occupation de l'espace ? Si les fonctions secondaires sont indispensables, le marché trouvera une solution pour les satisfaire.

Réponse de B.Marjollet : La politique contraignante s'impose au nom du DD, pour diminuer les flux entre l'arrivée de containers à Gennevilliers, le départ des marchandises en camions vers les zones logistiques de l'Essonne et de la Seine et Marne, puis la distribution des produits en zone dense. Par ailleurs, pour répondre aux besoins des populations à niveau de qualification faible ou moyen, il est important de ne pas avoir que des emplois supérieurs à proximité.

Alain Ayong le Kama : Où se relocalisent les activités secondaires ?

Réponse de B.Marjollet : en grande couronne où la pression foncière est moindre.

Christophe Demazière : Sentez-vous, chez les industriels et les acteurs publics, une sensibilité croissante au développement durable ?

Réponse de B.Marjollet : Les industriels sont sensibles au DD à partir des problèmes d'approvisionnement. La CCI développe des formations et des diagnostics auprès de ces industriels pour les sensibiliser au développement durable.

Bernadette Mérenne-Schoumaker (Professeur à l'Université de Liège) : Comment les questions de développement durable impactent-elles les travaux de recherche sur la localisation des activités économiques ?

B. Mérenne-Schoumaker a indiqué qu'elle a beaucoup travaillé sur la localisation des activités et le développement territorial, sans nécessairement se pencher sur la question du développement territorial durable.

Par rapport à la question proposée : trois questions fondamentales :

- de quelles activités économiques parle-t-on ? On peut les prendre toutes. La distinction traditionnelle (secteurs d'activité, branches) est de moins en moins pertinente ; peut-être construire de nouveaux critères plus en phase avec le développement durable, par exemple le degré de nuisances, les besoins en surfaces, les transports générés etc. ;
- des territoires à quelles échelles ? En matière de développement durable, l'échelle intermédiaire est souvent privilégiée (villes, aires urbaines), celle des quartiers l'est moins, et le sont encore moins les échelles plus macro ;
- quels enjeux du développement prendre en compte ? Si on parle de développement durable, il faut parler des trois dimensions et y ajouter une quatrième qui est la gouvernance, et pas seulement se préoccuper des enjeux environnementaux.

Profils de travaux réalisés à Liège

B. Mérenne-Schoumaker a essentiellement travaillé dans trois espaces de recherche différents :

- La chaire de géographie économique à Liège : travaux fondamentaux, thèses et mémoires sur les logiques de localisation, notamment les logiques des activités industrielles, du commerce de détail, et plus récemment de la logistique ; davantage préoccupée par ce qui changeait que par ce qui était stable ; a travaillé sur les rapports entre l'industrie et la ville ; l'exurbanisation des activités : causes et conséquences ; l'immobilier d'entreprises et le rôle de l'immobilier dans les choix de localisation ; la consommation d'espace par l'industrie ; les délocalisations industrielles.
- Le SEGEFA (Service d'Etude en Géographie Economique Fondamentale et Appliquée), créé en 1986, sur la base de contrats privés et publics : travaux visant à optimiser les choix de localisation des entreprises privées ; a travaillé dans le domaine du développement durable sur les surcoûts des services publics collectifs liés à la péri-urbanisation, sur l'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain ; sur les comportements résidentiels des ménages face à la problématique du développement durable ; sur les friches industrielles avec des outils pour définir des ré-affectations ; sur des études d'incidences économiques, sociales et environnementales (Région wallonne), notamment en termes de mobilité des personnes et des marchandises sur les activités existantes.
- Le LEPUR (Laboratoire d'Étude en Planification Urbaine et Régionale), bureau d'études interdisciplinaire, financé par la région wallonne qui a demandé de créer des outils d'aide à la décision, a travaillé sur l'évaluation des coûts de l'étalement urbain, les coûts de la dés-urbanisation, les profils d'accessibilité et de mobilité des entreprises, la mixité raisonnée des activités, l'impact de Kyoto sur l'aménagement du territoire, sur le recyclage urbain, sur les stratégies d'affectation des sols pour favoriser le report de mode (quartiers de gare), l'évaluation des besoins en matière de

zones économiques, et une recherche actuellement en cours pour planifier les localisations commerciales sur la base de critères liés au développement durable.

Résultats en termes de développement durable

Encore aujourd'hui, les entreprises sont peu sensibles à la logique du développement durable. Pour quelles raisons ?

- c'est une préoccupation récente ;
- le développement durable engendre des surcoûts pour les entreprises existantes et dans les nouvelles localisations ;
- le marché est de plus en plus concurrentiel.
- il y a des contraintes propres qui leur semblent plus fortes que le développement durable (accessibilité, voisinage, etc.).
- la pression publique et sociale est encore faible pour faire changer les entreprises.

Où sont les sensibilités ?

- sensibilités en très forte croissance : traitement des déchets, eaux usées, pollutions, technologies propres, transports de marchandises, dans les questions de performance énergétique des bâtiments ;
- très peu de sensibilité : sur les aspects sociaux, la gouvernance et le transport des travailleurs et des clients.

Côté pouvoirs publics : ils sont très peu sensibles à cette problématique. Pourquoi ?

- différents niveaux de pouvoir interfèrent lorsqu'il y a des problèmes de localisation ou d'extension, à des échelles différentes (régions, communes) et il y a les concurrences entre pays, régions et localités ;
- matière très interdisciplinaire, qui pose parfois problème aux collectivités car il faut mettre ensemble des services différents ;
- peu de normes et d'outils d'aide à la décision sur le territoire durable, par exemple sur la compatibilité entre les activités, entre activités et habitat ; quel modèle proposez-vous et qu'est-ce que cela coûte ?
- la pression sociale, notamment des phénomènes de NIMBY qui freinent l'action publique (la mixité des activités).

Il faut aussi réfléchir aux choix de localisation résidentielle, parce qu'une partie des problèmes vient du divorce entre les lieux de résidence et les lieux de travail.

Que tirer de tout cela ?

- il y a une péri-urbanisation généralisée, manifeste en Belgique, et parallèlement un déclin économique de certains quartiers, notamment les vieilles banlieues abandonnées par les populations les plus qualifiées, et aussi par les activités ;
- il y a les fameuses consommations énergétiques et les rejets de CO2 liés aux déplacements de personnes et de marchandises.
- il y a une consommation accrue d'espaces agricoles (peut-être plus grave dans un petit pays qu'en France) ;
- il y a l'artificialisation des sols, la multiplication des sources de pollution et la diminution de la biodiversité dans certains espaces ;
- les segmentations socio-spatiales se manifestent de plus en plus : des espaces délaissés et, de l'autre côté, des espaces qui acquièrent progressivement plus de valeur sociale ;

- il y a un problème social relativement important : gros problèmes d'emploi des gens peu qualifiés (certains emplois dans des secteurs éloignés, mal desservis en TC).

Axes de recherche induits par le développement durable

Quatre axes de recherche induits par le développement durable font l'objet de travaux actuellement par les structures présentées ci-dessus.

La philosophie de ces travaux : il y a un déficit réel de nouveaux modèles liés au développement durable ; il n'y a pas beaucoup de référents théoriques, scientifiques ; il faut davantage comprendre à la fois les entreprises, les promoteurs immobiliers et les décideurs publics. Comment tout cela interfère, qui prend le dessus ?

L'objectif est d'aboutir à des outils d'aide à la décision. Quatre domaines de travail :

- Critériser les besoins et attentes des entreprises : rechercher les besoins réels des entreprises en espace, en accessibilité, en services, en voisinage possible, en matière d'image, selon les différents types d'activités ; mieux connaître les stratégies des promoteurs immobiliers ;
- Utiliser de manière plus parcimonieuse les sols, en particulier dans les zones d'activités économiques où il y a surconsommation d'espace ; il y a des pistes d'investigation :
 - o des normes indicatives de densités d'emplois par ha en fonction des activités et des zones ;
 - o des normes rapport plancher / surface au sol ;
 - o de nouvelles manières de construire ou de rénover (recycler, reconstruire la ville sur la ville) des immeubles plus en phase avec le développement durable ;
 - o le fonctionnement du marché immobilier de seconde main (marché de plus en plus important) ;
 - o la compatibilité des activités avec un voisinage résidentiel.
- Faire correspondre les profils de mobilité des entreprises avec les profils d'accessibilité des lieux ; travailler sur les besoins des entreprises en termes de mobilité et sur les profils de lieux selon l'accessibilité.
- Favoriser la mixité raisonnée des activités : une mixité relative des activités qui assure leur compatibilité et, de préférence, leur complémentarité ; adaptation de l'outil de zonage ABC des Pays-Bas (classer les activités selon leur degré de compatibilités avec l'habitat en séparant les fonctions selon les degrés de nuisance).

Conclusion

Aujourd'hui, les pratiques des entreprises et des pouvoirs publics ne sont pas en lien parfait avec le développement durable. Il y a nécessité au niveau de la recherche de trouver de nouveaux modèles d'organisation spatiale pour mieux faire correspondre les contraintes de localisation des entreprises et les attentes des pouvoirs publics. Pour ce faire, une piste intéressante est de développer des outils d'aide à la décision.

Débat :

Questions à Bernadette Mérenne-Schoumaker :

Charles Raux, LET

Y a-t-il des évaluations menées à long terme de la politique de planification ABC ?

Nicolas Gillio, CERTU

La prise en compte des critères de développement durable n'est-elle pas différente selon la taille des activités dans les choix de localisation ?

Christophe Demazière, Université de Tours

Le lien étroit à construire dans la durée entre recherche et décision publique est intéressant. Est-ce que cela témoigne d'un pragmatisme des acteurs publics locaux en Wallonie, en Belgique, consistant à aller dans la mise en œuvre du développement durable, beaucoup plus qu'en France ? Êtes-vous profondément convaincue que l'optimisation, l'aide à la décision et l'aide à la mise en œuvre suffisent en tant qu'objets de recherche, ou est-ce qu'il y a la place pour d'autres réflexions ?

Nicole Rousier, PUCA

Avez-vous travaillé sur l'évolution de la propriété immobilière des entreprises ?

Jean-Jacques Becker, SEEI/CGDD

Avez-vous examiné les avantages de l'étalement urbain et le coût des solutions alternatives à l'étalement urbain ?

Réponses de Bernadette Mérenne-Schoumaker

La politique ABC est mise en œuvre aux Pays-Bas (peu praticable), mais elle a été particulièrement bien mise en œuvre à Bruxelles (plan IRIS de la mobilité de Bruxelles).

Nous avons surtout travaillé au niveau des TPE et des PME (90 % des demandes, notamment dans les parcs d'activité). Les outils ne sont pas adéquats pour les grandes entreprises, peu nombreuses.

Notre vision sur le développement durable : pouvoir intervenir dans le débat urbain, trouver, avec un certain pragmatisme, la meilleure solution qui est souvent une solution de compromis.

Les travaux français parlent beaucoup des entreprises, beaucoup de l'action publique, et peu des promoteurs immobiliers. Ce sont eux qui font et défont l'espace, notamment dans les grandes villes et les villes moyennes. Aujourd'hui, il y a présence de l'offre par rapport à la demande. Ils produisent des espaces, comme les espaces de bureaux, beaucoup d'espaces commerciaux, et finalement les entreprises suivent. Leur logique est claire : minimiser les risques, s'installer là où il y a un marché potentiel.

Nous avons essentiellement travaillé sur les coûts de l'étalement urbain pour les pouvoirs publics et la collectivité, moins pour les ménages : qu'est-ce que cela coûte à la collectivité de laisser faire l'étalement urbain, notamment en termes de réseaux (routes, électricité, services postaux, écoles, etc.) ? La Belgique est sur un modèle proche du modèle américain ; les centre-villes, surtout les parties péri-centrales, sont très pauvres et les périphéries sont

nettement plus riches. Qui paie ? C'est l'ensemble des citoyens qui paie le surcoût que représente l'épuration des eaux.

Question : *Alain Ayong le Kama*

Comment faire pour que les ménages aient un rôle plus important dans le jeu ? Cet acteur aura, dans l'avenir, un rôle très important dans l'optimisation de la localisation.

Nous sommes conscients de la pertinence des échelles. Comment pensez-vous que la dimension horizontale va impacter les choix de localisation ? On sait qu'il y a une concurrence sur le foncier, mais peut-on aller plus loin dans la question des choix de concurrence fiscale entre régions, sur les impacts de ces points sur les localisations ?

Réponse de Bernadette Mérenne-Schoumaker

Il y a effectivement la question de la capacité des ménages à se faire entendre dans le jeu. Dans le cadre de la Fondation Roi Baudouin, un travail est engagé pour permettre aux populations les plus démunies de pouvoir intervenir dans les débats.