

REPONSE A LA CONSULTATION LOCALISATION DES
ACTIVITES ECONOMIQUES ET DEVELOPPEMENT
DURABLE DES TERRITOIRES

RAPPORT DE RECHERCHE

**LES ACTIVITES ECONOMIQUES ENTRE
CONTRAINTE ET VALORISATION POUR DES
ESPACES PERIURBAINS DURABLES.
UNE COMPARAISON MONTREAL TOULOUSE**

PUCA : PLAN, URBANISME, CONSTRUCTION ET ARCHITECTURE.

Juin 2012

LISST-CIEU



UNIVERSITÉ DE TOULOUSE LE MIRAIL



TELUQ : UNIVERSITÉ À DISTANCE DE L'UQAM



CHAIRE DE RECHERCHE DU CANADA SUR LES ENJEUX SOCIO-
ORGANISATIONNEL ET L'ÉCONOMIE DU SAVOIR

ARUC-GATS,



Auteurs et collaborateurs

Corinne Siino

Professeur d'aménagement et d'urbanisme

Juliette Rochman

Docteure en aménagement, Post doctorante Télug-Aruc GATS

Jean-Marc Zuliani

Maitre de Conférences Géographie et aménagement

Philippe Dugot

Maitre de Conférences Géographie et aménagement

Diane-Gabrielle Tremblay

*Titulaire de la chaire de recherche du Canada (niveau 1) sur les enjeux socio-
organisationnels de l'économie du savoir*

Directrice de l'ARUC GATS

Professeure au département économie et gestion

SOMMAIRE

Introduction	5 p
1. Rappel des objectifs d'ensemble de la recherche	5 p
2. La question de l'exemplarité des territoires étudiés.	9 p
3. La légitimité de la comparaison France Québec	12 p
I. Quelle intégration du développement durable dans les cadres nationaux de l'aménagement du territoire	19 p
I.1 La compréhension du développement durable dans les cadres nationaux au Canada et en France	19 p
I.1.1 Lois cadres et politiques pour l'aménagement durable du territoire	19 p
I.1.2 Le débat public en aménagement et environnement	29 p
I. 2. Traduction de l'interprétation du DD dans la planification	32 p
I.2.1 Pour la France	32 p
I.2.2. Au Québec	34 p
I.2.3. Les outils de l'urbanisme pour la mise en œuvre du DD	37 p
I.3 La localisation des activités économiques et le DD dans les territoires périurbains	43 p
II Le positionnement des territoires périurbains pour la localisation des entreprises	58 p
II.1. Territoires périurbains : caractéristiques et problématiques	58 p
II. 1.1 Méthodologie et argumentaire sur le choix des territoires périurbains	58 p
II.1.2. Des territoires périurbains aux problématiques de développement spécifiques.	61 p
II.2 Le rôle du développement durable dans les stratégies des élus pour la localisation des activités économiques.	101 p
II.2.1. Tension entre préservation de l'environnement et développement des activités économiques : quelles perceptions pour les élus des territoires PU ?	101 p
II.2.2 La Durabilité dans les projets émergents : la gestion des compromis	109 p
II.3 Synthèse : les enseignements des cas Montréalais et toulousains	118 p
II.3.1 Le DD : quelles évolutions et concrétisations dans les actions des collectivités ?	118 p
II.3.2 Ce qui change dans les modes de faire :	127 p
II.3.3 Freins / opportunités et les signaux faibles	131 p
III – L'intégration du développement durable dans l'activité et la stratégie des entreprises	135 p
III.1. Logiques de localisation dans les principaux secteurs étudiés	137 p

III.1.1. Des plates-formes logistiques périurbaines loin d'être des outils d'aménagement intermodal	137 p
III.1.2. Un renouvellement productif à partir des activités de transformation liées à l'agriculture ?	143 p
III.1.3. Le périurbain, un territoire d'accueil pour les filières émergentes du tri et traitement des déchets ?	148 p
III. 1.4 Des gisements de matières premières, facteurs prépondérants de localisation (granulats et argiles)	155 p
III. 2. Les logiques des entreprises face aux enjeux de la durabilité dans les espaces périurbains	159 p
III.2.1. Réduction des coûts et mise en question de la durabilité environnementale: Les activités logistiques	159 p
III.2.2. La durabilité interprétée à travers des liens de proximité territoriale: le cas de la « bio-industrie	163 p
III.2.3. L'organisation périurbaine de la filière des déchets : collecte et recyclage, deux positionnements face à la durabilité	169 p
III.3. Une intégration du DD facteur de transformation des espaces périurbains.	175 p
III. 3.1. La Durabilité, principe d'organisation d'activités pour lesquelles le périurbain ne revêt pas d'enjeu particulier	175 p
III. 3.2. Une intégration de la durabilité limitée aux contingences spatiale du périurbain	181 p
III.3.3. La recherche d'une articulation des trois volets de la durabilité en dépit d'une localisation contraignante	188 p
CONCLUSION :	195 p
BIBLIOGRAPHIE	207 p
TABLE DES MATIERES	219 p
ANNEXES	223 p

Introduction

1. Rappel des objectifs d'ensemble de la recherche

Entre développement économique, et développement durable des territoires aujourd'hui. Revue de la littérature :

Le développement durable (DD) devrait ou aurait du, susciter une transformation des logiques d'actions, des actions et des discours puisque par définition (Jepson & Edwards (2010) il se base sur une prise en compte des contraintes et ressources qui incluent la participation de tous les usagers et citoyens.

La diffusion de cette expression (DD) et des principes qu'elle véhicule a contribué à institutionnaliser du moins dans les textes, la participation du public dans les processus décisionnels et la gouvernance. Au-delà de l'importance accordée aux décideurs locaux, le rapport Brundtland insistait sur un pouvoir donné aux citoyens et associations parce que ceux-ci étaient aussi source d'information. L'implicite portant sur l'importance de l'information (pour son intérêt qualitatif) et la pertinence de la relation systématique entre participation publique et meilleure protection de l'environnement ou facilitation de l'émergence de projet durable, ont déjà été soulignés (Larrue C. 2000). C'est aussi une des définitions de la « Smart Growth » qui insiste sur la responsabilisation des groupes et des individus quand aux conséquences de leurs dépenses en énergies et à leurs capacités à régénérer les ressources consommées (Jepson Jr., Edwards M 2010).

Quoi qu'il en soit, le développement durable permet d'interroger différemment l'intérêt général sur les évolutions qui concernent ses 3 piliers (économique, social, environnemental) en particulier dans les territoires locaux.

Dans les tensions décisionnelles de l'action locale on constate toujours la confrontation traditionnelle entre le NIMBYisme et l'intérêt général, et l'opposition entre les logiques de Bottom-up versus celles du Top down. Cependant, elles sont désormais en partie transcendées par la question d'une prise en compte globale des aspects opérationnels et des conséquences d'un projet ou d'un aménagement dans un territoire. La mise en place d'une 2X2 voies pour désenclaver un territoire (exemple de l'axe Toulouse Foix Andorre) convoque par exemple la réflexion sur les impacts environnementaux (sols, atmosphère ...) et sur certaines activités économiques (dégradation paysagère, voire déclassement de terres pour l'agriculture).

Les interrogations sur les effets sanitaires et les dépréciations des territoires dues à certains aménagements, ou à contrario, le déclin économique et la marginalisation de certaines populations comme conséquence d'un refus d'implantations d'activités ou d'un trop important enclavement ne sont pas nouvelles. Elles peuvent cependant être posées dans une perspective plus globale en ce qui concerne la prise en compte des impacts du développement d'activités, et

l'échelle des territoires impactés. C'est donc une forme renouvelée et complexifiée de débat sur l'aménagement du territoire en particulier son urbanisation que le DD initie fréquemment.

Au-delà de nouvelles formulations de thématiques le DD s'intéresse à des dimensions sociales et environnementales souvent obliées par le passé par la seule prise en compte d'aspects économiques (ou plus récemment écologiques) dans le devenir des territoires. Il se heurte néanmoins à la diversité et à la complexité des échelles, dans la mesure où il implique une responsabilité dans le temps long et une prise en compte d'impact global. Ceci introduit d'autres thèmes comme celui de la responsabilité sociale qui amène à envisager plus d'implication et d'autonomie des citoyens dans les processus décisionnels à côté de la puissance publique ou des acteurs privés.

Le choix du périurbain

Le DD semble toutefois plus spécifiquement interpeller le périurbain et en particulier celui des métropoles où, il est fréquent d'observer des tendances allant dans le sens inverse de logiques politiques et citoyennes durables :

Accueil de population vulnérables, ou fragilisation de certaines catégories qui y étaient déjà, fragmentation territoriale à différentes échelles qui oppose souvent des logiques de développement et de gouvernement avec celles des pôles urbains mais aussi les périphéries entre elles.

Au-delà de ces tendances négatives, la rhétorique de la protection et de la préservation environnementale (en référence aux conférences internationales), constamment mise en avant dans les années 2000 à travers les discours relatifs aux stratégies de développement en direction des citoyens, s'est notablement affaiblie au nom du principe de « réalisme » qui confronterait au moins l'Europe à une crise économique mondiale et des « Kracks » financiers toujours imminents.

Sur ce plan également, les espaces périurbains sont fortement interpellés par le développement durable dans la mesure où ils sont présentés comme des espaces de refuge, ou de ressources pour atténuer les problèmes (d'instabilité de l'emploi, de dégradation environnementale, d'inégalités sociales) censés se cristalliser dans la ville. Cette différenciation de l'espace périurbain par rapport aux agglomérations découle entre autre d'une mobilisation citoyenne (imaginée ou réelle), pour une défense des conditions de vie (environnement paysager, pollutions diverses, trafic, maintien de l'emploi) supposées moins maîtrisées en milieu urbains dense.

Dans l'ensemble, quelles que soient les régions et cela vaut entre autre pour la France et le Québec, l'espace périurbain est concerné par la durabilité parce qu'il semble pouvoir mieux concilier les dimensions économique et environnementale du développement sans que rien ne soit démontré dans cette affirmation. L'importance d'un cadre environnemental peu densément urbanisé qui abrite encore des espèces animales, végétales désormais très rares en ville explique cette perception. Les activités qui s'y développent renforcent l'impression de possible conciliation tant qu'elles demeurent espacées et loin des habitations. De ce fait, des activités comme les circuits courts, les AMAPs, les entreprises de recyclage ou appartenant à l'industrie des technologies vertes dans les espaces où elles sont facilement repérables apparaissent parfois

comme les moteurs économiques à même de dynamiser ou sauver l'économie locale sans dommage pour l'environnement. Par ailleurs la présence et la vigilance d'un tissu associatif national ou local pour la défense et la préservation patrimoniale d'espèces et des contraintes légales pour arrêter ou empêcher le mitage, préserver la continuité des ceintures vertes ou bleues, réhabiliter des espaces de friches industrielles ... construisent pour tous les pays une perception du territoire périurbain comme lieu où peut s'appliquer le développement durable, et le rendent pour ces raisons beaucoup plus désirable que les territoires plus denses.

Suivant les pays une dimension est plus affirmée que l'autre à travers des notions connexes à la recherche de bien-être et d'équité sociale, ou à celle de la préservation de l'environnement. Aux échelles locales, ce sont surtout des éléments concrets qui sont discutés, négociés par les acteurs locaux (Zuindeau 2005, 2010 Theys 2003, 2010...). Ils doivent cependant s'intégrer dans des visions plus larges, mais aussi intégrer des contraintes que la durabilité fait peser sur les territoires du local au national, celles que l'aménagement ou l'installation d'entreprises durables dans un territoire peuvent impacter dans des territoires voisins.

En ce sens, la construction de moteurs de développement économique et la négociation autour de leur application sont un premier niveau de l'interprétation de la durabilité. L'hypothèse selon laquelle dans l'espace périurbain sont discutés des objets différents de ceux de la ville dense et l'argument d'un poids spécifique de la durabilité, nous amènent à nous attacher aux registres de la durabilité et à ses différences (selon des contextes nationaux distincts). L'objectif est de préciser quels sont les «objets » de la durabilité et comment ils sont construits pour envisager leur efficacité suivant les pays et les contextes locaux.

La question de la localisation des activités économiques dans les territoires

L'idée que l'application du DD rencontre des opportunités et des limites à l'échelle des espaces locaux, notamment dans les politiques d'aménagement, a donné lieu à de nombreux développements, (Buclet, 2010, du Tertre 2006b). C'est donc à cette échelle locale de la décision que nous avons souhaité analyser la façon dont la localisation des activités économiques est ou non marquée par le DD et ses implications.

A cet égard il s'agit de s'interroger sur les attitudes et inflexions de stratégies des principaux acteurs concernés : les décideurs politiques et les chefs d'entreprises. Avec l'hypothèse que l'injonction à durabilité impacte leurs choix et leurs pratiques concernant l'installation et/ou du développement d'activités au niveau local (Lazerri Y 2009), nous essaierons d'analyser sous quels aspects cela se concrétise et quelles en sont les conséquences pour les territoires locaux.

Notre objectif est de déterminer en quoi les obligations réglementaires de l'Europe et de l'État modifient les comportements (des acteurs économiques en particulier) dans leur rapport à la durabilité. Nous essaierons également, d'évaluer dans quelle mesure la pression de la société civile, ou d'une « sensibilisation à la durabilité » jouent un rôle dans d'éventuels changements concernant des projets d'activité économique (Lazerri Y 2009). Enfin nous essaierons de saisir comment ces changements d'attitude se traduisent en amont, dans les processus décisionnels de création ou développement d'activités économiques et en aval, dans l'affichage d'une orientation vers la durabilité.

La localisation des activités économiques dans les territoires périurbains : les paradoxes de la durabilité

Le DD est par nature entendu au niveau le plus global possible et sur le long terme, de façon à garantir la meilleure cohérence possible entre l'intégration de ses principes et leur mise en œuvre sur le territoire. Cependant, les compétences décisionnelles concernant l'installation d'activités économiques, et l'organisation de bassins d'emploi, relèvent essentiellement de l'échelon local, voire micro local et sur des temps relativement courts (temps électoraux, cycles courts voire très courts des entreprises). Sans toutefois s'y opposer, ces échelles spatiales et temporelles apparaissent souvent déconnectées des logiques globales de durabilité sensées les sous-tendre. On touche une des premières limites fortes de la compatibilité entre activité économique et développement durable, si l'on en reste aux cadres traditionnels pour penser le développement économique, les relations entre acteurs institutionnels et caractéristiques des territoires, (Du Tertre 2010). En effet, les dimensions globales et prospectives impliquées par la durabilité nécessitent une vision du développement des territoires qui articule des contingences et des intérêts locaux, à différentes échelles pour un plan d'ensemble qui ne compromette aucun des trois aspects économiques, social environnemental impliqué par la durabilité. Or, la localisation des activités économiques présente un intérêt particulier, dans les territoires périurbains car ces espaces, tels que présentés ci-dessus, amènent le plus souvent ceux qui les gouvernent ou y habitent à envisager la localisation d'activités économiques en tension entre les différents aspects la durabilité essentiellement à l'échelle locale.

De plus, le développement durable pensé à l'échelle régionale fait de nombreuses références à la durabilité environnementales et à des actions pour valoriser cette durabilité. Or l'accueil local des activités économiques par des communes ou des EPCI peut tenir compte et respecter des normes environnementales (telles ISO 14001) mais celles-ci ne sont « prescriptibles » comme condition d'implantation que dans certaines zones au sein même d'une EPCI, voire d'une commune. Ceci peut induire des situations paradoxales, ou des déséquilibres dans le côtoiement d'activités qui présentent des nuisance environnementales et d'autres sur lesquelles pèsent des contraintes du contrôle de l'impact environnemental (Une activité de gravière proches de territoires d'agriculture bio, n'est soumise qu'à une remise en État des espaces exploités lors de l'arrêt d'un site, à l'inverse on peut trouver des exploitants agricoles utilisant des engrais chimiques ou des produits chimiques pour détruire des « nuisibles » à coté d'exploitations « bio » ou de ZA dont les entreprises doivent contrôler leurs déchets et leurs émissions).

Enfin, à l'échelle régionale la transversalité des interventions en matière de développement économique, social et de préservation de l'environnement n'est pas encore réalisée de façon effective. Certains aspects d'un domaine sectoriel (activités économiques, transports ...) sont invoqués pour un renforcement de l'équité sociale en matière d'accès à l'emploi ou aux services ou pour la limitation des problèmes climatiques. Le développement de certaines activités dans un territoire peut s'avérer un atout de maintien de vie économique et d'équité sociale, mais en revanche accroître les nuisances environnementales ou les disparités spatiales. Les activités de

tourisme occasionnent fréquemment ce type de situation dans les espaces périurbains. Également, la localisation d'entreprises et d'emplois constituant un apport de ressources dans un espace local, suppriment parfois d'autres sources de travail et de revenu. On peut à cet égard citer l'installation de supermarchés en périphéries de bourgs périurbains en forte croissance démographique, qui entraînent la disparition des activités de petits commerces situés en centre-ville. Ils nécessitent alors pour les habitants un accès en voiture, à une offre certes plus diversifiée mais pas toujours plus abordable, ni en rapport avec les modes de consommation de certains d'entre eux.

Ces paradoxes mettent en évidence une relative faiblesse de l'intégration des échelles auxquelles est pensé ou mis en œuvre le développement durable. Ils soulignent une fois de plus la difficulté d'application de la proposition « penser global, agir local » ou « les difficultés majeures à changer d'échelle de telles manières que les initiatives et innovations relevant du DD puissent avoir une portée modifiant le mode de développement des économies contemporaines. » (du Tertre 2010). Or, les schémas nationaux et régionaux pour aménager le territoire et favoriser son développement envisagent la durabilité économique dans des cadres relativement larges.

Le choix des secteurs d'activités sur lesquels porte l'analyse

Les secteurs d'activités sont choisis en lien avec des avantages que des établissements de tailles différentes peuvent trouver à une localisation dans l'espace périurbain, (à savoir un déport des espaces métropolitains où ils ne trouvent plus place), ou un lien étroit avec des ressources des territoires (matière premières agricoles, minières...). Ils sont également choisis pour leur contribution à des aspects mis en avant dans la durabilité (équité des services pour la population, contribution à des productions ou services qui sont respectueux de l'environnement ou limitent les impacts de la fonction productive). Au terme de l'étude nous pouvons citer : l'exploitation minière, la construction, le traitement et recyclage des déchets, les services à la population (banque et services de santé), la logistique les bio industries et l'agro- alimentaire. Les évolutions par rapport au secteur pressentis¹ sont expliquées en partie III.

Ces activités que l'on retrouve dans les espaces périurbains pour les avantages qu'ils présentent (marché « captif », bassin de chalandise, accessibilité ou ressources...) peuvent avoir des réactions différentes face à la réglementation et aux contraintes impliquées par la durabilité. Saisir leur positionnement sur le DD permet d'analyser d'une part en quoi certaines contraintes ont une incidence sur leur choix et possibilités de localisation, d'autre part, en quoi ces contraintes participent ou non à une effectivité de la durabilité dans les territoires étudiés. L'intégration de la durabilité par les entreprises sera envisagée à travers les « dires » d'acteurs et à travers une distance critique sur ces discours.

2. La question de l'exemplarité des territoires étudiés.

A travers une comparaison internationale France /Québec l'objectif est de comprendre les cadres nationaux et/ou locaux d'une interprétation, intégration et mise en œuvre de la durabilité, et

¹ Suppression du commerce de supermarché, ajout de la bio industrie et agroalimentaire.

d'analyser en quoi les évolutions des territoires périurbains révèlent des degrés plus ou moins élevés de sensibilité aux enjeux de la localisation des activités économiques. Envisager le développement des périphéries pour elles-mêmes et dans leur rapport aux centres urbains denses ne nous a pas conduits au choix de territoires dont l'exemplarité les poserait en modèles pour d'autres, à l'intérieur d'un même espace national ou entre espaces nationaux. L'intérêt pour l'exemplarité dans notre travail porte sur des territoires périurbains aux caractéristiques fréquemment repérables quels que soient les espaces nationaux ou locaux dans les métropoles dynamiques dont les processus d'étalement et de croissance questionnent le devenir. Le maintien ou les créations d'activités en lien avec la présence de différents groupes de population et d'infrastructures lourdes relèvent de la compatibilité des différentes fonctions affectées à ces espaces et de logiques de développement préexistantes qu'ils s'agit d'infléchir, de poursuivre ou de transformer de façon décisive par des outils et moyens susceptibles de favoriser l'implantation de nouvelles activités. Retenir des territoires périurbains assez similaires qui reflètent ces tendances de développement, doit permettre de voir sur quoi et comment se construit une durabilité effective au Québec et si ces éléments sont applicables dans le modèle français de DD local. L'importance accordée à la durabilité qui semble recevoir plus d'écho et être plus aboutie au Québec qu'en France nous a amené à penser que certaines stratégies favoriseraient des périphéries métropolitaines plus durables.

Dans les deux cas, ce sont des territoires en croissance démographique plutôt forte à proximité d'un centre métropolitain en forte expansion densément bâti et peuplé, qui induit des effets de déversement vers les espaces plus ou moins éloignés qui souhaitent participer à la croissance urbaine mais pas n'importe comment. Leurs stratégies visent à préserver des paysages, des configurations territoriales spécifiques, via des orientations de planification, et des dispositifs pour éviter certaines dérives constatées dans les cœurs métropolitains. Pour cela, l'appui sur des dispositifs de planification, d'aménagement qui peuvent avoir une valeur prospective (SCOT, PLU voire PLU intercommunaux...) attestent d'une intégration de la durabilité entendue surtout comme l'importance d'un ratio déséquilibré entre habitants et emplois et la nécessité d'éviter une aspiration par les logiques métropolitaines d'étalement de l'urbanisation.

Face à l'enjeu que représente la pression métropolitaine, démographique, et foncière les jeux d'acteurs intègrent le DD dans un débat traditionnel sur la légitimité de rattraper des situations inégalitaires en équipements et activités par comparaison avec les espaces denses. Le respect des enjeux de durabilité est loin d'être une évidence. Mais les thématiques de la préservation environnementale et du réchauffement climatique permettent de développer les questionnements autour de la densification versus l'étalement de l'urbanisation ou sur les mobilités et l'organisation des infrastructures qui les accompagnent.

Ces espaces « subissent » en effet divers processus qui attentent aux principes de préservation environnementale : fortes mobilités « domicile-travail », « domicile-lieux d'achat » assurées en voiture de la part des résidents et surtout des nouveaux arrivants ; développement et permanence d'une agriculture plutôt productiviste dans les terroirs (utilisation d'intrants... etc), d'où peut-être la nécessité de changer ce mode de production agricole (agriculture bio ? Agriculture raisonnée ? Ou bien nouvel avatar, agriculture dite de « précision »...) mais en maintenant tout de même une activité agricole... Peu denses, mais proches des cœurs métropolitains, ils sont encore parfois

l'objet de « déversement » d'un certain nombre d'activités porteuses de nuisances (traitements des déchets ; stockage des matières dangereuses ; extractions de granulats...) et d'un desserrement d'activités qu'il faut organiser et maîtriser sous peine d'un mitage foncier ou d'un non aménagement urbain.

Face à ces risques de non durabilité, de nouvelles stratégies de développement territorial, et de planification qui placent le développement durable au cœur des réflexions et actions à conduire peuvent devenir sources de tension dans ces espaces. Les stratégies à l'œuvre servies par l'apport d'une nouvelle législation (avec l'adoption de SCOTs) ou de remaniements législatifs (évolution de la Loi sur l'Aménagement et l'urbanisme au Québec) bénéficient de dispositifs installés depuis un certain temps (les Pays en France ou le BAPE au Québec) qui peuvent être utilisés par les décideurs comme des laboratoires d'idées pour coupler sur ces territoires développement économique territorial et développement durable. Cela participe également d'une adaptation des stratégies de développement autour et à partir de la durabilité.

À cet égard dans ces territoires du périurbain dit « éloigné » le principe de durabilité est mobilisé par les acteurs, décideurs et planificateurs locaux pour l'appréhender du moins au plan institutionnel et en faire un principe fort dans les politiques de planification stratégique. Ceci est notamment expliqué parce que ces territoires sont confrontés aux risques inhérents à une forte dépendance par rapport aux cœurs métropolitains avec lesquels ils constituent des pôles d'emplois régionaux prépondérants, des espaces où s'organisent des activités avec des nuisances et des bassins élargis sur le plan des pratiques de consommation et de loisirs. Par rapport à cette analyse de leur situation, participer à la durabilité revient par exemple à réduire les effets de mobilité vers des pôles d'emplois situés dans les cœurs métropolitains. La stratégie suivie est alors de viser et revendiquer un rééquilibrage entre habitat et emplois. Mais, la nature des projets et les moyens mis en œuvre sont révélateurs de contradictions fortes autour des idées et des dimensions du développement durable.

Lorsque le choix est fait de développer des zones logistiques en visant à une proximité entre des pôles d'emplois (plutôt moyennement ou peu qualifiés) et des nouvelles zones d'habitat concentrées ou diffuses : en quoi ces espaces accueillant les activités économiques et leur aménagement dédiés principalement à la manutention, à la livraison et au stockage à partir des flux de camions et poids lourds sont-ils représentatifs d'un axe de durabilité tangible ?

Ou encore, la valorisation d'une infrastructure aéroportuaire ayant perdu une partie de son activité, pour créer et densifier un réseau d'entreprises lié au secteur aéronaval, facilite-t-elle l'accès des résidents à l'emploi et renforce-t-elle réellement l'attractivité de la municipalité?

Au contraire, dans d'autres secteurs du périurbain éloigné, on cherche à promouvoir une agriculture maraîchère en circuits courts, fondée sur de l'agriculture raisonnée, en étant parfois couplée à une activité industrielle de transformation agroalimentaire de manière à viser et promouvoir (une image de) la qualité, de l'authenticité. De même, la création d'un projet d'aménagement (lotissement) respectant les principes d'un urbanisme durable valorisant le patrimoine naturel tout en proposant un milieu de vie de qualité (logement de qualité, présence de commerces), tend à relever de logiques voisines. Une sorte de « reterritorialisation des activités » est alors privilégiée avec des formes territoriales nouvelles qui assurent à la fois la préservation de l'environnement et le maintien d'un mode de production (agricole et agroalimentaire) qui

s'inscrit dans un territoire de proximité et rend éventuellement possible l'accès d'un plus grand nombre de ménages à des produits de qualité. En outre, l'objectif de la persévération d'une activité agricole (et si possible une agriculture raisonnée) est double : préservation patrimoniale, paysagère et recherche de nouveaux modes de valorisation économique dans une logique de proximité (circuits courts, tourisme pour les urbains ...).

En conséquence, il est nécessaire d'identifier diverses stratégies d'urbanisation et d'aménagement en lien avec la localisation, le développement des activités économiques et les impératifs de durabilité. **L'objectif est de mettre en évidence l'existence et les différenciations entre des stratégies liées à une durabilité dite « faible » où la dimension environnementale est à relativiser dans les préoccupations liées à la nécessité de créer des emplois dans des sites (ex. des zones logistiques) voisins des zones d'habitat, et des stratégies de « durabilité forte » où le choix stratégique est de moins dégrader le capital naturel ou environnemental. Les stratégies de planification ou de développement économique territorial dans les secteurs du périurbain éloigné conduisent les décideurs à alterner ces deux orientations. De ce point de vue, il est légitime de se demander dans quelle mesure ces territoires du périurbain éloigné peuvent s'avérer exemplaires pour une mise en œuvre de la durabilité dans toute ses dimensions, en regard des espaces des cœurs métropolitains ou des cœurs d'agglomération.**

Le développement durable dans ses différentes configurations influence donc le développement territorial pour les secteurs du périurbain éloigné de la communauté métropolitaine de Montréal et de l'agglomération de Toulouse.

La question se pose alors d'établir des critères de comparaison entre les deux configurations d'espaces périurbains éloignés. Quels éléments soulignent des recompositions similaires vers la durabilité ? Tant dans le périurbain éloigné de Montréal que de Toulouse, on assiste à des processus de desserrement d'activités, on est confronté au souci d'apporter des réponses aux populations nouvellement résidentes en termes de services privés, publics ou parapublics.

À l'inverse, quels sont les critères de comparaison qui soulignent des dissemblances entre les deux territoires ?

A cet égard, les stratégies institutionnelles de développement interrogées à la lumière de la durabilité forte et de la durabilité faible peuvent constituer des points de comparaison entre les deux périphéries métropolitaines.

3. La légitimité de la comparaison France Québec

La légitimité de la comparaison France Québec apparaît dans la mise en avant de la durabilité dans les deux réalités du développement des territoires d'autant qu'elle recouvre pour les politiques publiques et les citoyens français et québécois, des sens différents. Le DD reste le DD mais en France comme au Québec les notions et les concepts plus ou moins « aboutis » qui lui sont associées sont DIFFÉRENTS.

En France cette notion de durabilité est surtout prise dans une acception environnementale (limitation des dégradations environnementales qui influe sur le climat, notamment lutte contre les GES) à laquelle les citoyens sont sensibles mais qui les mobilise peu à l'échelle locale car ils n'ont pas l'impression que c'est à cette échelle que les problèmes peuvent être pris en charge.

Hors des milieux militants sur les questions environnementales, ils sont peu impliqués dans ces mobilisations. La participation en matière de qualité de vie est convoquée sur d'autres « scènes » qui sont celles des débats citoyens en refus des transformations qui affectent leurs espaces résidentiels, auxquels participent surtout des milieux sociaux éduqués.

Pour le reste, le débat sur l'installation et la localisation d'entreprises est encore assez peu ouvert. Il est convoqué par les élus locaux sur les points susceptibles de remporter l'adhésion citoyenne, ou présenté comme une alternative entre augmentations de l'emploi local, développement économique ou éventuelle préservation environnementale, lors de manifestations d'hostilité à des activités (exploitations de carrières, implantation de déchetterie) ... La notion de qualité de vie recouvre essentiellement une dimension environnementale, parfois étendue à la proximité de services ou activités qui évitent les mobilités contraignantes pour l'organisation des ménages.

Les thèmes de la gestion des temps, la cohésion sociale ou le confort de vie lorsqu'ils apparaissent sous forme de revendication citoyenne ne sont pas des priorités des politiques nationales de développement durable. Ils sont entendus et intégrés dans les politiques sociales dont certains réapparaissent au mieux dans les SRDD pour le volet social du développement durable. Au-delà de ces ciblage thématiques, la spécificité française concernant la mise en œuvre du développement durable dans les politiques d'aménagement et plus largement dans le développement des territoires apparaît surtout comme le retard d'un réel investissement de la participation de la population. Le développement durable reste un déroulement de thèmes et de mesures dont se saisit l'État et que relaient les autres échelons de la décision et de l'intervention publique. Cependant, qu'il s'agisse de l'installation d'entreprises, de la mise en œuvre de politique du logement, ou d'autres thématiques comme celles concernant les PADD la population si elle est convoquée à la présentation de projets ou via des relais tels que les comités de quartiers n'est pour autant ni entendue, ni réellement prise en compte en dehors de ces thématiques qui lui sont proposées à propos de projet précis. Cette méthodologie de travail aboutit à des consultations spatialement fragmentées où les ménages sont éventuellement considérés comme légitimes pour parler sur le territoire dans lequel ils résident et non pas sur un projet plus global qui leur donne un sentiment d'intégration à la ville ou à un bassin de vie plus vaste. En même temps, plus que des interventions dans le domaine social ou économique qui se réalisent dans d'autres lieux (syndicats, lieux de travail, partis politiques...), le volet environnemental semble légitime et donc mobilisateur pour mobiliser la participation de la population aux politiques locales. Ces éléments qui ressortent des débats sur la gouvernance et la conception de la citoyenneté dans les territoires attestent le caractère très limité du changement amené par le développement durable et la faible perméabilité de la conception française à d'autres modèles pour sa mise en œuvre et son application effective. A cet égard les modèles de gestion politique qui présentent une implication souhaitée et reconnue de la population apparaissent ne serait-ce que pour cette raison plus conforme à la durabilité.

Au Québec, la notion de « qualité de vie » est centrale et relie à la problématique du développement durable à des thèmes très peu mobilisés en France comme argument en faveur de ce dernier. La conciliation Famille-Travail (CFT), le développement et l'Économie Sociale et Solidaire (ESS) ainsi que le maintien de l'équilibre entre les 3 dimensions du DD sont en effet des arguments de localisation, de maintien ou de déplacement de certaines activités économiques

et de certains services. Le *Plan de développement durable pour le Québec* sous-titré : « miser sur le DD pour une meilleure qualité de vie » (2005), la stratégie gouvernementale de développement durable (2008-2013) et la Politique administrative pour un gouvernement éco-responsable (2009) étaient explicites sur cette question.

Le Plan de développement durable pour le Québec (2008-2013) définissait la stratégie suivante :

« Une société où la qualité de vie du citoyen est et demeurera une réalité. Une société responsable, innovatrice et capable d'excellence dans toutes ses réalisations. Une société misant sur l'harmonie entre le dynamisme économique, la qualité de l'environnement et l'équité sociale. Une société inspirée par un État dont le leadership d'animation et d'action la mobilise vers l'atteinte de cette vision. »

Celle-ci était sous tendue par trois enjeux « développer la connaissance ; Promouvoir l'action responsable et Favoriser l'engagement », ces enjeux sont traduits en neuf orientations stratégiques qui reflètent les principales préoccupations et aspirations exprimées par la société.

La **qualité de vie** telle que comprise par le gouvernement du Québec (2005 et 2007) présente trois dimensions, à savoir : le milieu de vie, le mode de vie et le niveau de vie. Elle est définie comme l'équilibre entre les besoins de l'être humain et les moyens qu'a ce dernier pour les satisfaire. Elle repose non seulement sur la capacité dont dispose chacun de jouir d'un niveau de vie adéquat mais aussi sur la possibilité de vivre dans un milieu sain, selon un mode de vie physiquement, intellectuellement et moralement satisfaisant. La qualité de vie, objectif ultime du développement durable.

Les préoccupations générales des Québécois concernent donc leur qualité de vie et les facteurs qui y contribuent. Ces facteurs sont également énumérés de façons explicite dans les documents gouvernementaux précités à savoir : la situation financière, la santé, la qualité de l'emploi, la conciliation famille-travail, le temps libre et les loisirs. Les Québécois sont également soucieux du respect de l'environnement, en particulier de la qualité de l'eau. Leurs préoccupations rejoignent donc le développement durable et son objectif principal : l'amélioration de la qualité de vie.

La **conciliation Famille-travail** (ou conciliation Famille-Emploi) et les divers moyen de l'améliorer et de la faciliter sont donc considérées par les politiques québécoises comme faisant partie des principes et des objectifs du DD. Selon Béchar, C (2004) La conciliation famille travail consiste en un ensemble de mesures organisées et d'actions pour faciliter l'articulation des responsabilités familiales et sociales, professionnelle et de formation et pour permettre le développement harmonieux des membres de la famille, ainsi qu'un cheminement professionnel continu pour les travailleuses et les travailleurs. Il existe toutefois différentes conceptions de la conciliation famille-travail qui orientent la définition de la problématique en insistant soit sur le travail, soit sur la famille, dans l'articulation de ces deux sphères. Si la thématique de conciliation famille-travail renvoie aux conflits entre ces sphères, les recherches et les actions (publiques, privées ou civiles) s'intéressent de plus en plus aux mesures ou aux moyens permettant de réduire ou d'éliminer les conflits entre la sphère du travail et la sphère familiale. Si ces moyens sont plus souvent envisagés dans les milieux de travail (Tremblay, 2008; Tremblay et Genin, 2009), les milieux de vie ont été invités par le gouvernement à se pencher sur leur propre rôle. Qu'elles

soient développées dans le cadre de politiques cadres spécifiques (Rochman et Tremblay 2011) ou intégrées aux logiques sous-tendant les projets territoriaux d'aménagement (accessibilité, offre de services publics et privés) et de développement économique (création d'emploi et qualité des emplois créés) les solutions possibles et les mesures mises en œuvre sont d'une très grande diversité (voir Boulin 2008). Cependant, quel que soit l'axe d'intervention dont elles relèvent (développement économique, équité sociale, qualité du milieu de vie...) ces actions sont presque toujours associées, dans le discours, aux principes du développement durable.

Le souci de réduction des inégalités et de justice sociale (notamment en regard de l'accès à l'emploi) constitue également une thématique récurrente des politiques et actions (publiques ou non) en faveur du développement durable. Bien qu'elle ne constitue pas une source de solution univoque (et ne soit pas exempte de limites Klein et al 2010 Markey, 2005 ; Amin, 2005 ; De Mattos, 1999) l'économie sociale (et Solidaire) est de plus en plus mobilisée dans le cadre de politiques publiques notamment au Québec et à Montréal en particulier.

L'intégration sociale, l'emploi et la démocratie citoyenne sont des conditions essentielles au développement durable des collectivités, à l'amélioration de la qualité de vie et à la stabilité sociale. (...) En ce sens, l'économie sociale peut contribuer de façon significative aux objectifs sociaux et économiques des villes. Anne-Marie Brunelle (Comité d'économie sociale de l'Île de Montréal- 2007)

L'économie sociale (Bouchard 2008, Enjolras 2005, Vaillancourt, Favreau 2000, Lévesque et Mendell 1999, Defourny et Monzon 1992 ...ect), désigne des pratiques économiques misant sur la démocratie et l'entrepreneuriat collectif plutôt que sur l'entrepreneuriat individuel et la seule recherche du profit. De plus, l'activité économique relèvera de l'économie sociale que dans la mesure où elle obéit aux principes suivants:

- 1) la finalité de service aux membres ou à la collectivité;
- 2) l'autonomie de gestion;
- 3) le processus de décision démocratique;
- 4) la primauté des personnes et du travail sur le capital dans la répartition des surplus et des revenus;
- 5) la participation, prise en charge et responsabilité individuelle et collective. Cette définition est large puisqu'elle permet d'inclure les coopératives, les mutuelles, les associations et même des entreprises à capital-actions qui se seraient données des règles (ex. conventions d'actionnaires) pour se conformer à ces principes. (Bouchard 2008)

Parmi les orientations de la stratégie de développement durable du Québec 2008-2013, trois ont été identifiées comme prioritaires :

- Informer, sensibiliser, éduquer, innover;
- Produire et consommer de façon responsable;
- Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée (Gouvernement du Québec, février 2011)

On mesure donc l'importance de questionner les positions des décideurs politiques et les déterminants des facteurs de localisation des activités économiques afin de saisir les évolutions des territoires périurbains au regard de cette stratégie de développement durable.

Dans chacun des pays le constat est donc celui d'une rhétorique de la durabilité, ce qui n'exclue pas un degré parfois notable de mobilisation de certains élus et de la société civile sur des cadres, projets ou actions qui permettent le DD.

Mais les modes d'intervention et d'action ne traduisent pas l'intégration des objectifs de transversalité, une réflexion qui permettrait une gestion des enjeux de la durabilité différenciée de modes de développement plus traditionnels.

- Il s'agit également de deux approches différentes du DD en ce qui concerne le **champ de l'aménagement et du développement économique**, ce que nous développerons au cours de notre propos.

Au Québec, l'enjeu est d'absorber la croissance, de la maintenir et de garantir une diversité des fonctions urbaines comme une qualité du milieu de vie jugée satisfaisante par les résidents. En dépit d'un effort de planification assez ancré, la volonté d'autonomie locale est également marquée et conduit même parfois vider les entités supra municipales (MRC voir tableau 1, CRÉ ou CMM) d'une partie de leur compétence et de leurs prérogatives. Sans toutefois remettre en question sa position de métropole au sein de la hiérarchie urbaine, Montréal a presque à redouter de voir sa polarité « bousculée » par le développement rapide et la croissance démographique intense des villes de sa CMM.

Ce positionnement est différent de la situation française où la très forte concentration et polarisation qui caractérisent encore les métropoles face aux périphéries **restent interprétées par ces dernières comme un frein à l'installation d'activités économiques.** Cependant la mobilisation sur des projets et des outils susceptibles d'en susciter, sont aussi interprétées comme une menace de perte d'identité en cas d'intégration des territoires dans les « régions métropolitaines ». Envisagés à travers la notion de « région métropolitaine », les territoires de pratiques qui tendraient à invalider des cadres politiques infra métropolitains des intercommunalités périphériques, ou supra métropolitains comme les départements et la région, rencontrent encore beaucoup de résistance.

Dans leurs logiques d'aménagement les territoires périurbains en France, souhaitent favoriser la croissance face à la métropole sans se faire absorber et se diluer. Ceci est plus ou moins facile, plus ou moins réalisable et réaliste selon les cas et complexifie la mise en œuvre de la durabilité. Cet objectif est parfois source de paradoxe, lorsque le développement est basé sur la proximité de la métropole et l'extension d'un espace interface entre densité et périurbain aux limites de l'aire urbaine, mais également sur l'adhésion à un SCOT différent (du SCOT central) pour maintenir un semblant d'identité et une autonomie des stratégies développement économiques lorsqu'elles existent.

- En France comme au Québec, **le DD est mobilisé par les municipalités** dans les territoires périurbains mais **les motifs de cet argumentaire diffèrent sur certains points.**
 - Pour et face à la population

Pour la population et face à la population mettre en avant le développement durable est souvent réduit à la préservation d'une certaine tranquillité et d'un cadre paysager qui au mieux relèvent de la préservation de l'environnement, parfois revendiqué par les résidents. Mais certaines localités fortement contraintes par le manque d'espaces ne peuvent ou ne veulent plus attirer de nouveaux venus et insistent sur la nécessité d'un accompagnement de services « de la ville avec un cadre de vie plus agréable » restant compatible avec des mobilités vers l'emploi.

Au Québec la notion de qualité de vie est mise en avant pour attirer et retenir de nouveaux habitants et satisfaire la population. Le DD est souvent associé à la notion de qualité de vie qui a même tendance à l'éclipser et la dimension environnementale, dans ce cas est extrêmement restreinte. Elle intervient ponctuellement dans le cadre de la mise en œuvre de politique locale telle « la politique de l'arbre » ou une politique environnementale. Les municipalités doivent par contre, fréquemment se plier aux exigences de leur population concernant la protection d'espaces boisés ou en friche et vont jusqu'à s'abstenir de proposer certains aménagements, sachant que la perte d'espace vert qu'il impliquerait serait extrêmement mal perçue par les citoyens.

Si dans les deux cas la thématique du cadre de vie est importante pour servir un argumentaire sur la durabilité, cette qualité de vie relève de la disponibilité de l'espace et de la minimisation de certaines nuisances (bruits, pollutions, urbanisation) par différenciation avec la ville. Elle peut s'appuyer sur la protection des milieux naturels mais c'est de façon beaucoup moins récurrente en France qu'au Québec

- Dans le domaine de l'activité économique.
 - En France comme au Québec **la création d'emplois** au sein d'un territoire **est perçue comme une dimension importante** de la durabilité.

La constitution de polarités concentrant l'activité économique est également présente dans les deux réalités bien qu'elle prenne des formes légèrement différentes. En France, jusqu'à la réforme de la taxe professionnelle ce regroupement concernait seulement l'échelle communale sous la forme de zones industrielles ou artisanales. Le fonctionnement des espaces structurés en bassins de vie et la complémentarité qu'ils impliquent en dehors des limites communales permettent de mieux organiser ces implantations suivant des logiques de polarisation qui n'empêchent pas la concurrence inter territoriale.

Au Québec, le regroupement géographique des entreprises est encouragé et souvent rendu indispensable par les documents d'urbanisme (en particulier depuis les années 2000) et est assuré par la collaboration municipalités-CLD. Cependant, la recherche de spécialisation de ces pôles dans un ou deux domaines ou secteur spécifique (ex sur l'agroalimentaire de qualité, sur la logistique...) est moins poussée qu'en France, même si le secteur d'activité aéronaval constitue une option pour quelques municipalités.

Dans les deux cas, il s'agit de produire de la croissance sur le territoire national sans démultiplier les initiatives mais en l'organisant spatialement en tenant compte des jeux d'échelles. En France cette logique régit l'organisation des polarisations de l'échelle de la métropole à celle du petit pôle local d'activités sur l'ensemble du territoire national. Au Québec en revanche, cette logique à du mal à dépasser le niveau supra local comme à pénétrer l'échelon local : Chaque MRC

poursuit ses propres enjeux de développement et l'harmonisation du développement des activités économique à l'échelle du Québec est encore loin d'être une réalité....

En France comme au Québec, la dimension durable de l'activité économique consiste avant tout à conserver et développer des emplois dans un territoire. La négociation sur une implantation ou un maintien s'intéresse secondairement aux types d'activités et d'emplois implantés et à leur impact sanitaire ou pour l'environnement. Toutefois, au Québec les dispositifs existants (contrainte à l'évaluation environnementale et procédure BAPE) interpellent fortement l'activité économique sur la nature des activités déployées et leurs conséquences pour la population et l'environnement à court ou moyen terme.

Si dans les deux cas la localisation et l'implantation d'activités économiques relèvent de politiques/ stratégies locales d'aménagement du territoire en lien avec les gouvernements et les instances administratives aux échelons supérieurs (département, régions en France, MRC et régions métropolitaines au Québec), **l'objet de l'argumentation mobilisant le DD diffère.**

En France le DD est mobilisé pour montrer l'adéquation (en tant que collectivité) **de projets d'activités économiques aux normes et directives existantes en matière de préservation et respect de l'environnement de façon pour obtenir des financements** de la part de la Région ou de l'État.

Au Québec l'argumentaire consiste à revendiquer l'équilibre entre les volets économiques, social et environnemental du DD dans l'évaluation de projets, par le gouvernement provincial en particulier des projets de dézonage visant à l'extension (par dérogation) de la zone urbanisable.

En France la logique est davantage celle d'une **de conformité affichée avec les directives gouvernementales** alors qu'au **Québec** la **logique** est davantage celle **de négociation entre les niveaux de gouvernement local et provincial.**

La comparaison entre la France et le Québec souligne donc l'importance de questionner les échelles décisionnelles de l'implantation de l'activité économique en s'attachant aux rôles des acteurs mobilisés et la façon dont ils interprètent la dimension de la durabilité.

I. Quelle intégration du développement durable dans les cadres nationaux de l'aménagement du territoire

I.1 La compréhension du développement durable dans les cadres nationaux au Canada et en France

La prise en compte du développement durable dans la décision politique qui concerne la localisation des activités économiques appelle quelques éléments de synthèse pour mieux comprendre et resituer ces décisions et les articulations entre leurs différents niveaux. En effet la localisation des activités économiques quels que soient les niveaux décisionnels dont elle dépend est étroitement liée aux politiques et stratégies pour la réalisation d'un développement durable. Directement ou indirectement l'interprétation de la durabilité au niveau national impacte les caractéristiques de la croissance urbaine, le développement d'infrastructures, et l'implantation d'activités économiques.

Des éléments généraux pour la mise en œuvre du développement durable dans chaque pays sont rappelés pour l'intérêt qu'ils présentent pour la comparaison et la compréhension des logiques qui régissent l'implantation de l'activité. Cette synthèse est présentée sur 3 thèmes :

- La compréhension du DD dans les cadres nationaux.
- Les Lois cadres censées assumer la durabilité, dans l'aménagement
- La traduction d'un aménagement durable dans la planification et l'urbanisme. .

I.1.1 Lois cadres et politiques pour l'aménagement durable du territoire

▪ *En Europe et en France*

Depuis 20 ans, compte tenu de changements climatiques indéniables et des dégradations environnementales qui mettent en péril le futur de la planète, beaucoup d'États et de régions ont à minima engagé des programmes pour limiter ces conséquences néfastes des modèles occidentaux de développement généralisés dans l'ensemble du monde.

Les engagements pris sous la forme de signatures de documents lors du sommet de Rio (1992) et renouvelés ultérieurement, ont eu peu de résultats concrets jusqu'à aujourd'hui au regard du nombre de conférences et déclarations auxquels ils ont donné lieu. Cependant des traités, Chartes et lois censées favoriser un développement moins inégalitaire et l'amélioration conditions environnementales à l'échelle internationale sont désormais incontournables pour élaborer des projets de développement des territoires. Ces intentions, mobilisatrices pour l'opinion publique, sont importantes en ce qu'elles concernent toutes les échelles auxquelles sont mises en œuvre les conditions de l'évolution des sociétés. Sans reproduire une répétition de tous ces programmes et mesure, rappelons quelques points principaux d'engagements politiques européens et nationaux

pour ce qu'ils impactent les territoires locaux français, notamment ceux où l'application de politiques durables mettent en question la poursuite de l'urbanisation ou les bases économiques de développement.

Selon les engagements du protocole de Kyoto prévoit une division mondiale par quatre des émissions de GES d'ici à 2050 et l'Europe s'est engagée à les diminuer de 8% entre 1990 et 2012. Cependant, malgré des incitations à l'utilisation d'énergie renouvelables et à des politiques urbaines plus soucieuses de préservation de l'environnement, l'Europe des 15 a diminué seulement de 1, 5% les GES entre 1990 et 2005. Surtout, les GES générés par l'industrie représentent une diminution de 4% par an par rapport à 1990, ceux de l'habitat et des transports enregistrent une croissance annuelle de 25%

Ces chiffres illustrent une situation européenne caractérisée par une attractivité exercée sur la population, une intensification des déplacements quels que soient les modes de transports, et des processus de désindustrialisation qui ont entraîné la disparition ou le départ d'activités industrielles vers d'autres régions du monde, Maghreb, Asie de l'Est et Afrique.

Ainsi entre conflits d'intérêts et contexte de crise économique qui ne facilitent pas la mise en œuvre et la réalisation de projets, l'application locale du Grenelle de l'environnement a du mal à émerger sinon dans les rapports et les documents de préconisation ou de prospective.

Deux ans après (1994) celui de Rio, au sommet des villes européennes durables à Aalborg, la Charte des villes européennes pour la durabilité est signée par 80 municipalités ; elle en compte 2700 aujourd'hui dans un réseau de villes européennes qui échangent leurs expériences en matière de durabilité. La Charte d'Aalborg traduite en 2004 par les engagements d'Aalborg fixe des buts précis et des propositions d'actions au niveau local, qui aujourd'hui sont des référentiels d'exemples pour les Villes.

En 1999 le traité d'Amsterdam introduit les objectifs communautaires du développement durable au niveau national et amène la nécessité d'inflexions dans tous les programmes de développement et d'aménagement local.

Le PECC programme européen sur le changement climatique fixe les mesures dans des secteurs précis (industrie, transports, habitat...), En 2004 le PECC est remplacé par le Plan énergie climat plus précis, dont les modalités varient suivant les pays, les modèles de développement et les budgets alloués, ce qui en rend l'application moins évidente. Seuls les pays déjà engagés dans des politiques de développement durables comme l'Allemagne ont accentué les moyens et les programmes pour concrétiser des actions plus performantes. Moins qu'à des politiques distribuées d'un niveau supra national à un niveau national et local, pour une mise en œuvre et une application homogènes, on assiste à une pression qui traverse différents pays et différents milieux politiques et sociaux pour la création de mesures en faveur du développement durable, reproductibles dans les territoires locaux.

L'impact de décisions supranationales prises dans le cadre de l'UE ou dans un cadre international élargi et surtout le développement de réseaux d'acteurs militants en faveur de l'environnement ou représentants de territoires locaux (issus de la société civiles ou de regroupements d'élus) sont fondamentaux dans la traduction des avancées aux échelles locales.

Dans ce contexte européen de production de cadres pour adapter des politiques économiques et d'aménagement soucieuses d'un développement socialement plus acceptable et moins agressif pour l'environnement, avec une périodicité d'environ 2 ans, la France a connu une effervescence déclarative et législative. L'institution d'un organe consultatif la *Commission française du développement durable* (CFDD), installé en 1994 pour promouvoir une politique de développement soutenable, élaborer la stratégie nationale de développement durable (SNDD), et faire les rapports annuels à l'Europe sur les avancées de la France, n'a pas fait émerger de mobilisation ministérielle. Par ailleurs la SNDD a été victime des changements de personnalité des ministres de l'environnement qui se sont succédés entre 1996 et 2002. Lors du bilan du PNUÉ sur la traduction de l'agenda 21 de Rio, la France n'a réalisé qu'un quart seulement des préconisations indiquées dans les programmes (Aubertin et Vivien (Dir.) 2010).

L'État et les collectivités locales souscrivent en théorie, à des options de développement qui ne sont pas uniquement soucieuses de rentabilité économique, mais au service de la préservation et de l'adaptation aux évolutions environnementales et sociétales de la plus grande à la plus petite échelle. Cependant, si le cadre législatif général de la fin des années 1990 réfère aux trois volets du développement durable, les outils méthodologiques ou les critères d'application au niveau local restent très frileux, ou ne sont pas respectés en ce qui concerne les volets économiques et sociaux et peu de villes jusqu'à la fin des années 1990 élaborent des agendas 21 locaux pour construire et articuler différents aspects de la durabilité dans leurs programmes d'actions.

Deux lois encadrent les programmes et outils dont peuvent se doter les collectivités locales et EPCI

- La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement des territoires du 25 juin 1999 porte créations des pays et des agglomérations avec une Charte de pays ou d'agglomération qui exprime le projet commun de développement durable des territoires selon les recommandations inscrites dans les agendas 21 traduction locale des engagements du sommet de rio
- La Loi SRU du 13 décembre 2000 prend en compte la dimension environnementale et durable en se dégageant le plus possible de politiques sectorielles pour aller vers des politiques globales. Par ailleurs le PLU qui implique la concertation et l'enquête publique complète le volet du développement durable par une ouverture à la démocratisation des décisions en matière d'urbanisme et de développement local.

En France l'application de directives européennes et les évolutions des contraintes imposées pour le développement durable restent peu lisibles et sous formes de lois et décrets successifs dans différents registres (de politiques sectorielles (logement, construction, transports...) qui ne font pas apparaître la construction d'une politique nationale réfléchie dans son ensemble pour des cadres normatifs et sa mise en œuvre.

Une accélération de certains aspects est cependant repérable à partir des années 2000², où des lois impulsent une nécessaire adoption de la durabilité par les collectivités locales en introduisant la notion de développement durable dans les outils de planification tels que les GPV, les PLUs, Par ailleurs, on assiste à une inflexion nationale vers une politique d'incitation, parfois d'injonction. La promotion des agendas 21 locaux est aussi encouragée par des appels à projets ministériels et des actions territoriales pour l'environnement et l'efficacité énergétique soutenues techniquement auprès des collectivités par l'ADEME. L'accent porte essentiellement sur des résultats mesurables qui ne mettent pas en cause des modes de gouvernement ou de pensée sur le développement local, mais portent surtout sur des thématiques concernant le cadre de vie et l'environnement.

Comme dans beaucoup d'autres politiques sectorielles, l'intégration de la durabilité est envisagée pour des actions concernant le volet environnemental du DD, ou pour la sensibilisation des citoyens à l'environnement. Les sujets traités sont avant tout ceux du changement climatique, des impératifs énergétiques ou de la préservation de la biodiversité.

«L'urgence des questions écologiques (notamment sous la pression du thème du dérèglement climatique) modifie les priorités de l'agenda public en rendant nécessaire le recentrage des objectifs du développement durable autour des questions environnementales.» (Aubertin et Vivien (Dir.) 2010)

Cette priorité réaffirmée par le Grenelle, oblitère les autres dimensions de la durabilité pour la décennie qui suivra.

En 2000 le PNLCC (Programme national de lutte contre le changement climatique) fondé sur les préoccupations de l'environnement qui inspire « le Grenelle » établit clairement un lien entre les volets économique social et environnemental pour un développement des territoires plus durables. Il rappelle également les difficultés du passage d'une application du développement durable et de la préservation environnementale des échelles internationales et nationales à l'échelle locale.

Les contraintes afférentes à ces options de développement, auraient des incidences économiques négatives sur le développement de territoires locaux et constitueraient des entraves au développement des entreprises. Également elles supposent de nouveaux modes d'actions difficiles à mettre en œuvre Ceux-ci réfèrent d'une part à la transversalité des actions et d'autre part, aux trois étapes de l'évaluation³ en ce qui concerne l'empreinte écologique et environnementale de toute action et ses corolaires. En 2004 la SNDD élargit ses domaines d'intervention (plan santé et plan climat), ce qui correspond mieux à aux attentes des collectivités locales, mais ne la rend pas plus visible dans le domaine public (Aubertin C., Vivien F-D. 2010). Puis la SNDD 2009-2012 inspirée des orientations du Grenelle s'attache à neufs thèmes clés de la stratégie européenne de développement soutenable⁴.

² Loi Voynet n°99 -533 du 25 juin 1999 loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable des territoires

³ Cf. annexes : liste des thèmes clés de la Stratégie européenne de développement soutenable

⁴ Estimant que l'accent était trop mis sur "le développement de l'information" et trop peu sur les nouvelles réglementations et les instruments de politique en faveur de la préservation de l'environnement.

- La stratégie Nationale (2003) de développement durable préfigure les lois du Grenelle en précisant les orientations du développement durable par 7 objectifs et un programme d'actions accompagné d'indicateurs de suivi. Cette stratégie repose surtout sur des plans et des opérations susceptibles de suivi technique et d'indicateurs quantifiables en matière de préservation de l'environnement et d'adaptation aux changements climatiques.
- En 2004 : Le plan climat implique de diviser par 4 les émissions de GES (objectif facteur 4)
- En 2005 : La Charte de l'environnement adoptée le 28 février adossée à la constitution n'amène aucun élément supplémentaire pour la mise en œuvre de politiques publiques de développement durable.
- En mai 2007 : Mise en place du Grenelle de l'environnement sous la forme de consultations débats, ateliers visant à réfléchir au problème du réchauffement climatique : Transports déplacements /urbanisme bâtiment/ Energie stockage de carbone.
- En octobre 2008 l'adoption de Loi Grenelle 1 prépare la transition énergétique et la mutation durable de notre société.
- En octobre 2009, adoption du Grenelle 2 : boîte à outils juridique du Grenelle 1, cite par secteur les chantiers et objectifs exposés dans le grenelle 1 (habitat urbanisme, transports, énergie, biodiversité santé, gestion des déchets) avec des objectifs de réduire la consommation d'énergie, de prévenir les GES et favoriser les énergies renouvelables.

Cet encadrement du développement durable par un cadre législatif qui en fixe les finalités et les conditions d'applications sur une décennie, souligne la lenteur avec laquelle les mentalités ont évolué. Les options en faveur de la préservation de l'environnement présentées dans les discours médiatiques et politiques comme tout à fait raisonnables se heurtent au calendrier de leur application, quand ce n'est pas à un manque de volonté ou des désaccords sur les moyens pour financer des politiques concrètes. Les politiques et programmes sont donc structurés autour de deux modes d'intervention qui attestent une intégration minimaliste quant aux transformations des modes de développement traditionnels :

L'atténuation : réduire les impacts potentiels en ralentissant les processus (atteindre une stabilisation et stopper l'accumulation de GES). Les actions concernent l'agriculture, la forêt les transports, l'industrie, le bâtiment, les déchets.

L'adaptation : solution pour faire baisser la vulnérabilité aux aléas climatique avec des adaptations par secteurs : eau, agriculture transports énergie, tourisme, infrastructures, santé.

▪ ***Au Canada et au Québec***

Au Canada, l'intégration du DD n'est pas réellement plus poussée qu'en France et en Europe. Au-delà de la participation du Canada au premier sommet de la terre de 1970 et de la création conjointe en 1971 de son premier ministère de l'environnement (actuellement « environnement canada ») et du ministère d'état des affaires urbaines, peu d'actions ou d'intentions apparaissent en faveur de l'environnement et du DD.

Les années 1980 marquent un tournant pour le gouvernement du Canada, il correspond à une prise de conscience de problèmes environnementaux et sociaux croissants.

In their words, “increasing population density has created our slum crisis, our pollution crisis, our unsafe city streets. At the same time, this [urbanization] process has led to our accelerating suburban sprawl, creating our transportation crisis, our municipal revenue crisis, our municipal service crisis and our housing crisis” (Andrew, Graham and Phillips 2003: 4).

En 1987, trois documents d'importance furent signés : le protocole de Montréal en faveur de la réduction et l'élimination des CFCs menaçant la couche d'ozone, le traité sur les pluies acides passé avec l'administration Reagan aux États-Unis ainsi qu'une annexe à l'accord Canada-US sur les Grands Lacs et la qualité de l'eau. À la suite de la publication du Rapport Brundtland, le gouvernement Mulroney publia à son tour le rapport *National Task Force on Environment and Economy*. Ce rapport mettant l'accent sur les situations gagnant-gagnant et l'encouragement des actions volontaires plutôt que l'imposition de mesures coercitives (McMahon & Oddie 2007), a conduit à la création en 1988 de la table ronde canadienne sur l'environnement et l'économie (TRNEE) ainsi que deux ans plus tard (en 1990) de la première stratégie environnementale nationale : le Plan Vert, supprimé en 1993 (suite à l'élection du gouvernement libéral). En dépit des critiques (justifiées) émises par les écologistes. À partir de cette période les diverses organisations gouvernementales et les ministères ont adopté le vocabulaire associé au «développement durable». Également, des institutions comme l'Agence canadienne de développement international et le Centre international de recherche sur le développement, ont commencé à financer des recherches universitaires dans ce domaine. La diffusion progressive des principes de Rio 92 marquent par ailleurs un tournant vers une compréhension souvent plus développée localement et explicitement urbaine de «développement durable». Malgré ces avancées, les efforts du gouvernement fédéral du Canada ont été morcelés et n'ont permis d'aboutir à aucun résultat majeur. Le Canada est par exemple le seul pays du groupe « G8 » qui ne dispose pas d'une stratégie de transport (McMahon .M. et Oddie. R (2007). À partir de 1995, le gouvernement du Canada a tenté de pallier à ces lacunes en créant le bureau du Commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) et en apportant des modifications à la Loi sur le vérificateur général qui exigeait des ministères et des organismes qu'ils élaborent leur propre stratégie de développement durable. Depuis 1998 on note une certaine stagnation en termes de DD et les rapports annuels publiés depuis par le Commissaire à l'environnement sur le sujet ont attesté les difficultés et dysfonctionnements récurrents⁵.

Suite à la présentation d'un bilan assez sévère par le Commissaire à l'environnement en 2007, le Parlement a élaboré et adopté la Loi fédérale sur le développement durable qui exige du gouvernement du Canada qu'il élabore une Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) complète qui vise à « définir le cadre juridique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'une Stratégie fédérale de développement durable qui rend le processus décisionnel en matière

⁵ (<http://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?lang=Fr&n=7550FB51-1#s3> environnement Canada consulté le 10 mars 2012)

d'environnement plus transparent et fait en sorte qu'on soit tenu d'en rendre compte devant le Parlement » (environnement canada consulté le 10 mars 2012)

Dans la mesure où elle se cantonne à l'établissement d'un cadre pour la planification et la production de rapports en matière de développement durable, la Stratégie fédérale de développement durable n'est pas réellement novatrice. De même les thèmes extrêmement généraux qu'elle rattache au DD relèvent davantage d'un catalogue de bonnes intentions que d'un encadrement du développement. Au-delà de ses limites intrinsèques, la faiblesse du cadre fédéral en termes de DD s'explique également par le fait que bon nombre des leviers permettant d'encourager le développement durable sont contrôlés par les autres niveaux du gouvernement (p. ex., les provinces, les municipalités, et les territoires). Les gouvernements municipaux ont une influence directe et indirecte sur les activités représentant 44 % des émissions de gaz à effet de serre au Canada, notamment la gestion des déchets, le transport et la conception de bâtiments commerciaux et résidentiels (Fédération canadienne des municipalités, 2009).

Les gouvernements provinciaux et le Québec en particulier se sont donc dotés de leur propre stratégie en matière de DD. Dès la parution du Rapport Brundtland, en 1987, le Québec endosse le concept et les objectifs du développement durable qui attendront pourtant près de 20 ans (encadré) avant d'être intégrés en tant que stratégie d'action gouvernementale. C'est en effet à partir de la construction en 2005-2006 du Plan de développement durable du Québec que le développement durable commence à être intégré à l'échelle du gouvernement du Québec. La parution du plan en 2006 correspond à une compréhension et à une appropriation plus importante de la notion de durabilité au niveau provincial comme aux différents échelons infra provinciaux. Comme l'ont révélé nos études de cas, c'est surtout à cette époque que remontent les premières évolutions notables dans les logiques de planification et d'aménagement du territoire (Repentigny, St Jean sur Richelieu). Elles correspondent à une refonte des documents d'urbanismes des MRC et les municipalités et la mise sur pied de projets locaux intégrant les principes du DD.

Au niveau législatif, le gouvernement fédéral intervient relativement peu dans la gestion des territoires des provinces qui le composent. Il n'intervient pas dans le domaine de l'aménagement du territoire au sein de la province de Québec. Dans le domaine environnemental, l'action du gouvernement fédéral porte sur les ressources nécessitant une gestion et une réglementation au niveau global : l'eau, les ressources minières, la faune, la pêche et les océans. Le gouvernement précise le cadre législatif et réglementaire et les accords et ententes internationales pris dans le domaine du DD et de l'environnement s'appliquant à l'ensemble des provinces. Il existe aussi de nombreuses lois fédérales sur la gestion des ressources naturelles (notamment sur la gestion des ressources en eau) et ses éventuels impacts (notamment paysagers).

Les principales lois en matière d'environnement susceptibles d'interférer dans les projets sur le territoire du Québec sont la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) et la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (1992).

La **Loi canadienne sur la protection de l'environnement** précise que tout particulier âgé d'au moins dix-huit ans et résidant au Canada peut demander au ministre l'ouverture d'une enquête relative à une infraction prévue par la présente loi qui, selon lui, a été commise. Le ministre doit

constituer et exploiter un réseau de contrôle de la qualité de l'environnement. Il doit également effectuer des recherches et des études sur : la prévention, la nature, le transport et la dispersion de la pollution, la lutte contre celle-ci, sa réduction et ses effets sur la qualité de l'environnement. Il doit enfin fournir des services consultatifs et techniques de même que l'information à ce sujet.

La **Loi canadienne sur l'évaluation environnementale** régit ce type d'évaluation au niveau fédéral. L'évaluation environnementale fait maintenant partie du processus de prise de décisions publiques à tous les échelons du gouvernement du Canada. Cependant le Québec avait posé les bases de cette logique dès la fin des années 1970. En effet, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs gère les procédures québécoises d'évaluation environnementale depuis 1975 en milieu nordique, et au Québec méridional depuis 1980. Au Québec comme dans l'ensemble du Canada, le but principal des procédures d'évaluation environnementale est d'éclairer les décideurs quant à l'à-propos d'autoriser certains projets susceptibles de perturber l'environnement de façon significative et de susciter des interrogations chez le public. C'est le cas, entre autres, des centrales hydroélectriques, des autoroutes, des lieux d'élimination de matières résiduelles et des grands complexes industriels.

Enfin, la **Loi fédérale sur le développement durable** de 2008 précédemment évoquée a pour but de répondre à de nombreux engagements internationaux que le Canada a pris notamment lors de sa participation aux Sommets mondiaux (de Rio 1992 et de Johannesburg 2002) en vue d'élaborer une telle stratégie fédérale de développement durable (SFDD). La Loi vise à définir le cadre juridique pour l'élaboration et la mise en œuvre de cette stratégie censée rendre plus transparent le processus décisionnel en matière d'environnement (devant le Parlement) ». La SFDD a en effet été déposée en octobre 2010 et Environnement Canada a publié son premier rapport d'étape sur la SFDD le 16 juin 2011 mais cette loi influence encore peu les modes de faire des provinces.

Au niveau Provincial trois ministères peuvent intervenir dans le domaine de la gestion des interactions environnement-activités/aménagement :

- Le ministère des ressources naturelles et de la faune (responsable de la gestion faunique et cynégétique forestière publique, foncière –cadastre-, minière, énergétique)
- Le ministère du DD, de l'environnement et des parcs (MDDEP) (responsable Air et changements climatiques, Biodiversité, Développement durable, Eau, milieu agricole et industriel, Évaluations environnementales, Matières résiduelles et Parcs)
- Le Ministère des Affaires Municipales des Régions et de l'Occupation du Territoire (MAMROT) (responsable notamment de l'aménagement du territoire, du développement régional et rural, de l'occupation et de la vitalité des territoires, de l'évaluation foncières)

Toutefois dont les autorisations liées au montage des projets de développement économique et urbains dépendent principalement du MDDEP et du MAMROT.

Sans être doté de l'appareil législatif comparable au « Grenelle de l'environnement », le MAMROT dispose de lois spécifiques concernant l'aménagement du territoire et la préservation de l'environnement.

L'aménagement du territoire est principalement régi par deux lois. La Loi sur les cités et les villes qui précise notamment les compétences de chaque niveau administratif et la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) de 1979 qui a transformé les pratiques en aménagement et

en gestion du territoire. Elle a notamment établi l'interdépendance des administrations dans la gestion du territoire, créant les municipalités régionales de comté (MRC) qui regroupent plusieurs municipalités locales et leur donnant pour mandat de doter leur territoire d'un schéma d'aménagement et de développement. Les plans d'urbanisme locaux doivent dorénavant se conformer à ce schéma, lui-même assujéti aux orientations gouvernementales établies à l'échelle des régions. La LAU reconnaissait donc les principes de la responsabilité partagée de l'aménagement entre tous les niveaux gouvernementaux et son caractère politique, ainsi que celui de la nécessaire concertation entre les acteurs (Beaudet G. 2008). Toutefois, comme l'a signalé Paré J. (2008) cette loi, n'accorde que peu de place à la consultation publique.

En matière d'environnement, la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec prévoit des procédures rigoureuses pour l'évaluation et l'examen des impacts des projets de développement sur l'environnement et le milieu social (droit à la qualité de l'environnement, protection des espèces vivantes ; évaluation de l'impact sur l'environnement de certains projet –niveau des entreprises : EE et niveau des projets (St Jean sur R), qualité de l'eau et eaux usées, qualité de l'air et climat ; matières résiduelles et dangereuses). C'est à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) qu'on doit l'émergence d'une pratique structurée de la consultation publique, développée principalement autour des enjeux environnementaux soulevés par les grands projets d'équipement. Intervenant, l'État a créé le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE développé ci-après) en 1978 pour soutenir et encadrer la participation publique. Au fil des ans, l'expérience de multiples mandats d'enquête, d'audiences publiques et de médiation a donné au BAPE un savoir-faire et une crédibilité qui ont inspiré les administrations municipales et les organismes publics désireux de se donner des pratiques authentiques de consultation (Paré 2008).

Plus marginalement, en 1995, le ministère des Ressources naturelles a apporté des modifications à la Loi sur les mines, afin d'obliger les exploitants de mines à soumettre un plan de restauration des lieux à la fin de leurs activités et à déposer une garantie financière couvrant 70 % des coûts estimés de restauration. En 1996, la Loi sur les Forêts reconnaît six critères d'aménagement forestier durable. Basés sur les caractéristiques écologiques des milieux locaux (la conservation de la diversité biologique; le maintien et l'amélioration de l'état et la productivité des écosystèmes la conservation des sols et de l'eau) ces critères intègrent une dimension globale (le maintien de l'apport des écosystèmes aux cycles écologiques planétaires) ainsi que les dimensions économique et sociale (le maintien des avantages économiques et sociaux que les forêts procurent à la société et la prise en compte, dans les choix de développement, des valeurs et des besoins exprimés par les populations concernées). En dépit des « 46 indicateurs » qui leur sont associés, ces critères apparaissent cependant relativement vagues.

À partir de 2004 le Québec semble tant sur le plan législatif que politique, prendre plus explicitement le virage du DD orienté vers la qualité de vie.

Le *Plan de développement durable pour le Québec* (2005), sous-titré « *Miser sur le DD pour une meilleure qualité de vie* », insiste sur les préoccupations générales des Québécois concernant leur qualité de vie et désigne un certain nombre de priorités pour l'action. La qualité de vie, y est présentée comme l'objectif ultime du développement durable. D'après ce document, elle renvoie au milieu, au mode et au niveau de vie.

Les facteurs qui y contribuent à savoir la situation financière, la santé, la qualité de l'emploi, la conciliation famille-travail, le temps libre et les loisirs. Les Québécois sont également soucieux du respect de l'environnement, en particulier de la qualité de l'eau. Leurs préoccupations rejoignent donc le développement durable et son objectif principal : l'amélioration de la qualité de la vie. La qualité de vie est définie comme « *l'équilibre entre les besoins de l'être humain et les moyens qu'a ce dernier pour les satisfaire. Elle repose non seulement sur la capacité dont dispose chacun de jouir d'un niveau de vie adéquat mais aussi sur la possibilité de vivre dans un milieu sain, selon un mode de vie physiquement, intellectuellement et moralement satisfaisant.* » (Gouvernement du Québec 2005)

Le 19 avril 2006, le lieutenant-gouverneur du Québec sanctionnait la **Loi sur le développement durable**. Cette loi vise à instaurer un nouveau cadre de gestion au sein de l'administration publique pour que cette dernière intègre les principes du développement durable dans l'exercice de ses pouvoirs et de ses responsabilités. Toutefois, cette loi intervient peu dans le domaine de la planification et de l'aménagement du territoire et est davantage une source potentielle d'inspiration qu'un cadre pour la mise en œuvre. La même année, le gouvernement du Québec s'est doté d'une *Politique administrative pour un gouvernement éco-responsable* qui s'appuie, notamment, sur d'autres documents cadres tels *la Stratégie énergétique 2006-2015*, *le Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012*, *la Politique québécoise du transport collectif 2006-2012*, *la Politique québécoise de gestion des matières résiduelles 1998-2008* et *la Politique nationale de l'eau 2002*. Enfin en 2007 est publiée la *Stratégie gouvernementale de DD 2008-2013* et son rapport de mise en œuvre en 2009.

Par ailleurs, la question du renouvellement de la planification est revenue à l'ordre du jour avec l'émergence de nouvelles approches prônant le développement durable (Beaudet G. 2008), dont les approches de la croissance intelligente (*smart growth*) et du nouvel urbanisme (*new urbanism*) (Ouellet, 2006 ; Ye, Mandpe et Meyer, 2005). Selon Fischler et Wolfe (2006), la planification contemporaine au Canada se caractérise par une gestion collective du développement, qui fait largement appel à la prospective, à des exercices de vision stratégique et à des processus formels et informels de participation publique. Au Québec, le ministère des Affaires municipales et des Régions s'interroge, depuis le tournant des années 2000, sur les moyens d'une mise à jour du cadre de planification Québécois qui identifiait dans un document de 2007 (MAMR, 2007), plusieurs enjeux visant à mieux arrimer le processus de planification territoriale aux objectifs de développement durable, développer la portée stratégique des documents de planification et revoir les mécanismes institutionnels en faveur de la concertation et de la participation des citoyens.

La révision de la LAU en décembre 2010 (validation de l'avant-projet pour juin 2011) s'inscrit d'ailleurs dans ce cadre, celui d'un renouveau de l'aménagement du territoire au Québec. L'avant-projet de loi propose de modifier :

- les rapports entre le milieu municipal et le gouvernement ; (capacité d'intervention du ministère & plus de marge de manœuvre des MRC et municipalités)
- le contenu des documents de planification ; (assouplissement, pas de révisions obligatoire tous les 5 ans pas de contenu obligatoire et précision- obligation de vision stratégique et de suivi)

- les pouvoirs des municipalités locales en matière de réglementation en urbanisme (zones spécifiques sans référendum, des documents locaux d'urbanisme avec un rôle plus important) ;
- les mécanismes d'information et de consultation des citoyens ;
- certaines dispositions relatives aux questions agricoles.

Pourtant au sein du milieu municipal et de celui des urbanistes ou de la société civile, l'avant projet est loin d'avoir fait l'unanimité. Parmi les critiques on retrouve la crainte exprimée par les municipalités et MRC de voir partiellement remis en cause leur droit de subsidiarité à travers le lien plus étroit que le MAMROT prétend établir avec ces dernières. D'autres critiques portent notamment sur la gouvernance concernant la prise de décision pour les nouveaux aménagements et la participation citoyenne. Le mécanisme de l'approbation référendaire actuel ne favorise pas la participation des citoyens à la prise de décision. Ce mécanisme place en effet les citoyens et les élus en opposition plutôt qu'en mode consultation (Mémoire de l'union des municipalités du Québec sur l'avant-projet de loi LADTU 20 avril 2011). Or la LADTU projette de renforcer ce mécanisme, qui soulève les mécontentements de tous les partis, plutôt que le faire évoluer. Par ailleurs l'article 82 indique que le plan d'urbanisme « peut délimiter toute partie de son territoire qu'il juge devoir faire l'objet de rénovation urbaine, de réhabilitation ou de densification qu'il définit en tant que zone franche d'approbation référendaire à l'intérieur de laquelle aucune modification réglementaire ne sera sujette à approbation référendaire ». Cela signifie que toute partie d'une municipalité décrétée d'intérêt pour la réalisation d'un projet d'aménagement peut devenir une zone franche où les résidents seront dans l'impossibilité d'empêcher une modification. La crainte en particulier de la part de la société civile est que des réalisations soient effectuées au détriment de la compatibilité des fonctions, de l'harmonie des formes et de l'esthétisme du milieu.

Ainsi le projet de loi est loin de répondre de manière satisfaisante aux enjeux de l'aménagement durable et ne saurait, comme le souligne l'ordre des urbanistes du Québec, se substituer à une politique gouvernementale d'aménagement du territoire (qui fait encore aujourd'hui défaut).

I.1.2 Le débat public en aménagement et environnement

Le cadre de la mise en œuvre du DD et les modalités de son application dans les territoires nécessite de préciser les formes du débat public en aménagement et environnement dans les réalités française et québécoise. Celles-ci sont partie intégrante de la définition de la durabilité et conditionnent dans une large mesure des compromis qui font éventuellement émerger des systèmes d'acteurs participant à l'implantation et la réalisation de nouveaux projets de développement économique et urbain.

L'observation de la composition des instances, de la mobilisation effective des publics et du rôle de l'expertise dans les audiences, menée notamment par Gauthier, Pauilhac, Gariépy et Scherrer, établit que lorsque les débats portent sur un objet généraliste, caractérisé par la pluralité des thématiques qui le composent (ex. : Plan d'urbanisme à Montréal ; SCOT, Agenda 21 et Vision Métropolitaine en France), les citoyens occupent une place importante dans le débat public. Ce résultat contre intuitif conduit à relativiser le lieu commun voulant que le débat public ne

mobilise qu'une élite spécialiste ou des groupes de pression poursuivant une stratégie ciblée. Toutefois, la prépondérance des citoyens individuels au sein des débats publics à portée généraliste ne signifie pas pour autant que leur poids dans l'effet final du débat soit déterminant : au contraire (Gauthier et al 2008 op cit.). Il y a donc un décalage entre mobilisation et capacité d'influence, dans la mesure où le facteur discriminant en la matière semble être la reconnaissance, par les acteurs institutionnels, d'une compétence aux participants. Le statut de citoyen individuel ne semble pas présumer à cet égard d'une « expertise d'usage » qui serait reconnue au même titre que la compétence sectorielle des groupes, ce que confirment nos enquêtes de terrain.

En France la mise en débat public de projets dans les territoires se concrétise essentiellement par des publications des documents opposables PLU SCOT et par le travail en amont à ces derniers sous la forme d'ateliers, surtout construits pour une communication à vocation d'information.

Au-delà, le débat public apparaît essentiellement convoqué dans les comités de quartiers des grandes villes, ailleurs il reste très peu mobilisateur (aux dires des élus). La mise en débat ne se réalise au final que lors de l'émergence d'oppositions à des projets.

Dans le domaine particulier de la consultation publique en environnement, le Québec possède cependant une longueur d'avance sur la France en raison de l'existence, depuis 1978 du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Le (BAPE) est en effet un organisme voué à l'information et à la consultation publique sur des projets susceptibles d'avoir un impact majeur sur l'environnement ou sur toute autre question relative à la qualité de l'environnement. Le BAPE est la porte d'entrée des citoyens dans le processus d'autorisation des projets. Il se rend dans le milieu concerné par le projet pour faciliter la participation des citoyens. Ces derniers peuvent s'informer et exprimer leurs préoccupations auprès d'un organisme neutre et transparent. Le BAPE réalise des mandats confiés par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs tels que le mandat d'information et de consultation publiques et le mandat d'audience publique. À la suite de chacun de ses mandats, le BAPE transmet au ministre les préoccupations des citoyens, fruit de la consultation publique. Dans le cas de l'audience publique, le BAPE fait également part au ministre de ses constatations et de l'analyse qu'il en a faite. Le BAPE peut également recevoir un mandat d'enquête ou un mandat de médiation dans le cas où un accord entre les différentes parties prenantes tarderait à être trouvé. La médiation vise à régler les différends relatifs aux répercussions du projet et à conclure une entente sur les points de désaccord entre les parties concernées, tout en respectant l'environnement et la qualité de vie du milieu. Elle se déroule, en principe, entre la personne ou les personnes, ayant demandé une audience publique, et le promoteur d'un projet. Dans le cas où il n'y aurait pas d'entente, les requérants conservent leur droit d'obtenir la tenue d'une audience publique. À la fin de son mandat, qui dure généralement deux mois, le BAPE remet au ministre un rapport qui comprend les constatations et l'analyse du médiateur. Le ministre dispose de 60 jours pour le rendre public. Le BAPE constitue un facteur facilitateur de l'introduction du DD dans les projets pour deux raisons principales. L'accessibilité pour tous à l'information prérequis pour le développement durable est la fonction première du BAPE. Par ailleurs, les commissions formées dans le but de mener les audiences publiques et d'enquêter sur des projets en particulier adhèrent à et utilisent dans l'exercice de leurs fonctions, une notion large de l'environnement qui ne se restreint pas au cadre biophysique, mais tient compte également des aspects sociaux, économiques et culturels du

milieu, fondement d'un véritable développement durable. C'est à l'aune de ces différents éléments que les commissions évaluent les projets.

Ce dispositif n'est cependant pas dépourvu de limites. Il ne s'applique qu'aux projets ayant un impact majeur sur l'environnement laissant ainsi de côté la majorité des projets pourtant source de conflits et de pressions locales sur l'environnement. De plus, la tribune qu'il représente est loin d'inclure l'ensemble des acteurs concernés ou de faire évoluer leur rapport de force, enfin il peut encore être accaparé par une des catégories d'acteurs en présence.

Dans le périurbain toulousain, ce qui semble nouveau c'est la mobilisation suscitée par la préservation environnementale par rapport à un territoire métropolitain fortement axé sur le développement de la croissance de l'activité économique et de l'attraction d'entreprises dont les seuls freins sont traditionnellement l'activité agricole et la sauvegarde d'un patrimoine bâti ou environnemental. A cet égard, la dimension environnementale et la durabilité mobilisent des acteurs repérés auparavant sur d'autres thématiques, ce qui est également vrai pour le périurbain montréalais.

En France comme au Québec, le débat public a tendance à reproduire et conforter les capacités existantes, et moins à permettre l'émergence de nouveaux acteurs initiés (Gauthier et al 2009 op cit.). Nos études de terrains en France comme au Québec confirment par ailleurs que l'on assiste davantage à une évolution du rôle des acteurs existant (au Québec) et à l'émergence de nouvelles coalitions (surtout en France) plutôt qu'à celle de nouveaux acteurs. Ces coalitions peuvent prendre, suivant les cas de figure, des configurations variables :

- Élus et entreprises face à la population, aux associations environnementales ou à d'autres acteurs économiques (en particulier agriculteurs).
- Population et élus face aux acteurs économiques,
- Entreprises et population face à certains élus

En France comme au Québec les gouvernements se sont dotés de cadres législatifs pour soutenir un développement harmonieux de leur territoire. Les cadres déjà anciens de l'aménagement et de l'urbanisme ont connus au cours des années 1980, une période de maturation (Québec) et d'évolution (France) allant dans le sens d'une réattribution des compétences sur le territoire. Souvent en référence aux principes de rio 1992 puis de Kyoto 1997 ont émergées les principales lois sur la préservation de l'environnement. Malgré un effort notable en France pour renouveler les cadres de l'aménagement du territoire et y intégrer les principes de la durabilité (loi SRU en France), ce n'est qu'à partir du milieu des années 2000 que les cadres législatifs et de planification stratégiques intègrent de façon plus volontariste le DD. Toutefois, ces dispositions demeurent le plus souvent incitatives (non coercitives) (Québec) ou se limitent à la définition de nouveaux seuils et de nouvelles normes sur le plan environnemental.

En France comme au Québec les efforts menés pour se doter de cadres réglementaires et législatifs soutenant une intégration du DD (telle la LADDTU au Québec, les lois du Grenelle de l'environnement) soulignent l'absence d'une véritable politique d'ensemble en matière d'aménagement durable des territoires. Loi sur le DD (Québec 2006), Stratégie gouvernementale de développement durable du Québec 2008-2013, Grenelle 1 et 2 (2008-2009), le tournant

gouvernemental en faveur du DD semble enfin amorcé dans la mesure où il est présenté comme un axe transversal qui intègre nécessairement les actions de DD du niveau local quels que soient les domaines d'intervention (transport, habitat, économie).

La responsabilité de l'intégration et de la mise en œuvre du DD dans le cadre de l'aménagement des territoires et du développement économique revient donc dans les faits aux différents échelons territoriaux (Régions, Provinces, régions métropolitaines Intercommunalités, MRC et municipalités).

Ces deux caractéristiques (absence de contrainte forte et responsabilisation du niveau local) empêchent l'emboîtement des échelles pour concevoir la durabilité sur le territoire lorsque l'implication des décideurs est variable suivant les différents niveaux de décision et entraînent pour les citoyens une difficulté à établir un lien entre les stratégies internationales pour le développement durable et des opérations ou modes de faire qui tentent de l'appliquer au niveau local dans les cadres nationaux qui s'attachent surtout à l'importance de la dimension environnementale en France et au Québec à celle du Cadre de vie.

Dès lors si l'hypothèse d'une mobilisation plus forte au Québec qu'en France sur la mise en place de politique de DD dans les territoires périurbains ne peut être validée, ne serait-ce que parce qu'il y a des variations importantes entre territoires, à l'examen des thématiques structurantes du DD, les outils (instances de débats ou documents d'encadrement des projets) pour les mettre en application sont cependant plus mobilisateurs pour la population et donc plus susceptibles d'interpeller les élus au Québec qu'en France.

Enfin, comme dans d'autres domaines de la conduite de politiques locales, la mobilisation locale à la fois peu convoquée et peu réactive en France à l'échelle locale ne favorise pas un investissement réel de la population, voire de certains élus pour le DD s'ils n'y sont pas contraints.

Au-delà des enjeux internationaux et nationaux liés au DD, les tensions s'exerçant sur les territoires périurbains (entre les impératifs du développement et de la localisation des activités économiques et ceux de la durabilité) et surtout la façon dont ces tensions sont gérées par les décideurs locaux, sont marquées par des héritages des logiques de planification antérieures et conditionnés par les outils de planification actuellement disponibles.

Nous reviendrons donc successivement sur les tendances qui ont marqué les logiques de planification au Québec comme en France et sur les outils actuellement susceptibles de soutenir les actuelles stratégies de développement durable des territoires.

I. 2. Traduction de l'interprétation du DD dans la planification

I.2.1 Pour la France

La décentralisation qui a accordé de nombreux pouvoirs et responsabilités financières et politiques aux collectivités, les implique à la fois par des politiques sectorielles (transport, logement, développement économique...) et par des compétences territoriales sur une nécessaire

implication du DD dans leurs projets. Si un certain nombre de contraintes existaient pour une prise en compte environnementale (notamment parc naturel régionaux), (Plans de prévention des risques naturels) PPRN, zones classées inconstructibles ... Cette politique se concrétisait en général par un zonage d'espaces à protéger (au demeurant parfois contourné) et la nature des activités ou des infrastructures réalisées était rarement remise en cause sauf dans le cas des établissements Seveso. La tendance induite par la politique nationale est d'aller vers une contrainte plus forte essentiellement construite sur la base d'indicateurs de mesures : empreinte écologique, rejets maximum de CO2 accepté, norme de constructibilité, distance à des équipements impactants (bruits, pollution) pour l'installation de nouveaux projets....

Les opportunités d'intégrer des dimensions sociales environnementales et économiques dans les objectifs et méthodes de construction de projets locaux, tels la mise en place des Agendas 21 locaux, ne sont pas négligeables, mais la concrétisation des projets n'a rien de systématique et ces derniers n'ont pas toujours un rapport direct avec la planification. (Exemple de projets culturels ou les principaux éléments pris en compte peuvent être seulement la création d'emplois, et /ou la diversification de publics, et la mise aux normes de bâtiments. Les lois du Grenelle ont renforcé cette dimension de critères précis et quantifiables pour caractériser des réalisations considérées comme relevant du développement durable ou à minima, d'une préoccupation de préservation de l'environnement.

En matière de planification le Grenelle comporte deux documents de planification régionale :

- Un Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
- Un schéma de cohérence écologique qui traduit la trame verte et bleue dont devront tenir compte les documents d'urbanisme (SCOTS et PLU)

et un document départemental : plan départemental ou interdépartemental de gestion de déchets issus de chantiers du BTP, et la révision des plans départementaux et inter départementaux de gestion des déchets ménagers et assimilés.

Élaborés en concertation avec l'État, ces plans servent de ligne directrice pour mettre en cohérence les contrats États région mais aussi les agendas 21 locaux et les documents d'urbanisme. Pour tous ces aspects l'État insiste sur la mobilisation de tous les acteurs, mais c'est sur leurs compétences respectives que sont interpellés les différents niveaux des collectivités locales et essentiellement concernant la rénovation thermique et énergétique des bâtiments publics (lycées et locaux d'enseignement professionnels pour la région, collège et établissement sociaux départementaux pour les départements et parc Hlm pour les villes).

La rénovation des infrastructures de transports le développement de lignes TER mais aussi le soutien aux TCSP ou aux déplacements doux. Ce champ exemplifie l'appel à d'autres formes de gouvernance concernant notamment l'organisation de PDE pour les déplacements professionnels. Le lien avec l'urbanisme est préconisé à travers l'objectif d'un maintien de la présence de la nature en ville, de la prise en compte du paysage et l'organisation de systèmes urbains qui assurent la diversité d'activités et l'efficacité de fonctionnalités.

Le développement durable envisagé dans le Grenelle et sa traduction locale dans la planification impactent donc des aspects restreints à l'économie d'énergie et à la protection du climat et de la biodiversité. Ces thèmes sont présentés comme susceptibles de favoriser une équité sociale et une

économie moins prédatrice, à travers la consultation et la mise en œuvre de « *débats démocratiques* » sur des options locales de développement, mais l'objectif de ces débats reste souvent flou et leurs résultats incertains quant à une réelle prise en compte d'intérêts divers. En effet, « *Les priorités de la planification doivent amener les services déconcentrés à proposer des outils pour que l'ensemble des acteurs partage un projet de territoire commun, dans une perspective de développement durable*⁶ » et ces priorités d'actions stratégiques sont proposées sur la base d'un profil environnemental de chaque région, actualisé et partagé auquel sont ajoutées des données économiques et sociales spécifiques pour permettre aux préfets d'identifier des engagements pertinents dans un contexte régional. Ainsi sur la base d'objectifs quantitatifs et qualitatifs validés par les Préfets, les Régions, le Département, les Collectivités locales et autres acteurs des territoires, ont à proposer un programme de développement qui intègre les priorités du Grenelle définies plus haut et déclinées suivant la répartition des compétences.

A savoir :

Un schéma régional de l'air, du climat et de l'énergie, la cohérence des infrastructures de transports et dégager des enjeux de formation professionnelle.

Les plans climats territoriaux, la cohérence des infrastructures de transports et à la valorisation du traitement des déchets. La lutte contre la précarité énergétique et la rénovation thermique des collèges et établissements sociaux... dans les départements.

Les communes et leurs regroupements doivent trouver des financements additionnels de rénovation du parc HLM, et sont mobilisées sur le traitement des eaux usées, des mesures dans le domaine des déchets, et le renforcement de trames vertes et bleues.

Ces éléments soulignent que les modes de pensée pour un fonctionnement intégré du local au global sont peu transformés. Le développement durable interprété dans la planification ne peut être un moteur pour un projet de territoire, il est plutôt un cadre dans lequel l'État déroule des axes reproductibles quels que soient les territoires et qui limitent tout projet sur des thèmes alternatifs.

De plus, les inflexions régionales des options de développement et le suivi par les services déconcentrés du respect des lois du Grenelle, sur tous les aspects de leur développement, confrontent les EPCI et les communes à une complexité des cadres dans lesquels inscrire leur développement sans qu'ils adhèrent à une organisation planifiée à une plus grande échelle ou tout au moins en aient une vision d'ensemble. Ces éléments constituent des premières limites à l'application du principe de durabilité dans les territoires. S'ils peuvent être considérés comme un héritage d'un fonctionnement politique et institutionnel traditionnels de l'aménagement et de l'urbanisme ils ne sont pas transformés par le développement durable et sa mise en œuvre.

I.2.2. Au Québec

Malgré des efforts ponctuels d'aménagement (ex citadelle de Québec, la zone industrielle des forges du Saint-Maurice et les villes industrielles Lachine, Noranda, Asbestos) au Québec, la planification ne fut appliquée systématiquement sur des territoires qu'au cours des années 1960 (Proulx 2008). Le gouvernement du Québec procéda à différentes études pour en arriver en 1968

⁶ Circulaire adressée aux préfets pour la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement MEEDAT 2009

à un découpage formel de régions administratives s'appuyant sur le rayonnement des principaux centres urbains régionaux. L'extension et la modernisation de l'appareil d'État québécois à cette époque permirent alors l'affirmation de la volonté gouvernementale pour une véritable planification utilisant une approche globale pour chaque territoire (Proulx, 2002). L'appropriation territoriale de responsabilités publiques et de leviers de développement est alors devenue le but premier de la mise en œuvre de la planification, dont les diverses phases plus ou moins successives ont structuré le territoire (annexe).

À l'échelle régionale, la planification territoriale fut cependant insuffisamment orientée vers l'action et le développement Proulx (2008). La planification stratégique, simplement indicative pour l'allocation des ressources publiques, sans pouvoir coercitif et sans beaucoup de moyens incitatifs, semble ne plus pouvoir produire ni vision ni interaction. Comme l'ont confirmé nos recherches de terrains à l'échelle des MRC, la deuxième génération de schémas d'aménagement et de développement (SAD) est actuellement bloquée dans de nombreux territoires, dans le processus de confection du plan. En effet, les planificateurs principaux (que sont les MRC et les municipalités) ne maîtrisent pas tous les éléments structurants de leur territoire tels l'éducation (commissions scolaires), l'emploi (CLD et CLE), la santé (les CSSS, hôpitaux et cliniques). En outre, à chacun de ces deux échelons territoriaux, la planification sectorielle tient une place dominante par rapport à la planification territoriale globale. Cette situation de fragmentation s'accroît encore actuellement, d'une part, avec la planification du développement local et, d'autre part, avec la planification ciblée dans les crénos territoriaux, cette dernière étant peu mobilisatrice et sans beaucoup de moyens (Proulx 2008).

Dans la première génération des schémas d'aménagement partout à travers le Québec habité, les effets structurants de la planification et la reconnaissance sociale de son importance se faisaient attendre (Beaudet G. 2008). La deuxième génération a été orientée vers des démarches plus ciblées (transport, environnement, gestion plus serrée de la croissance urbaine). Puis, une plus grande attention a été portée à l'articulation entre aménagement et développement, avec une démarche plus stratégique (vision stratégique et plan d'action) et des mécanismes de suivi (Trépanier, 2004). Des réformes importantes ont été réalisées à l'échelle inter-municipale au tournant des années 2000. Le renforcement des MRC, les fusions municipales et la création des communautés métropolitaines ont notamment pour objectifs de dynamiser et de moderniser des cadres territoriaux déjà anciens.

La communauté urbaine de Montréal (CUM) a été créée en 1969 et les municipalités régionales de comté (MRC) dans les années 1980, à la périphérie de l'île de Montréal. Il s'agissait de consolider le tissu urbain à l'intérieur du périmètre bâti et viabilisé et de réaménager prioritairement les territoires les plus anciennement bâtis de l'espace central montréalais et des centres-villes de Longueuil et Laval (Gouvernement du Québec, 1984). Durant les années 1990, la CUM comme les MRC apparaissent dépassées par l'affirmation du processus de métropolisation et l'on s'interroge donc à leur sujet (Douay 2008). Le gouvernement opte en 2000 à la fois pour la création d'un organisme métropolitain léger (la communauté métropolitaine de Montréal) et la réalisation de larges fusions municipales (qui vont retenir l'attention et l'énergie des différents réseaux d'acteurs jusqu'en 2007). Cette nouvelle structure épouse en grande partie les limites de la région métropolitaine de recensement pour, en 2006, réunir : 82

municipalités, 3 400 000 habitants et 4 360 km². Présidée de droit par le maire de Montréal, la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) est dirigée par un conseil de 28 membres et dispose d'un budget de 103 000 000 \$ (en 2006).

En 2001, plus de 20 ans après l'Option préférable d'aménagement, le gouvernement du Québec présente le Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal (MAMM, 2001) (voir carte). Alors que l'Option mettait fortement l'accent sur la lutte contre l'étalement urbain, face au nouveau contexte de mondialisation et de métropolisation, la préoccupation principale du Cadre est de créer les conditions favorables au « maintien et à l'amélioration de la performance économique de la métropole, dans une perspective de renouveau urbain et de développement durable ».

Avec pour toile de fond l'aménagement durable et cohérent de la région métropolitaine, le gouvernement du Québec énonce une vision de l'avenir et un concept d'organisation spatiale de la métropole pour les années 2001 à 2021. Il résume sa vision en quatre mots essentiels : solidarité, attractivité, compétitivité et viabilité.

La loi impose à la CMM d'engager une démarche de planification qui comporte plusieurs étapes (Gouvernement du Québec, 2000). L'institution métropolitaine démarre donc en élaborant sa « Vision stratégique » qu'elle définit comme étant une image globale de ce que souhaite devenir la métropole. L'élaboration a commencé par un diagnostic⁷ des forces et des faiblesses de la région métropolitaine inspiré de 26 autres régions métropolitaines nord-américaines et qui a révélé les difficultés de Montréal, classée dernière quant à la richesse produite par habitant.

Dans la lignée de la Vision stratégique, la CMM a présenté son Plan de développement économique (PDE). Dans un contexte de globalisation de l'économie et de métropolisation des territoires, celui-ci affiche de grandes ambitions pour la métropole québécoise. Adopté en février 2005, ce plan s'intitule « Cap sur le monde : pour une région métropolitaine de Montréal compétitive » (CMM, 2005) et se base sur une stratégie intégrée, à la fois verticale et horizontale, du développement économique, avec des grappes industrielles insérées dans une stratégie métropolitaine de l'innovation. Ce qui n'est pas sans rappeler ce qui se passe en France avec la mise en place des pôles de compétitivité (Douay 2008). Néanmoins, la version définitive du Plan de développement économique n'est pas réellement reliée au Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement (PSMAD) adopté en même temps. Cette divergence renvoie à la spatialisation de la stratégie du Plan de développement économique qui ignore les inégalités territoriales et l'impact du développement économique sur la cohésion du territoire métropolitain, et plus généralement, au modèle de développement extrêmement ambitieux, planifié pour Montréal. En effet, on ne retrouve pas forcément ce modèle dans le Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement (PSMAD) qui, présente des perspectives de croissance beaucoup plus réduites, au regard notamment du vieillissement de la population (Douay 2008).

⁷ Ce document s'intitule « Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable » (CMM, 2003a)

Mais, tandis que les efforts de cohérence à l'échelle régionale peinent sous le poids des pressions technocratiques, d'une part (Guay, 2005), et des tensions inter-municipales, d'autre part, l'échelle métropolitaine a du mal à s'affirmer en tant que niveau cohérent de planification. De plus, à l'échelle locale, il reste beaucoup à faire et ce sont essentiellement des expérimentations originales qui ont tenté de renforcer l'implication des citoyens et l'intégration du développement durable au domaine de l'aménagement et du développement. La mise en œuvre d'une procédure de planification plus visionnaire et plus interactive que celles qui ont cours actuellement nécessiterait d'interpeller l'ensemble des acteurs engagés plus ou moins radicalement dans les projets. Or le projet de LADTU, présente à ce propos des lacunes évidentes ne permettant pas de fournir une trame capable de dépasser les arrangements locaux au coup par coup.

1.2.3. Les outils de l'urbanisme pour la mise en œuvre du DD

Au-delà de principes généraux qui donnent une interprétation du développement durable traduite dans les politiques nationales et régionales d'aménagement, les politiques urbaines et les outils qui contribuent à leur mise en œuvre sont les éléments essentiels pour concrétiser ces principes de durabilité. Ils font le lien entre les orientations stratégiques de développement conduites par les collectivités locales (et inscrites dans des Agendas 21⁸ ou des Chartes en France) et l'ensemble des acteurs intéressés aux résultats en matière de durabilité.

En France comme au Québec, les documents d'urbanisme sont donc les instruments privilégiés des objectifs de durabilité.

En France les SCOT (Schémas de cohérence Territoriale) et les PLU (Plan Locaux d'Urbanisme) et les cartes communales sont les principaux outils qui peuvent limiter la dépense d'énergie, les réductions de gaz à effet de serre et le réchauffement climatique. Ceci en s'attachant en premier lieu à la lutte contre le développement d'une urbanisation incontrôlée.

Les SCOT doivent intégrer les problématiques nouvelles induites par le Grenelle en matière d'urbanisation à des échelles d'agglomération et donner lieu à des échanges sur des pratiques et savoir-faires entre sites. En indiquant des taux de croissance d'urbanisation par secteur et la vocation des Zones à aménager les SCOT apportent un contrôle voire une restriction sur les développements prévus par les communes. Ces indications à la fois qualitatives et quantitatives sont censées induire une plus grande intégration territoriale entre les différentes communes ou EPCI adhérentes au SCOT. Enfin, leur objectif d'articulation entre politiques sectorielles privilégie l'échelle intercommunale pour les transports et l'habitat mais également pour les zones d'activités économiques dans l'élaboration des PLU.

La participation des collectivités locales, dans la mise en œuvre de ces outils imposés par le développement durable n'est pas toujours évidente dans les obligations.

En effet, en dehors des Zones d'urbanisation denses des grandes villes dans les espaces périurbains, le développement des petites communes apparaît en tension entre des logiques et attentes multiples.

⁸ Agenda 21 de Rio 1992 chap 28

Suivant la taille des communes et leur situation au regard des bases antérieures du développement économiques, il est difficile pour elles d'accepter des mesures contraignantes pour l'extension de Zones d'activités et de ZAC, ou le regroupement de certains services dans la commune voisine, souvent mal vécu par la population qui doit se déplacer. Par ailleurs, la limitation de l'urbanisation à vocation résidentielle sans contrepartie pour les plus petites communes est souvent source de tension au sein des intercommunalités ou certains maires subissent la pression des propriétaires fonciers, pour l'ouverture à l'urbanisation.

Les déplacements de plus en plus nombreux des actifs entre lieux de résidence, de travail et de consommation construisent des bassins de vie qui sont la plupart du temps la base de Pays et de SCOT. Ces déplacements initient des rejets de GES dans les communes périurbaines non desservies par des transports en commun efficaces domicile-travail au sein de ces bassins de vie ou entre ces espaces et les zones métropolitaines ou leurs périphéries plus denses.

Des outils (loi sur l'air), PDU qui peuvent limiter les pollutions atmosphériques sont parfois utilisés dans les grandes villes mais alors qu'ils sont essentiels pour les mobilités interterritoriales, ils ne concernent que les communes qui adhèrent aux entités décisionnelles métropolitaines. Enfin les PDE (plan de déplacements entreprises) sont évoqués de plus en plus souvent pour susciter l'engagement des collectivités, des acteurs économiques et des salariés, mais on se heurte à la limite d'un niveau de subvention et de financement de ces dispositifs peu attractifs pour les entreprises, et au fait qu'ils ne sont pas conçus pour des PME PMI ou TPE susceptibles de s'installer en milieu périurbain éloigné. Par ailleurs, les activités de commerces ou de services ne donnent pas seulement lieu aux déplacements domicile-travail mais également à ceux des usagers et clients de ces établissements. La question des mobilités dans une perspective durable est donc essentiellement abordée dans la planification avec une approche sectorielle, par l'organisation de schémas de transports en commun qui dépendent d'investissements nationaux et régionaux en ce qui concerne les trains, et départementaux, ou parfois intercommunaux pour les transports routiers.

Envisager la localisation des activités économiques dans une perspective durable ne soulève donc pas seulement la question d'une gestion de la croissance et du développement de l'urbanisation mais aussi celle de l'observation du fonctionnement des bassins économiques afin d'adapter au mieux les infrastructures et les moyens de transports en commun les moins consommateurs d'énergie fossile et de rejets polluants.

De manière générale, les schémas imposés par LAU aux régions urbaines, aux municipalités régionales de comté (MRC), visent à mieux répartir les activités dans l'espace, à orienter le développement urbain et à protéger des espaces fragiles et qui ont une valeur écologique particulière. Les villes ont aussi l'obligation de planifier les grands équipements.

En termes de planification et d'aménagement du territoire, le cas de la région métropolitaine de Montréal présente une complexité particulière car il voit s'imbriquer trois échelles de planification : le niveau métropolitain (CMM créée en 2000), inter-municipal (MRC) et municipal, amenés à se positionner en fonction d'enjeux (territoriaux) et d'intérêts parfois divergents selon les échelles. Chacun de ces niveaux dispose d'outils de planification censés présenter une cohérence les uns envers les autres. La communauté métropolitaine (de Montréal) doit se doter d'un Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement dont les orientations

doivent être prises en compte par les MRC et leur Schéma d'Aménagement et de Développement (SAD). Les orientations inter-municipales des SAD s'imposent à leur tour aux municipalités lors de la réalisation de leurs Plans d'Urbanismes (PU).

La présentation des différents documents de planification stratégique nous permettra d'apporter des précisions sur l'organisation territoriale au Québec et sur la façon dont ces différents niveaux d'organisation mettent en œuvre le DD grâce aux outils à leur disposition.

▪ **La complexité du niveau métropolitain**

Le plan métropolitain permet de faire des choix et de prendre des décisions en matière d'aménagement et de développement qui touchent l'ensemble des MRC, villes-MRC et agglomérations d'une communauté métropolitaine, en l'occurrence, celle de Montréal. La plupart des grandes régions métropolitaines veulent accroître leur attractivité et leur compétitivité dans la perspective du développement durable. Ces thèmes au centre de la planification métropolitaine, réfèrent aux avantages concurrentiels que la communauté peut offrir par rapport aux autres métropoles du continent et du monde. Dans la conception de la CMM l'attractivité d'un territoire est fondée à la fois sur la durabilité environnementale, sociale et économique l'amenant à viser ce que Sénéchal et al. (2002) définissent comme une « *compétitivité durable* » qui : *consiste, pour une agglomération métropolitaine donnée, à bénéficier d'avantages comparatifs en termes économiques, favorisant la localisation des activités et de l'emploi, tout en intervenant en faveur d'un environnement de qualité et en prenant en compte les considérations locales qui améliorent la qualité de vie des citoyens et rendent le cadre urbain plus viable* ». L'accent est en particulier mis sur la présence d'une main d'œuvre qualifiée, de grappes d'entreprises performantes, d'une offre de logements diversifiée, de réseaux de transport efficaces, d'un cadre de vie de qualité, d'un secteur agricole dynamique, un environnement préservé, etc...

En définissant les objectifs du schéma dans la loi (Gouvernement du Québec, 2000), le gouvernement a fait le choix de demander à la CMM de respecter les dispositions classiques de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme qui s'appliquent à l'ensemble des MRC, tout en définissant une série d'éléments métropolitains (art. 27) que la CMM doit respecter. Le schéma présente quatre objectifs (CMM, 2005b, p. 77), mais demeure assez général lorsqu'il s'agit de les mettre en œuvre :

- La structuration des lieux de convergence des activités humaines par l'intermédiaire d'une consolidation du milieu urbain, notamment le long des axes de transports publics ;
- La consolidation du milieu urbanisé, par le moyen d'une densification du territoire qui se traduit par une densité minimale moyenne de 24 logements par hectare ;
- La préservation des activités et éléments témoins du patrimoine, des milieux naturels et du paysage ;
- La préservation de la zone agricole en proposant un statu quo face aux périmètres d'urbanisation, ce qui constitue une rupture avec les pratiques habituellement en cours.

Le diagnostic présentait une trentaine de pôles économiques mais, pour assurer le consensus entre les élus de la ville centre et de la banlieue, la CMM n'a pas su identifier des priorités et a refusé d'effectuer des choix clairs entre la consolidation du centre ou le développement de la banlieue. La CMM est encore un organisme à l'intérieur duquel les élus tiennent leur légitimité de leur municipalité locale. Ils ont ainsi de la difficulté à appréhender les enjeux métropolitains dans leur globalité et surtout à assumer, à l'échelle de leur municipalité, les conséquences d'une stratégie métropolitaine. Ainsi, pour arriver à un consensus entre les maires, il a fallu assurer des perspectives de croissance à tous, même si cela allait à l'encontre d'une vision métropolitaine plus structurée et plus cohérente qui correspondait pourtant aux principes du développement durable qui ont fait office de référence tout au long de ce processus.

En définitive, la CMM n'a pas réussi à créer une véritable arène de négociation, et surtout à assumer les enjeux métropolitains dans leur globalité. Dans un contexte d'affrontement récurrent entre la ville centre et la banlieue, l'organisme métropolitain qui a précédé la CMM a mis 18 ans à élaborer un schéma d'aménagement qui perdait toute consistance et pertinence au fur et à mesure que les années passaient.

L'adoption du schéma, de nouveau à l'ordre du jour en 2011 devrait entraîner la perte des compétences en aménagement des MRC et dans les faits, les acteurs municipaux de la périphérie se sont encore plus opposés à cette disposition de la loi qu'au schéma lui-même.

▪ *Au niveau des MRC*

Le schéma d'aménagement et de développement (SAD) est (à l'instar des SCOTs) le document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une municipalité régionale de comté (MRC). Il permet de coordonner les choix et les décisions qui touchent l'ensemble des municipalités concernées, le gouvernement, ses ministères et ses mandataires. Le schéma est, avant tout, un document d'intention formulé et conçu de manière à faire ressortir une vision régionale du développement durable. Le SAD affirme la MRC dans ses différents rôles de médiateur. En effet, la MRC possède sensément un rôle d'unificateur et de médiateur entre les différentes municipalités, elle se doit :

En tant que médiateur

- d'établir un consensus parmi les municipalités locales en ce qui concerne les enjeux strictement régionaux et inter municipaux;
- d'assurer la concertation relative à des problèmes d'aménagement touchant plusieurs MRC voisines (p. ex., gestion de la croissance urbaine, planification des transports);
- d'assurer la conciliation entre les orientations et les projets gouvernementaux et municipaux;

Et en tant que Développeur, de retenir une planification territoriale où l'aménagement et le développement soient liés de manière à réunir sur le territoire les conditions d'une recherche de l'augmentation du niveau de vie (développement économique). Respect des directives prévues au PMAD. Gestion des CLD.

Au niveau de la gestion et de la préservation de l'environnement, tout en préservant et en mettant en valeur le milieu de vie (environnement social et culturel) et le cadre de vie des collectivités (environnement naturel et bâti); la MRC se doit d'intégrer à l'aménagement du territoire des perspectives reliées au développement socioéconomique et à l'équilibre environnemental (p. ex., gestion intégrée de la ressource eau par bassin-versant, gestion de la forêt privée régionale).

La MRC et son SAD ont enfin un rôle de réglementateur qui consiste à déterminer les grandes affectations du territoire pour les parties de celui-ci (p. ex., affectations urbaine, industrielle, récréative, forestière, agricole) et pour tout périmètre d'urbanisation à l'intérieur duquel on entend favoriser l'expansion urbaine et son déroulement. Le SAD élabore un ensemble de lignes directrices en matière d'aménagement du territoire que devront respecter les municipalités locales en adoptant des plans et des règlements d'urbanisme conformes. Ces repères lieront le gouvernement, ses ministères et ses mandataires lorsqu'ils projeteront d'intervenir, et ce, dans le respect des mesures prévues à l'article 149 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Les schémas des MRC doivent en principe être révisés périodiquement. La deuxième génération n'est actuellement toujours pas terminée pour un très grand nombre de MRC, alors que les plans sectoriels se multiplient à cette échelle. Il apparaît, selon Binet (2004), que la complexité accrue des enjeux d'une cohésion milieu urbain-milieu rural devient une importante limite à la poursuite de cette planification territoriale.

▪ *Au niveau Municipal*

À l'image de la France, le plan d'urbanisme est le document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation spatiale et physique d'une municipalité tout en présentant une vision d'ensemble de l'aménagement de son territoire. Il contient les politiques d'urbanisme arrêtées par le conseil municipal qui guideront sa prise de décision dans le futur. C'est un outil décisionnel qui donne une direction commune aux choix politiques sectoriels, tout en offrant une ouverture quant aux intentions de la municipalité pour les agents de développement. Guay (2008) remarque l'important degré de fragmentation et de cloisonnement des institutions municipales malgré les vagues de fusion au Canada et s'interroge sur la capacité de ce niveau à faire face aux défis de la planification et de ses nouvelles conditions. Établi pour une durée de 5 ans, les PU peuvent au moment de leur conception ne pas intégrer des enjeux ou des opportunités pourtant amenés à devenir des priorités pour la municipalité. De plus, le fonctionnement encore très sectoriel et en silo (phénomène ponctuellement aggravé par les fusions défusions) des administrations municipales s'adapte encore mal à la réalisation de projets nécessitant des compétences et des interventions transversales.

La tendance actuelle au sein des municipalités est donc de privilégier les outils d'aménagement micro-locaux et flexibles que sont les Programmes particuliers d'urbanismes et les Plan d'implantation et d'intégration architecturaux. Il s'agit d'outils performants capables de mobiliser pour un projet ou un secteur précis l'ensemble des services municipaux ainsi que les acteurs impliqués dans le programme et d'y intégrer des éléments de durabilité. Toutefois, la mobilisation croissante de ces outils révèle une relative fragmentation de l'aménagement du territoire et des difficultés à élaborer une réelle planification du territoire. Y compris au sein du niveau local de

planification on rencontre le paradoxe de la durabilité : c'est à l'échelle la plus réduite qu'il est le plus facile et le plus commun d'intégrer le DD alors même que celui-ci devrait être pensé et coordonné aux échelons territoriaux supérieurs.

Les outils et les héritages en matière d'aménagement du territoire poussent certes, à une plus grande intégration des principes du DD mais ne contribuent pas à réduire les logiques de clocher encore tenaces. La multiplication des projets locaux d'aménagement et de développement économique inspirés du DD contribuent à la diffusion de bonnes pratiques en particulier en matière de transversalité et de transparence sur les conditions de leur processus d'émergence (voir annexe). Cependant, en dépit de la capitalisation d'expériences positives le recours croissant à ces outils s'inscrit dans une logique par projet au détriment d'une logique territoriale de DD.

Les cadres nationaux d'application du DD en France comme au Québec, reposent sur des principes, un discours et des outils se référant de manière variable aux différentes dimensions de la durabilité.

La référence à la dimension environnementale du développement durable est omniprésente en France, mais pour des traductions concrètes à l'échelle locale régionale ou locale et rarement mobilisée à une échelle nationale.

Au Québec, l'environnement constitue la principale porte d'entrée du DD au niveau des cadres nationaux, c'est d'ailleurs sur la base de cette thématique qu'a été créé le dispositif institutionnalisé de débat public, qui constitue encore aujourd'hui une originalité. **Cependant au niveau local, plus que des préoccupations liés aux impacts environnementaux de certains projets, c'est l'accès à l'emploi pour la population et la nature des emplois offerts qui sont mis en avant à travers la notion de qualité de vie.** Ceci entre autre parce que les densités et contraintes d'urbanisation ne sont pas aussi fortement ressenties dans des espaces encore peu densément urbanisés. Pour le reste, les cadres législatifs et décisionnels français comme québécois sont peu orientés vers les aspects économiques et sociaux de la durabilité.

Étroitement associés à l'aménagement du territoire, le développement économique et ses orientations au niveau régional et local sont régis par différentes instances et acteurs. La prise en compte de la durabilité dans les politiques de développement économique qui marquent les territoires est ainsi à envisager au regard de ces systèmes d'acteurs.

Afin de compléter ce portrait des cadres nationaux du DD nous présenterons les déterminants de la localisation des activités économiques en France et au Québec en tachant de comprendre leur articulation et leur niveau d'intégration des principes du DD avec les différents niveaux décisionnels de l'aménagement.

I.3 La localisation des activités économiques et le DD dans les territoires périurbains

Les métropoles doivent faire face à des problématiques assez semblables d'un pays à l'autre (Kunzmann, 2004). Leur dynamisme est fondé sur un développement et une diversification continus de leur économie ce qui entraîne des déséconomies d'agglomération non seulement pour des espaces urbains de plus en plus vastes et étalés, mais aussi pour les entreprises qui ont à gérer et accepter les coûts d'infrastructures, et de réseaux réels ou virtuels de plus en plus coûteux. Le processus d'étalement urbain a des effets négatifs sur les ressources naturelles, la consommation d'énergie, la ségrégation sociale ;

- les conflits qui surgissent lors de l'extension des aéroports ;
- les effets des grands centres commerciaux périphériques sur les commerces de centre-ville ;
- les demandes sans fin en matière de routes pour s'affranchir de la saturation quotidienne des infrastructures ;
- la coordination des usages des sols pour construire des infrastructures de transport ;
- la division du travail dans la région urbaine ;
- la concentration spatiale des activités de loisirs commercialisées ;
- la destruction ou la pollution des paysages (urbains et ruraux) traditionnels ;
- la fragmentation spatiale et la polarisation sociale de la région urbaine, conséquence d'une érosion de la solidarité régionale et du développement de processus économiques orientés presque exclusivement par le marché.

Dans cette situation, le périurbain éloigné parce que non encore atteint par les conséquences négatives du développement d'activités apparaît comme un espace ressources pour les entreprises qui ne trouvent plus d'avantages comparatifs conséquents en milieu urbain dense. Mais aussi pour les activités qui servent la ville ne peuvent s'y localiser compte tenu des contraintes qu'elles font peser sur la population et l'environnement. Cette situation n'est pas nouvelle et les espaces périurbains sont depuis longtemps en recherche et demande d'installations d'entreprises afin d'assurer leur pérennité et le maintien de leur population, mais aussi en défiance d'être rattrapés par la ville par un processus non contrôlé. Les contraintes de la durabilité concernent à la fois la nature des activités et leur localisation. Cependant, les préconisations de la planification s'attachent surtout à des préoccupations de densification des territoires urbanisés et éventuellement d'accessibilité pour la population active. Or dans les territoires périurbains, envisagée du point de vue de la décision publique, la localisation des activités économiques ne relève pas de la seule décision des acteurs locaux. Elle est dépendante de schémas d'aménagements régionaux, de financements éventuels d'infrastructures par les départements et également d'une entente à une échelle plus large au niveau local. Enfin elle suppose une compatibilité possible entre ces activités et celles qui préexistent.

Les métropoles sont le territoire de prédilection de la globalisation de l'économie, elles sont donc en concurrence quand il s'agit d'accueillir ou tout simplement de fixer les activités économiques dont on sait par ailleurs qu'elles sont de plus en plus instables (Veltz, 1996). Cette concurrence

intervient parfois même au sein de leur propre espace entre les différents pôles économiques qui la composent.

En France la concentration des activités suivant une armature urbaine qui affirme la hiérarchisation (et non l'équilibrage territorial) des activités des métropoles aux villes moyennes puis de pôles de centralité et éventuellement pôles secondaires présentée comme un moyen pour limiter l'étalement urbain et les déplacements, n'est pas une orientation novatrice pour le développement des territoires. Ces orientations de planification se distinguent peu des traditionnels schémas d'armature urbaine qui instaurent une organisation du territoire relativement centralisée. Elle reposait auparavant sur une hiérarchie fonctionnelle qui établissait les capitales régionales comme pôles susceptibles d'irriguer l'ensemble de l'espace régional sous conditions de moyens et projets développés par les régions pour maintenir cet équilibre.

Au nom de l'autonomie et du droit au développement d'espace de périphérie, les espaces éloignés ont eu vocation à accueillir de la population et des activités déconcentrés à partir des pôles mais ce processus n'a été effectif qu'accompagné par des politiques de développement de réseaux de communication intra et inter régionales. Cependant, la localisation des activités économiques reste en dernier lieu une responsabilité des collectivités locales qui acceptent ou non d'accueillir des entreprises et des activités sur leur territoire. Or les possibilités d'implantation sont aujourd'hui réglementées pour les espaces intégrés à un Scot et qui doivent par ailleurs mettre leur PLU en conformité.

Au Québec le développement économique a toujours été plus ou moins directement associé à la planification et à l'aménagement du territoire. Les ministères du développement économique (MDEIE), de l'innovation et de l'exportation et celui des affaires municipales des régions et de l'occupation des territoires se sont en effet partagé les prérogatives du développement économique. L'histoire du MDEIE débute en effet en 1935 lorsque le ministère des Affaires municipales se voit confier les volets « industrie » et « commerce », qui correspondent alors une à préoccupation gouvernementale de plus en plus présente. Le ministère de l'Industrie et du Commerce sera fondé en 1943. Au fil des années, des mandats enrichissent sa mission jusqu'en 2003 où il devient le ministère du Développement économique et régional (MDER), ministère du Développement économique et régional (MDER), regroupe le ministère de la Recherche, de la Science et de la Technologie, le ministère des Régions (visant à encadrer la Politique de soutien au développement local et régional) et Tourisme Québec. Mais en 2005, ce ministère sera de nouveau scindé en trois : le ministère du Développement économique de l'Innovation et de l'Exportation (MDEIE), le ministère du Tourisme (MT) et celui des Affaires municipales et des Régions (devenu MAMROT).

En dépit de ce lien quasi organique entre le MDEIE et le MAMROT, l'organisation du développement économique au niveau des différents échelons administratifs manque d'une vision d'ensemble et la responsabilité de sa mise en œuvre est relativement émiettée.

Le MDEIE propose 6 lignes d'affaires distinctes ainsi qu'un rôle d'accompagnement-conseil;

Exportation, de formation et d'aide financière :

- Exportation
- Innovation
- Investissement
- Relance – Diversification économique
- Secteurs stratégiques – Créneaux d'excellence
- Et Entrepreneuriat dont il délègue en grande partie la gestion à ses nombreux partenaires régionaux et locaux.

De son côté, le MAMROT a notamment en charge le développement régional et rural, les métropoles et l'aménagement du territoire. Il apparaît donc que le développement économique ancré aux différents échelons territoriaux relève de l'aménagement du territoire pourtant, les principales entités administratives chargées de la planification et de l'aménagement du territoire (les MRC et les municipalités) ne sont pas directement responsable du développement économique.

L'interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de développement (économique) régional pour le territoire ou la communauté qu'elle représente est la Conférence Régionale des Élus (CRÉ). La Loi sur le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire institue au moins une CRÉ dans chacune des régions administratives du Québec mais, il ne s'agit pas d'un échelon administratif au même titre que les MRC ou les municipalités.

La CRÉ est une instance composée d'élus municipaux qui s'adjoignent des représentants des divers secteurs socioéconomiques et des communautés autochtones pour favoriser et organiser la concertation des principaux intervenants et assumer la planification du développement régional. L'un des mandats confiés aux CRÉ par le gouvernement est l'élaboration d'un plan quinquennal de développement qui doit tenir compte le cas échéant des directives contenues dans le PMAD. Le plan quinquennal contient, outre un diagnostic et une mise en contexte, une identification de trois principaux axes de développement parmi lesquels on retrouve le développement économique et la qualité de vie de façon récurrente (dans le cas de nos régions de référence). Le troisième axe peut porter sur la formation, la participation ou d'autres aspects sociaux comme la santé ou l'organisation communautaire. Dans nos régions d'étude, les différents points stratégiques contenus dans les trois axes des plans quinquennaux reprennent dans le cas de Longueuil (qui est ville, MRC et CRÉ) les différents points du SAD. Pour les autres régions contenant plusieurs MRC, il s'agit de recommandations très larges reprenant les enjeux régionaux (ex dans l'axe économie : développement du transport, du tourisme, de l'agroalimentaires etc...). Dans le cadre de cet exercice de planification, les principaux rôles de la CRÉ consistent à identifier les enjeux relayés par les différents acteurs du territoire (afin de les intégrer au plan) et à organiser auprès de ces derniers les concertations et rencontres susceptibles de favoriser des réalisations pouvant s'inscrire dans le plan.

Instance de concertation et de médiation à l'échelle régionale, les CRÉ assurent également le relai entre les collectivités locales et le gouvernement du Québec notamment par le biais des ententes

spécifiques État-CRÉ. Une entente spécifique est une convention qui associe une CRÉ et un ou des ministères ou organismes gouvernementaux ou d'autres partenaires, pour l'exercice des pouvoirs et des responsabilités de la CRÉ, notamment pour la mise en œuvre des priorités régionales et pour l'adaptation des activités gouvernementales aux particularités régionales. Ces ententes s'accompagnent souvent d'allocation de ressources aux CRÉ qui leur permettent de porter des projets facilitant l'application des politiques nationales (ex : PFM, MADA, économie sociale) en jouant un rôle de chef de file.

Si les plans quinquennaux tentent de plus en plus d'intégrer le DD, y compris dans le domaine du développement économique⁹, ceux-ci ont une capacité incitative relativement limitée. De plus aucune entente spécifique existant entre le gouvernement du Québec et nos régions de référence ne porte sur le DD. Enfin, les MRC et à plus forte raison les municipalités entretiennent très peu de relations avec leur CRÉ (aucune collaboration n'a été mentionnée dans nos études de cas). Bien que dans certaines régions les CRÉ aient sans aucun doute contribué à diffuser des actions de DD (Lanaudière notamment), elles ont tendance à être perçues aux échelons local et supra local comme une « créature » du MAMROT menaçant ravir la prérogative d'aménager le territoire (selon le projet de LADDTU).

En France comme au Québec les territoires périurbains semblent appelés à connaître sinon un arrêt, du moins un frein à leur développement par **le regroupement d'activités dans des zones denses**. Une orientation vers le renforcement de pôles secondaires devient la modalité essentielle du regroupement et du développement des activités économiques.

La localisation des activités, dans le respect de la durabilité correspond donc aux logiques traditionnelles qui organisent des bassins d'emploi en fonction de l'installation des entreprises. Elle s'appuie sur un décloisonnement des politiques sectorielles pour orienter l'organisation du développement économique, mais n'apportent pas de changement tangibles quant aux méthodes pour mettre en avant l'innovation, la compétitivité et l'équité sociale sur le plan économique.

Ce sont les caractéristiques concrètes des actions de soutien à certains secteurs d'activité (fabrication de matériel qui économise les énergies non renouvelables) et la recherche de l'accessibilité à l'emploi et aux services pour la population qui traduisent d'éventuelles orientations vers la durabilité.

En France le principal référent et organisateur en matière de développement économique est également l'échelon régional, mais celui-ci est doté d'une plus grande capacité d'action.

La Région Midi-Pyrénées est un acteur du redéploiement et de l'aide à l'installation d'activités économiques. A cet égard, l'interprétation de la durabilité dans la politique régionale de développement économique privilégie le soutien d'activités qui participent à l'économie des ressources énergétiques et à la limitation des nuisances environnementales.

⁹ En mettant par exemple en avant une réduction des GES (par l'amélioration des systèmes de transports, la promotion de technologies propres) ou la qualité et le niveau de vie (création d'emploi, de richesses locales....)

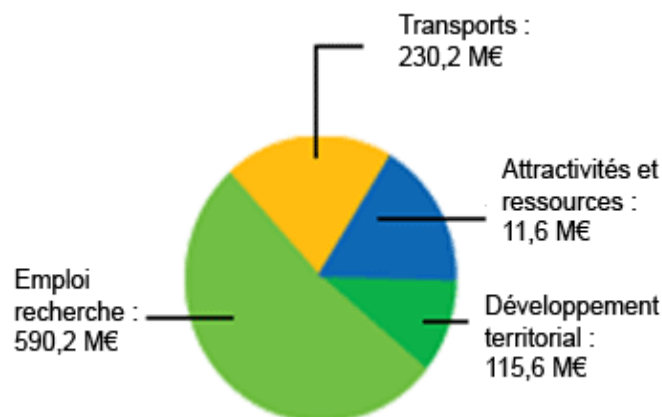
En ce qui concerne la localisation de ces activités, la distinction clairement établie entre les activités des espaces périurbains et la métropole illustre une vision de la durabilité où persiste un cloisonnement entre des pratiques et des modes de vie pensés et organisés à l'échelle d'une région métropolitaine et une gestion politique et économique qui restent encore sur des logiques infra régionale et infra métropolitaine. Cette situation découle entre autre de politiques directes construites sur des logiques sectorielles, dans lesquelles les espaces locaux peuvent ou non s'inscrire suivant les caractéristiques de leur tissu local. Un aperçu synthétique des grandes orientations soutenues par la Région Midi Pyrénées est donné pour illustrer la façon dont le DD est indirectement ou transversalement pris en compte dans les politiques de soutien régional. au demeurant marquées de façon incontournable par les logiques de compétitivité des territoires que l'État induit entre les Régions, obligeant ces dernières privilégier les secteurs industriels compétitifs des régions métropolitaines.

▪ ***La distinction des territoires périurbains dans les schémas régionaux concernant le développement d'activités économiques***

Le maintien et le développement des activités économiques sont au cœur du contrat de projet État région 2007- 2013. Le CPER¹⁰ 2007-2013 s'attache essentiellement à la modernisation des activités régionales dans l'agriculture la formation, la recherche (activités orientés vers l'excellence, l'innovation), soutient le développement (accompagnement du développement des transports ferroviaires TGV, préservation des ressources écologiques) et la mutation des ressources humaines et des activités par la formation. Ces ambitions rendent implicite une densification de la localisation des activités économiques, pour respecter les outils de planification.

Le SRDEF représente un montant total de 1,12 milliard d'euros sur cette période dont 599 millions apportés par la Région et 523 millions par l'État. A ces crédits s'ajoutent des conventions interrégionales et la participation des collectivités locales de Midi-Pyrénées. La répartition des crédits qui favorise la recherche et l'emploi comme deux moteurs de l'économie locale souligne l'importance accordée aux territoires métropolitains.

¹⁰ Contrat de projet État Région (Contrat de Plan État Région transformés par le CIIACT depuis le 06 mars 2006 en CPER).



Répartition des montants alloués en lien avec le développement économique.

Pour les espaces périurbains hors des limites de l'aire urbaine la problématique du développement économique est marquée par la capacité à voir émerger des activités nouvelles et diversifiées, viables dans la durée et conduites surtout dans des TPE peu susceptibles de nombreuses créations d'emplois. Dans le contexte du SRDEF l'intérêt des collectivités locales des espaces périurbains est donc de soutenir des activités innovantes et d'intégrer une logique de durabilité dans leur politique. En effet l'installation d'activités économiques qui attestent un souci de durabilité devient incontournable pour le financement de projet de développement local.

Ainsi, la localisation des activités interprétée du point de vue régional¹¹ correspond assez traditionnellement à une capacité et compétence des élus locaux à favoriser ou susciter des initiatives sur leur territoire, en intégrant les objectifs de durabilité (au demeurant très larges) dans les projets sur lesquels s'inscrivent les acteurs économiques.

En parallèle, les actions proposées pour un soutien aux activités économiques, sont centrées sur l'adaptation aux problématiques environnementales. Qu'il s'agisse de la production ou de l'environnement de l'activité, en filigrane apparaît l'idée que les collectivités locales ont à initier et innover dans ce type d'actions orientées vers une amélioration de la qualité des services et de la qualité environnementale.

Ces actions qui visent à un équilibre territorial soulignent la partition entre les territoires urbains où est évoquée la Politique de la ville avec des critères de durabilité et les territoires périurbains ou ruraux où la proximité et l'accessibilité des ressources sont présentées comme les éléments fondamentaux pour la durabilité. Ces orientations ne fondent pas réellement une nouvelle vision d'ensemble du territoire, marquée par la durabilité, mais plutôt la poursuite d'une logique aménagiste soucieuse de préservation environnementale. L'équité sociale impliquée par le développement durable entraîne la recherche de la qualité de vie à travers la sensibilisation aux thématiques d'accès à l'emploi, aux services, de formation dans un rayon proche. Ce qui peut contribuer à limiter des déplacements, mais ne garantit pas les mêmes opportunités partout. L'adaptation des services et équipements aux évolutions sociodémographiques des territoires périurbains caractérisées entre autre par l'allongement de l'espérance de vie et par le

¹¹ L'extrait de **document en annexe** rend compte des logiques régionales concernant le développement d'activités économiques, que l'on retrouve dans le SRDD et dans l'agenda 21 régional.

développement de la demande de mobilité, est une des perspectives majeures de développement des activités.

En complément de l'intérêt porté à l'activité économique, l'importance accordée aux transports est une des modalités pour jouer sur sa localisation. L'importance d'un réseau autoroutier et ferroviaire rapide et efficace est effectivement indéniable pour l'attractivité des espaces périurbains. Les porteurs de projets pour lesquels l'installation dans l'aire urbaine a un coût prohibitif, et qui peuvent attirer une clientèle des espaces urbains denses, sont en général très sensibles à cette dimension de l'accessibilité. Les tracés et le soutien aux transports en commun représentent donc un enjeu fort pour la mise en avant d'atouts dans les territoires locaux auprès des entreprises et des ménages en recherche d'un lieu d'installation. Les politiques de transports et de déplacement visent une intégration et une complémentarité entre territoires de l'espace métropolitain élargi aux zones périurbaines autant que la recherche d'une durabilité.

A l'échelle régionale et locale limiter les mobilités domicile travail entre le cœur de l'aire métropolitaine et les espaces périphériques oriente vers l'idée de dynamiser les activités et les desservir à partir de l'aire métropolitaine. L'offre d'implantation pour les entreprises est confortée par l'argument que puisse s'y greffer des services à la population. A cet égard, la Région MP distingue 3 niveaux de zones d'activités qui constituent une « mise en ordre » entre des implantations actuelles et futures d'intérêt régional) et fondent la typologie suivante pour des aides : ZIR (qui ont droit à des aides financières de la région), ZA (Zones d'appui pour lesquelles sont mises en places des opérations pour valoriser ces activités), ZA locale (Zone d'activité locale qui n'ont pas d'aide spécifique).

De cette manière, la région dans son rôle d'accompagnateur de projet identifie les activités économiques comme facteur potentiel de développement durable, puis met en avant ce qui permet de les sélectionner au nom de la durabilité environnementale. La dimension spatiale de la localisation des activités n'affiche pas de distinction de traitement des territoires périurbains. Les découpages du volet territorial du CPER : (les Parcs naturels régionaux, Pays et Communautés d'agglomération) où peuvent être mis en œuvre des projets qui correspondent à des axes très généraux de développement¹² sont une façon de réinscrire les territoires les moins densément urbanisés dans une armature de développement régional à condition qu'ils soient porteurs de projets. La nature des activités et les projets visant l'économie énergétique pour engager la puissance publique envers le développement économique local, sont une façon de discriminer le moins possible les territoires hors des principales unités urbaines.

Parfois dans certains espaces, le niveau de réflexion et d'action impactant l'activité économique procède aussi du niveau départemental (cas de l'aménagement des plates-formes logistiques aux

¹² Article 30 du CPER : le développement économique des territoires.

- ☐ Article 31 du CPER : le renforcement des services à la population.
- ☐ Article 32 du CPER : le développement numérique des territoires.
- ☐ Article 33 du CPER : Le développement durable des territoires.
- ☐ Article 34 du CPER : ingénierie et assistance technique à la conduite des projets

portes des agglomérations en Haute Garonne Tarn et Garonne et Tarn, cas de la Haute-Garonne qui refuse la construction d'un pont pour traverser la Garonne à Auterive pour ne pas surcharger l'accès à l'agglomération toulousaine, mais ne permet pas de jonction entre l'autoroute de Montpellier et l'autoroute vers Hendaye). Dans ces formes de gouvernances complexes entre niveaux d'acteurs institutionnels et aménageurs qui essaient de composer et organiser leurs relations avec le niveau intercommunal, le développement durable devient alors un argument opportun pour légitimer des positions et introduire différemment du passé le débat sur les échelles pertinentes pour envisager les bénéfices d'un aménagement.

La question du compromis entre l'intérêt collectif et particulier se pose également à l'échelle locale et confronte la légitimité des actions d'aménagement versus la mobilisation citoyenne contestataire. Exemple des inondations ayant eu lieu dans la MRC de St Jean et des conséquences (maintien de municipalités, construction de digues –qui protégeait des fosses septiques).

▪ ***Pour les intercommunalités :***

Au niveau national la localisation des activités économiques face au développement durable est surtout régie par des préoccupations d'une limitation du mitage foncier et d'une certaine vigilance quand-aux installations nuisibles pour l'environnement et la santé. La localisation des activités dépend les intercommunalités qui ont délégation de compétences en matière économique. Cependant, l'organisation territoriale régie par des schémas : SCOT, Schéma territorial des infrastructures économiques, Schéma de l'habitat, PADD qui doivent être en cohérence à différentes échelles (intercommunale, aire urbaine, département et région), conditionne au moins partiellement ces localisations. L'urbanisme opérationnel finalise et précise ces implantations par la délimitation de zones dédiées aux activités économiques, en dehors desquelles, les installations ne sont plus que très rarement possibles aujourd'hui.

Ceci implique une plus grande intégration de ces équipements dans une organisation territoriale d'ensemble à l'échelle communale et intercommunale, en ce qui concerne les lieux, la nature et les formes de ces installations. Les SCOTs et les PLUs sont déterminants pour la localisation des établissements, via la possibilité d'ouvrir ou d'augmenter les surfaces de foncier disponible à l'urbanisation pour l'accueil d'activités et de ménages et les réorganisations éventuelles de réseaux. En milieu périurbain où s'exerce une forte pression sur les terres agricoles, la création et l'équipement de zones d'activités intercommunales constitue une des clefs d'un développement territorial intégré à minima. La réalisation des SCOT implique de favoriser et renforcer les liens économiques entre les entreprises et l'extérieur du territoire, en privilégiant l'accès et le déplacement, en Transports en Commun entre les lieux de domicile et de travail des actifs.

Par ailleurs, l'accès aux TIC et haut débit est mis en avant pour éviter que des activités ne soient pénalisées par une implantation éloignée du cœur des agglomérations.

L'imposition des Scots et des réglementations d'urbanisme dans les PLU et les PADD, ancrée dans une tradition organisationnelle et planificatrice de l'État laisse cependant des marges de manœuvre et d'interprétation sur les zonages au niveau local. Essentiellement outils d'urbanisme, la recherche d'une organisation d'ensemble à des échelles infra territoriales n'est pas connectée à la nature des activités ou à leurs nuisances directes mais plutôt aux conséquences indirectes

comme les déplacements domicile travail, ou le recul de terres agricoles que pourraient engendrer ces localisations. Ils intègrent peu d'éléments contraignants sur la nature des activités économiques, ou les modalités de production au regard des lieux d'implantations autorisés et proposent des échéances au cours desquelles des changements dans les territoires locaux sont toujours envisageables pour l'activité économique –exemple de possibles fermetures ou départ d'entreprises – dans des zones où le paysage et le patrimoine écologiques ne doivent pas être affectés...

Le DD en matière de localisation des activités économiques correspond à la poursuite d'un rééquilibrage fonctionnel des espaces à différentes échelles : celle de la région métropolitaine, celle des bassins de vie, celle des intercommunalités et des communes, avec le souci d'une préservation environnementale entendue comme celle des espaces verts et fonciers non bâtis. Ce qui représente un des facteurs effectifs de valorisation des espaces périurbains mais peut aller à l'encontre d'une croissance des ressources dans certains d'entre eux si l'on se fonde seulement sur des indicateurs financiers et économiques de ressources. Ces tendances sont également très marquées au Québec au sein des SAD et des PU qui se doivent d'intégrer les directives métropolitaines.

En conséquence, le principe de hiérarchisation des pôles pour penser la localisation des activités économiques et les stratégies locales de développement, incontournables pour une moindre consommation de foncier et une limitation du mitage des territoires périurbains, sont confrontés à l'élaboration des PLU dont le cadre régit l'occupation des espaces et leurs fonction sur des territoires plus restreints (en général communaux pur ces espaces de périphérie). Envisagée ainsi, **l'adhésion au Scot**, fondamentale pour l'organisation des activités économiques et **le respect du développement durable** dans les territoires périurbains **représente une nouvelle étape des contraintes d'aménagement, par rapport au Pays** qui n'impliquait pas l'organisation de l'activité économique sur un principe de hiérarchisation entre pôles.

En France comme au Québec, la nature des activités dépend du tissu économique préexistant, et et des potentiels qui existent dans l'aire métropolitaine. **Les collectivités locales doivent donc relever un double défi pour la durabilité :**

- **renforcer leur autonomie en tant que bassin de vie** pour attirer et retenir des ménages actifs grâce à des offres qui répondent aux besoins de différentes catégories de population (services de santé, scolaire, aides familiales, commerces, loisirs) déjà résidentes ou qui souhaitent venir s'installer,
- **répondre aux impératifs de la croissance** métropolitaine (offres de loisirs, installation pour des sous-traitants industriels, des plates forme logistiques traitement de déchets...), tout en valorisant et en dégradant le moins possible l'environnement local pour le tourisme et des formes d'agriculture associées, activités génératrices de mobilités domicile-travail importantes.

Les liens entre les lieux d'installation d'activités et l'extérieur, affichés comme une priorité à travers les axes de déplacement à conforter, l'organisation et le développement des Transports en Commun sont cependant peu effectifs.

En France leur coût, essentiellement reporté au niveau régional et départemental freinent le développement d'une intégration territoriale et l'efficacité des relations domicile-travail. A une échelle restreinte à laquelle des « mobilités douces » sont souvent mises en avant dans les espaces urbains denses, les territoires périurbains ont très peu développé cet aspect. Les distances domicile travail souvent importantes, la dispersion des activités entre les communes centre (qui accueillent les services et les commerces) et les Zones d'activités dans les périphéries (où s'implantent les entreprises artisanales, ou industrielles) nécessitent la motorisation individuelle, démultiplient et rendent peu lisibles mobilités.

Cette tendance est d'ailleurs encore plus marquée au Québec où les municipalités du périurbain ont du mal à limiter la délocalisation des commerces en périphérie et où plus de 85% des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture.

Enfin, l'accès aux TIC et haut débit favorise les liens spatiaux entre les entreprises et l'extérieur du territoire, évite qu'elles se considèrent enclavées par la localisation périphérique, mais n'est cependant pas déterminant pour l'installation ou le développement d'activités.

Sur tous ces points, les chartes des Pays (lorsqu'elles existent) sont en général les bases pour élaborer et amener un dialogue sur les SCOTs, à peu près identiques dans leur principes : dans le déclaratif, **ils intègrent assez bien l'enjeu de maîtrise foncière pour les espaces périurbains et s'attachent à construire un projet global cohérent pour l'ensemble du territoire couvert.**

En revanche, **leur articulation avec les échelles communales apparaît toujours problématique. Il y a souvent contradiction ou conflit d'intérêt entre les projets économiques locaux et les SCOTs** qui ont vocation à organiser l'urbanisation.

Par ailleurs, l'articulation de ces derniers avec le SRDD, ou le SRDE sur un positionnement du développement des activités économiques hors ZA (commerces et services et à l'intérieur des ZA pour ce qui est des activités artisanales et industrielles) et la construction ou rénovation pour des résidences principales ou le développement d'accueil touristique **est peu lisible.**

En France comme au Québec, les territoires périurbains semblent appelés à connaître sinon un arrêt, du moins un frein à leur développement par le regroupement d'activités dans des zones denses. Une orientation vers le renforcement de pôles secondaires devient la modalité essentielle du regroupement et du développement des activités économiques.

Cependant, la traduction du Grenelle2 en ce qui concerne la localisation des activités économiques, renvoie seulement aux caractéristiques des Zones d'activités et du bâti et à un respect ou renforcement des trames vertes et bleues, qui relève d'une intégration écologique et paysagère, mais n'exclut pas les nuisances entraînées par les déplacements liés à la localisation des activités au sein des SCOT, la nature dangereuse ou dommageable pour l'environnement, ou le caractère fortement consommateur d'énergie de ces activités et des déplacements qu'elles induisent. La localisation des activités, dans le respect de la durabilité correspond donc aux logiques traditionnelles qui organisent des bassins d'emploi en fonction de l'installation des entreprises.

Ces décisions d'installations se réfèrent aux agendas 21 régionaux qui affirment un décloisonnement des politiques sectorielles pour orienter le développement économique suivant des principes de transversalité, mais n'apportent pas de changements tangibles quant aux

méthodes pour mettre en avant l'innovation, la compétitivité et l'équité sociale sur le plan économique. **Ce sont les caractéristiques concrètes des actions de soutien à certains secteurs d'activité** (fabrication de matériel qui économise les énergies non renouvelables) **et la recherche de l'accessibilité à l'emploi et aux services pour la population qui traduisent d'éventuelles orientations vers la durabilité.**

Au niveau inter municipal et municipal, **le Québec présente une particularité supplémentaire : la responsabilité de planifier le développement économique ne revient pas aux collectivités mais à des organismes mandatés au niveau de la MRC : les centres locaux de développement.**

Les CLD (centres locaux de développement) ont été créés en 1998 par le gouvernement du Québec dans le but de contribuer au financement d'un seul organisme de développement local et de soutien aux entreprises par territoire de MRC. En 2004, le gouvernement du Québec a modifié les règles de gouvernance et d'imputabilité entre le CLD, la MRC et le gouvernement.

Ainsi les CLD constituent depuis 2004 le seul organisme de développement local et de soutien aux entreprises par territoire de MRC accrédité et soutenu financièrement par le gouvernement (et les MRC). Au-delà de services d'accompagnement et de soutien technique ou financier auprès des entrepreneurs (individuels ou collectifs, ESS), les CLD ont la responsabilité d'élaborer un plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALÉE) qui constitue le principal document de planification économique à l'échelon inter municipal. Les CLD doivent également se doter, en tenant compte des orientations (nationales-régionales), d'une stratégie en matière de développement de l'entrepreneuriat y compris dans le domaine de l'économie sociale et solidaire. Des fonds spécifiques sont d'ailleurs accessibles respectivement aux entrepreneurs, jeunes entrepreneurs et entrepreneurs en économie sociale par le biais des CLD. Ils agissent également en tant qu'organismes consultatifs auprès du Centre local pour l'Emploi (CLE) de leur territoire et peuvent enfin se voir confier des mandats additionnels tels la gestion des parcs industriels, la prospection d'entreprises, le développement touristique et culturel etc... Nos MRC de référence avaient d'ailleurs toutes optées pour cette option.

Les CLD sont donc en charge des stratégies de localisation et de développement des activités économiques. Dans les cas où la MRC a une faible capacité planificatrice et coordinatrice, la cohérence du développement économique à l'échelle de son territoire est assumée par le CLD. Par nature celui-ci a vocation à communiquer avec les municipalités, pour répondre de la façon la plus adaptée possible aux besoins des entreprises et assurer un développement économique harmonieux pour l'ensemble de son territoire. Il sert donc d'intermédiaire entre les entreprises souhaitant s'implanter ou s'agrandir et les municipalités disposant de terrains disponibles et répondant aux besoins des entreprises et il atténue les tensions entre MRC et municipalités locales.

En revanche contrairement aux MRC et aux municipalités, les CLD ne sont pas directement acteur de la planification territoriale bien que leur activité ait un impact sur le territoire. Ils doivent intégrer (et répercuter dans leur action) les contraintes imposées (notamment de durabilité) par la planification territoriale (PMAD/SAD/PU). La délocalisation – relocalisation des entreprises dans les parcs industriels ou dans des zones afin que les activités ne nuisent pas à

un espace environnant constituant en effet, l'une des prérogatives des CLD qu'ils exercent en se fondant sur un partenariat avec les collectivités.

En d'autres termes, les CLD n'ont pas d'obligation d'intégrer le développement durable au même titre que les collectivités territoriales. Bien que les principes associés à la durabilité influencent leur activité de planification économique (PALÉE), ceux-ci ne constituent une contrainte ni pour l'activité du CLD ni dans les liens et échanges que celui-ci entretient avec les entreprises. Le CLD peut cependant jouer un rôle de médiation dans les tensions entre la municipalité et certaines entreprises de son territoire, au sujet de problématiques environnementales. Par exemple lorsque des abus ou du moins des négligences sont observés par la municipalité concernant la qualité des eaux rejetés par certaines entreprises, celle-ci va se retourner vers le CLD afin qu'en concertation (CLD-municipalité-entreprises-et éventuellement MRC ou ministère) des solutions puissent être trouvées. Bien que ce ne soit pas systématique, de plus en plus de CLD intègrent ou tentent d'intégrer le DD à leur mandat afin d'en assurer une constante promotion (parmi nos terrains le seul cas concerne le CLD de la MRC de l'Assomption. Ailleurs ex : P de Sorel, Rivière du Loup, Québec).

D'autres l'intègrent à leur action de planification. Il n'est pas rare que le PALÉE comporte un volet « développement durable ». Enfin, certains participent à l'élaboration de « chartes de DD » en collaboration avec les pouvoirs publics locaux et régionaux ainsi qu'avec d'autres acteurs territoriaux. Cependant, en cas de difficultés pressantes (ex inondations à st Jean) cette démarche peut être reléguée au second plan. **Dans tous les cas, pour les acteurs du développement économique, il est important de mettre en avant TOUTES les dimensions du DD** lors de la conception et surtout de la promotion de nouveaux projets (de développement, d'implantation, d'agrandissement). Cela **constitue un argument majeur aussi bien face aux élus et à leur citoyens que vis-à-vis des instances gouvernementales dans le cas d'une demande de dézonage.**

Bien que nos enquêtes n'aient pas directement visées les entrepreneurs québécois, **la préservation du cadre et du milieu de vie** (établissement de zone tampon entre espaces urbanisés et espaces naturels, mise en œuvre de solutions techniques, préservation de parcelles boisées ou compensation foncière) **est également un critère important de durabilité. Le respect des normes** imposées par les lois fédérales, provinciales et par les règlements municipaux est également considéré comme relevant de l'application de la durabilité au niveau des entreprises mais **constitue plus rarement qu'en France un élément de valorisation. Il en est de même pour l'implantation de bâtiment et d'infrastructures répondant aux critères de qualité LEED ou de basse consommation.**

CONCLUSION :

A chacun des niveaux national, des cadres et des directives indiquent une compréhension de la durabilité mais renvoient au niveau local les questions du *où* et du *comment* initier ou développer des activités économiques compatibles avec ce qui est entendu pour conduire des politiques de durabilité au niveau local.

Des lignes de partage des compétences qui ne se recoupent pas exactement dans le domaine de l'urbanisme et de la planification entre la France et le Québec impactent la façon dont est envisagée l'activité économique et la responsabilité d'un développement susceptible de favoriser ou soutenir ces activités dans une optique durable.

Mais de la même manière dans les deux pays, le lien entre niveau national et local concernant l'intégration du développement durable en matière d'activités économiques se fait essentiellement sur des contreparties et aides à projets qui ont une dimension valorisante sur le plan éco-environnemental et paysager (respect des normes de construction des bâtiments, préservation ou restauration des paysages ...).

D'autres tendances sont également comparables entre les réalités françaises et québécoises.

Dans les deux cas, la législation exerce un contrôle via notamment les documents de planification du niveau national vers le niveau local pour répartir et équilibrer l'activité économique dans le territoire. Cependant, ceux-ci fournissent peu d'indications sur les moyens de produire et de gérer une croissance durable au niveau local.

La localisation des activités se fonde sur des cadres comparables mais pensés à des échelles distinctes en France et au Québec. En France l'organisation des activités est en effet pensée dans un cadre régional (Région) et surtout intercommunal alors que le niveau supra-local constitue encore la principale échelle d'organisation au Québec (MRC).

Toutefois, dans les deux cas, le « contrôle » sur les activités s'exerce par la sélection de secteurs prioritaires à aider par un soutien régional aux infrastructures de desserte ou d'accueil et par la polarisation (le zonage établi par les règles d'urbanisme). **En incidence, l'intégration de la durabilité par les acteurs locaux correspond essentiellement à un contrôle de l'étalement et de l'utilisation du foncier par des mécanismes de politiques locales, de revitalisation urbaine et d'actualisation des politiques de transports.** En France et dans une certaine mesure au Québec, le modèle recherché est celui de la Smart Growth inspiré du modèle états-unien, où la densité doit être compatible avec la préservation environnementale

Ainsi le DD est un argument de légitimation de la volonté organisatrice des échelons institutionnels supérieurs, mais il est présenté suivant les cas comme une contrainte incontournable imposée et subie de la part d'un contexte international ou comme élément valorisant, attestant une volonté du bien commun avec une vision qui intègre des logiques spatiales diverses.

Ancienne en France, l'effectivité de cette logique planificatrice et polarisatrice est plus récente au Québec qui a longtemps fonctionné en archipel et lutte actuellement contre cette tendance à la fragmentation des logiques de développement. Le Québec est toutefois à un moment clé dans la mesure où le développement durable est de plus en plus envisagé et sollicité pour son éventuelle capacité à agir comme vecteur de renouvellement de la planification territoriale (Gauthier, Gariépy Trépanier 2008). La révision de la LADDTU (qui pourrait s'avérer à l'origine

d'évolutions importantes) et la diffusion de la stratégie 2008-2013 en sont deux exemples révélateurs.

Au Québec, cette finalité associée au développement durable s'ancre de plus en plus dans les pratiques planificatrices. L'élaboration (PMAD) ou la révision des documents de planification (cf. cas de Longueuil) est généralement envisagée comme un instrument privilégié de mise en œuvre des principes du développement durable (Gauthier, Gariépy Trépanier 2008). Ceci n'empêche pas les grandes tendances associées au phénomène de la métropolisation de placer sous contrainte les collectivités en leur imposant des défis technologiques, économiques, sociaux et environnementaux importants. D'autant que les modalités de concertation et de négociation entre les acteurs métropolitains et du périurbain ont joué à l'encontre d'une vision structurée et cohérente, en accord avec les principes du développement durable.

En dehors des seul cas Français et Québécois, on assiste dans une certaine mesure à une diffusion ou à un « échange » de modèles de planification reprenant les tendances à la densification et la polarisation qui sont des principes majeurs de l'intégration du DD. En effet les constats de problèmes économiques et sociaux produits par la sanctuarisation des espaces naturels et de la biodiversité, (exemple de la disparition des forêts de chênes lièges qui ne peuvent survivre qu'en lien avec des activités économiques liées à leur exploitation (BUCLET N. 2011), sont confrontés aujourd'hui au consensus pour envisager les aspects environnementaux de la durabilité au moins sur un impact minimum de l'empreinte écologique et de la consommation de foncier. Une partie de ces transformations de l'espace étant évitable entre autres par concentration de population et d'entreprises et la densité de l'urbanisation. Ceci étant à nuancer suivant les pays et une réalité de terrain qui tienne compte des effets de seuil.

Au-delà des évidences trop rapidement admises, indéniablement, l'étalement ou la dispersion, sources de mobilités plus nombreuses participent également à des dégradations environnementales, une consommation d'énergie plus importante que celles réalisées sur des distances plus courtes ou des parcours moins diversifiés. Enfin, de manière générale la croissance urbaine sans contrôle et non organisée contribue peu à une amélioration des conditions de vie des ménages (sinon par l'hypothèse d'un choix plus important dans les localisations résidentielles), ne serait-ce que par ce que cette liberté d'installation entraîne des coûts élevés d'entretiens de réseaux et de services urbains. La densification d'espaces déjà urbanisés n'évite pas la consommation d'énergie et la dégradation environnementale. Cependant, intégrer les espaces périurbains avec les zones de pôles les plus denses et considérer que la poursuite du développement d'activités économiques, de l'habitat et de la majorité du bâti, pourrait s'y implanter indifféremment apparaît contraire à la durabilité ne serait-ce que pour des effets de seuil qui amènent à qualifier de « ville insoutenable » la croissance métropolitaine sous la forme d'un étalement de l'urbanisation.

Ces enjeux très différents que représentent l'activité économique et sa localisation pour les territoires périurbains permettent de mieux comprendre l'interprétation de la durabilité par les décideurs locaux.

En France la conception du DD appliquée à l'aménagement et au développement économique est centrée sur les questions environnementale et climatique, alors que le volet social semble plus présent au Québec ? qui tente cependant d'effectuer un « rattrapage »

sur le plan environnemental en conditionnant, au niveau provincial, ses autorisations de développement résidentiel ou économique à l'identification et la mise en place de zones de conservation.

Dans les deux cas l'évolution de la planification territoriale tend à intégrer la durabilité en envisageant des territoires pertinents organisés au moins à l'échelle métropolitaine au sens large, ce qui place les territoires périurbains sur des tensions qui ne sont pas seulement celles des activités économiques mais aussi de la gouvernance et de la gestion par le politique.

Au Québec, les municipalités doivent se conformer au PMAD et au SAD. Il existe actuellement de fortes tensions entre certains objectifs mis en avant par la CCMM et les enjeux qui se posent à l'échelle des MRC et des municipalités. Les municipalités de la rive nord sont, selon leur propres avis, « reléguées au second plan ».

En France en particulier dans la région Toulousaine qui concentre et polarise l'essentiel de l'activité économique à l'échelle de l'aire urbaine, les intercommunalités et pôles de développement qui se trouvent hors de ces limites sont dans des positions défensives et/ou d'affirmation de leur existence face à des logiques d'une croissance organisée qui bloqueraient le développement de leur urbanisation, notamment à travers les SCOTS et les PADD.

En d'autres termes, mettre en œuvre le développement durable dans les territoires locaux est contraignant pour des décideurs politiques dès lors que des options qu'ils envisageaient pour assurer ou poursuivre la croissance économique sont à revoir. De ce fait la prise en compte de la durabilité est orientée dans chaque contexte vers ce qui remet le moins en cause un modèle de développement.

Dans un contexte de disparition de certaines activités économiques et de compétitions entre territoires pour attirer l'installation d'entreprises et la création d'emplois, s'attacher à des éléments de valorisation paysagère et environnementale est le moins susceptible de contraindre les entreprises. Par ailleurs cela peut devenir un argument vis-à-vis de la population active pour un lieu de travail éventuellement plus agréable.

Dans un contexte économique inverse de croissance forte d'emplois et de difficulté des territoires à répondre à l'installation de nouvelles entreprises, l'attention portée aux cadres et les conditions de travail des actifs peuvent être des éléments pour valoriser la durabilité sur une dimension économique et sociale.

Ces tendances générales qui ressortent à travers les textes et outils clefs de la planification et de la législation qui peuvent avoir un lien explicite ou indirect avec le développement d'activités économiques sont cependant à modéliser en fonction des réalités du « terrain » et des contextes variables dans lesquels les acteurs locaux envisagent, négocient et mettent en œuvre le développement de leur territoire.

II Le positionnement des territoires périurbains pour la localisation des entreprises

II.1. Territoires périurbains : caractéristiques et problématiques

II. 1.1 Méthodologie et argumentaire sur le choix des territoires périurbains

Le choix des espaces périurbains à analyser pour confronter les éléments de développement économique aux questions de la durabilité, est fondé sur les positionnements des territoires et les stratégies publiques qui peuvent influencer la localisation des entreprises.

Une première idée est d'envisager en quoi la durabilité pourrait faire varier les avantages comparatifs pour l'installation et le développement d'activités économiques. Avant même de s'intéresser aux politiques susceptibles de favoriser ces avantages, il est nécessaire de distinguer les territoires périurbains en référence à la distance et à la complémentarité avec les aires urbaines.

Ils ne peuvent tous être assimilés et les logiques d'accessibilité pour les entreprises, et les personnes sont un critère déterminant pour une évolution au moins en partie dépendante de celle de la métropole française ou québécoise. Certains sont bien reliés aux pôles urbains par des infrastructures de communication diversifiées et efficaces, d'autres sont pénalisés par les seules voies routières et autoroutières et les temps de trajet vers les pôles urbains, enfin certains sont déjà dans des situations de peuplement relativement dense, accueillent des établissements industriels dans diverses branches d'activités, et constituent également des bassins de chalandise ou des lieux de loisirs pour les espaces métropolitains, ce qui peut présenter des contraintes pour l'installation de certaines activités.

Croiser la situation des territoires périurbains avec des logiques productives et organisationnelles des entreprises dans divers secteurs d'activités étudiés conduit à entrer dans une très grande diversité de positionnements territoriaux qui tiennent compte de l'accessibilité et de l'évolution des espaces métropolitains mais aussi des options de développement alternatives à l'installation d'activités sur lesquelles peuvent se positionner ces territoires.

Enfin ces situations sont en lien étroit avec les critères retenus de la part des entreprises suivant les secteurs mais aussi suivant la taille et la fonction des établissements pour un ancrage local. Les caractéristiques des espaces sont suivies les cas attractives ou non pour l'installation d'activités et conditionnent également des profils de territoires.

Cette diversité des situations peut être ramenée à des figures de développement que nous avons sélectionnées sur la base des logiques suivantes :

La logique du schéma d'armature urbaine fondée sur l'accessibilité et la polarisation des activités et organisée par la puissance publique

Les logiques sectorielles et organisationnelles des entreprises qui ont un besoin plus ou moins important des infrastructures et densités métropolitaines, mais aussi à des logiques de valorisation des établissements fondées sur les caractéristiques attachées à un lieu d'installation.

Ainsi des territoires dans des situations différentes, compte tenu de leurs activités économiques, leur peuplement et leur organisation en lien étroit ou non avec les espaces métropolitains induisent le maintien, le renouvellement ou l'installation de certaines activités économiques.

Ces processus dépendent de seuils critiques de population active et d'activités préexistantes, d'initiatives concertées et d'actions publiques à partir desquels le développement d'activités est possible ou donne lieu à des accélérations éventuellement liées à des conditions locales spécifiques. En regard des avantages comparatifs relatifs que peuvent présenter des espaces périphériques pour la localisation des activités et des ménages nous avons choisi des territoires différemment interpellés par la durabilité et construit une typologie sur des critères d'accessibilité et de « ressources territoriales » (Gumuchian et Pecqueur 2007).

Les avantages retenus sont :

L'accessibilité vers la métropole ou d'éventuelles grosses villes d'importance secondaire, en tenant compte des réseaux de communication et de leur diversité, et la présence d'un tissu économique préexistant partiellement organisé sur des spécialités sectorielles.

L'existence d'un tissu économique caractérisé par une spécialisation ou bien par une diversité des secteurs d'activités et de taille des établissements, le tout étant susceptible d'attirer d'autres entreprises et en incidence un équipement minimal en infrastructures d'accueil.

L'existence d'un foncier disponible pour le développement ou l'installation de nouvelles activités et de ménages recherchant les avantages de faibles densités (coûts moins élevés d'installation, garantie d'un espace à disposition, absence inconvénients des fortes densités).

Une distance à la métropole et une localisation hors aire urbaine qui donne à ces territoires une certaine marge de manœuvre pour le développement d'activités économiques, en maintenant un faible lien avec la métropole en vue de garantir une inflexion nécessaire au développement de l'activité économique sur des facteurs d'enracinement local.

- Un premier type est celui des « couloirs périurbains » étirés le long d'axes majeurs de communications.

L'étirement périurbain sous forme de « couloir » correspond au renforcement des mobilités domicile-travail par des logiques d'aménagement (voies autoroutières et développement des TER) mais aussi par des stratégies politiques visant à affirmer et consolider des spécificités économiques ou environnementales et paysagères. Ces territoires correspondent souvent au développement d'espaces « interfaces » entre la périphérie d'une grande ville, et une polarité secondaire constituée par l'agglomération d'une ville moyenne proche. Le développement d'activités doit s'affirmer en dehors de la consommation des ménages satisfaits par la proximité métropolitaine.

Les stratégies en matière de localisation d'activités sont dans une tension :

- Entre attraction et intégration dans l'organisation spatiale de l'ensemble métropolitain et affirmation d'un développement urbain et économique dans la périphérie d'un pôle secondaire.
- Entre localisation et regroupement d'activités impossibles à accueillir en ville dense, et zones d'accueil périphériques où les opportunités d'installation d'entreprises renforcent un rôle de pôle économique secondaire.

→ La problématique de la durabilité est ici en étroite interdépendance avec les avantages que procure l'intégration dans le processus de métropolisation.

- Un deuxième type est celui de pôles d'emplois en voie de consolidation à partir de leur fonction résidentielle.

Dans un espace périurbain relativement éloigné, et peu accessible autrement que par voie routière et autoroutière, des bourgs sont en demeure de répondre à la demande d'un marché local et de proximité pour affirmer leur attractivité dans la concurrence avec d'autres espaces périurbains (mieux desservis et reliés avec la métropole).

Le développement des territoires est fondé sur des réponses aux demandes de services de base (soins et scolarité) et de consommation des ménages, (tels les guichets bancaires, les cabinets d'assurance ou les petits supermarchés). Il dépend également des réactions des acteurs publics pour faciliter l'implantation d'établissements qui ne sont pas gênés par « l'isolement » parce qu'ils fonctionnent en réseau, ou avec une clientèle très éloignée, où ont au contraire vocation à servir les ménages du bassin de vie.

Dans ces espaces non intégrés mais proches de la métropole, différents groupes d'acteurs (entreprises, collectivités territoriales, population résidente), sont face au défi de trouver des activités qui ne compromettent la qualité environnementale, ni l'équité d'accès aux services et au logement entre anciens résidents et nouveaux arrivants.

→ La Problématique de la durabilité tient à la possibilité de rester des périphéries résidentielles attractives à tous égards

- Un troisième type correspond à des polarités périphériques dont l'émergence est appuyée et entretenue par une volonté publique locale forte.

Il s'agit notamment de territoires où le commerce de détail ou spécialisé, qui entretiennent un maillage périurbain éloigné, sont diversifiés par des transferts d'activités (comme le tri et le traitement de déchets, les services de logistique et transport routier en quête de disponibilités foncières importantes et adaptées dans des territoires de faible densité ou encore l'accueil d'activités industrielles banales ou spécifiques à la faveur d'une offre foncière opportune et d'une accessibilité favorable). Conditionnées à la capacité d'accueil des territoires ces transferts ou captation de ressources économiques productives sont envisagés comme un levier de développement vers d'autres activités que l'agriculture, et doivent garantir une dynamique locale de croissance, créatrice d'emplois et porteuse d'une nouvelle identité.

Le développement et l'attractivité des zones sont fondés sur des logiques économiques de branches ou secteurs organisées dans des pôles que les acteurs locaux mettent en concurrence

avec ceux de l'espace métropolitain sur la base de leur éloignement des espaces denses, mais aussi sur des infrastructures de dessertes efficaces

La durabilité est mobilisée dans les discours qui mettent en scène et accompagnent les projets, mais elle paraît sur le terrain parfois contestée notamment par les résidents locaux.

→ La problématique de la durabilité est celle de l'acceptabilité des caractéristiques et de l'impact des nouvelles activités et de leur compatibilité avec l'image du territoire préservé par son éloignement.

- Un dernier type est celui d'espaces à « recycler ».

Il s'agit de territoires de reconversion de bassins industriels entrés en crise suite à la fermeture d'un gros établissement qui fournissait l'essentiel de l'emploi et organisait un bassin de vie. La concentration de population modeste, et les capacités de reconversion grevées par l'absence de fonctions urbaines, font envisager autrement la durabilité que sur des seules fonctions économiques.

Une mise en œuvre par défaut de certains aspects de la durabilité (cas de réparation de friche, souci d'aménagement paysager...) ou son rôle moteur pour d'autres orientations : tourisme de proximité et activités ludiques (parcs thématiques d'attraction, circuits de randonnées, itinéraires gastronomiques...), services favorisant l'accueil de personnes âgées, investissement sur un service rare et exclusif pour la population ... sont parfois des ressources pour ces territoires.

Les activités doivent assurer une réponse à des urgences économiques et sociales pour enrayer un déclin mais aussi favoriser une réflexion sur des stratégies de développement de moyen terme facilement adaptables.

Ces impératifs supposent de nouvelles configurations d'acteurs et de nouveaux appuis mobilisés sur une revitalisation économique et sociale du territoire.

→ La problématique de la durabilité consiste à viser des modèles d'activités différents de ceux qui ont fragilisé les bases économiques et sociales locales et à tenir compte des attentes et caractéristiques de la population active locale qui cherche à retrouver un emploi.

II.1.2. Des territoires périurbains aux problématiques de développement spécifiques.

Au regard des problématiques soulevées par le développement des activités économiques dans les territoires périurbains, les contraintes imposées par la durabilité posent des défis dont les paradoxes semblent aujourd'hui difficilement dépassables par les outils de planification et d'urbanisme.

L'installation ou le maintien d'activités économiques s'appuient sur certains aspects de la durabilité, variables suivant la situation des espaces, l'historique de leur développement, et de celui de métropoles plus importantes. De plus les enjeux mis en avant autour de l'activité économique ne sont plus exclusivement ceux de l'emploi. En particulier dans le contexte Québécois de la CMM les préoccupations de durabilité vis-à-vis de l'activité économique portent

sur des aspects sociaux et environnementaux qui introduisent à certains égards une nuance dans cette typologie

Dans les couloirs de développement périurbains la durabilité est confrontée à l'importance et la nécessité de l'autoroute, et des voies de communication pour une installation et une densification d'activités. Ces dernières ne représentent pas un enjeu déterminant en termes d'emplois accessibles car la zone métropolitaine reste un espace ressource pour une grande partie des actifs et des résidents. Les axes de communication importants et efficaces le long desquels se développent les Zones d'activités jouent un rôle dans la délimitation de l'emprise foncière et d'une urbanisation dense pour l'installation d'activités. A contrario, cela permet de revendiquer la disponibilité d'espace en retrait des voies de communication, pour d'autres fonctions (résidentielle, agricole, loisirs). La localisation d'activités donne lieu à négociation entre les maires, les résidents et les entreprises sur la thématique d'une limitation la plus importante possible de nuisances : bruits, rejets de GES). A cet égard, le développement de gares, TER et le cadencement de navettes sont des éléments qui limitent en partie les nuisances dues aux grandes infrastructures. En lien étroit avec la métropolisation est aussi associé l'enjeu des mobilités qui mettent en lien la métropole, ces espaces et les territoires extérieurs. Le DD introduit donc la recherche de la valorisation du lieu d'installation par une image « propre, non gênante et durable » de l'activité (confortée par les infrastructures de communication en lien avec la ville).

Dans les territoires où l'activité est à diversifier la durabilité vient se confronter à l'argumentaire de seuil minimal en matière de services pour que ces territoires restent viables pour la population. Cependant, la nécessité de trouver des services et des commerces pour maintenir et attirer des ménages et éviter trop de déplacements domicile-travail vers Toulouse conforte ces territoires sur des logiques d'autonomie qui peuvent se transformer en isolement, frein au maintien du dynamisme démographique et économique. La nécessité d'impulser une diversité économique portée par des politiques locales dans les principaux bassins de vie, peut également nuire aux caractéristiques identitaires et paysagères qui en sont un atout majeur pour les habitants.

La contrainte de localisation ou de types d'activités s'appuie sur l'argument d'un fort attachement à un patrimoine historique et une identité en lien avec l'idée du « terroir » (rural-agricole qu'il convient de préserver à l'exemple du Lauragais ou du Frontonnais).

Dans les territoires où l'activité est à consolider : cette consolidation se fait sur les activités existantes auxquelles on tente de greffer d'autres activités liées au DD : circuits courts et tourisme vert associés à l'agriculture, ou remise aux conditions d'exploitation des terres pour les agriculteurs), association d'activités plus modernes et souvent avec une composante « bio ou écologique » que l'on tente d'attirer par un lien qui peut exister avec celles déjà présentes quand il ne s'agit pas de conforter des activités agro-industrielles présentes de longue date qui se développent souvent à partir d'une logique de système productif local (cas des activités de conserverie et de plats cuisinés à Castelnaudary).

La Durabilité s'appuie également sur une identité de territoire construite à posteriori où est mise en avant la notion de qualité et de cadre de vie (exemple du label de « slow city » inspiré de « slow Food » recherché à Martres-Tolosanne). Cette stratégie se heurte pourtant à l'idée de tout accepter pour avoir un seuil minimal en matière d'économie et de services à la population pour que ces territoires restent viables (exemple de l'implantation de supermarchés). Ce qui souligne l'importance de la localisation (contrainte dans certaines zones ou recherchée dans les bourgs centres) et de l'aménagement foncier dédié aux activités économiques.

Dans les territoires en crise où il y a tentative de recomposition de l'activité, la durabilité est en fait essentiellement envisagée et réduite à celle de la préservation des espaces verts, des ZA paysagées et à la mise en place d'activités sous condition de normes qui permettent un classement ZIR (« Zone d'intérêt régional »), en plus d'une intense politique de prospection pour l'accueil et d'entreprises nouvelles réalisée en liaison avec les niveaux d'action et d'intervention supérieurs (institution régionale).

Au total, la question de la localisation est essentiellement abordée sous deux aspects : celui de la consolidation des lieux où existe déjà un potentiel d'activités industrielles, de services à la production et aux ménages des bourgs centres, tant pour l'offre d'emplois que pour des services de proximité ; celui de l'extension de l'urbanisation pour les espaces résidentiels et économiques dans des zones restreintes et dédiées.

C'est par rapport à ces configurations territoriales et ce qu'elles impliquent au regard des problématiques économiques qui conditionnent leur développement que nous avons conduit nos enquêtes dans les territoires périurbains. L'analyse se fonde en France et au Québec à la fois sur les documents et leurs contenus et sur des enquêtes auprès des élus des communes¹³ qui rassemblent le plus d'emplois dans chacun des bassins de vie et constituent des pôles d'équilibre ou de services¹⁴. Dans chacun des SCOT, nous avons essayé de rencontrer le maire de la commune, président du SCOT ainsi que les personnes chargées au développement économique, lorsqu'il existait un élu en charge de cette fonction.

▪ *Les espaces périurbains analysés en France*

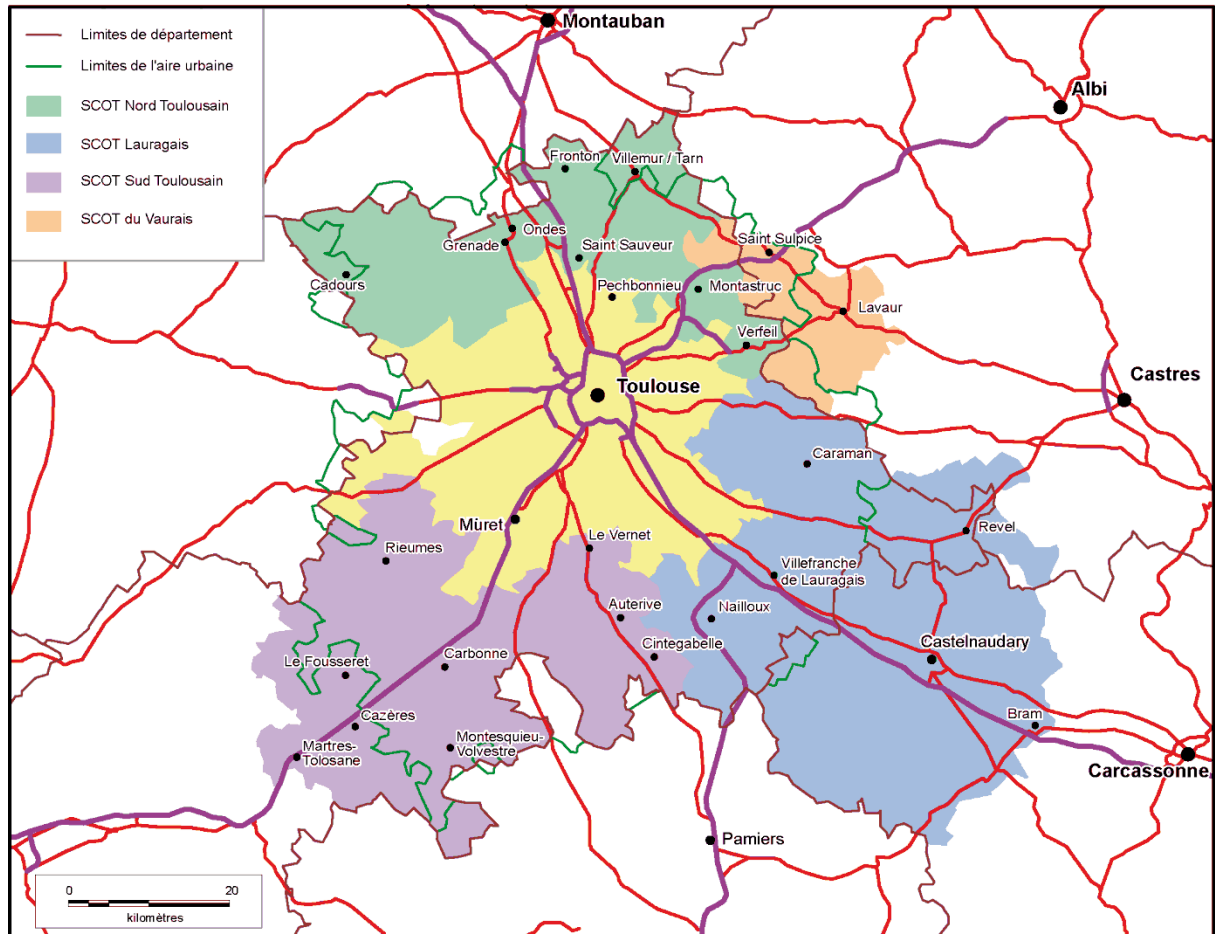
L'aire urbaine toulousaine et au-delà correspondent aux limites des SCOTs périphériques qui entourent le SCOT central. Le cadre de planification stratégique représenté par le SCOT permet d'analyser comment les élus locaux intègrent la durabilité parmi les outils à leur disposition pour organiser et répartir l'activité économique sur leur territoire. Son fondement intercommunal permet également de relever au sein des bassins de vie et intercommunalités d'éventuelles limites ou oppositions émanant d'autres communes que celles qui portent le SCOT. A l'intérieur de ces périmètres, des découpages infra-territoriaux sont affinés par les critères des types de périurbains décrits ci-dessus (CF.II.1) pour choisir les limites des espaces d'enquêtes.

¹³ Cf. liste des communes démarchées et celles où les élus ont accepté de nous recevoir (en Annexe 2)

¹⁴ Cf. fiches des SCOT et principales communes (en Annexe 5)

La carte ci-dessous représente le périmètre des SCOTs périphériques dans lesquels nous avons conduits nos enquêtes en territoires périurbains toulousains.

Carte 1 : Délimitation des 4 SCOTs périphériques dans la métropole toulousaine

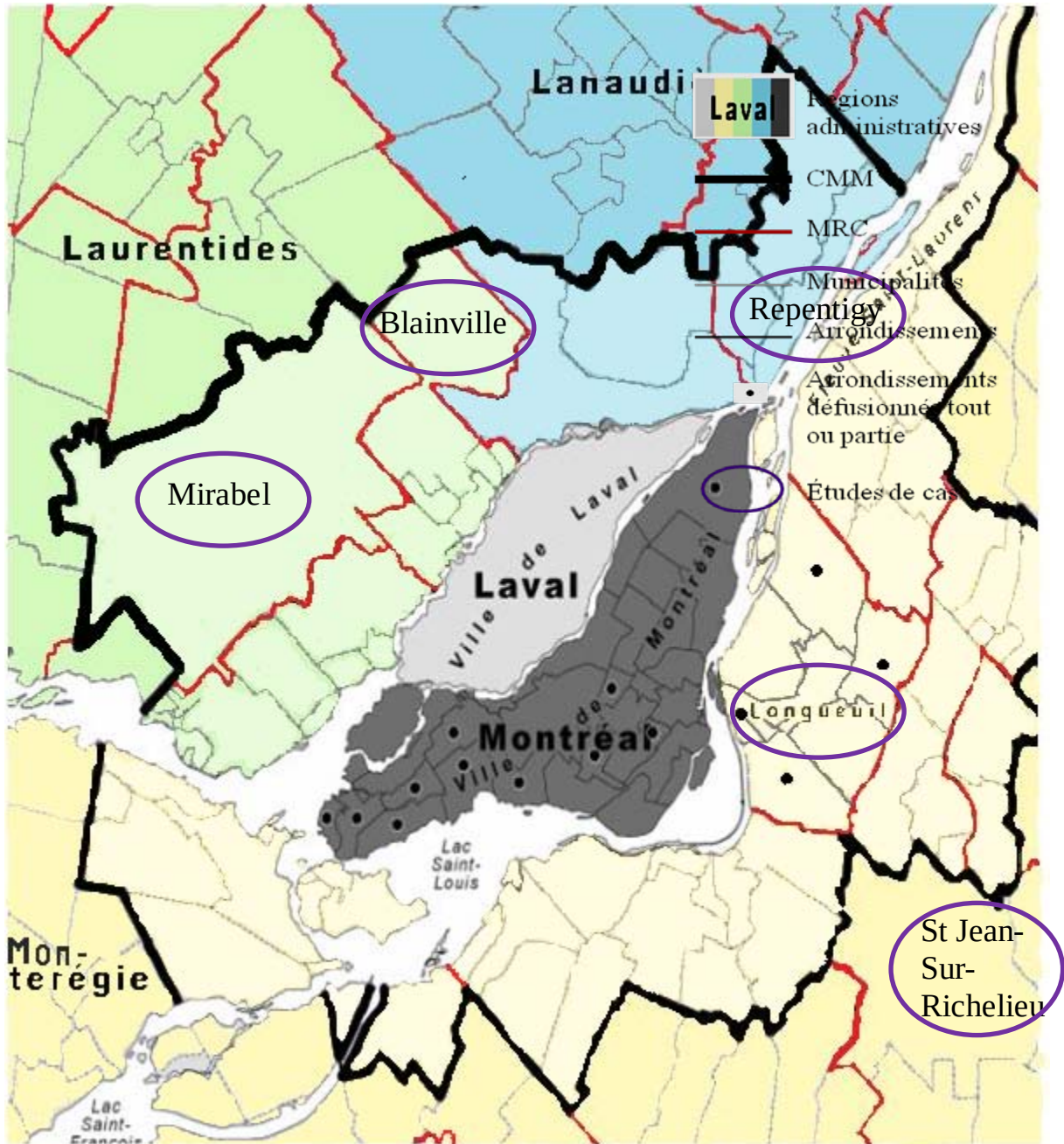


▪ *Les espaces périurbains analysés au Québec*

Les espaces périurbains analysés ont été choisis au sein et, pour un cas, en périphérie immédiate de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Les différents niveaux de découpages administratifs de ces territoires ont subi plusieurs mutations successives respectivement au niveau régional, inter municipal et local. La création de la CMM en 2000 est venue se surimposer au découpage régional et inter municipal. En effet, l'étalement de la région métropolitaine sur une partie des régions voisines implique, pour certains des territoires qui la composent, un double rattachement et parfois une double identité régionale : celle de leur région d'appartenance et celle de la CMM. A cet emboîtement vient s'ajouter le découpage administratif de l'échelon inférieur soit le niveau inter-municipal et il arrive qu'au sein d'une même MRC, certaines municipalités soient rattachées à la CMM et d'autres non. Les épisodes de fusion (2001) puis parfois de « défusion » (2004) ont par la suite impliqué de nouvelles modifications du découpage administratif local.

Nos études de cas sont représentatives de la diversité des situations administratives et territoriales du périurbain montréalais. Au niveau régional (CRÉ), quatre sont membre de la CMM et appartiennent de plus respectivement aux régions Laurentides, Lanaudière et Montérégie et la cinquième, située également en Montérégie, n'appartient pas encore à la CMM. Au niveau inter-municipal, deux de nos études de cas sont des « ville-MRC » (Longueuil et Mirabel), les trois autres étant des MRC composées de plusieurs municipalités (MRC du haut Richelieu, MRC de l'assomption et MRC Thérèse de Blainville).

Carte 2 : Communauté métropolitaine de Montréal



Suivant la même logique que celle adoptée pour la France, les municipalités ayant plus particulièrement été l'objet des enquêtes sont, au sein des MRC, celles qui rassemblent le plus d'emplois dans chacun des bassins de vie et constituent des pôles d'équilibre ou de services.

Au-delà des particularités du découpage administratif du périurbain de la CMM, les terrains québécois retenus pour l'analyse relèvent des différentes catégories d'espaces identifiés par la typologie dans le périurbain toulousain. Cependant, ils présentent une caractéristique commune : importante par rapport au périurbain toulousain : chacun des terrains est traversé par au moins une autoroute et l'essentiel de leurs activités, structures commerciales et industrielles sont localisées le long d'axes routiers, autoroutiers, voire de pôle aéroportuaire structurant. C'est en effet le long de ces axes que ce sont distribuées les activités nécessitant une proximité de la métropole et des voies d'accès permettant une liaison rapide avec les marchés américains et ouest canadien. Les pressions exercées au niveau de la CMM (dans le PMAD) et des MRC (dans les SAD) en faveur d'une limitation drastique de l'étalement urbain ont de plus tendance à renforcer cette disposition.

Par ailleurs, le jeu « d'ombre et de lumière » en rapport de Montréal se pose de manière quelque peu différente en regard de ce qui a été soulevé en France. La croissance des zones en périphérie de l'île de Montréal semble inéluctable. La capacité d'accueil des municipalités (en terme de zone disponible à l'urbanisation) constitue l'unique frein à ce développement. Si la question de la concurrence des municipalités de la CMM avec la « métropole » ne s'est avérée critique que dans le cas de l'aéroport de Mirabel (vs/ Trudeau)...le poids des MRC périphériques peut aller jusqu'à aiguillonner la ville de Montréal. Toutefois, nos cas de référence mettent en avant leur volonté de « non concurrence » et de contribution à la force économique globale de la CMM, même si les stratégies de « complémentarité » diffèrent d'un cas à l'autre.

La répartition des pôles économiques et des grappes industrielles à l'intérieur de la CMM confirme d'ailleurs la structure polycentrique des métropoles contemporaines et implicitement, des liens sociaux et économiques qui subsistent entre ses parties constitutives. La CMM compte 19 pôles d'emplois (2006), dont deux se retrouvent sur la couronne Nord : Terrebonne (6 660 emplois) et Mirabel (5 515 emplois) (CMM, 2011a). L'ensemble de ces 19 pôles totalise près de 680 000 emplois en 2006, soit 39 % de l'emploi métropolitain. Si l'évolution de l'emploi a progressé de 20,9 % à l'échelle de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal entre 1996 et 2009, ce sont les couronnes Nord (56,0 %) et Sud (46,2 %) qui ont enregistré les plus fortes variations. Longueuil (23,6 %) a suivi la tendance de la RMR de Montréal alors que l'évolution de l'emploi de Laval est demeurée plus soutenue (37,0 %). Ainsi, contrairement à la tendance observée dans le périurbain français, la couronne métropolitaine se caractérise de plus en plus par un équilibre entre le nombre d'emplois et celui de ses travailleurs résidents.

L'économie du Grand Montréal est diversifiée, mais on relève une relative spécialisation des emplois entre ses secteurs géographiques. Les secteurs des services à la production et des services publics démontrent une hyper-concentration au centre-ville de Montréal alors que le secteur secondaire et celui des services à la consommation se concentrent davantage vers les zones périphériques (INRS et Emploi Québec, 2009).

Dans la couronne Nord, comme dans une grande partie de la couronne Sud, l'offre de terrains industriels disponibles et sans contrainte reste limitée, tout comme les terrains à vocation résidentielle ; ce qui constitue une problématique sensible et un enjeu majeur pour de nombreuses municipalités. Cette tension sur l'espace disponible est liée d'une part la très forte croissance démographique et urbaine du périurbain de la CMM au cours des 20 dernières années et d'autre part, à la volonté affirmée par la CMM de limiter le mitage foncier et paysager et de préserver l'intégrité et le dynamisme de sa zone agricole. La région métropolitaine de Montréal compte d'ailleurs parmi les agglomérations nord-américaines ayant la plus forte proportion de territoire agricole protégé (pour l'agriculture), soit 54 % de sa superficie totale (CMM, 2002). Il est possible d'ajouter à ces deux facteurs d'explication les difficultés de la métropole montréalaise à trouver sa cohérence interne et s'affirmer sur le plan national et international. Aussi, bien qu'il soit question de faire du développement urbain un enjeu de débat public, la fluidité et la transparence de ce débat ne sont pas encore au rendez-vous comme en témoigne la difficulté de parvenir à une version consensuelle du PMAD de la CMM.

▪ ***Pour le type défini comme celui de couloir périurbain***

Nous avons retenu, deux territoires périurbains adossés l'un à l'autre : le premier, le territoire du SCOT Nord dessine un grand croissant territorial au Nord de l'aire urbaine de Toulouse à l'intérieur du département de la Haute Garonne ; et le second, le territoire du SCOT du Vaurais se situe à l'est du Tarn, il s'inscrit dans le prolongement Nord-est de l'aire urbaine de Toulouse dans le corridor de circulation vers la ville moyenne d'Albi.

Le territoire périurbain du Nord toulousain comprend le SCOT NORD (63 communes) regroupées en 4 communautés de communes plus 12 communes isolées qui construisent au total 5 bassins de vie, soit 74 000 habitants en 2011. Un espace qui s'étend au-delà au Nord-Est sur le pays de Cocagne (5 communautés de communes) et **le Scot du Vaurais** (2 communautés de communes). Il correspond à des communes situées entre le département du Tarn et Garonne et la Métropole. Certaines communes de l'est du Tarn ayant fait le choix d'adhérer au Scot central, d'autres de rester en retrait de l'un ou l'autre des deux SCOTs.

Le SCOT Nord, imposé par le Préfet ne correspond pas à un espace de projet commun. Rendu exécutoire depuis l'été 2011, il est organisé autour d'enjeux économiques forts et d'infrastructures majeures dans le département limitrophe du Tarn et Garonne : l'implantation d'une future gare TGV au Sud de Montauban, l'aménagement non loin du site de la gare TGV d'une future plate-forme logistique qui concurrencerait celle située au Nord de Toulouse. Il est présenté comme initialement issu du projet d'orientation et de développement des infrastructures mis en place par le Conseil Général de la Haute Garonne et de la réalisation de la plate-forme *d'Eurocentre*, polarité économique structurante du territoire avec plus de 3000 emplois. Cependant, le regroupement du fret, l'attraction et la captation de flux hors des espaces denses de l'agglomération toulousaine, montrent l'étroite relation de ce développement économique avec

celui des espaces denses de l'aire urbaine. La Charte de développement a fixé 4 axes d'orientation ¹⁵:

- Axe 1 : « Assurer un développement économique en préservant les ressources du territoire » ;
- Axe 2 : « Maîtriser le développement démographique » ;
- Axe 3 : « Améliorer l'accessibilité tout en préservant l'environnement » ;
- Axe 4 : « Développer les activités de tourisme et de loisirs pour une image forte du pays ».

Les orientations de développement des principales communes sont déterminées par la fonction qu'elles peuvent avoir vis-à-vis de Montauban et de Toulouse. Le couloir périurbain construit par les infrastructures de communication (présentes et à venir) le long desquelles se distribuent le débordement ou le rejet de l'activité de la métropole toulousaine, explique des positions divergentes sur la question de la durabilité.

Le développement du trafic routier autorisé par la disposition de vastes réserves foncières garantit un grand espace efficient de zones aménagées pour la localisation d'activités économiques le long de voies ferrées ou aux sorties d'autoroute. Les nuisances induites par ces logiques d'aménagement interpellent cependant fortement la durabilité sur les aspects environnementaux.

La hiérarchie des polarités (pôles principaux, pôles d'équilibre et polarité complémentaires) est ainsi complexifiée par la proximité ou l'éloignement des corridors de communication pour distinguer les espaces à forte densité urbaine aux portes de l'agglomération de Toulouse et des communes qui restent rurales (faible la densité de l'urbanisation et de l'occupation humaine). La volonté inscrite dans le Scot de distinguer espaces urbains et ruraux en marquant une rupture d'urbanisation paraît peu aisée compte tenu de la pression démographique et foncière exercées sur le territoire qui appelle en retour des emplois et des équipements de proximité pour la population, mais aussi la préservation des espaces verts et agricoles.

Des polarités d'activités déjà existantes et à conforter, et à d'autres endroits des projets en cours associés à des enjeux de durabilité environnementale et d'écologie industrielle produisent des positionnements très composites face à la localisation d'activités et au développement durable.

Suivant les élus les options retenues sont tantôt une éventuelle complémentarité avec l'agglomération toulousaine (SCOT central) et la possibilité d'assurer un desserrement raisonné des activités les plus représentées dans le cœur métropolitain (sous-traitance industrielle aéronautique par exemple), tantôt le renforcement d'une masse critique d'entreprises ayant les mêmes besoins de foncier peu cher.

Les activités logistiques (plates-formes commerciales, plates-formes de messagerie, stockage de matériaux ou de marchandises très diverses) fondent un argumentaire de la durabilité sur la limitation des nuisances d'activités acceptées pour l'emploi qu'elles représentent, et le fait que la logique de rassemblement en périphérie constitue un élément susceptible de limiter les traversées de poids lourds dans l'agglomération.

¹⁵ Source : Site SCOT NT2011 <http://www.scotnt.fr>

Un exemple de cette interprétation de la durabilité est le secteur de la plate-forme logistique de Castelnau située en « porte d'entrée métropolitaine » (hors des densités de l'agglomération, connectées aux liaisons ferrées et autoroutières avec la concentration d'activités diverses d'entreposage et de transport en un seul lieu). **Cette plate-forme est présentée pour le SCOT Nord comme une infrastructure essentielle pourvoyeuse d'emplois dans la perspective d'une durabilité économique.**

La volonté de rééquilibrage du ratio emplois-habitants pour le secteur (du SCOT) est renforcée par l'idée d'une diminution des déplacements domicile-travail en voiture pour limiter les GES et les engorgements de trafic. Cependant, la plate-forme contribue à consommer de grandes emprises foncières, à développer le trafic routier et autoroutier aux abords de l'agglomération et sur des échelles plus vastes, car les logiques sectorielles des clients ne vont pas vers l'utilisation du fret ferroviaire ni du feroutage, et il y a peu de mobilisation des élus en ce sens.

L'implantation de la future gare TGV en banlieue de Montauban (Bressols) contribue à une réflexion sur une adaptation du réseau routier vers Montauban, et implique les 2 SCOTs dans cette démarche au-delà de la séparation institutionnelle entre Haute-Garonne et Tarn et Garonne. Dans les communes qui bordent les axes de communication la durabilité est donc récupérée comme outil pour communiquer sur des logiques de valorisation des espaces vis-à-vis des entreprises, mais peu envisagée par les élus sur des aspects concernant le cadre environnemental des espaces de vie de la population résidente. **La stratégie locale est de mettre en avant un respect des contraintes de normes imposées (au niveau national ou régional) dans la construction des zones ou le maintien des continuités vertes et bleues.**

Un autre argumentaire utilise la durabilité pour attester l'intégration des espaces dans un fonctionnement durable à l'échelle métropolitaine et dépasser les limites du territoire communal ou intercommunal. Dans ce cas, **le report vers des plus faibles densités, est légitimé sur le lieu d'installation tout autant que la nature de l'activité pour attester d'une logique de développement soucieuse de durabilité dans un cadre élargi.** Exemple : du principal incinérateur départemental de Haute-Garonne (cogénération et recyclage à Bessières).

Dans ce SCOT Nord se trouvent des territoires en crise où l'on tente de redévelopper des activités

Ces corridors périurbains de par leur proximité avec Toulouse et la présence d'une main d'œuvre conséquente ont été des lieux de développement d'activités anciennement installées dans des zones industrielles proches des axes routiers. Pour des raisons de stratégies propres aux groupes qui les dirigent, certaines entreprises ont déserté ces zones entraînant un déclin lent d'une activité agroalimentaire (entreprise de pâtes alimentaires Brusson, plus de 400 emplois dans les années 1960-70), ou beaucoup plus brutal des activités de fabrication électroniques (300 emplois supprimés par fermeture et délocalisation de l'entreprise de câblage automobile Molex après 2 ans de lutte des salariés), et une crise sociale forte à l'échelle du bassin de Villemur-sur-Tarn.

La reprise de cet établissement avec un effectif réduit atteste les stratégies de résistance pour le maintien et l'affirmation de l'emploi industriel. La construction récente sur la nouvelle zone

industrielle de Pechnaud (classée ZIR) de la principale usine de câblage aéronautique du groupe Safran (800 personnes), fournisseur d'Airbus, contribue à renforcer les liens avec le pôle aéronautique toulousain. Dans ces territoires de crise industrielle, la reconversion est donc difficile. Pour reconvertir ou maintenir de l'emploi, on tente d'affirmer un développement économique industriel plus en autonomie notamment à Villemur-sur-Tarn. A proximité, (Bessières), la stratégie de développement économique ordonnée par la communauté de communes du Canton de Villemur s'emploie à initier la valorisation (de nouvelles activités d'écologie industrielle et de cogénération d'énergie en lien avec la présence de l'incinérateur départemental et en concertation avec son gestionnaire, le Groupe Sita Suez.

Dans ce secteur plutôt excentré du SCOT Nord, les stratégies de développement interprètent la durabilité sur un plan strictement économique. L'objectif est de sauvegarder puis conforter l'emploi industriel tout en essayant de diversifier les secteurs et types d'emplois y compris dans des domaines novateurs d'application ou d'exploitation énergétique. Les élus en recherche d'opportunités de développement économique tentent d'initier un autre rapport au territoire de la part des entreprises, afin que les perspectives de foncier peu cher ne soit pas le seul élément qui amène leur installation. **La durabilité est envisagée au plan social en termes d'emplois et de maintien de services et commerces pour la population, elle rejoint néanmoins des préoccupations environnementales de récupération de friches et de recyclage d'espace avec un souci d'intégration paysagère, censé jouer ici aussi un rôle attractif.** Ailleurs, (secteur Grenade), sous la contrainte de la durabilité, on négocie la réserve foncière pour du maraîchage avec l'objectif de développer de nouveaux circuits d'approvisionnement en produits alimentaires, (autant vers les particuliers que vers la restauration collective en direction notamment des débouchés qu'offrent la Communauté Urbaine du Grand Toulouse).

La logique de développement économique articule des caractéristiques territoriales avec des logiques sectorielles et produit des enjeux territorialisés assez distincts suivant les intercommunalités au sein du SCOT. Malgré l'affirmation d'une intégration à l'échelle métropolitaine, les EPCI s'inscrivent dans des logiques de rivalité pour le développement et l'accueil des activités à fort potentiel d'emplois comme les activités de logistique.

Le développement des activités économiques entendu comme l'accueil du plus grand nombre d'entreprises reste la préoccupation majeure qui structure un territoire où les décideurs politiques considèrent la dimension environnementale comme accessoire pour plusieurs de ses composantes. Le contenu et la nature des activités « durables » sont peu convaincants et d'une teneur inégale : les élus ou leur structure de développement économique ne remettent pas en cause la capitalisation et l'installation des activités économiques peu soucieuses de l'environnement. Au mieux, chacun essaie de trouver des points compatibles avec la durabilité pour faire des projets, développer des services à la personne, sous la pression de plus petites communes qui ne sont pas les pôles d'activité, ou bien sous l'impulsion des communes qui mettent en avant l'image du terroir agricole, viticole, ou gastronomique (Fronton, Cadours). Dans ce sens, on valorise le contenu des activités, leur image, par la présence des circuits courts de l'agriculture ou de produits agroalimentaires de qualité.

Dans l'ensemble, le SCOT fait accepter des logiques aménagistes dans le sens de la concentration de l'urbanisation, de la limitation du mitage, de l'effort en faveur du développement des transports collectifs et d'un rééquilibrage plus favorable du ratio emploi-habitat, mais l'implantation des activités est en grande partie régie par des rapports de force entre communautés de communes. Les aspects économies d'énergie, création d'emplois ou activités agricoles, servent d'arguments de durabilité dans les projets d'installation d'activités mais n'entraînent en rien des modalités innovantes de décision ou d'infrastructures adaptées pour réfléchir à l'empreinte écologique et aux conséquences négatives de ces activités. L'intégration des échelles institutionnelles, décisionnelles et fonctionnelles manque donc d'unité et les logiques de compétition et séparation qui prévalent sont plutôt contraires à la durabilité.

Toujours dans une logique de corridor de développement périurbain

Le Scot du Vaurais plus rural présente une situation traditionnelle de territoire périurbain ou une partition existe entre les principales communes (St Sulpice et Lavaur) sur des problématiques urbaines et de densification pour leur développement et les petites communes périphériques essentiellement agricoles. Il regroupe 21 communes dans deux communautés de communes Tarn-Agout (13 communes) et SESCOAL (8 communes) dont deux seulement en Haute-Garonne, soit 27 065 habitants (2006).

La pression parfois contradictoire sur l'espace foncier disponible de la part des agriculteurs et des résidents concerne essentiellement des enjeux résidentiels et dans une moindre mesure l'installation d'entreprises notamment dans le long de l'axe autoroutier (A.68) Toulouse-Albi.

Ce Scot se présente en effet comme un territoire de productions agricoles traditionnelles de qualité identifiées du « pays de Cocagne », mais aussi porteur de dynamiques économiques innovantes (Saint-Sulpice et Lavaur) et soucieux de son patrimoine culturel et artisanal. **Dans cet espace encore très rural, les élus adhèrent à minima à des logiques durables en intégrant le SCOT.**

Les zones d'activité du Gabors et celle de Cadaux initiées par Saint-Sulpice et la CCTA ont un développement assez différent. La première rassemble essentiellement des activités de stockage, d'expéditions et des industries propres. **Un souci environnemental pour l'aménagement de la zone sert la logique de vitrine** pour la seconde en vue d'attirer l'activité économique qui bénéficie de la proximité de l'autoroute. L'enjeu d'une situation en porte d'agglomération a conduit à une réflexion sur l'opportunité d'un projet sur une surface comprise d'abord entre 100 à 150 ha de zone logistique (« Portes du Tarn ») à Saint-Sulpice avec l'appui du Conseil Général du Tarn. Sa réalisation dans une commune à la forte pression urbaine et démographique doit correspondre de la part des élus à **une approche qualitative nouvelle dans la prise en compte des principes de durabilité appliqués à l'aménagement foncier et économique.**

Enfin, la zone des Cauquillous à Lavaur où on trouve des silos à grain, une imprimerie, un établissement commercial « Chausson Matériaux » est fortement marquée par la présence de l'entreprise P. Fabre¹⁶, soutenue par les élus. **La logique de durabilité est organisée essentiellement pour et par l'entreprise qui a racheté des terrains autour de ses bâtiments**

¹⁶340 emplois dans le secteur de la dermo-cosmétique et siège social pour les produits dermatologiques P.Fabre.

pour conserver et préserver le cadre environnemental et vert autour de son laboratoire, et a fait installer un arrêt ferroviaire hors gare, à proximité de ses locaux afin que les salariés puissent facilement accéder à la zone. Si la notoriété de l'entreprise Pierre Fabre est un moyen de pression elle se met au service de l'esthétisme au travers d'un traitement de l'entrée de ville, qui en retour sert son image et lui donne une dimension d'entreprise soucieuse de qualité. **Au-delà de cet aspect environnemental, la durabilité est aussi envisagée sur un plan social et esthétique par une coopération entre P. Fabre et les élus** (pour la création d'une crèche sur la zone pour les employés mais ouverte aussi aux habitants de St Sulpice), et **un travail avec les entreprises situées sur la commune qui sous-traitent ou fournissent les laboratoires Pierre Fabre** (entreprise Bormioli, spécialisée dans la production de flacons et la mise en bouteille qui emploie environ 60 personnes).

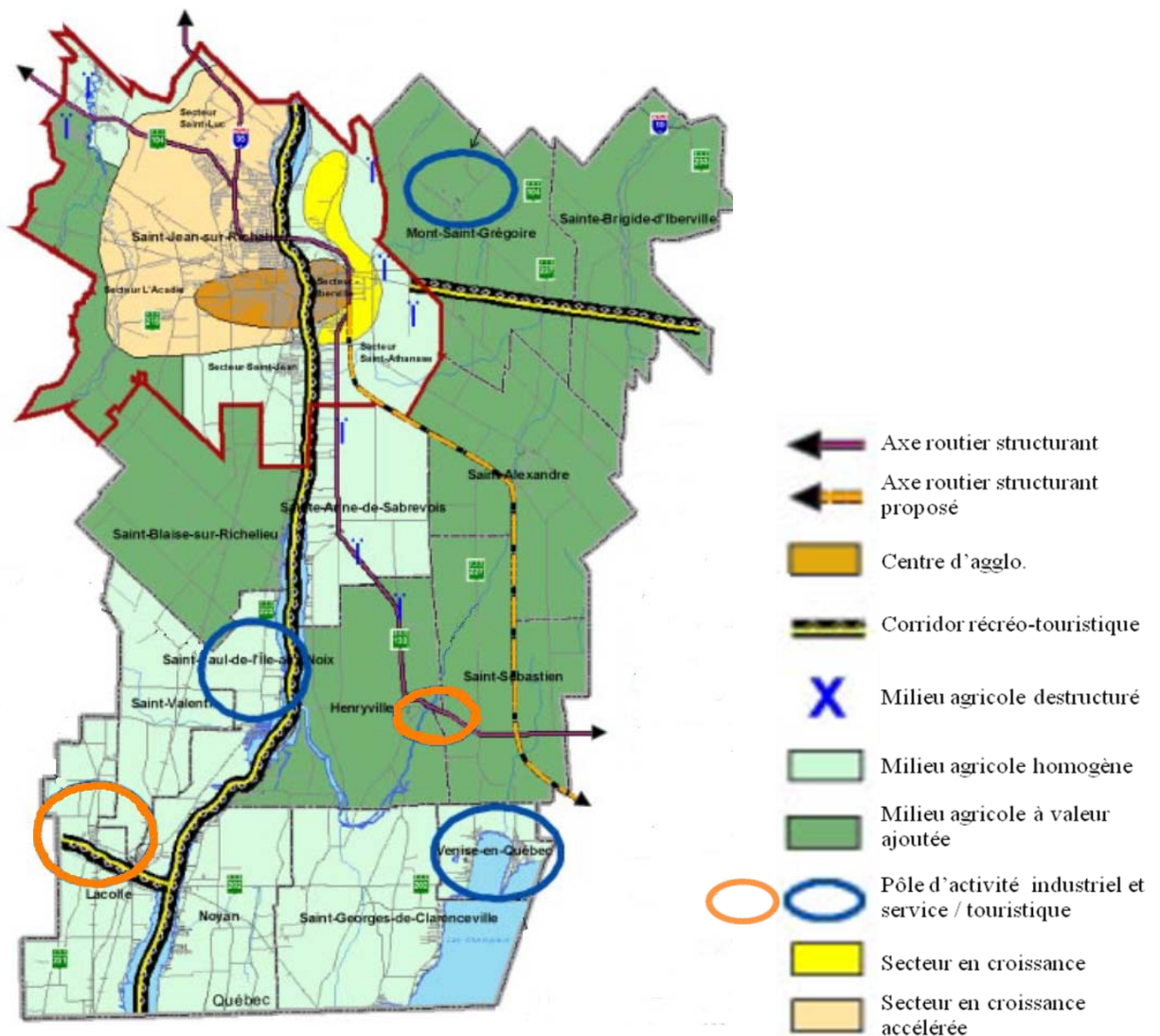
L'outil de planification que représente le SCOT, est ici un élément secondaire dans l'affirmation et l'investissement dans le développement durable de la part des élus. S'il est indispensable pour enregistrer les principes qui sous-tendent certaines actions de développement, il est efficient seulement lorsqu'est instaurée une véritable réflexion aux objectifs d'amélioration des conditions environnementales et sociales pour le développement des activités. En ce sens, les élus apparaissent moins moteurs que récepteurs parfois attentifs et investis, parfois en attente des opportunités de développement économique ou d'aménagement paysager que peut induire la durabilité. Face à la nécessité de saisir des opportunités de développement et d'installation d'activités, certains voient dans la préservation du cadre environnemental et paysager les atouts qu'ils peuvent faire valoir face aux territoires densément urbanisés ou moins bien préservés de la périphérie dense. Leur principal souci reste cependant un travail sur l'accessibilité rapide et efficace aux zones qu'ils souhaitent développer ou aux services qui s'installent et ce parfois au détriment d'autres activités comme l'agriculture.

Au Québec, bien que la plupart des espaces périurbains de référence se soient structurés autour d'axes de communication, nous avons plus particulièrement retenu pour le type défini comme celui de couloir périurbain le cas de la **MRC du Haut-Richelieu**. Ce n'est pas tant sa position géographique (le territoire n'est traversé que par un axe autoroutier majeur) que les caractéristiques socioéconomiques ainsi que les enjeux de conciliation des activités et les logiques de compensations environnementales qui nous ont fait classer la MRC (et la ville de St Jean-sur-Richelieu en particulier) dans cette catégorie. La MRC réunit 14 municipalités dont l'ensemble du territoire couvre une superficie de 932 km² dont près de 90% est agricole. Elle compte 114 229 habitants (2010). La ville « centre de St-Jean-sur-Richelieu compte à elle seule 92 000 hab. (2011) pour 253 km² et devrait atteindre les 100 000 d'ici 5 ans, ce qui devrait se traduire par son intégration automatique à la CMM. Pourtant, cette possibilité ne semble pas influencer outre mesure les orientations de la municipalité ni de la MRC ce qui la distingue des cas toulousains. Toutefois son lien de dépendance avec la région métropolitaine est fort, le taux de navettes journalier était de 40 % en 2006 et ne cesse de croître.

La hiérarchie des espaces commerciaux de son territoire est conditionnée par le réseau et le trafic routier. Au sein de la zone urbaine, les développements commerciaux se prolongent le long des artères urbaines d'importance et des zones spécialisées dans une fonction spécifique (ex:

concessionnaires d'automobiles). Ce phénomène s'est diffusé à l'intérieur des municipalités adjacentes même dans le secteur à vocation agricole. Cette tendance pèse sur la durabilité des centres-villes en particulier celui de Saint-Jean-sur-Richelieu qui a connu un phénomène de déplacement du centre de gravité des activités de son centre-ville vers sa périphérie (le long des axes routier). Ce phénomène a contribué, dans une certaine mesure, à développer leurs propres centres et axes commerciaux dans les Municipalités d'Iberville et de Saint-Luc.

Carte 3 : Concept d'aménagement régional de la MRC du Haut Richelieu



Par ailleurs la MRC du Haut-Richelieu vise un développement accru de son image d'accueil industriel en identifiant de façon claire ses pôles industriels. La MRC, en lien avec le CLD a

identifié des créneaux à développer susceptibles de préciser l'image économique et industrielle de la MRC qui sont :

- Le secteur de la défense et sécurité en s'appuyant sur l'existence de la base et du collège militaire royal à St Jean-sur-Richelieu.
- Le transport terrestre et la logistique associée au transport constituent également un créneau important. Il est basé, d'une part sur la présence de firmes productrices de composants automobiles sous-traitantes pour des compagnies telles GM, Toyota ou de grandes firmes d'assemblage. D'autre part, la MRC est candidate pour la localisation d'un pôle logistique d'envergure nationale sur son territoire. Le dossier, porté par la CRÉ de Montérégie-Est traite est en négociation avec le gouvernement du Québec. Grâce à son réseau ferroviaire, la présence d'un port de mer, la proximité de l'aéroport de St Jean et surtout de St Hubert positionnent favorablement la MRC du haut Richelieu.
- Le CLD a également identifié deux autres créneaux qui sont l'aéronautique, à cause l'aéroport et d'une niche de marché développée localement (les avions amphibies) et l'industrie agroalimentaire en raison du caractère agricole du territoire.

La durabilité est ici mobilisée dans une logique de limitation des contraintes sur l'environnement immédiat. Le développement d'industries contraignantes est de moins en moins accepté par les élus (s'adaptant aux exigences de leurs citoyens) et restreint aux pôles industriels Saint-Jean et Saint-Luc où ce type d'industries était déjà présent. Quelques entreprises ont ainsi été déplacées. Il s'est principalement agi de les relocaliser au sein des parcs industriels. Une entreprise qui provoquait des nuisances sonores a également été déplacée dans le parc d'Iberville.

Un autre critère d'acceptation de l'implantation de nouvelles activités économique est le rapport espace consommé/emplois créés. Cette logique, permet aux municipalités d'autoriser l'implantation d'usages para-industriels dans certaines parties de parcs industriels et sur certains axes commerciaux, en raison des contraintes qu'ils sont susceptibles de générer sur leur environnement.

Le développement durable est par ailleurs intégré par le CLD (et les municipalités concernées) comme argument en faveur du dézonage d'un espace agricole à des fins industrielles.

« Nous avons extrait de cette logique (de développement durable) certains éléments. Par exemple dans le cadre d'un dossier que nous avons soumis à la CPTAQ : c'était devant le tribunal administratif pour permettre l'expansion -et donc pour du re-zonage- d'une entreprise et nous avons reçu un avis défavorable. Eux n'étaient pas obligés de traiter les trois volets du développement durable avec la même pondération. Nous avons fait un plaidoyer au niveau du développement économique, qu'à ce niveau, les trois dimensions du développement durable devaient être prises en compte avec la même pondération. Et lorsque nous avons réalisé ce plaidoyer, les recherches que nous avons faites ont fait ressortir plusieurs lois, dans plusieurs politiques (comme la politique nationale de la ruralité) il y avait toujours plusieurs éléments qui ramenaient aux principes du développement durable. Et nous avons fait ressortir ces différents éléments également au

niveau du Schéma d'aménagement de la MRC. Au final nous avons réussi à renverser l'avis de la CPTAQ qui au début ne voulait pas reconnaître les volets sociaux et économique du projet, se limitant aux aspects environnemental. »

CLD de la MRC du haut richelieu, entrevue 2011

La MRC et en particulier la ville de St-Jean-sur-Richelieu ont enfin accordé une attention plus particulière à la dimension environnementale du développement durable pour deux raisons. D'une part, depuis 2005-2006 prédomine dans plusieurs agences régionales du MDDEP une interprétation de la loi qui décide de bloquer le développement en milieu humide (à moins que la superficie ne soit inférieure à 0.5 ha, ou qu'elle ne touche un autre cours d'eau). Le développement peut cependant être permis s'il y a compensation (foncière) mais d'une région à l'autre la nature de cette compensation peut varier. Ainsi en 2007, **suite à un grand nombre de demande de destructions de zone humide (article 22) le MDDEP a mis un arrêt au développement de la ville** tant qu'elle n'aurait pas fourni une vision d'ensemble cohérente de l'aménagement en zone blanche. La ville s'est donc dotée en mai 2008 d'une politique environnementale et d'un plan de conservation. D'autre part, un rapport récent (CIRANO 2010) établissait le score des 25 plus grandes municipalités du Québec en matière de DD. **St-Jean-sur-Richelieu a obtenu des scores élevés dans les critères économiques et sociaux mais elle avait un niveau très bas sur le plan environnemental** ce qui l'a d'autant plus incité à trouver des solutions intéressantes pour le financement de sa politique de conservation.

L'argumentaire en faveur de la durabilité et l'image « verte » (à travers l'éco et l'agrotourisme) de la MRC et de la ville de St-Jean-sur-Richelieu, renforcent une aura positive auprès de ses citoyens et d'éventuels touristes, à l'image de ce qui était observé dans le cas toulousain. Mais ils ne sont pas les principaux destinataires de ce discours. **L'argumentaire s'adresse en priorité aux instances gouvernementales garantes du respect des normes en matière de protections de l'environnement et de préservation de l'intégrité du territoire agricole.** D'ailleurs, les préoccupations des citoyens sont principalement des problématiques reliées à la cohabitation harmonieuse et au partage de l'espace rural entre différents groupes aux intérêts divergents. Les odeurs et les éventuels risques de contamination de l'eau potable sont au cœur de leurs préoccupations. La protection des boisés et milieux humides et la réduction de la biodiversité constituent également des thématiques récurrentes à l'agenda des citoyens.

- ***Pour les territoires dans lesquels l'activité économique est à confirmer et conforter notamment par une diversification***

Au sud de Toulouse, un territoire moins attractif pour l'installation d'entreprises essentiellement dédié à une agriculture de plaine et de coteaux est organisé par les deux vallées de l'Ariège et de la Garonne où s'est aussi développée une exploitation de granulats qui a marqué les paysages de la vallée de la Garonne au-delà des limites de l'agglomération.

La logique de cet espace est de renforcer l'activité économique agricole en la diversifiant par des activités complémentaires à une fonction résidentielle fortement accrue dans les décennies 1990-2010. Malgré la séparation en 2 vallées, ce territoire est structuré par le **Scot Sud Toulousain**

fondé sur un pays. Il regroupe aujourd'hui 99 communes en 6 EPCI et 22 communes isolées. Il a été piloté avec une vision d'ensemble dès le départ. Arrêté en 2009, il est devenu exécutoire en 2010. Avec une croissance moyenne de 2000hab/an entre 2004 et 2008, l'enjeu est aujourd'hui d'y attirer de l'emploi pour faire évoluer vers 3 à 3.5 Hab. /emploi un ratio qui se situe seulement à 4.1 hab./emploi

Les 4 axes de positionnement stratégiques sont :

- Accueillir de la population en revoyant à la baisse les prévisions pour l'horizon 2020 en polarisant cette croissance autour de 4 pôles d'équilibres et 8 pôles complémentaires en jouant des solidarités entre territoires pour les offres de services.
- Développer l'activité économique dans des zones communales ou intercommunales et réfléchir à des filières autour de l'agro industrie à la diversification des activités vers les services et le commerce.
- Maitriser l'étalement urbain et équilibrer les zones réservées à l'urbanisation, l'agriculture et les espaces naturels en limitant les pollutions et dégradations.
- Relier : développer les liens entre pôles et vers l'extérieur, et améliorer aussi les infrastructures ferroviaires par un cadencement fréquent.

En matière de localisation des activités économiques, la principale distinction est entre les communes ou intercommunalités qui ont appuyé leur développement sur les demandes importantes et diversifiées des résidents ou des artisans et professionnels du BTP de matériaux de construction et d'équipement pour les résidences, et celles qui ont une stratégie pour construire ou revoir leur identité à travers l'accueil d'activités complémentaires à l'industrie existante, ou orientées vers des services aux entreprises de la ville centre .

La préoccupation de durabilité est associée à des enjeux variables suivant les communes en fonction de leur accessibilité et du rôle qu'elles jouent au sein de leur bassin de vie. Elle est schématiquement en tension entre la volonté de poursuivre un développement jusque-là essentiellement fondé sur l'accueil résidentiel sans politique d'ensemble, et l'attachement au cadre agricole, paysager et environnemental qui constitue une des principales ressources d'attractivité et de développement pour le territoire. Ces deux attitudes se distinguent voire s'opposent au sein du Scot :

L'une ne s'est pas attachée à la durabilité, mais doit aujourd'hui à minima en intégrer les thématiques. La durabilité est donc évoquée de façon formelle et dans le sens d'une mise en conformité réglementaire.

L'autre reflète un compromis entre préservation environnementale, et nécessité de développement porté par des attentes résidentielles diverses fait du développement durable un levier stratégique de la politique de développement. Les élus s'appuient alternativement sur les thématiques de l'équité sociale et territoriale ou sur celle de la préservation environnementale.

Dans le premier cas, on peut citer Auterive principal pôle dans la vallée de l'Ariège dont la croissance a été accélérée par la mise à deux fois deux voies vers Toulouse. La commune représente la moitié des 17 000 habitants de la communauté de Communes en 2009. Outre un

étalement résidentiel au coup par coup, le commerce de biens et services courants s'y réalise de plus en plus sous la forme de deux Zones d'activités ce qui correspond à 75 entreprises développées le long de la deux fois deux voies, qui accueillent ces activités industrielles dans des PME indépendantes plutôt orientées dans des domaines traditionnels (travail du bois, transformation et recyclage des métaux, façonnage de l'aluminium, production de peintures) peuvent comporter des innovations en produits (exemple production de peintures sans composés organiques volatiles) ou process de production. L'autre volet des activités économiques se compose d'établissements commerciaux sous la forme de magasins d'équipements, supermarchés visant à répondre à la demande de nouveaux arrivants et d'une clientèle de passage.

Ces évolutions apparaissent dommageables pour les personnes habitant le bourg centre et n'ayant pas de véhicule pour accéder à ces offres car elles favorisent la fermeture ou délocalisation du petit commerce de la zone d'activité du centre qui a tendance à se vider. Par ailleurs, aucune intégration paysagère n'est prévue pour ces Zones industrielles ou commerciales.

Les efforts de la municipalité actuelle pour relancer l'activité commerciale en centre, ou proposer des activités culturelles et de loisirs n'ont pas le succès escompté auprès des résidents de la commune ou des communes voisines qui se déplacent tous les jours vers Toulouse ou Muret.

La logique communale qui a consisté à favoriser la croissance de population, se heurte également à un d'autres problèmes : la présence d'une agriculture céréalière très consommatrice en eau et les limites de traitement des volumes de la station d'épuration. On est donc sur un territoire de concurrence entre activités dont l'intégration spatiale économique ou environnementale n'a pas été réfléchi (dissociation entre le bourg centre où subsistent quelques activités tertiaires administratives ou de services, et les zones le long de la RN 20 devenues le principal espace de chalandise). **La durabilité est seulement évoquée pour les mobilités douces** (liaisons piétonnes et cyclables des équipements scolaires avec le bourg centre), ouvrages qui permettraient d'alléger le trafic qui traverse la commune mais ont été refusés par le département)¹⁷, **aménagement des zones de promenades au bord de l'Ariège pour répondre à l'entretien et la mise en continuité de zones vertes et bleues.**

L'intégration du développement durable, très peu prise en compte jusqu'à ce jour, se réalise sous la contrainte de réels problèmes posés par les options antérieures de développement. Si la communauté de communes a adhéré au SCOT, elle semble assez peu concernée par ses orientations.

Dans la vallée de la Garonne pour les 2 bassins de vie (Carbonne et Cazères), les principaux pôles tentent d'articuler leur développement économique d'une part avec des activités préexistantes auxquelles pourraient se greffer des activités complémentaires, d'autre part en recherchant une autonomie de services pour leurs résidents et ceux des communes environnantes. Le bourg de Carbonne avec 5 050 hab. pour une Communauté de communes de 20 000 en 2009 a conçu une croissance fondée sur une attractivité résidentielle (prix abordables de l'accession ou

¹⁷ un axe Est Ouest vers Tarbes, inscrit dans le PLU et un pont sur la Garonne pour dévier la circulation sur la RN20 devenue point de blocage entre Toulouse et les Pyrénées pour les habitants de cette vallée.

du locatif et autoroute qui met Toulouse à environ 20 mn hors heures de pointe), et sur la réponse aux demandes de services des ménages résidants dans la commune ou dans les communes autour. Une activité ancienne d'exploitation du lit de la Garonne pour le granulat est confrontée à l'agriculture en général et plus particulièrement aux tentatives de diversification vers des activités de production bio, la promotion de circuits courts ou le tourisme vert susceptibles d'apporter des compléments de revenus à de petits exploitants. Des activités artisanales sont souhaitées dans deux zones d'activités : l'une, « Activestre », intercommunale est dotée d'une charte paysagère et de bâtiments aux normes d'éco construction ; l'autre zone d'activités a été recomposée à l'intérieur des limites communales. Afin de diversifier les bases de l'économie résidentielle, la commune centre organise le territoire de l'intercommunalité, en lien avec les préconisations du SCOT en densifiant le centre du bourg où des bâtiments publics sont proposés pour l'installation de services et de commerces (halle de découpe de viandes, petit centre médical, offre de services publics). La durabilité est orientée vers la dimension environnementale entendue comme la préservation des paysages et de la qualité de vie à laquelle sont sensibles les résidents du pôle mais aussi ceux des petites communes.

Au-delà du respect de ces cadres nationaux et régionaux, la durabilité est surtout effective dans la volonté politique d'aller vers une autonomisation de la satisfaction des besoins de la communauté de communes. Cette logique politique qui réinterprète la thématique de l'intégration des territoires et de leur fonction dans le cadre de la durabilité constitue un premier niveau de cohérence indispensable pour un projet à l'échelle des bassins de vie.

Une autre logique appuyée sur le développement durable aboutit à concilier développement économique, valorisation des caractéristiques traditionnelles du territoire et des activités. Le développement durable donne lieu à une démarche marketing en amont qui utilise les thématiques environnementales patrimoniales comme un moteur pour susciter du développement économique.

A Martres-Tolosane qui dispose d'un patrimoine bâti et architectural de qualité pour le bourg centre, la mairie a opté pour une politique de communication (plaquette, inscription dans des réseaux pour labellisation du territoire comme « SLOW-city») où elle met en avant la possibilité de concilier qualité de vie et dynamisme économique. Le pôle Martres-Tolosane, Boussens, Cazerès affiche plusieurs Zones d'activités dont certaines ne sont pas encore réalisées, mais montrent l'intégration d'une logique de complémentarité fonctionnelle l'une (Cazerès) accueillant le commerce, l'autre l'activité chimique et industrielle (Boussens) et la dernière (Martres-Tolosane) l'artisanat. Le SCOT ne modifie en rien la localisation de l'activité économique organisée en fonction de lieux où il en existe déjà, et sur des activités si possible complémentaires. Exemple d'une école de formation sur la faïence en lien avec les activités artisanales anciennes mais aussi une biscuiterie (Vital Ainé qui représente 60 à 80 emplois), que la municipalité de Martres-Tolosane cherche à promouvoir et compléter par d'autres activités agroalimentaires.

La qualité paysagère, principal atout mis en avant pour faire venir des entreprises est associée avec l'affichage d'un patrimoine de qualité et une dimension artisanale de l'activité. Pour l'instant, cela impacte peu la nature des activités préexistantes. Cependant, une démarche qui associe la municipalité et le CAUE impose des conditions précises sur l'ensemble du territoire pour la qualité environnementale, l'architecture (façades, clôtures) des

entreprises qui s'installent ou s'agrandissent. **La stratégie communale est ici de s'accorder avec la politique régionale de valorisation et promotion de territoires locaux.**

Les petites communes non directement concernées par l'installation d'activités économiques ne sont pas très favorables à une intégration dans le SCOT jugé trop contraignant. Elles restent cependant pour la plupart, inscrites dans la concertation sur la durabilité. En retrait de politiques volontaires, elles **sont sensibles à la préservation d'un cadre environnemental attractif qui constitue un atout pour valoriser leurs territoires et satisfaire la demande des ménages hors des pôles urbains.**

Le SCOT n'amène pas de transformation fondamentale en matière de durabilité dans l'ensemble du périmètre. Des degrés différents d'intégration et d'acceptation marquent cependant des inflexions qui s'avèrent relativement superficielles ou plus nettes en faveur d'une évolution des politiques qui rende compatibles des attentes économiques, sociales et environnementales des entreprises et de la population.

L'exemple du SCOT Sud Toulousain souligne que la durabilité résulte d'un compromis plutôt que d'une intégration entre trois grands types de préoccupations : une sensibilité écologique forte qui impacte certains espaces quant au refus d'activités (ex. industries extractives de granulats), les modalités et la nature des activités économiques, pour les principales communes qui en accueillent, et la volonté des élus de voir se créer des entreprises ou d'en attirer.

Au Québec deux de nos MRC de référence sont en situation de pôles d'emplois en voie de consolidation à savoir les **MRC de l'Assomption** (et plus particulièrement la municipalité de Repentigny) et de **Thérèse de Blainville** (et la municipalité de Blainville en particulier).

La **MRC de Thérèse de Blainville** située dans la couronne Nord de la CMM à l'interface de la région métropolitaine et du contrefort laurentien (région des Laurentides), la MRC, composée de sept municipalités, couvre une superficie totale de 207,9 km² et compte 150 450 habitants (2009). Un peu plus de 53 % du territoire de la MRC est situé en zone agricole ce qui, en dehors du cas de Longueuil est relativement peu pour le périurbain montréalais. En témoigne une densité relativement élevée de 723,7 hab./km² (2009).

La MRC Thérèse-De Blainville reflète la dualité identitaire de son positionnement entre la région Laurentides et la CMM. En dépit des discours mettant en avant la complémentarité de la MRC en regard de la CMM, la très longue période de gestation du SAD (de 1997 à 2005)¹⁸ L'exhortation contenue dans le SAD à « *dépasser la rivalité qui a si souvent marqué les rapports entre les centres et les périphéries* » de l'agglomération montréalaise témoigne des difficultés d'articulation entre les directives de la CMM et les orientations propres à la MRC et ses municipalités. À l'image de ce qui était observé dans le cas toulousain, l'intégration des échelles

¹⁸ Le présent Schéma d'aménagement et de développement date de 2005. Il est l'aboutissement d'un très long processus d'arbitrage et de concertation entre les partenaires, notamment le gouvernement du Québec, auquel la première version de ce schéma fut présentée le 19 février 1997.

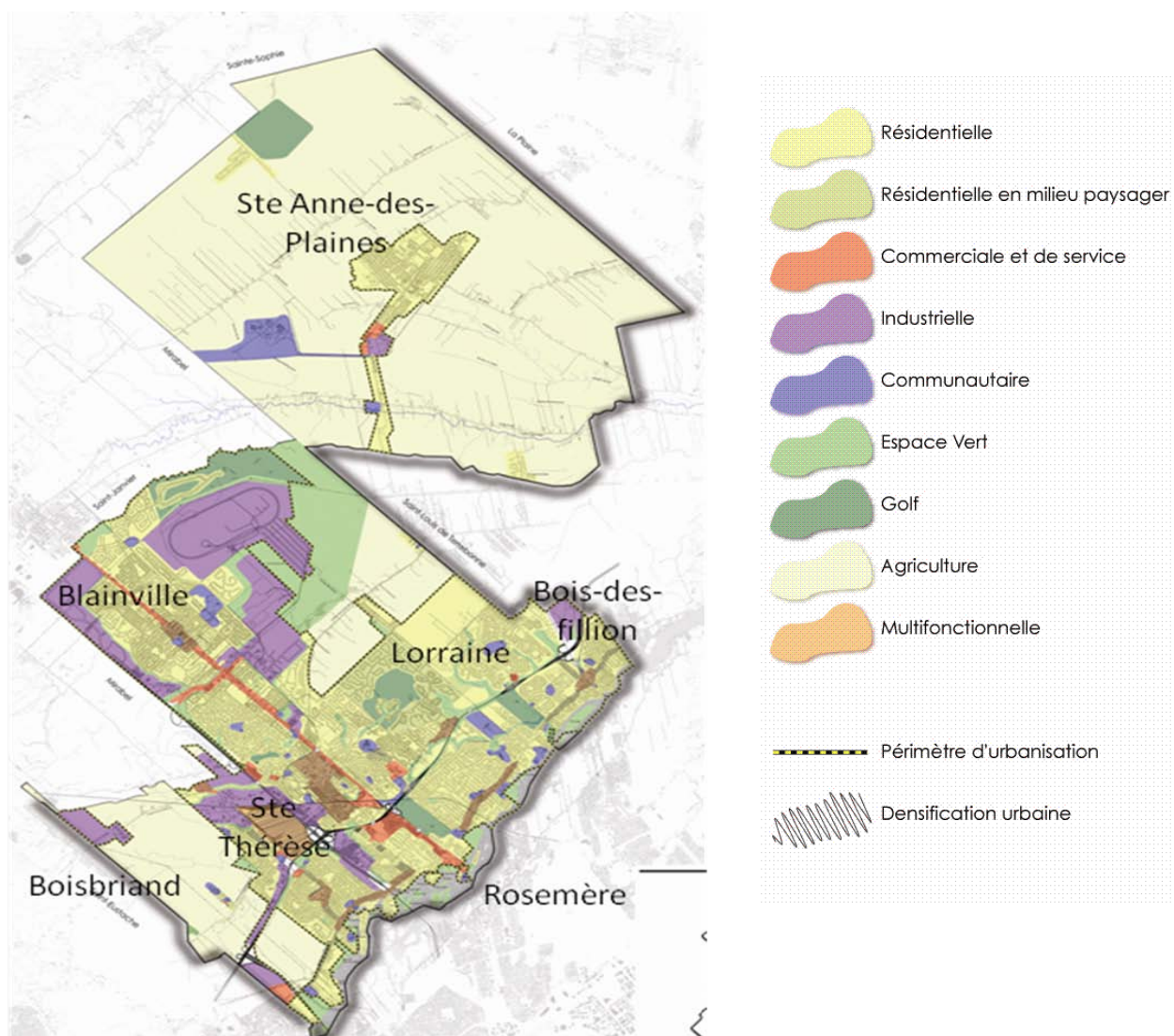
institutionnelles, décisionnelles et fonctionnelles manque d'unité. Sans toutefois pouvoir parler de *logiques* de compétition et séparation avec la métropole, l'attitude dominante est celle d'une collaboration polie et limitée avec cette dernière.

Compte tenu de la longueur de la période ayant précédé la parution du SAD et sa rapide actualisation en 2009, il apparaît que ce dernier ne constitue pas, à l'image du SCOT Nord Toulousain, un outil de planification déterminant dans l'affirmation du développement durable qui n'est d'ailleurs mentionné qu'à quelques reprises dans le document sans y être défini ou associé de manière précise à des axes d'intervention. Par ailleurs, au niveau local il existe depuis les années 1980 une relative « spécialisation » des municipalités qui s'est renforcée au fil du temps et est vécue de manière positive par ces dernières. Sainte-Thérèse constitue la ville-centre et regroupe l'ensemble des services régionaux et institutions de la MRC, le secteur tertiaire étant la principale source d'emplois. Le commerce régional est localisé principalement à Rosemère où il ne reste que très peu d'espaces disponibles dans le territoire commercial.

L'agriculture concerne quatre villes de la MRC (Boisbriand, Blainville, Sainte-Thérèse) mais surtout Sainte-Anne-des-Plaines, seule municipalité du territoire à être implantée en milieu rural (plus de 90 % de son territoire). Les villes de Blainville et Boisbriand, adjacentes aux autoroutes 13, 15 et 640, ont accueilli l'essentiel du développement urbain. Les principaux pôles industriels de la MRC sont situés le long des autoroutes à Bois-des-Filion (où un nouveau parc industriel de 0.47 km² vient de se construire), Boisbriand et Blainville. Les parcs industriels de Boisbriand (2,7 Km²) et Blainville (2,76 Km²) accueillent régulièrement de nouvelles entreprises et la nouvelle Zone de commerce international de Montréal, située à Mirabel (Ville-MRC voisine), amplifie encore davantage la demande. La MRC Thérèse-De Blainville s'inscrivait par ailleurs dans un projet de grande envergure¹⁹ Le projet de ZAA, était une réaction proactive à la fermeture de l'usine GM, mais le gouvernement Landry n'ayant pas donné son soutien et la ZAA est finalement restée à l'état de projet en attente (Boyer 2006).

¹⁹Une «Zone de l'automobile avancée (ZAA)». Reposant sur le prolongement progressif de l'autoroute 13 jusqu'à Mirabel, le concept proposait le développement de plusieurs zones d'affaires qui, selon le cas, seraient spécialisées dans le domaine agroalimentaire, le commerce de distribution ou l'industrie du transport. C'est à partir de cette dernière vocation (déjà implantée dans la MRC) qu'aurait démarré la «ZAA» qui visait l'émergence d'un véritable «cluster» de l'automobile avancée dans les Basses-Laurentides.

Carte 4 : MRC de Thérèse de Blainville : grandes affectations



À l'image de ce qui était observé dans le cas toulousain, la forme prise par le développement au sein de la MRC interpelle fortement la durabilité sur les aspects environnementaux. Le transport des marchandises utilisées et produites par les industries engendre, dans certains cas, des problèmes de circulation. Un autre problème provient de la cohabitation des fonctions industrielles avec les autres fonctions urbaines. Certaines industries peuvent représenter des nuisances pour l'environnement immédiat. Le bruit et les contraintes visuelles altèrent parfois la qualité des milieux environnants, surtout dans les cas où les zones industrielles sont immédiatement adjacentes à des secteurs résidentiels. À plusieurs endroits, des zones et des écrans tampons ont été prévus et construits par les municipalités. Pour minimiser ces inconvénients, les espaces industriels ont été implantés le long du réseau autoroutier. Par ailleurs, la ville de Blainville en raison de la présence de sols argileux (très fortement imperméables) a

accueilli l'entreprise Stablex dont le site est consacré au traitement et à l'enfouissement des déchets toxiques. Toutefois ce site ne génère pas à proprement parler de tension en matière de durabilité dans la mesure où le terrain appartient au ministère de l'Environnement, l'activité respecte les normes les plus strictes en matière de protection de l'environnement et une zone tampon de 300 mètres assure la protection des lieux. Le site qui traite chaque année des résidus toxiques provenant de l'ensemble du Québec, devrait être en mesure poursuivre son activité pendant les 15-20 prochaines années (2012) avant d'atteindre les limites de ses capacités d'accueil.

Par ailleurs, le développement aussi bien industriel que résidentiel est, à l'échelle de l'ensemble de la MRC, fortement contraint par le caractère limité des surfaces disponibles à cet effet (tab. 1).

À l'échelle des municipalités, l'occupation du périmètre urbain est devenue considérable.

Tableau 1: % de superficie disponible déjà occupée dans les municipalités de la MRC Thérèse de Blainville

Municipalités	% de superficie disponible déjà occupée	
	Résidentiel	Parc Industriel
Blainville	86%	57%
Bois-des-Filion	92%	99%
Boisbriand	93%	77%
Rosemère	97%	-
Sainte-Anne-des-Plaines	89%	
Lorraine	96%	
Sainte-Thérèse	95%	

Avec respectivement 14% et 43% de superficie disponible en espace résidentiel et industriel, la municipalité de Blainville possède le plus fort potentiel de développement restant de la MRC.

Les prises de position des municipalités, notamment en regard de l'environnement et du DD sont déterminées par leur « spécialisation » à l'échelle de la MRC, de leur taille et en conséquence du niveau de contrainte pesant sur leur environnement et les éventuelles difficultés de conciliation des fonctions qui en découlent. En effet les trois municipalités à s'être dotées d'une politique environnementale (Rosemère dès 2005 Boisbriand en 2009 et Blainville en 2011) sont respectivement les principaux pôles commerciaux, industriels et résidentiels de la MRC. **La durabilité est ainsi récupérée pour communiquer sur des logiques de valorisation des espaces naturels vis-à-vis des résidents actuels et futurs, plus que des entreprises qui ont déjà tendance à être attirées par la MRC.**

C'est particulièrement net dans le cas de Blainville, qui dispose encore d'espaces disponibles et est porteuse d'un grand projet de développement résidentiel.

La majeure partie du territoire de Blainville (que nous avons plus spécifiquement étudié) est consacrée à la fonction résidentielle, vocation appuyée par les institutions locales et une structure commerciale bi-axiale. Blainville dispose d'espaces industriels à fort potentiel de développement le long de l'autoroute 15, alors que des activités industrielles de moindre envergure se positionnent à l'Est de la municipalité. Pour assurer une cohérence dans cette diversité d'options

de développement suivant les espaces, la municipalité mise sur une image de valorisation respectueuse du paysage et de l'environnement associée aux valeurs du DD. **À l'échelle de la municipalité comme de la MRC, les aspects concernant le cadre environnemental et la qualité des milieux de vie sont donc au centre d'un discours qui les présente comme des nouveaux projets de développement.**

Dans le cas du projet résidentiel Chambéry, le concept a bien été intégré en amont du projet, ce qui a notamment facilité les négociations avec le MDDEP pour l'autorisation du projet dans son ensemble (et non par phases).

Toutefois à Blainville, en dépit de récents efforts de transparence et de dialogue avec la population (soirées d'information et de consultation où seul une dizaine de personnes étaient présentes) des difficultés de communication et des mécontentements demeurent posant la question de la légitimité individuelle versus collective des projets en cause. Le premier élément de contestation est lié à l'augmentation de la circulation qu'implique la densification. Le deuxième élément découle de la réalisation de nouvelles constructions : il est d'une part lié au souhait des résidents de ne pas voir apparaître des bâtiments de haute densité à proximité immédiate de chez eux, et d'autre part à leur indignation face à la destruction de boisés ou d'espaces végétalisés, même s'il s'agit de terrains privés vacants depuis plusieurs années et/ou en friches.

Ainsi, comme dans le cas toulousain, entre préservation environnementale, et nécessité de développement portée par les décideurs, la planification fait du développement durable un levier stratégique pour faire accepter le développement économique ou la densification de l'urbanisation.

Principale porte d'entrée de la région de Lanaudière, **la MRC de l'Assomption avec ses six municipalités** compte une population totale de 118 162 habitants (2011) concentrée majoritairement dans l'agglomération de Repentigny (69 %). La zone agricole représente 73 % du territoire de la MRC de l'Assomption et la cohabitation des usages agricoles et non agricoles constitue un enjeu d'importance. La MRC en est à sa 3^e génération de SAD et le contenu de celui-ci exprime clairement l'adhésion des différentes municipalités aux orientations de la CMM.

Au sein de la MRC, l'équilibre entre le nombre d'emplois et celui des travailleurs résidents tend à s'améliorer, 40 % de la population active travaillait déjà sur le territoire en 2008 (CLD de la MRC de l'Assomption, 2008). À Repentigny, cette tendance est également marquée, sur les 19 000 emplois qu'offre la ville, 15 000 sont occupés par des Repentinois et pour un nombre croissant de travailleurs, exerçant leur activité à leur domicile ; les principales concentrations d'emplois se retrouvent dans le « commerce de détail²⁰ », les services à la personne ou l'artisanat sous forme de PME ou TPE. La MRC constitue également un lieu d'incubation de jeunes entreprises innovatrices de divers secteurs²¹. Comme dans le cas de Thérèse-De Blainville la

²⁰ Épicerie, pharmacies, magasins de vêtements, grands magasins et concessionnaires automobiles...

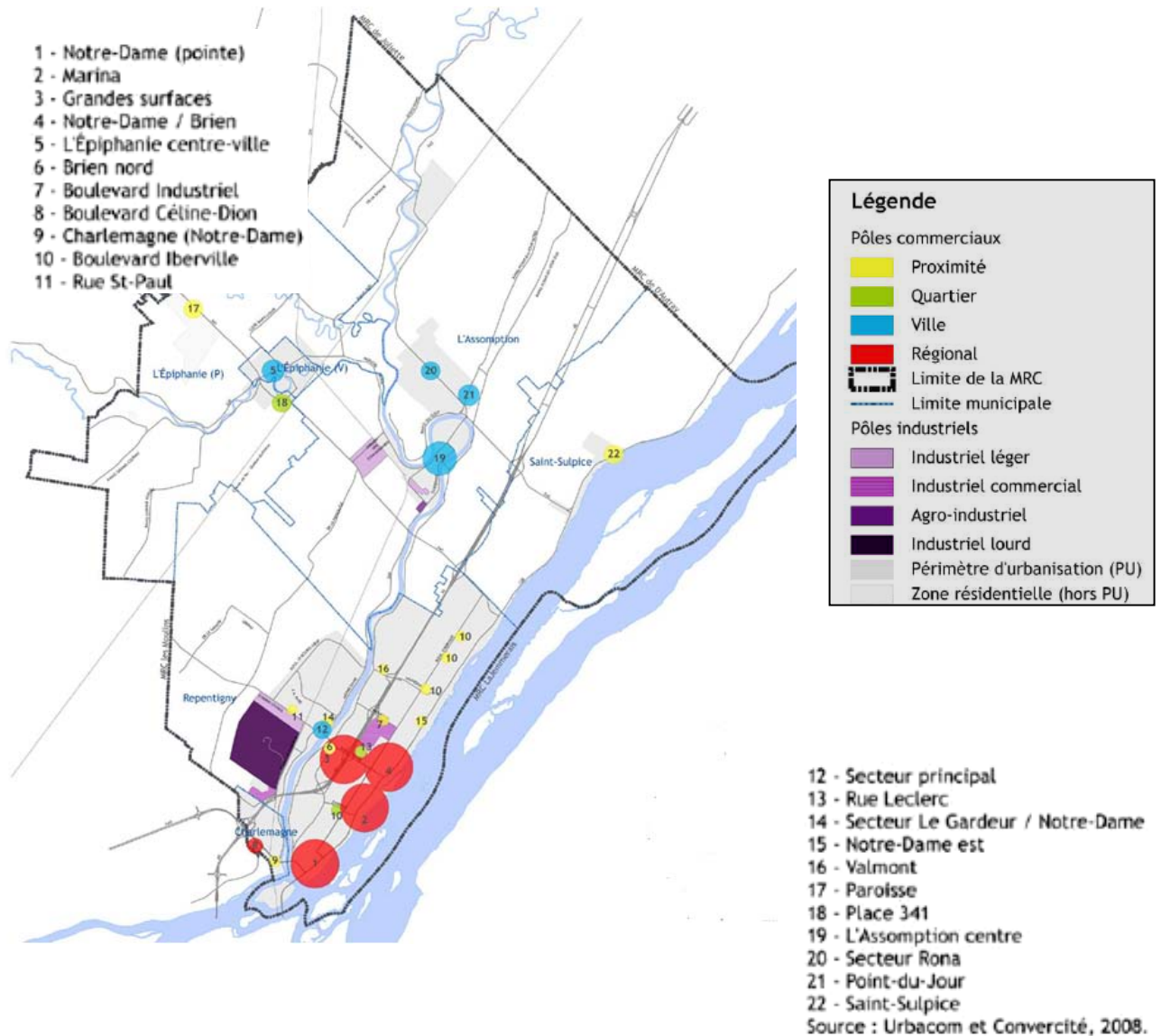
²¹ *Stageline* (scènes mobiles et écrans intégrés), *Hydro-Mobile* (plateformes élévatrices pour la construction de grands édifices), *Muridal* (murs rideaux), *Planteck Biotechnologie* (recherche et développement dans la culture de plantes *in vitro*), *Prosystech* (logiciel de sécurité), *Chaussures Villeneuve* (fabrication d'orthèses

consommation rapide d'espaces industriels qu'a connue le territoire aux cours des dernières années confirme son pouvoir d'attraction. Mais le manque d'espaces vacants préoccupe les décideurs. **La pénurie d'espaces libres industriels dans les villes de Repentigny et de L'Assomption depuis 2006 a conduit ces dernières à refuser, à plusieurs reprises, l'implantation de diverses entreprises, dont certaines à fort gabarit.**

Outre les limitations imposées par le manque de disponibilité d'espace, **la MRC mobilise les trois dimensions de la durabilité : durabilité économique pour justifier l'implantation de nouvelles entreprises, sociale (auprès des entreprises), pour maximiser le nombre d'emplois créés et environnementale (également auprès des entreprises, pour ne pas incommoder les résidents) pour permettre la compatibilité des fonctions urbaines.** Par exemple la ville de Repentigny s'appuie sur l'implantation prochaine d'une station de train de banlieue pour redynamiser certains secteurs en privilégiant l'implantation de sièges sociaux d'entreprises dont la partie « lourde » est localisée ailleurs. Ces implantations peuvent être associées à une petite activité de production annexe mais « légère » car la frange d'espace en question est implantée en zone résidentielle (sur secteur Charlemagne). **Aujourd'hui les enjeux à l'échelle de la ville comme de la MRC sont ceux du redéveloppement et la ville de Repentigny travaille depuis plusieurs années à se créer un centre-ville, notamment pour ne plus être qu'une ville dortoir.**

(et de prothèses assistées par ordinateur et robotique) ainsi que *Solmatech* (laboratoire d'essai et d'inspection, environnement et géotechnique)

Carte 5 : Pôles commerciaux et industriels de la MRC de l'Assomption



Si le tout nouveau SAD (2011) conçoit ses grandes orientations en fonction des dimensions du développement durable (la gestion de l'environnement associé au cadre de vie, l'équilibre social associé au milieu de vie et le développement économique ; le niveau de vie auquel s'ajoute l'aménagement et le développement de l'espace territoire dans l'optique d'une gestion rationnelle des ressources), **son contenu n'est pas particulièrement novateur.**

A l'échelle de la ville de Repentigny, bien que celle-ci se soit dotée d'une politique environnementale en 2006, **la mise en œuvre du DD est surtout abordée sous l'angle de la conciliation des fonctions et des activités et de la concertation des citoyens sur les nouveaux projets.** La réglementation d'urbanisme de Repentigny impose en effet des exigences

d'implantation au sol des bâtiments qui limitent notamment l'entreposage extérieur. Plusieurs entreprises ont de plus été déplacées ou refusées en raison des nuisances qu'elles occasionnaient. Mais la tendance la plus marquante est celle à la consultation et à la participation des citoyens en amont des projets, en particulier pour les projets de redéveloppement.

Ainsi les deux cas présentent des dynamiques distinctes.

Dans le cas de Thérèse de Blainville le développement économique est influencé par la proximité de l'aéroport voisin de Mirabel et de ses vastes zones industrielles. L'occupation des zones industrielles étant pratiquement à saturation, la MRC mise sur ce qui lui reste de possibilité de développement résidentiel concentré en particulier à Blainville.

Dans le cas de la MRC de L'Assomption, son développement est à l'origine basé sur une croissance résidentielle importante, mais elle est progressivement parvenue à se diversifier et à améliorer son ratio emploi-habitant. La ville de Repentigny est ainsi passée, selon notre interlocutrice au service de l'urbanisme, d'une ville quasi-dortoir à une ville multifonctionnelle sans avoir encore le recul permettant de comprendre ce changement récent (5-10 ans).

Leur positionnement en regard de la CMM diffère également.

La MRC de l'assomption est une pionnière en matière de planification territoriale et en est à sa troisième génération de SAD. Elle épouse pleinement les orientations de la CMM dans laquelle elle s'inscrit explicitement.

La MRC Thérèse de Blainville a actualisé (et non refait) en 2009 son SAD qui, en raison de divergences d'orientations avec le gouvernement du Québec et d'une relative concurrence avec les autres composantes de la CMM avait mis près de 10 ans à émerger.

Enfin, **bien que l'argumentaire en faveur de la durabilité ait le même objectif dans les deux cas : à savoir, l'acceptation du développement ou redéveloppement à dominante résidentielle**, les situations sont légèrement différentes. **Dans un cas il s'agit de faire accepter dans un premier lieu aux instances gouvernementales puis aux citoyens, le développement d'un milieu naturel à des fins résidentielles et dans l'autre, il s'agit de faire accepter aux citoyens la densification et la transformation de leur cadre de vie.**

À l'image de ce qui a été observé dans le cadre du périurbain toulousain, la durabilité est orientée vers la dimension environnementale entendue comme la préservation des paysages et de la qualité de vie à laquelle sont sensibles les résidents mais avec une connotation sociale plus marquée. Par ailleurs la création–recréation de micro-centralité est également implicitement rattachée aux logiques associées à la durabilité (création d'un centre culturel polyvalent à Repentigny, création d'une place destinée à devenir un lieu de socialisation à Blainville). La durabilité est enfin évoquée de façon marginale dans le sens d'une évolution de la réglementation municipale et d'une mise en conformité avec cette réglementation (ex zones riveraines, entreposage extérieur, zones tampon etc...).

- ***Les territoires dans lesquels les projets économiques sont impulsés et portés par la puissance publique locale***

Le SCOT Lauragais.

Ce SCOT élaboré par un Syndicat Mixte créé en 2006 pour le Pays Lauragais couvre un territoire très étendu, complexe mais très peu dense jusqu'à une période récente (90 000 habitants en 2008).

Il correspond à un espace économique polarisé à partir de quelques espaces de dimensions inégales tant sur le plan des emplois, des activités économiques que de l'offre de services à la population : les petites villes industrielles de Revel et de Castelnaudary ; des bourgs secondaires à vocation plus commerciale ou de services à la population comme, Bram Nailloux ou encore Villefranche de Lauragais.

Une identité rurale forte du Pays Lauragais, a permis cependant d'élaborer un PADD²², un État initial de l'environnement et un DOG²³ en 2009 en un temps relativement bref. Ceci a forgé une culture de travail collectif parmi les élus de 159 communes regroupées en 10 communautés de communes plus 2 communes seules et un canton. Autre signal de la cohésion de ce territoire, le périmètre dépasse largement celui du Pays initial mobilisé pour le SCOT (2010) à cheval sur trois départements (La Haute Garonne, l'Aude, le Tarn) et deux Régions (Midi Pyrénées et Languedoc Roussillon) et structuré par cinq Bassins de vie.

La logique de développement affirme la volonté d'instaurer des dynamiques économiques endogènes pour sortir du seul rôle d'accueil de résidents travaillant dans l'aire urbaine toulousaine. Cependant, l'image et la qualité des espaces agricoles et naturels impliquent la prise en compte des orientations générales avec l'échelle des bassins de vie (Chartes de pays) et des contraintes telles que des PNR.

Dans les documents élaborés, la préoccupation environnementale va donc nécessairement au-delà des seuls aspects règlementaires. L'évaluation environnementale est utilisée pour légitimer les projets du PADD et choisie comme méthodologie pour mesurer l'incidence du SCOT. Ce n'est pas sans importance lorsque l'on se réfère aux quatre axes suivants :

- Axe 1 : Conforter l'autonomie et la complémentarité économique des territoires
- Axe2 : Assurer un équilibre entre l'urbanisation et les besoins en services et équipements pour la population
- Axe 3 : Améliorer les déplacements et les infrastructures de communication dans le Scot et au-delà du SCOT
- Axe 4 : Préserver et valoriser des espaces naturels, agricoles, mieux gérer les ressources et prévenir les risques

²² Projet d'Aménagement et de développement durable

²³ Document d'orientation générale.

Le SCOT Lauragais se structure à partir du pôle économique majeur de Castelnaudary puis de 4 pôles d'équilibre constitués de Bram Nailloux Revel et Villefranche de Lauragais avec l'objectif de répondre aux demandes de services des habitants et un effort d'échanges en transports en commun.

Comme dans les autres SCOTs, la volonté de renforcer une cohésion sur différents aspects que sont l'organisation économique, des transports et déplacements internes et une identité rurale à préserver, affirmée dans le diagnostic du territoire est surtout interprétée par les élus dans le cadre des bassins de vie et de leur stratégie pour appuyer les créations d'emplois. Il s'agit moins d'affirmer une autonomie vis-à-vis de l'aire centrale toulousaine que d'aller vers un meilleur équilibre population/emplois (volonté de tendre vers un ratio de 3,5 emplois pour un habitant) et d'équilibrer le développement économique entre pôles de centralité sectorielles (industriel et agricole à Castelnaudary, commercial et touristique à Nailloux, artisanal et agricole à Revel) renforcés par des pôles secondaires d'équilibre et de services.

Dans ce cadre, le développement durable guide des logiques d'urbanisation et quelques pistes de développement économique qui déclinent différemment l'identité du « terroir » suivant les bassins de vie.

Les initiatives fondées sur des stratégies de développement économique sont génératrices de polarités (ex. Village des marques de Nailloux), ou viennent les conforter (Castelnaudary avec son pôle d'activités dans la logistique et les activités agroalimentaires de conserverie). Elles sont fortement appuyées par les élus et parfois le moteur des stratégies intercommunales et d'adhésion au SCOT.

Suivant les pôles, les projets interrogent le sens du développement durable au regard de la consommation d'espace foncier, des caractéristiques d'emplois proposés et de l'accroissement des flux de voitures.

Dans les pôles secondaires, la volonté de conserver un paysage agricole et environnemental de qualité, des politiques de préservation d'un patrimoine bâti traditionnel, et une offre d'économie résidentielle appuyée sur des services et commerces pour les résidents confortent la logique de captation du tourisme de passage par l'attrait de produits gastronomiques, d'éléments paysagers et patrimoniaux (Canal du Midi, Bastides) ainsi que par la qualité de l'environnement.

De façon générale existe une articulation étroite entre les projets d'aménagement au service d'une activité économique qui atteste en retour la préservation d'une identité locale adaptée et modernisée à partir d'opérations soucieuses de durabilité. L'essor des activités économiques est pensé (entre autres) à partir de la valorisation et de la transformation des produits de l'agriculture issus en partie des terroirs locaux (11 000 emplois recensés dans l'agroalimentaire dans le territoire du SCOT). Son développement s'appuie d'abord à partir de Castelnaudary sur un pôle d'activités dynamiques dans la conserverie et les plats cuisinés dont les approvisionnements et les marchés sont aujourd'hui internationalisés. Il s'inscrit aussi dans le prolongement d'un bassin de production agricole céréalier et d'élevage. D'autre part, les activités agroalimentaires tendent quelque peu à un renouvellement en intégrant de plus en plus des gammes « bio » ou labellisées, ce qui mobilise des stratégies d'innovation et de R&D en liaison avec des compétences scientifiques toulousaines voire montpelliéraines.

Cette utilisation des ressources locales se diversifie vers l'extraction de l'argile avec la production liée de tuiles et briques (usines Terréal associée à un centre de recherche à Castelnaudary).

Au-delà de la production industrielle ou artisanale il fait ailleurs appel aux ressources patrimoniales et environnementales pour le tourisme qui s'appuie entre autres sur l'activité ancienne de plaisance sur le canal du Midi et la fréquentation du bassin de Saint-Ferréol.

La dimension environnementale s'affirme également dans de nouveaux outils du développement durable : un effort qualitatif d'aménagement des zones d'activités est au moins affiché dans la réalisation de chartes d'aménagement qui tiennent compte des critères qualitatifs régionaux et de la Charte de qualité des zones d'activités du Pays Lauragais. **De cette façon la dimension économique ne paraît pas en opposition avec une logique environnementale.** Au contraire les élus des communes qui ont le plus d'emplois et développent des ZA revendiquent un aménagement au service des projets pour garantir le caractère minimal de nuisances.

Dans le territoire du Lauragais, des dynamiques de projets associent des dimensions sectorielles diverses et une volonté similaire de favoriser l'accueil d'entreprises et l'emploi. La recherche de compatibilité entre la préexistence de l'agriculture, la transformation des produits de l'agriculture, le développement de nouvelles activités et les attentes des populations résidentes impliquent une mobilisation de certaines dimensions de la durabilité qui ne peuvent relever seulement du discours.

La cohésion au sein du SCOT et l'utilisation relativement efficace qui semblent en être faite pour associer le développement de l'activité économique à la durabilité relèvent d'une mobilisation collective à deux niveaux, d'abord par bassin de vie et ensuite dans l'ensemble du Scot sur des logiques relativement similaires. C'est en tout cas ce qui ressort des discours des élus qui sont à la tête des intercommunalités et très favorables au SCOT en tant qu'outil pour favoriser la cohérence du développement et de la diffusion des activités économiques parmi les communautés de communes et à l'échelle du SCOT.

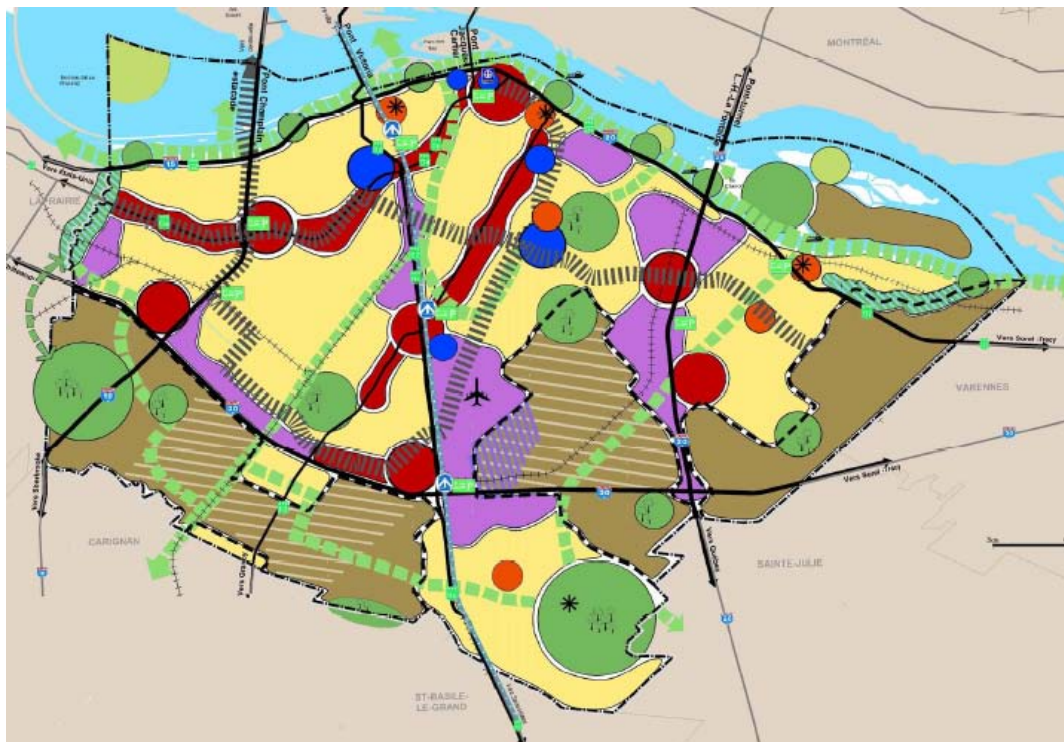
Au Québec le cas relevant d'une polarité périphérique diffère de beaucoup avec le cas du SCOT Lauragais. **L'agglomération Longueuil** (280 km², 389 000 habitants 11 % de la population de la CMM) fait partie avec les MRC de Roussillon et de Lajemmerais, de la sous-région *Rive- Sud* de Montréal, définie aux fins de l'exercice de planification stratégique du Conseil régional de développement de la Montérégie. Cette sous-région est la plus urbanisée de la Montérégie la *Rive-Sud* longe le fleuve Saint-Laurent et constitue de ce fait un prolongement urbain de l'île de Montréal. Son caractère rural environ 32 % de la superficie totale de l'agglomération, est donc bien moins marqué que dans le cas du Lauragais bien que la partie rurale de son territoire soit l'objet d'enjeux de durabilité. Le territoire de l'agglomération de Longueuil (agglom-MRC) constitue en réalité une centralité urbaine secondaire (à l'échelle de la CMM) plus qu'une polarité périphérique. Au niveau du développement économique, six filières stratégiques ont été identifiées par DEL, certaines sont déjà présentes sur le territoire²⁴ alors que

²⁴ L'industrie du transport aérospatial et terrestre; L'industrie agroalimentaire; L'industrie de la logistique et de la distribution à valeur ajoutée.

d'autres sont en émergence²⁵. Trois principaux facteurs ont favorisé le développement de son territoire: sa localisation géographique aux confins d'un réseau routier passablement développé, la proximité de l'île de Montréal, la présence d'une station de métro vers laquelle converge le système de transport en commun de la Rive-Sud.

Le développement de l'agglomération n'est donc pas tant lié à la volonté politique qu'à sa position géographique, cependant la prise en compte des dimensions sociales et environnementales du développement puis du DD est le résultat d'une volonté politique surmontant dans une certaine mesure les aléas des fusion-défusion et du changement de gouvernement.

Carte 6 : Agglomération/MRC de Longueuil : grandes affectations



- | | |
|---|--|
| —■— Périomètre d'urbanisation | Planification particulière agricole |
| ■ Affectation résidentielle | ■ Aire potentielle d'expansion urbaine |
| ■ Affectation agricole | ✱ Pôle patrimonial |
| ■ Affectation industrielle | ✈ Complexe aéroportuaire |
| — Lien commercial structurant | — Train de banlieue |
| ● Pôle multifonctionnel structurant | — Gare de train de banlieue |
| ● Pôle multifonctionnel local & intermunicipal | — Stationnement incitatif |
| ● Pôle institutionnel structurant | — Réseau lourd de transport en commun |
| ● Pôle récréatif et/ou de mise en valeur faunique | — Cours d'eau d'intérêt |
| ● Pôle de conservation | — Bois d'intérêt |
| — Lien récréatif structurant | — Navette fluviale |

²⁵ Les nanotechnologies reliées aux nouveaux matériaux industriels; L'industrie du cinéma avec ses activités de recherche, de développement et de formation; Les technologies de l'information

La ville de Longueuil et l'agglomération ont en effet connu d'importants changements dans leur territoire et de leur organisation administrative suite aux processus de fusion (réforme des municipalités) défusion (référendum) :

- Avant 2002 Longueuil 1 qui est l'ancienne ville et qui correspond presque au territoire de l'actuel arrondissement du vieux Longueuil (l'ancienne ville de Lemoine y a été rattachée).
- 2002-2007 Longueuil 2 : Brossard, Boucherville, Greenfield parc, Saint Bruno, Saint Lambert, ville Lemoine, Saint Hubert et Longueuil qui correspond aujourd'hui au territoire de l'agglomération.
- Après 2007 (suite aux référendums de juin 2004) -Longueuil 3 c'est la ville dé-fusionnée possédant trois arrondissements : Greenfield parc, Longueuil avec Lemoine comme quartier et Saint Hubert.

La création de cette nouvelle « ville » a modifié le territoire de trois MRC. La MRC de Champlain a disparu et les municipalités de Boucherville et de Saint-Bruno-de-Montarville ont été retirées respectivement, des MRC de Lajemmerais et de La Vallée-du-Richelieu pour être intégrées à Longueuil. Au niveau de la planification régionale, la Ville de Longueuil succéda donc, sur son territoire, aux trois MRC et fut dotée d'un schéma d'aménagement composé du schéma d'aménagement révisé de l'ancienne MRC de Champlain et des portions des schémas d'aménagement non révisés des MRC de Lajemmerais et de La Vallée-du-Richelieu concernant les territoires de ces deux arrondissements. Par la suite, les villes ayant dé-fusionné sont restées dans un giron administratif qu'est l'agglomération, pour que les services régionaux demeurent une responsabilité régionale. Le développement économique est également organisé à cette échelle mais confié à « développement économique Longueuil »-DEL²⁶. La ville de Longueuil à la suite de la dé-fusion, a donc eu la responsabilité de gérer l'agglomération soit 49% du budget des villes défusionnées pour dispenser les services régionaux aux autres municipalités. Ceci a pendant longtemps été très mal perçu et compris par les autres municipalités, pesant lourdement sur la cohérence des décisions. La ville de Longueuil (Longueuil 3) a été menée en cour, à la commission municipale 11 fois par les municipalités de l'agglomération qui jugeaient abusives les ponctions sur leur budget, mais à chaque fois la commission a donné raison à Longueuil.

Ce morcellement des échelles de décision complique parfois le cheminement des projets. Le changement de gouvernement local en novembre 2009, a également ralenti certaines démarches en faveur du DD conçu comme durabilité sociale et environnementale.

Aiguillonnée par les groupes écologistes de son territoire et la pression exercée par le MDDEP (à l'image de St Jean-sur-Richelieu) pour que la ville se dote d'une politique environnementale intégrant un plan de protection de ses milieux naturels (les zones humides en particulier), la grande ville de Longueuil (Longueuil 2) a débuté en 2003-2004 un processus de consultations publiques dans le but d'aboutir à un relatif consensus sur les zones prioritaires à protéger. La

²⁶ Créé en 2002 DEL est un organisme sans but lucratif qui offre ses services à l'ensemble des villes de l'agglomération de Longueuil. Il est issu d'une volonté concertée des milieux économique et politique, DEL a pour objet soutenir et coordonner le développement économique de l'agglomération de Longueuil. Les activités de DEL sont autorisées par son conseil d'administration, qui est nommé par le conseil d'agglomération de la Ville de Longueuil. Ce dernier définit également le mandat et les pouvoirs de DEL.

démarche, se revendiquant du DD a abouti en mars 2005 à une politique environnementale et un plan de conservation. Durant cette même période, la ville a également mené une démarche de concertation avec les représentants des milieux communautaires (PDSC), social, de l'éducation et de la santé finalisée par un plan de développement social et communautaire, visant un développement social et durable, en juillet 2005. Si le plan de protection et la politique environnementale sont toujours en vigueur, le PDSC, dont la défusion avait miné la logique, n'a pas été repris par l'équipe administrative suivante.

Un autre exemple est celui d'un dossier de re-zonage d'un secteur actuellement industriel pour le mettre en résidentiel déposé avant l'élection de 2009. La zone en question était une zone industrielle bien avant qu'il y ait des résidences (au coin de Rolland-terrien dans le vieux Longueuil) mais avec le temps, des résidences sont venues s'adosser à la zone et la densifier. L'implantation d'une usine de récupération et recyclage du verre générant d'importantes nuisances a déclenché la prise de décision. Le dossier nécessitait donc une modification des documents d'urbanisme à trois niveaux : au niveau de l'arrondissement²⁷ (chapitre d'urbanisme), au niveau de la ville²⁸ (modification du plan d'urbanisme) et de l'agglomération (modification du SAD) ce qui implique de long délais de traitement. Aux délais légaux se sont ajoutés ceux du changement d'administration. Aussi déposé en début d'année 2009, le dossier a été validé seulement en 2011.

Toutefois, l'importance des enjeux liés au DD et la conscience, de la part des élus et des aménageurs, de la nécessité de mettre en œuvre des actions et projets allant dans ce sens a favorisé une certaine continuité et un renouvellement de ces actions. En effet, compte tenu de ses dimensions, de ses caractéristiques et de la pression que fait peser sur elle la proximité immédiate de Montréal, la ville/agglomération de Longueuil ont à affronté plusieurs défis et enjeux récurrents en termes de durabilité. Les principaux sont la consommation d'espace et la conciliation des fonctions urbaines (résidentielles, industrielles, commerciales, aéroportuaires, riveraines) et rurales (productivité, nuisances, morcellement) de son territoire, les nuisances liées à la congestion de son réseau de transport (routier en particulier) et le manque d'espaces de « centralité ou micro-centralité, de son tissu urbain.

Au niveau de la planification du DD :

La première personne ressource spécifiquement dédiée au DD a été engagée en 2008-2009 mais il a dû déménager. Une autre a été recrutée en 2009 qui travaillait avec Natural Step et c'est donc à ce moment-là que nous avons débuté le travail (avant les élections municipales). En 2010 il y a eu une petite interruption puis nous avons demandé une subvention à la fédération canadienne/québécoise des municipalités FCM, que nous avons obtenue début 2011 pour faire un plan de développement durable et la ressource est entrée en fonction chez nous en avril 2011 donc le projet repart.

Dans le domaine du développement social :

²⁷ Le dossier est étudié par la direction de l'urbanisme ensuite il est présenté au CCU, et après qu'il ait été accepté par le CCU il va au conseil d'arrondissement, généralement pour avis de motion soit un délai prends 3 à 6 mois.

²⁸ Même processus au niveau de la ville (3 à 6 mois) puis de l'agglomération (3 à 6 mois)...

Nous avons deux projets pilotes de la «revitalisation urbaine intégrée (RUI)» qui vise à intégrer des secteurs de pauvreté qui sont dévitalisés. En fait, dans le cadre du RUI, nous avons contacté presque toutes les personnes ayant été à l'origine du PDSC de 2005.

Ainsi, dans le cas de Longueuil (ville et agglomération), le DD est mobilisé de manière implicite comme élément fédérateur au sein d'une structure administrative bouleversée par des refontes et des changements politiques. Il constitue un élément de continuité permettant de poursuivre ou reprendre des dossiers prioritaires.

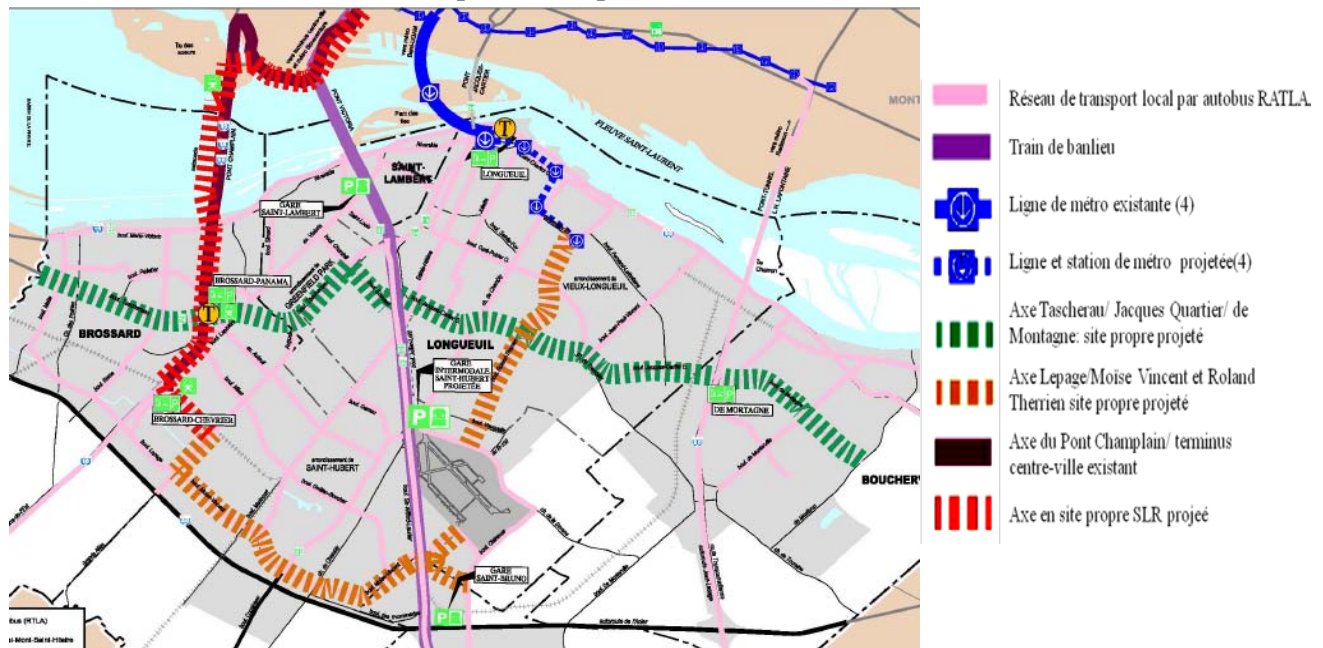
Le développement durable est invoqué à l'échelle de la ville et de l'agglomération, mais également auprès d'instances régionales (CMM, AMT) et nationales (MTQ, MEDDEP et CPTAQ) pour faire progresser des dossiers d'envergure à savoir les aménagements liés aux infrastructures de transport et la gestion-mise en valeur de la zone agricole.

La densification via le renouvellement et la reconversion urbaine est en effet une nécessité pour la ville qui (comme beaucoup d'autres) ne dispose pratiquement plus d'espaces disponibles. L'une des options privilégiée est la création de zone TOD (transit oriented development) soit de zone de haute densité dont la centralité est organisée autour d'un pôle de transport en commun.

Avec ces projets nous avons pu repousser l'échéance (de saturation de la zone blanche à 2050-60 (...)) La places Charles Lemoine qui est des premier TOD de la CMM l'année passée il y a eu construction d'une tour de 25 étages en résidentiel mais on ne peut pas faire cela tous les ans.

Si quelques projets ont été réalisés, la ville et l'agglomération misent sur le développement de projets de bien plus grande envergure, notamment l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) lié aux projets de travaux du pont Champlain (carte 7 et carte 8) et impliquant de nombreux intervenants : CMM, le gouvernement provincial, le MTQ, Montréal, la STQ, la société *pont Jacques Quartier* et probablement les villes de Longueuil et de Brossard. Des études ont été réalisées en ce sens en 2009, conjointement par la CMM, la ville de Montréal et Longueuil par rapport aux SLR. Compte tenu des enjeux financiers, l'argumentaire en faveur du DD dans le cadre de la logique TOD, de la limitation de l'émission des gaz à effet de serre et du potentiel de densification de l'espace urbain est fondamental.

Carte 7 : Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain et dans l'axe du boulevard Taschereau ²⁹



SDA agglomération de Longueuil avril 2010

Toutefois, demeure un dilemme à miser sur les Transports en commun :

« Rendre l'île et notre territoire accessibles mais ne pas hériter de tous les inconvénients (stationnement, îlots de chaleur, bruit, GES)... C'est le problème de la vision actuelle c'est que l'on veut rendre l'île accessible mais les territoires qui sont juste de l'autre côté du fleuve payent le prix de leur proximité. De plus les connexions sont éloignées des zones résidentielles d'ici, donc les gens du territoire y ont moins facilement accès que les navetteurs de l'extérieur. »

Service urbanisme et DD de l'agglomération et de la ville de Longueuil entrevue 2011.

Un autre paradoxe où le DD joue un rôle important en tant qu'argument, mobilisé pour ou contre le développement des projets, est la gestion de la zone agricole de l'agglomération.

A l'issue de la première phase de la fusion, la ville s'est aperçue que l'arrondissement de St Hubert possédait une grande zone agricole assez nettement sous exploitée en comparaison d'une zone de dimensions équivalente à Laval (par exemple). Un diagnostic réalisé avec une ressource de la MAPAQ a montré que la sous exploitation agricole de la zone était due à un grand morcellement du parcellaire résultat d'une forte spéculation foncière. De petits lotissements avaient été achetés dans les années 60 par des européens qui se créaient un lopin de terre où immigrer en cas de guerre. Au fil du temps, ces lots étaient conservés en attendant un éventuel développement urbain. Dans le cadre de la planification stratégique 2002-2005 la ville de

Longueuil a fait passer une loi spéciale permettant de faire du remembrement. Toutefois, lorsque qu'elle a souhaité travailler sur le premier terrain, le MDDEP a imposé un *Règlement sur les exploitations agricoles*. Très strict sur le gradient de phosphore dans les cours d'eau, celui-ci empêche la remise en culture des terres non cultivées entre les années 1990 et 2004. Or le MDDEP est par ailleurs partie prenante du financement du projet « continuum ville campagne » porté par l'agglomération de Longueuil et financé par le MAMEROT, le MAPAQ et le MDDEP dans lequel s'insérait le projet de remise en culture.

La ville a alors rebondi et lancé un projet pilote avec le MDDEP pour montrer qu'il était possible de remettre en culture sans occasionner de trop forts rejets en phosphore. Ce projet « éco territoire 21 agricole » porte sur deux terres appartenant à la ville. Il vise l'élaboration d'un guide qui permettrait l'encadrement de la remise en culture d'une terre. Mais le processus est long et au cas où à l'issue de 5 ans (2012) la ville serait en conformité avec le guide, capable de remettre en culture sans rejet majeur le MDDEP serait susceptible de lever le *Règlement sur les exploitations agricoles*. Comme le souligne le directeur du service urbanisme et DD de l'agglomération,

« Le plus ironique c'est que le REA a été imposé en raison de l'état déplorable du Richelieu or l'état de ce cours d'eau s'explique presque davantage par sa provenance du lac Champlain sur le territoire des US et qui est saturé en phosphore, que par les rejets... Donc, quoi que l'on fasse le cours d'eau est pollué en amont... il y aura peut-être des crédits de phosphore comme il y a des crédits de carbone qui sait. Et puis ce à quoi cela risque d'aboutir, c'est à un re-zonage en industriel et là c'est certain qu'il n'y aura pas de rejets de phosphore, mais je ne suis pas certain que cela améliore la qualité environnementale.... »

Longueuil, entrevue 2011

Ainsi le DD, peut être mobilisée de manière contradictoire en particulier dans sa dimension environnementale. Cependant, dans le cas de l'agglomération de Longueuil, il est le plus souvent mobilisé comme élément fédérateur au sein de l'administration encore morcelée de la ville et de l'agglomération. Le DD est élément central dans plusieurs politiques et éléments de planification qui sont en cours de renouvellement : Plan de transport de l'agglomération (qui sera effectif en 2012), Plan DD de la ville (2011-12) et dans le cadre du renouvellement SAD de l'agglomération prévu pour 2012 (notamment en ce qui concerne la planification agricole).

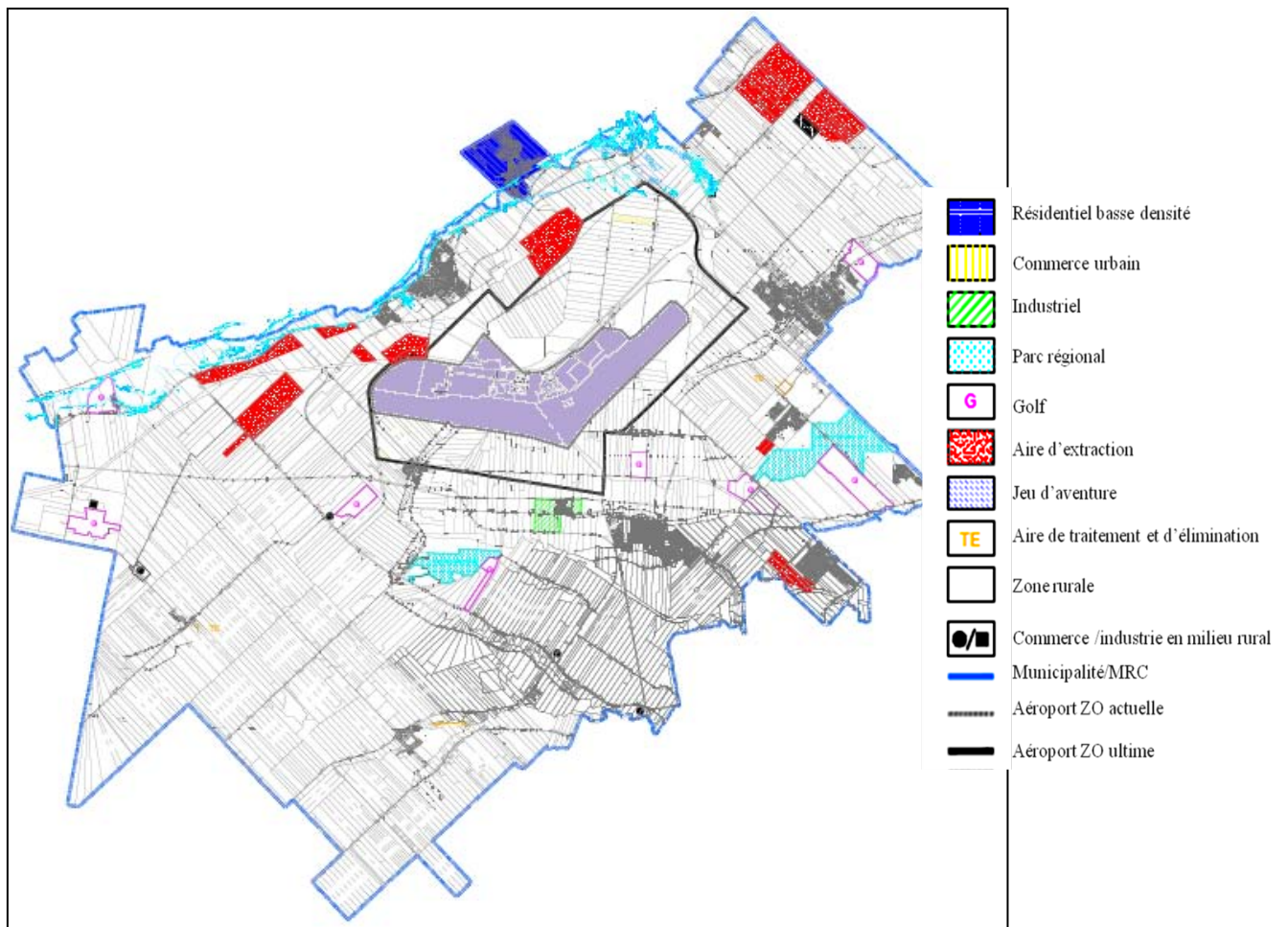
Toutefois, il est encore peu mobilisé comme argument auprès des citoyens et, bien que l'organisme Développement Économique Longueuil propose un soutien aux entreprises souhaitant intégrer le DD (recherche, conseil...) **il influence assez peu la localisation des activités économiques hormis dans les cas de difficultés de conciliation des fonctions résidentielles et industrielle** (ou le déplacement des entreprises gênantes est souvent privilégié).

Dans le cas de Longueuil, qui constitue sans conteste une polarité secondaire et de surcroît une ville-agglomération-MRC, les documents de planification constituent d'importants cadres de référence pour l'action dans la mesure où ils renforcent la cohérence parfois hésitante d'un territoire.

Au Québec, bien que considérée à l'échelle de la CMM comme un pôle secondaire de développement, **la ville-MRC de Mirabel** constitue selon **la typologie retenue, un espace en reconversion.**

Située au pied des Laurentides, la ville de Mirabel s'étend sur un territoire de 477 km², (un des plus grands territoires municipaux du Québec) dont 87% en zone agricole. Issue de la fusion en 1971 de 14 municipalités et parties de municipalités, la « ville » est morcelée en **douze périmètres d'urbanisation**³⁰ qui totalisent 33 kilomètres carrés de superficie éparpillés sur le grand méandre de la rivière du Nord, et une partie du parc industriel et commercial aéroportuaire. La zone opérationnelle actuelle - et non ultime - de l'aéroport, représente aujourd'hui 4,6% de la superficie totale de la ville.

Carte 8 : **Ville MRC de Mirabel : affectation des sols**



Mirabel ne compte pas suffisamment de population (41957 habitants en 2011) pour justifier un centre de services spécialisés ou même semi-spécialisés, ses habitants doivent chercher dans les agglomérations environnantes les différents services administratifs et commerciaux dont ils ont

³⁰ Dont les principaux sont Saint-Janvier; **6526 hab et 36.6 % de la pop.**, Saint-Augustin; 4349hab et 24.3 % de la pop., Saint-Canut; 1935 hab et 10.8 % de la pop. Et Saint-Benoît; 1835 hab et 10.3% de la pop.

besoin. Le territoire est divisé entre quatre zones d'influence correspondant aux bassins de desserte des grandes voies régionales, soit Saint-Eustache, Sainte-Thérèse, Saint-Jérôme et Lachute.

La présence et la « destinée » de l'aéroport ont fortement marqué la ville. Le trafic aérien connaissait une croissance annuelle de 19 % en 1967, et c'est dans ce contexte qu'a été planifié l'aéroport. Inauguré le 14 octobre 1975 l'aéroport a été érigé sur une superficie huit fois moindre à celle prévue, car le scénario initial n'intégrait ni la crise du pétrole ni la récession qui ont entre autres contribué au ralentissement de l'industrie de l'aviation. De plus, en juillet 1992, le gouvernement canadien a modifié le mandat de Transports Canada, qui confie la gestion des aéroports à des organismes locaux. À Montréal et Mirabel il s'agit d'*Aéroports de Montréal* (ADM). En 1997, ADM annonce le transfert des vols de passagers vers Pierre-Elliott-Trudeau (YUL) et l'aéroport Mirabel a fermé ses portes au trafic passager le 1er novembre 2004. Il demeure en exploitation, uniquement pour le transport de fret mais a conservé son statut d'aéroport international, ses pistes et ses couloirs aériens.

Ainsi en 2004, la ville a dû gérer l'héritage ambivalent de l'aéroport. Celui-ci avait obligé l'expropriation de 3000 familles (ou 10 000 personnes) sur une superficie de 39 255 hectares. Les environs de la zone opérationnelle sont grevés de nombreuses servitudes destinées à éviter toute entrave au bon fonctionnement de l'aéroport dont la plus importante est la servitude de non-construction résidentielle en raison du bruit. Construit en zone agricole sur des terres initialement productives l'aéroport de Mirabel a également pesé sur l'activité agricole. Enfin, dans un premier temps, sa fermeture aux passagers s'est traduite par une perte d'emplois, le départ de certaines entreprises et une diminution de population. Toutefois, la ville présentait de solides atouts : La proximité de l'aéroport de fret, la disponibilité de terrains à prix abordable (dont certains dans la zone opérationnelle) liés notamment à la revente du territoire exproprié en trop pour l'aéroport et le retrait de la Société Immobilière; le niveau de taxation municipale compétitif (et revu à la baisse pour faciliter l'implantation des entreprises) et le dynamisme de son marché de la construction, particulièrement pour les entreprises qui fournissent des matériaux, des équipements ou des services aux entrepreneurs.

« À force de frapper à des portes ainsi qu'avec les crédits de taxe, cela a fini par fonctionner, plutôt bien même, des entreprises se sont implantées et la population est revenue, nous sommes actuellement en très forte croissance. Nous en sommes à consolider tout cela : attirer de la grande entreprise et consolider le développement urbain. »

La grande part de la croissance du nombre d'emplois est imputable à Bell Helicopter Textron (1700), Bombardier-Canadair (980) et Air Transat (1000). L'implantation de petites et moyennes entreprises, particulièrement à Saint-Janvier, s'est soldée par un bilan positif fondé sur le remplacement d'emplois existants ou la création de nouveaux emplois.

Dans le cas de Mirabel, le développement durable peu intégré que ce soit dans le contenu de son SAD révisé en juillet 2010 ou à la logique de développement économique (explicitement ou implicitement). Les enjeux (précisés dans le SAD) et la nécessité de re-développement priment très nettement sur le choix de la nature des entreprises. **Cependant, un effort semble avoir été mené pour replacer les entreprises dans les trois parcs industriels municipaux existant et pour densifier les espaces urbanisés.** Plus de 40% des entreprises se situent actuellement dans

ces parcs alors qu'en 1986, il n'y en avait aucune (SAD 2010). La MRC de Mirabel inscrit par ailleurs dans la révision de son schéma une logique de gestion de l'urbanisation de son territoire favorisant la densification (zones vacantes à remplir) des secteurs construits en privilégiant la localisation d'équipements publics structurants dans les zones urbanisées les plus (secteurs Saint-Janvier, Saint-Augustin, Saint-Canut et Domaine Vert-Nord et Sud).

Dans l'ensemble, quels que soient les types de territoires, les documents de planification stratégiques affichent sans surprise des orientations similaires et ne varient que très peu.

Les principes des SCOTs comme des SAD au Québec consistent à polariser les activités et l'accueil sur le territoire concerné suivant une hiérarchie fonctionnelle héritée ou en train de s'affirmer (dans le cas du Québec) ; préserver les espaces agricoles ou naturels et développer l'emploi pour un équilibre avec l'accueil résidentiel.

L'organisation préexistante de l'activité économique dans ces espaces peut favoriser ou non une politique de durabilité, mais les documents de planification s'en tiennent essentiellement à un descriptif d'organisation fonctionnelle ou à un récapitulatif des grands principes d'aménagement et de DD (au Québec). Si dans le cadre des SCOTs ou des SAD, des projets distincts sont présentés pour l'évolution des territoires au niveau infra, ils sont formulés sous la forme de principes.

Les documents de planification stratégique que sont les SCOTs et les SAD apparaissent ainsi comme des instruments d'organisation d'une complémentarité plurielle suffisamment vague pour obtenir un consensus entre des élus mais aussi avec des résidents et éventuellement des acteurs économiques:

D'abord complémentarité économique entre les différents bassins de vie si possible, mais surtout complémentarité entre les niveaux de services rendus par les pôles et la métropole.

Également, complémentarité entre les fonctions à assumer par les espaces naturels et agricoles autour des grandes métropoles ou des pôles locaux (ville-centre des MRC) et la préservation d'une économie de développement.

Enfin, complémentarité entre les réponses en équipements aux demandes des résidents et aux impératifs des entreprises qui recherchent un développement économique local à portée régionale ou nationale et l'ouverture vers l'extérieur grâce à des échanges avec des espaces qui peuvent être régionaux nationaux ou internationaux.

Pour les élus interrogés le SCOT est au mieux un outil de mise en cohérence des politiques conduites dans les territoires, à minima un catalogue de bonnes intentions qui ne peuvent que difficilement susciter une forte opposition de la part de différents groupes d'usagers (nouveaux ou anciens résidents), actifs travaillant ou non dans la commune, agriculteurs commerçants artisans ou industriels... Des réflexions similaires ont été recueillies au Québec.

Du SCOT Nord au SCOT Lauragais, existe **une gradation dans l'implication des élus. Tous reconnaissent un intérêt dans l'affichage d'une durabilité environnementale qui ne compromet pas leur stratégie et peut être parfois un atout dans la concurrence inter territoriale.** Mais ceux des principales communes privilégient avant tout le développement nécessaire d'activités économiques à la fois comme facteur de développement et d'attractivité.

A la différence du passé la seule fonction d'accueil résidentiel n'est plus considérée comme un levier pertinent de développement local et parfois perçue comme susceptible à terme de remettre en question une image tant environnementale, que sociale du territoire.

Au Québec bien que les résultats de développement et de localisation des activités économiques soient proches, les logiques de départ sont pratiquement inverses. L'importance accordée à la préservation de la qualité de vie locale prime, pour les élus et leurs citoyens, sur le développement des activités économiques même si la pluralité des fonctions urbaines constitue également un enjeu, en particulier pour les pôles en voie de diversification.

L'importance accordée à une identité distincte de la ville explique partiellement un investissement plus affirmé, au moins affiché, sur tous les aspects de la durabilité (environnementaux sociaux et économiques). Ceci est très marqué en France dans le cas du Scot Lauragais. Au Québec, de nombreuses municipalités périurbaines (notamment dans les MRC du haut Richelieu, de Thérèse de Blainville, de l'assomption et dans une certaine mesure à Longueuil) s'appuient désormais sur la durabilité (et les discours associés) pour se constituer ou affirmer une identité et une image qui jusque-là avait tendance à leur faire défaut.

Le discours sur la durabilité est celui d'une activité économique qui évolue avec des caractéristiques très performantes, mais sans remise en question de ses racines agricoles et artisanales voire en valorisant le terroir comme moyen pour maintenir une dynamique économique et sociale.

Les projets économiques présentés en matière de durabilité sont différents en fonction des territoires et de spécificités de besoins locaux. Des nuances existent donc selon la vocation des territoires périurbains que la planification locale et micro locale (PPU et PIIA au Québec) permet de mettre en œuvre (ex projet Chambéry (Blainville) et des projets TOD (à Longueuil)). Ces différences dépendent également des raisons de l'ancrage des activités dans les espaces locaux. Exemple des différences qui conditionnent l'installation d'activités dans des corridors de circulation liés directement au cœur d'agglomération, ou une localisation plus excentrée des activités agricoles ou parfois extractives, dont l'ancrage local dans le bassin du Lauragais est important pour leurs ressources.

La dimension de durabilité peut être intégrée à minima parce qu'obligée par le regroupement de l'activité économique et les contraintes sur l'urbanisation (SCOT, PLU). C'est le cas d'Auterive qui doit revoir son PLU pour limiter le mitage et ouvrir une station d'épuration intercommunale avant toute possibilité de voir sa population encore augmenter. De même la MRC de Thérèse de Blainville a mis près de 10 ans à voir aboutir son SAD notamment en raison des écarts entre ses objectifs de développement (résidentiel en particulier) et les directives générales de la CMM.

Dans d'autres cas, notamment en France, elle participe d'un effet d'affichage sans réalité effective face à des logiques économiques dominantes : l'illustration est fournie par la plateforme « Eurocentre » à Castelnau d'Estretfonds où l'embranchement ferroviaire mis en avant

dans le SCOT comme outil de diversification des modes de transport reste finalement sous utilisé par les logisticiens qui lui préfèrent les systèmes d'approvisionnement et d'expédition via le transport routier.

Elle peut aussi être utilisée comme un atout potentiel pour attirer des entreprises, ou pour obtenir des aides sur des projets de ZA (cas de Castelnaudary qui a obtenu des aides de la région Languedoc-Roussillon pour l'aménagement d'une zone d'activités à vocation logistique). Elle se concrétise alors par la réalisation d'infrastructures d'accueil qui attestent un souci de l'environnement (normes énergétique et d'isolation de bâtiment, cadre paysagers de la zone, limitation des coûts d'énergie, auto production de l'énergie consommée, mise en place d'une desserte par les transports collectifs ...).

Lorsqu'elle revêt une connotation sociale, elle trouve un écho auprès des ménages à travers une offre de services et produits commerciaux à des prix abordables, ou se construit dans le cadre des relations étroites établies entre élus et chefs d'entreprises afin d'ancrer l'emploi localement (Villemur, Carbone, Castelnaudary).

Au Québec, les dimensions économiques et sociales de durabilité sont surtout mobilisées comme arguments face au gouvernement et aux grands acteurs responsables de l'aménagement et de la préservation du territoire (MAMROT, MDDEP, CPTAQ). La dimension environnementale quant à elle, est principalement mobilisée face aux citoyens.

Enfin en France comme au Québec, la dimension de durabilité environnementale peut être investie sur la nature des activités pour en modifier le contenu ou bien pour en encadrer le développement. La pression des citoyens, d'associations environnementales, ou d'agriculteurs exploitants oblige à attester d'emplois qui ne sont pas incompatibles avec l'agriculture ou la fonction résidentielle. C'est le cas de certaines communes du Scot du pays sud toulousain où les activités de gravières moins bien acceptées, doivent attester de nuisances minimales et de remises en état pour des espaces verts ou agricoles. Dans les cas de St Jean sur Richelieu de Longueuil, la pression combinée des citoyens, des associations environnementales et du MDDEP, a induit la réalisation de politiques environnementales intégrant un plan de protection des espaces naturels (milieux humides en particulier).

Entre les différents espaces périurbains, mais aussi au sein des espaces délimités par les SCOTs et les SAD, des interprétations ou confrontations différentes de la durabilité reflètent à cet égard une absence de précision et de méthode sur les objectifs à atteindre en matière d'activité économique. **Au final, les stratégies développées par les élus restent relativement identiques pour ce qui concerne la localisation des activités** même si quelques initiatives visent à consolider des démarches d'innovation technologique dans certaines filières, les agro-ressources tout particulièrement, ou à partir de grands groupes industriels installés de longue date et inscrits dans

des registres d'activités innovants, articulés à des activités locales de fabrication³¹. En règle générale, elles modifient peu les stratégies antérieures de développement économique, mais elles en modifient l'image.

L'intérêt d'intégrer la dimension de durabilité sur ces thématiques (en particulier la préservation environnementale) pour les élus des territoires périurbains éloignés est aussi de pouvoir mobiliser d'autres registres et s'appuyer sur d'autres atouts que les performances technologiques, ou des compétences très qualifiées qui apparaissent pour l'instant être principalement du ressort des territoires du cœur d'agglomération métropolitain (SCOT Central à Toulouse et ville de Montréal).

Les principes de la durabilité ne sont donc pas des freins pour attirer et développer des activités industrielles et de services plutôt traditionnelles ou/et conforter des initiatives localisées d'innovation (technologique, organisationnelle) avec le souci de construire et rechercher des avantages pour les conditions de vie de la population par la création ou le maintien d'emplois. Ils en sont parfois moteurs. Cependant, la localisation des activités et la façon dont les conditions de durabilité économique, sociale environnementale sont déterminées semblent désormais, plus que par le passé, susceptibles de mobiliser les élus des territoires périurbains ; ce qui ne va pas sans tension avec la confrontation d'une interprétation de la durabilité par d'autres acteurs de ces territoires.

II.2 Le rôle du développement durable dans les stratégies des élus pour la localisation des activités économiques.

II.2.1. Tension entre préservation de l'environnement et développement des activités économiques : quelles perceptions pour les élus des territoires périurbains ?

En France comme au Québec, les tensions entre développement économique et préservation de l'environnement attestent de l'intérêt de travailler sur le secteur périurbain. Comme indiqué dans la justification du choix des terrains, le périurbain apparaît dans une situation particulière et confronté au succès de sa moindre densité.

De ce fait, il suscite une fréquentation importante et la densification de l'urbanisation sources de nuisances, de rejets de GES mais aussi une dégradation environnementale au sens plus large (imperméabilisation des sols, pollutions des nappes...). Enfin l'absence d'intégration paysagère notamment des entrées de villes (souvent en sorties d'autoroute), les contraintes des nouvelles infrastructures et activités et la consommation d'espaces agricoles ou en friche constituent également des pressions sur la durabilité des espaces périurbains.

Dans ces espaces, l'activité économique peut et doit se développer pour un ratio plus équilibré entre la croissance démographique et celle de l'emploi, mais cela ne garantit pas que ces emplois soient occupés par les résidents.

³¹ ex. P. Fabre dans le SCOT du Vaurais, Terréal-Saint-Gobain dans le SCOT du Lauragais en France et l'industrie liée à l'automobile à Thérèse de Blainville et un ensemble d'industrie liée à l'aéronautique à Mirabel et dans une moindre mesure à St Jean-sur-Richelieu.

Il est enfin un lieu de ressources et d'appui du développement urbain. La disponibilité foncière et « d'espace vert » (bien que de plus en plus contrainte) permet un desserrement, facilite l'accès à la propriété et à un meilleur cadre de vie pour des populations jeunes disposant de revenus modérés.

Sur le plan de l'activité économique, ces espaces dotés de matières premières utilisées par l'industrie, et /ou facilitent par leur configuration (accessibilité, relatif éloignement des habitations) le développement d'activités qui favorisent la compétitivité des villes mais ne pourraient s'y installer, ou qu'il faut écarter des fortes densités résidentielles (déchets, usine de recyclage ou retraitement...).

Le périurbain est donc mis en tension par une stratégie de valorisation qui consiste en :

- Soit s'adapter et compléter le développement urbain, au risque de déconnecter ces activités du cadre et des réalités dans lesquelles elles se déploient,
- Soit orienter et définir son propre développement au risque d'être hors de circuits économiques porteurs.

Dans une telle configuration l'espace périurbain permet que la ville dense dans son ensemble soit/ reste durable : elle se dé-densifie en desserrant la population et les activités et conserve de ce fait des seuils acceptables. Au demeurant, elle se dote en interne de plus en plus des moyens d'impliquer des mobilités en transports en communs ou suivant des mobilités douces. Ce qui contribue à ralentir les rejets de GES (développement de TC propres et de mobilités douces).

A l'inverse, l'espace périurbain s'urbanise ; mais pour être durable selon l'injonction de mesures environnementales et d'outils de planification, il doit se densifier en certains lieux, sans bénéficier toujours de possibilités d'accueil de population et d'activités économiques (accès facile à des axes de communication, possibilités de constructions modernes à des couts abordables...) . Aussi les inégalités que le développement de la planification entraine sont source de tensions

- **entre élus qui les considèrent comme des facteurs d'inégalités**
 - **entre élus et population, entre élus et entreprises, pour la façon d'occuper l'espace et d'ajouter, se superposer ou d'accoler des fonctions et des activités qui auraient dû rester juxtaposées, disjointes ou éloignées.**
 - **entre entreprises et ménages sur les problèmes environnementaux posés par les activités économiques ou au contraire par la forte densité résidentielle qui peut nuire aux qualités environnementales nécessaires à certaines activités.**
- ***Dans les couloirs périurbains et/ou les espaces en crise***

En France, dans les couloirs périurbains organisés le long de voies rapides et par une succession de zones d'activités destinées à accueillir les activités économiques et les entreprises : en

desserrement de la ville ou par rejet de celle-ci et, au Québec, principalement dans les espaces en reconversion : Il n'y a pas de tension du point de vue des logiques des décideurs³².

La priorité est donnée à l'activité économique et à une valorisation du territoire par son dynamisme en matière d'emplois, d'infrastructures d'accueil pour les entreprises.

La prise en compte de l'environnement n'est pas un enjeu pour les projets conditionnés par des infrastructures et des logiques aménagistes préexistantes. Les élus ne se préoccupent pas de la durabilité (le plus souvent limitée à sa seule dimension environnementale) que pour répondre aux contraintes de normes imposées (au niveau national, provincial ou supra municipal - SCOT, SAD-PMAD) dans la construction des zones ou le maintien des continuités vertes et bleues.

Cela n'induit pas de réelle tension entre le respect des normes environnementales et l'installation et le développement de ces activités. Au contraire, les élus s'appuient sur les normes existantes et le respect des documents de planification pour faire accepter l'implantation de ces activités.

Dans leur fonctionnement ces activités -telles les industries de montage ou d'assemblage liées au secteur de l'aéronautique (MRC Mirabel, Québec), les plates-formes logistiques ou espaces de stockage, centres commerciaux activités-(Nord Toulousain et dans une moindre mesure dans la MRC du haut Richelieu Québec)-, présentent un souci pour l'environnement local par le respect des normes en vigueur (délimitation de zones tampon ou de « couloir de contrainte sonore »). Toutefois, leur vocation implicite (au Québec) ou explicite (en Fr) est de limiter les impacts à une autre échelle et sur d'autres territoires. Il s'agit en effet de regrouper le fret en un seul lieu et d'attirer les flux en un seul pôle hors des espaces urbains denses au lieu de susciter une démultiplication de trajets et itinéraires. Dans le cas de Mirabel, cette logique, revendiquée dans une certaine mesure par les acteurs locaux n'a pas été totalement assumée jusqu'au bout par les pouvoirs publics provinciaux. Au-delà du choix politique de concentrer le fret passager sur Montréal (relayé par aéroports de Montréal) la construction ou le prolongement des infrastructures routières permettant la desserte de l'aéroport et sa connexion autoroutière avec Montréal n'ont pas été encouragées (pas de prolongement de l'autoroute 13).

Le développement de ces projets et leur association à des infrastructures de transport ferroviaire pour les valoriser sont parfois une possibilité pour les décideurs (élus, aménageurs ou maîtres d'ouvrages) d'intégrer à minima une dimension écologique dans leur politique d'aménagement. Cette forme d'intégration constitue cependant une maigre garantie quand des tendances économiques de fond pour la rentabilité compromettent la pertinence de certaines infrastructures ou projets construits dans une optique de limitation des impacts environnementaux. Deux exemples sont à ce titre révélateurs : l'infrastructure ferroviaire à Castelnau-d'Estretfond dans le PU toulousain actuellement inutile - puisque les entreprises ont choisi de développer le Fret routier-. Dans une certaine mesure l'aéroport de Mirabel, victime du ralentissement du secteur aéronautique s'inscrit également dans ce cas de figure.

Dans ces deux territoires, les élus acceptent tout type d'activité non Seveso qui respecte des normes environnementales concernant le bâti et l'impact environnemental immédiat (tri de

³² Nous faisons ici référence aux tensions existantes dans les décisions publiques entre les stratégies de développement économique et préservation de l'environnement et parfois d'autres paramètres de la durabilité bien que ceux-ci soient souvent moins en opposition de la logique économique.

déchets, utilisation de produits non polluants, rejets de GES minimisés éventuelle utilisation d'énergie renouvelable). L'effort de regroupement de l'activité économique par déplacement ou nouvelle implantation dans les zones consacrées à cet effet (parcs industriels) est également mis en avant par les élus comme un progrès en faveur de la qualité de vie et de l'environnement.

Au-delà, aucune inflexion associée au développement durable ne marque des évolutions dans les projets de développement économique. La durabilité est un accessoire de communication soucieux de ne montrer aucune incompatibilité entre environnement et développement économique vis-à-vis de l'accueil de population. On peut citer à titre d'exemple un élément argumentaire du développement de l'accueil d'entreprises dans le SCOT Nord toulousain

« 20 ans pour bâtir ensemble un développement économique durable, modeler un territoire plus attractif et autonome, développer des solutions multimodales de transports préserver les richesses identitaires rurales » (trames vertes et bleues et espaces boisés) »

Rien ne fait apparaître de tension sinon volonté d'autonomie vis-à-vis du cœur métropolitain et la durée de 20 ans n'affiche aucune tension forte pour l'immédiat.

Les acteurs publics ont dans ce cas une perception assez superficielle de la durabilité. **N'ayant pas d'intérêt réel pour la dimension environnementale, la durabilité est plutôt mobilisée sur la dimension sociale de l'emploi et du rapprochement des lieux d'activité avec celui de la résidence des populations.** L'idée que favoriser l'implantation d'entreprises est aussi un moyen de raccourcir les navettes domicile travail et de développer des opportunités d'emplois.

En revanche, ce type de choix et de configuration peut induire des tensions avec les élus de territoires voisins ou plus éloignés de ces axes et qui, souhaitent garder une image plus « durable » pour rester attractifs par leur fonction résidentielle. **Cependant ils souhaitent et reconnaissent tirer profit de la proximité des infrastructures et entreprises lourdes sans en subir les principales nuisances** et en profiter pour miser sur leur développement résidentiel. En France, c'est le cas des communes éloignées de l'axe ferroviaire et autoroutier entre Toulouse et Montauban et au Québec la MRC de Blainville qui bénéficie de la proximité des infrastructures et concentration d'emplois situés à Mirabel. **Les tensions sont donc assez fréquemment, aplanies à l'échelle intercommunale.**

▪ **Dans les pôles d'emplois en voie de consolidation**

Dans les territoires qui peuvent encore valoriser un cadre et tentent de consolider une activité (surtout fondée sur le commerce et les services à la personne), les tensions pour rendre compatibles la localisation des entreprises et de futures installations avec la préservation de l'environnement s'avèrent plus nombreuses et ont diverses origines. Au Québec, les couloirs périurbains (cas de la MRC du haut Richelieu), en raison du rôle accordé à la fois au développement économique et résidentiel se trouvent dans des situations comparables.

- **La croissance de population :**

Elle induit à la fois une consommation d'espace pour l'habitat (lotissement) et une demande d'offre commerciale croissante et diversifiée. Les conséquences contraires à la durabilité sont donc nombreuses : mitage du paysage, consommation d'espace, disparition de petits commerces, installation de plus en plus fréquentes de supermarchés dans des zones d'activités, développement

de mobilités en voiture etc. Les pôles principaux du Scot Sud (Auterive en particulier) et celui de la MRC du Haut richelieu (et de St-Jean-sur-Richelieu en particulier) illustrent en partie ces évolutions difficilement réversibles. Par ailleurs, bien que considérées comme un couloir périurbain, la MRC du Haut Richelieu et la ville de St Jean-sur Richelieu en particulier subissent également ce type de tension.

- **Les réactions du milieu agricole face aux nouveaux aménagements :**

Elles se traduisent soit par une résistance de l'activité agricole productive (céréaliers) à l'installation ou au développement d'autres activités, ou par une résistance des acteurs chargés de la protection de l'activité et du milieu agricole face à un changement de statut d'une parcelle.

Au Québec la Commission de Protection et de l'activité et du Territoire Agricole (CPTAQ) constitue un acteur incontournable³³. Pratiquement toutes les municipalités de nos MRC de références étaient en effet fortement contraintes par le manque d'espace urbain disponible et leur demande de dézonages ont essuyés de nombreux refus de la part de la CPTAQ.

Soit, au contraire, par une pression des agriculteurs pour un changement de statut de leur terre qui leur permette de vendre à bon prix pour le développement de lotissement ou de zones d'activités.

Plus généralement **les tensions sont liées au caractère incompatible entre des activités agricoles préexistantes (les odeurs et nuisances générées par l'activité agricole) et le développement de nouvelles activités, ne serait-ce que par les usages de l'eau, les passages liés aux fonctions industrielles.**

- **La volonté d'installation d'activités, favorisées par des caractéristiques « particulières » dans un territoire, mais mal perçues par les résidents,**

telles les gravières (présence de la ressource), les sites d'enfouissement (sol argileux à Blainville), les usines de recyclage (ex de verre) ou de retraitement de déchets, les exploitations de gaz de schiste, les entreprises dont certaines activités comportant des nuisances, (odeurs, utilisation de produits chimiques, passage de camions).

- **Aux demandes des résidents s'ajoutent pour les élus, des demandes d'entreprises** qui cherchent à s'installer ou développer leur activité grâce à des opportunités de foncier peu *cher*, et *se heurtent à une raréfaction des ressources du fait des contraintes de planification*. La MRC de l'assomption et la municipalité de Repentigny en particulier on en effet dû refuser l'expansion comme l'implantation de plusieurs entreprises dont certaines de grand gabarit. Les MRC de Thérèse de Blainville et dans une moindre mesure celle du Haut Richelieu, sont également amenées à une sélection des entreprises souhaitant s'implanter sur la base d'un ratio surface-emplois créés.

- **La tension peut également s'établir entre les entreprises et certains élus qui ont la volonté d'infléchir les activités de leur territoire pour limiter les nuisances**, voire d'accueillir des activités garantes du respect de la qualité des territoires. Ils refusent alors des possibilités foncières d'extension à des entreprises dont ils ne souhaitent pas le développement

³³ L'ensemble des demandes de changement d'affectation de terrain situé en zone agricole, ainsi que toute demande d'exclusion du territoire agricole est soumis à cette commission.

afin qu'elles se déplacent dans des zones d'activités nouvelles, si possible dans une commune plus éloignée. Au Québec, au-delà des contraintes imposées par le manque d'espace disponible, toutes les MRC et municipalités de références adoptaient d'ailleurs ce type d'attitude.

Les élus sont pris dans des tensions entre des demandes parfois contradictoires ou antagonistes de la population qui souhaite maintenir les caractéristiques qui les ont attirées dans ces espaces : coûts de logement cadre de vie et refus de nuisances environnementales, et avoir une meilleure accessibilité et la disponibilité d'équipements, de services de commerces et d'emplois. Mais également entre ces aspirations à un espace préservé et celles des acteurs de l'économie pour un espace aménagé et disponible sans des contraintes trop fortes sur leur activité. . S'ils ont conscience de la difficulté de résoudre ces tensions ils s'appuient sur l'idée d'un territoire à préserver pour garantir la dimension environnementale

Exemple : « Maitriser l'étalement urbain, créer des activités sources d'emplois, faciliter l'accès au logement et aux services, forger une identité culturelle environnementale et touristique ».

▪ **Dans les polarités périphériques**

Dans les territoires où des opérations sont enclenchées par initiatives publiques, la tension entre l'installation d'activités économiques et la dimension environnementale donne lieu bien en amont de l'installation d'activités à une réflexion qui intègre la durabilité dans le projet. Exemple de Castelnaudary ou Nailloux dans le Scot du pays Lauragais (Choix de localisation des activités, des infrastructures qui vont les desservir) qui amènent à présenter des options de projets avec les résidents et les agriculteurs pour d'éventuels échanges ou modifications de foncier avant la création de ZA. Les négociations menées en amont dans l'agglomération de Longueuil (Québec) avec les représentants du milieu agricole (CPTAQ et MAPAQ), de l'environnement (MDDEP) et des transports (AMT, STQ, MTQ, la CMM) à plusieurs échelons sont en effet notables. Au Québec, cette tendance est également observable dans le cas des espaces en voie de consolidation où les négociations menées en amont intègrent la population locale afin de réduire les risques d'opposition. Le cas de la MRC de Thérèse de Blainville et de l'Assomption, sont à ce titre, révélateurs.

Les tensions apparaissent entre les territoires qui vont bénéficier de ces activités sans en subir les nuisances et ceux qui sont sous leurs impacts directs. Le cas de Longueuil qui attire par sa centralité, mais est « victime » de sa proximité avec Montréal (notamment en ce qui concerne les impacts des navettes quotidiennes) s'inscrit tout particulièrement dans cette situation. C'est aussi le cas de Calmont dans le Scot Lauragais qui compte sur les emplois induits (attentes de 1200 emplois) entraînés par le village des marques mais se trouve aussi impacté par les mobilités vers la zone commerciale et espère en retirer aussi un impact dans d'autres secteurs (tourisme et activités industrielles ou artisanales). Ce qui entraîne le souci de :

- Préserver ou minimiser l'impact sur l'environnement par une mise aux normes des équipements et des efforts pour garantir une empreinte écologique minimale, ou une valorisation de l'environnement comme une ressource (attractivité touristique)

- Montrer une rationalité économique qui s'appuie sur l'installation d'entreprises pour lesquelles le choix de localisation fait partie d'une stratégie du développement de l'activité et garantit à cet égard la durabilité de l'implantation.

- Participer à l'échelle régionale, aux réflexions et aux décisions concernant la mise en place d'infrastructures allégeant les contraintes sur le territoire.

Qu'il s'agisse de l'attraction sur une clientèle venant des espaces urbains, de la complémentarité de l'activité avec d'autres entreprises déjà installées ou de l'accès à des matières premières, **ces activités intègrent une logique de durabilité pensée dans une stratégie aménagiste globale qui articule le développement économique à la planification mais aussi à des ressources locales.**

-Afficher une contrepartie qui se traduit par la prise en compte des besoins sociaux. (Emplois, équipements).

La durabilité joue ici un rôle de **moteur de progrès** dans les usages des territoires au sens où **elle oblige à minimiser l'impact environnemental** ce qui est particulièrement net dans le cas de Longueuil. Elle **peut être au pire présentée comme une compensation environnementale des transformations économiques.**

▪ *Quels que soient les espaces périurbains*

Les tensions observées ne sont pas nouvelles dans la planification mais le développement durable vient d'abord renforcer la perception des contraintes environnementales.

-En situation de bénéficier des avantages du développement urbain et de la densification, **l'enjeu est surtout de montrer que les options de développement choisies ne nuisent pas à l'environnement ou ont un faible impact largement compensé** (emplois services, infrastructures). En ce sens le DD fait légèrement bouger des lignes sur les modalités de développement.

-**Les municipalités éloignées du développement urbain, et/ou qui ont connu des crises pour concurrencer l'installation économique en ville, sont surtout attentives à la conciliation de toutes les activités.** L'environnement peut être un atout pour certaines entreprises, mais il conduit rarement à l'élaboration d'un projet d'ensemble établi sur une certaines activités, L'absence de cohérence et complémentarité se traduit souvent par des conflits intra territoriaux aux échelles communales, intercommunales ou des Scot. Bien que ces conflits existent également aux Québec, la concurrence se situe davantage entre les différentes MRC de la CMM voire entre Montréal et les MRC de ses couronnes Sud et surtout Nord, où les difficultés d'articulation des échelles administrative sont encore souvent alimentées par des réflexes de clocher.

A cet égard, les structures décisionnelles destinées à favoriser la durabilité par le biais de projets nécessairement intégrés à des échelles larges n'ont qu'une efficacité relative et jouent parfois sur la contrainte, au moins dans un premier temps.

Les tensions induites par les options de planification sous injonction de durabilité, favorisent-elles ou non des projets plus durables pour les territoires ?

La résolution des tensions implique des négociations qui, suivant les cas, aboutissent à la construction d'une cohérence comme dans le cas du Scot pays Sud (Garonne), de Longueuil ou au contraire à des juxtapositions de projets au coup par coup Scot pays Sud, (Ariège) et les espaces classés comme « pôle d'emploi en voie de consolidation », au Québec (MRC de Blainville et de l'Assomption).

Au final, la prise en compte de la dimension environnementale peut à minima modifier les attendus et conditions de réalisation d'une activité économique, plus rarement infléchir la nature des projets envisagés pour le développement d'un territoire.

Cependant, les élus sont surtout conscients et sensibilisés aux tensions entre eux et entre eux et les services de l'Etat. C'est la même chose au Québec pour les MRC face aux pouvoirs publics provinciaux et nationaux.

Dans la mesure où les ménages sont en demande ou en défiance pour certaines activités, la durabilité infléchit partiellement des rapports de force entre ménages, élus et entreprises. Ce dernier varie en fonction des projets portés par les intercommunalités et de la perception des résidents ou usagers, qu'auront des conséquences des logiques de travail des entreprises dans un territoire. **Cette situation n'est pas non plus nouvelle et peut relever du Nimbisme mais l'argument de la durabilité vient donner plus de poids et de légitimité à ces revendications** Par ailleurs la thématique du développement durable, relativement large et floue dans les documents et discours de planification, devient en retour un argument pour susciter plus que par le passé, aussi de la part des élus, une opposition vis-à-vis de certaines activités et la légitimer.

La durabilité entendue comme le respect des règles de planification et l'inflexion vers un souci environnemental n'est donc pas seulement perçue comme une contrainte par les élus. Elle peut s'avérer un levier pour la transformation du territoire sur la base de projets acceptables et acceptés par tous.

On peut se demander si l'environnement est davantage intégré aux stratégies de développement économique dans un cas que dans l'autre ; bien que l'on ait tendance à observer des similitudes dans les espaces de types comparables (selon la typologie mobilisée dans le cadre de la recherche) la différence de situation et de contexte économique et territorial entre la France et le Québec, amène à des priorités différentes dans les logiques de localisations des activités économiques.

Au Québec, la priorité est donnée à la qualité de vie des habitants. Il y a donc nécessité pour les porteurs de projets (élus ou entrepreneurs) de montrer que l'implantation de nouvelles activités ne va pas :

- Au niveau provincial, porter préjudice au patrimoine naturel du Québec
- et surtout, venir dégrader les conditions de vie ou d'emploi au niveau local

L'intérêt pour le développement d'activités se focalise en outre sur ce qu'elles apportent dans un territoire en termes de conditions d'emploi (en amenant des emplois et en évitant des trajets très longs). Il n'y a donc pas d'acceptation à priori d'une installation d'entreprise (à fortiori si elle est susceptible de présenter des nuisances), sauf dans les territoires en crise ou en

reconversion. Ce cas de figure n'est bien entendu pas exempt de tensions, mais si on se réfère au strict lien entre DD et localisation des activités économiques, les attitudes sont proches de ce qui est observé en France dans les couloirs périurbains organisés le long de voies rapides.

De façon plus générale, dans les cas de la périphérie Montréalaise (à quelques exceptions près), le besoin moins impératif de développer de l'activité économique, favorise la dimension environnementale, mais un tel développement ne construit que rarement une stratégie de gestion environnementale d'ensemble.

En France, dans les logiques de localisation des activités économiques, **la priorité demeure les projets susceptibles de créer des emplois pour les actifs locaux.** Cependant, suivant l'épaisseur d'un tissu économique déjà existant et les caractéristiques qui fondent son identité, **l'installation d'activités peut se faire sous conditions d'une empreinte environnementale moindre,** ou, **beaucoup plus rarement, être refusée ou repositionnée ailleurs** si l'entreprise accepte, pour préserver le cadre et les conditions de vie de la population.

Le souhait de préserver l'environnement et économiser les ressources énergétiques de plus en plus affiché à tous les niveaux de la décision publique n'est donc plus seulement incantatoire. Dans les cas français face l'impératif de développement de l'activité économique, l'intégration de la dimension environnementale se fait avec des arrangements sur ce qui est ou non possible pour les entreprises et acceptable pour les espaces.

II.2.2 La Durabilité dans les projets émergents : la gestion des compromis

Les tensions précédemment identifiées sont souvent cristallisées et exacerbées lors de l'émergence des nouveaux projets d'aménagement et de développement économique dans la mesure où ces projets bouleversent les situations d'équilibre (parfois précaires) existantes. À partir du moment où il y a controverse et où d'autres acteurs sont mobilisés en plus de ceux de la puissance publique on entre dans des situations de négociations et de compromis entre entreprises et décideurs publics et éventuellement d'autres acteurs (citoyens, organisations...)

Suivant les acteurs, les problèmes soulevés portent sur des enjeux différents mais ici la distinction entre les territoires périurbains établie dans la typologie n'est plus réellement opérationnelle. Les conflits et tensions se distinguent suivant les échelles auxquelles la localisation d'activités économiques peut avoir d'éventuelles retombées.

À une échelle locale les problèmes sont ceux de dangers éventuels encourus par la population, ceux de la perte de valeur du territoire concerné par le projet ou les territoires autour. C'est d'ailleurs ce type de réaction qui domine les tensions observées au Québec comme en France.

À l'échelle intercommunale, les problèmes soulevés portent davantage sur une inégalité de traitement, à savoir que le projet ne servirait pas tous les territoires (surtout entendus comme communes) de la même façon ou pourrait nuire à certaines communes ou certains lieux résidentiels (rejets de GES, nuisance entraînées par du passage, dépréciation de la valeur foncière par la proximité de zones d'activité ou d'incinérateur) qui n'en tireraient aucun bénéfice.

Enfin, à plus grande échelle, les problèmes soulevés sont ceux traditionnellement mis en avant par rapport aux objectifs nationaux de préservation environnementale : la perte de biodiversité ou des conséquences environnementales et sanitaires négatives à long terme ceci concerne la

possible intensification des GES, la détérioration de la qualité des sols ou de l'eau. Les élus sont alors face aux associations environnementales qui peuvent considérer catastrophique une dégradation ou la disparition de certains milieux dont la valeur n'est pas perçue localement de la même façon et bien sûr face à la puissance publique et à ses différents ministères (en particulier au Québec, le gouvernement et les procédures de débat public existantes jouent ce rôle de pression).

Pour chacune de ces situations les configurations d'acteurs et questions sont différentes, d'autant que les processus de construction et de soumission des projets ne sont pas identiques dans chaque espace national. Sans nous attarder ici sur la description de ces processus³⁴, signalons que le Québec dispose d'une forme institutionnalisée de débat public pour les projets impliquant un fort impact environnemental et paysager.

Dans les deux cas, les compromis sont gérés en fonction des problèmes d'intégration de la durabilité et de contrainte environnementale perçus et relevés à différentes échelles. Mais les négociations -rarement multilatérales- dépendent de configurations d'acteurs chaque fois différentes (y compris au sein d'une même localité) et parfois évolutives. **La gestion des compromis est donc difficilement réductible à un schéma, et ne dépend plus des configurations indiquées dans notre typologie d'espaces urbains, mais de ce que la dimension environnementale de l'aménagement induit sur la scène politique et sociale de la gestion des territoires.**

Au sein de la gouvernance locale, il est possible de relever les modalités suivantes de construction de compromis.

▪ ***Des garanties d'effets moins négatifs que ce qui est dénoncé ou une minimisation des conséquences environnementales***

Le Compromis s'établit sur ce qui est acceptable et supportable par les populations et les élus locaux et la négociation peut porter sur trois principaux aspects.

Elle porte d'abord sur des seuils d'éloignement des espaces habités, de densité des passages de camions, de nombre de puits de gravières, de pourcentage d'espace boisé préservé.

-Ainsi dans la MRC du Haut Richelieu (et plus particulièrement à St Jean sur R) les difficultés de cohabitation entre agriculteurs et zones résidentielles ont été solutionnées par une réglementation municipale venant normaliser les distances entre les activités agricoles et le résidentiel.

Dans cette même localité, des négociations ont eu lieu entre la municipalité et sa population au sujet d'un boisé placé sur un secteur zoné commercial. Les citoyens réclamaient un changement intégral du zonage (en « espace vert »), mais le coût d'une telle modification aurait été énorme pour la municipalité qui se serait ainsi privée de sa seule zone commerciale encore disponible. Le propriétaire du terrain, souhaitant accélérer le développement de celui-ci a voulu couper les arbres (près de l'autoroute 35), ce qui a entraîné une très forte opposition des citoyens. Finalement, après

³⁴ Afin de ne pas alourdir inutilement le texte, nous avons choisis de placer leur description synthétique en annexe.

des mois de négociation la municipalité a « coupé la poire en deux » (selon la responsable de l'urbanisme), et décidé de préserver une partie de cet espace.

L'intégration de normes à minima concernant les bâtiments les paysages ou l'application de loi ou de dispositifs réglementaires prévoyant les réparations des éventuelles nuisances occasionnées constitue une autre forme de compromis. Les citoyens ne sont cette fois pas directement concernés. Ce type de compromis s'établit principalement entre les entrepreneurs-promoteurs et les élus et est régit par des lois nationales ou au niveau de l'État (Québec).

Le rebouchage des gravières (par exemple à Calmont) ou plus généralement des sites d'exploitation minière relève de ce type de compromis. Au Québec depuis 1995, les dispositions réglementaires de la Loi sur les mines obligent les entreprises minières à déposer et à faire approuver un plan de restauration des sites miniers en activité. Plus localement, des règlements municipaux (par exemple sur l'entreposage extérieur à St Jean et Repentigny) et les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), portant sur certains territoires ou de certaines catégories de projets, permet à la municipalité d'assurer la qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale notamment face aux entreprises et promoteurs tout en tenant compte des particularités de chaque situation.

La mise en avant d'arguments techniques sensés limiter les nuisances (encadrement le plus important possible des retombées négatives) constitue enfin un élément de négociation mobilisé aussi bien par les entreprises (afin de faciliter leur implantation) que par les élus locaux. Plusieurs exemples pris dans les territoires périurbains montréalais et toulousain montrent la diversité et la récurrence de ce type de négociation.

Dans le SCOT Nord toulousain sur le site d'Eurocentre, les cas d'une extension de stockage de froid ou une zone de lavage de véhicules, où on emploie des produits et des techniques moins consommateurs d'énergie et moins polluants relèvent de cette logique. De même l'implantation dans le parc industriel Activestre (Carbonne, Scot Sud) de l'usine de production d'engrais « Agronutrition » n'a été possible qu'après que l'entreprise ait démontré qu'elle disposait des solutions techniques et des infrastructures permettant d'éviter toute nuisance sur l'environnement. La signature de Charte répondant à la garantie de produits « naturels » dans l'agro-alimentaire, pour la structure coopérative « La ferme du Lauragais » les bilan carbone réalisés en amont de l'activité ou pour des sites de traitement de déchets, sont autant d'exemple d'arguments techniques qui viennent attester le respect de la durabilité dans des situations de compromis.

Au Québec, la municipalité de St Jean sur Richelieu travaille sur un projet préliminaire de création d'une collectrice³⁵, située dans un secteur jugé très intéressant en raison de sa proximité des axes routiers, de Montréal, des parcs, de la zone de services, des écoles. Toutefois, comme nous l'on précisés les responsables locaux (élu membre du CCU et technicienne à l'U), le projet ne sera d'une part autorisé (par le conseil municipal puis le MDDEP) que si le projet intègre les solutions techniques permettant la protection du cours d'eau et, autant que possible la partie boisée et les lacs existants. À un autre niveau, la municipalité est consciente qu'au cas où il serait validé, ce projet ne serait accepté par les citoyens (ou du moins ne susciterait pas leur opposition)

³⁵ Route servant à canaliser la circulation vers des routes plus importantes.

qu'à la condition que l'abattage des arbres présents sur la zones soit limitée le plus possible, ce qui impliquera de prévoir un tracé spécifique.

Ainsi ce type de compromis implique généralement que les porteurs de projet modifient une ou plusieurs étapes de leur process pour impacter le moins possible l'environnement.

- ***Des logiques de compensation***

Deux logiques de compensations sont repérables dans les territoires périurbains toulousain et montréalais.

La plus « classique » et plus répandue est basée sur le respect de la préservation et de contraintes environnementales et se traduit par **des compensations financières ou foncières**.

Au Québec, la directive adoptée en 2006 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) pour la préservation des milieux humides s'inscrit d'ailleurs dans cette logique. La directive prescrit en effet qu'en cas de demande de destruction de milieu humide de la part d'un promoteur, le Ministère pouvait exiger des compensations en nature. En d'autres termes, pour la destruction d'une superficie donnée en milieu humide, le promoteur doit acheter à plein tarif une superficie équivalente (en terrain éventuellement sec) et le vouer à la conservation en le donnant à un organisme de protection environnementale. Bien que controversée pour son manque d'assise juridique, la directive facilite, au niveau local la mise en œuvre de plan de conservation.

Le cas d'échanges de terrains dans le cadre du déplacement d'une entreprise dont les activités devenues incompatibles avec la fonction résidentielle (comme dans le cas de Longueuil) ou dans le but d'éviter à une municipalité de dézoner un espace agricole, relèvent de cette catégorie. En France, le dédommagement des agriculteurs pour leurs terres (comme dans le cas de la construction de parcs industriels ou de production photovoltaïque) relève également de cette logique.

Une autre logique s'appuie sur l'idée que la contrainte environnementale entraîne des inégalités économiques et foncières. Cette logique de compensation implique la reconnaissance qu'une inégalité de développement communal peut être dépassée par le projet d'ensemble (en général du pays). **Intégrer la durabilité nécessite alors la mise en avant d'un développement économique qui impacte indirectement l'ensemble du territoire.**

Dans le cas du périurbain toulousain, l'exemple le plus révélateur est celui du tourisme commercial (un village des marques) à Nailloux où le projet est attaqué par rapport aux déplacements (rejet de GES) et l'emprise foncière du projet aussi par une image qui dévalorise la dimension patrimoniale liée à l'agriculture et au bâti traditionnel. Consciente de ces limites et souhaitant, sinon les dépasser, du moins les compenser, la municipalité mise sur une stratégie d'association avec les territoires voisins, s'appuyant pour ce faire sur son EPCI (Colaur-sud) et du SCOT Lauragais.

Autours de cette locomotive économique qu'est le village des marques, nous avons fait un diagnostic de Colaur-sud en 2010 au regard du PADD du SCOT du Lauragais. Le village tire donc le nord du territoire et les élus ont préparés soit sur Nailloux, soit sur St Léon des zonages très caractérisés pour accueillir des activités complémentaires au Village des marques.

« Notre carte maitresse est de nous associer à d'autres territoires dans le cadre d'un office de tourisme avec le territoire Revel, Castelnaudary qui a une réflexion là-dessus, le canal du midi, avec la région...Du point de vue du développement économique c'est l'une des clés majeures. »

*[...] Nous sommes sur un système et nous travaillons de manière à faire monter la richesse collective et à tirer vers le haut. Derrière cela il y a la dimension culturelle qui est prise en compte sur Nailloux avec la création d'un pôle culturel et cette dimension est prise en compte par Colaur-sud par l'accueil d'un artiste international qui aura son atelier et son lieu d'expo sur le territoire **et cela compensera dans une certaine mesure la vision strictement commerciale** associée au village des marques ».* M. le Maire de Nailloux, entrevue 2011

Ces compensations peuvent également être demandées ou proposées par les entreprises qui se réfèrent souvent à la création d'emplois. La compensation est parfois un investissement apporté par des collectivités locales (soutien aux circuits courts ou au tourisme pour éviter qu'ils s'estiment lésés par l'activité industrielle). Ailleurs, les collectivités suscitent des possibilités de développement en initiant des ZA (St Papoul et Castelnaudary) et soulignent l'importance de ces développements en matière d'emplois à une échelle qui dépasse les avantages conférés aux résidents locaux.

Enfin, au Québec, la ville de St-Jean-sur-Richelieu mobilise d'une façon assez particulière le principe de l'aplanissement des inégalités économiques et foncières suscitées par les contraintes de la préservation environnementale, ce qui lui permet de financer son plan de conservation des milieux humides. La ville a en effet appliqué le principe général de la directive 2006 du MDDEP, mais a choisi de l'appliquer à tous les promoteurs pour qu'il y ait égalité entre ceux qui achetaient en terrain sec (normalement libre de contraintes) et en milieu humide. La ville ne demande donc pas de compensation aux promoteurs pour le milieu humide en tant que tel, mais demande ces compensations à tous les promoteurs pour développer son programme de préservation.

« La ville a effectué de nombreux calculs et ont finalement fixé une contribution de 15%. Donc si tous les promoteurs, lorsqu'ils développent sur le territoire municipal donnent à la ville 15% de ce développement soit en argent soit en terrain, elle sera en mesure de préserver l'ensemble des espaces identifiés dans son plan de conservation ».

Saint Jean sur Richelieu Conseiller en environnement entrevue 2011

Si ce principe (qui revient à une taxe sur le développement) fonctionne très bien en Ontario et aux États-Unis, au Québec son acceptation et sa validation sont moins évidents. Bien que de nombreux promoteurs aient accepté ces conditions, le principe ne pourra être imposé par la ville qu'à condition que le gouvernement du Québec valide le projet de loi privé (non encore accepté) soumis en 2009-2010.

Dans tous ces cas l'objet du compromis relève beaucoup plus souvent de recherche de compensations économiques que d'aspects environnementaux.
--

- ***Des négociations sur les compensations et des retombées positives de ces activités,***

Les compromis aboutissant à l'implantation de nouvelles activités ou au développement d'activités existantes sont plus classiquement basés sur la mise en avant des avantages et des retombées positives à différents égards (emplois, services attractivité), par les porteurs de projets et les élus.

Ce type d'argumentaire rejoint la thématique de la qualité de vie mobilisée au Québec, mais on insiste beaucoup plus en France sur l'emploi et plus généralement sur une dynamique locale. L'exemple de l'entreprise P. Fabre (SCOT du Vaurais, commune de Lavaur) montre au-delà du discours basé sur la conformité des activités aux principes du développement durable, une insistance sur les avantages amenés par l'entreprise³⁶ en l'occurrence une crèche ouverte à d'autres usagers que ses salariés.

Au Québec, la municipalité de Blainville s'est appuyée dans l'argumentaire présenté au MDDEP et dans la campagne d'information auprès de ses citoyens sur les avantages que représentait son projet de développement résidentiel et commercial « Chambéry » tant d'un point de vue environnemental (paysager) qu'économique et social. Au-delà du respect des contraintes imposées par le MDDEP, les perspectives de la création d'un lieu de socialisation (une place bordée d'habitations de haute densité et dotée de commerces et d'espaces culturels) servent à souligner la valorisation paysagère et(en partie) la préservation d'un milieu humide d'intérêt. Ces caractéristiques ont favorisé l'acceptation du projet sur des terrains privés.

- ***Des logiques d'imposition de la planification par le SCOT et le PLU ou le SAD et le PU***

Face aux entreprises ou aux agriculteurs ces logiques remplacent parfois celles du compromis. Les élus ne sont pas toujours dans le registre d'élaboration d'un compromis lorsque les avantages financiers proposés ou les services rendus par certaines entreprises inscrits dans un cadre environnemental règlementaire³⁷ intègrent la durabilité à minima ou compromettent d'autres aspects (économiques et sociaux), mais sont financièrement plus avantageux qu'un contrat qui propose des logiques durables à un coût supérieur. On reste dans ce cas sur des situations traditionnelles de priorité à un moindre coût à court terme. Cette absence de compromis se fait en général au détriment d'entreprises locales qui perdent des marchés face à des grands groupes capables de baisser leur prix, d'assurer une réalisation plus rapides ou d'imposer leurs conditions. (*Cas de Renault qui refuse le fret par train, ou exemple de l'entreprise de traitement de déchets locale qui s'est vue retirer ses marchés au profit de Veolia*). Elle peut être non seulement pénalisante pour l'environnement, mais parfois aussi sur le plan de l'emploi et de l'ancrage territorial d'entreprises.

Les mêmes situations se retrouvent au Québec sur le choix des prestataires sur des bâtiments publics.

Ces blocages sont des freins d'autant plus puissants à la durabilité qu'ils s'exercent à la fois sur la possibilité d'emplois plus maîtrisés localement et sur les aspects environnementaux.

³⁶ En l'occurrence une crèche ouverte à d'autres usagers que ses salariés.

³⁷ Ces situations ont été repérées notamment dans le secteur du tri et recyclage des déchets ou le principal argument est celui du coût.

Quelle que soit la nature du compromis, deux facteurs facilitent généralement son élaboration : **l'identification d'interlocuteurs ayant un rôle de médiateur** dans le débat et **l'intégration de la négociation en amont du projet**.

Le Québec est à ce niveau mieux loti que la France dans la mesure où **l'existence d'acteurs identifiés comme interlocuteurs et intermédiaires entre les principaux partis prenants aux différentes échelles facilite l'émergence de compromis**. De même, l'intégration en amont des projets est plus répandue bien que les négociations avec les différentes catégories d'acteurs soient réalisées (à quelques rares exceptions près) de manière séparée.

Au niveau local et inter municipal, les CLD jouent en effet, entre les élus et les entreprises un rôle d'intermédiaire et parfois de médiateur permettant de trouver des solutions plus consensuelles. Par exemple dans le cas de la MRC du Haut Richelieu, le CLD a permis la résolution de litiges portant sur des nuisances sonores (déplacement d'un stationnement de camion, et relocalisation d'une entreprise dans le parc d'Iberville). Il tente actuellement, à l'issue d'un constat de trop forte concentration de polluants dans les rejets d'eau de certaines entreprises, de trouver des solutions.

Le Québec s'est également doté depuis près de 30 ans **d'une forme institutionnalisée de débat public ouvrant une réflexion en amont sur l'implantation de projets identifiés comme ayant un impact sur l'environnement**. Ainsi le dialogue entre les porteurs de projets et les citoyens dans le cadre d'un projet soumis à évaluation environnementale **est assuré par le BAPE** (Gauthier 2007).

Pour les projets ne supposant pas un examen et une évaluation environnementale, c'est avant tout dans le processus de montage des projets que sont intégrées ces tensions, mais la négociation se fait cette fois avec les représentants de l'état fédéral et a tendance à exclure les citoyens.

En France, les contrats de Pays ou le SCOT ont en principe la vocation d'intégrer les projets en amont et de se mettre dans une position prospective, notamment dans le cadre de l'élaboration d'Agendas 21 locaux ou de PLUs. Mais **les citoyens comme les politiques ou les instances techniques n'ont pas encore intégré de façon systématique une participation en amont** et dans toutes les étapes de l'élaboration des projets. **C'est plutôt à l'issue de l'élaboration de ceux-ci lors de leur soumission que les oppositions se manifestent ce qui rend d'autant plus difficile les compromis**. A cet égard l'intérêt d'une structure tel que les CLD qui apparaissent sur des dimensions d'opérationnalité et de réalisation technique, plutôt que sur une dimension politique, est aussi celui d'une mobilisation et d'une participation de tous les acteurs qui semble plus facile à orchestrer

De même, en France comme au Québec, il n'est pas systématique que les négociations conduites en amont par les municipalités et les promoteurs soient ouvertes aux citoyens, même lorsqu'elles sont en faveur d'une démarche environnementale (exemple Saint Jean sur Richelieu et le financement de sa politique de conservation). Toutefois, face à la mobilisation croissante des citoyens, notamment pour la défense des espaces boisés ou sur le refus de vivre à proximité d'activités polluantes, et à leur capacité d'opposition, les élus, les techniciens municipaux et

parfois même les promoteurs ou des chefs d'entreprises s'attachent de plus en plus à des efforts de communication et de dialogue avec les citoyens concernant les conséquences de leurs activités.

Au Québec deux exemples à Repentigny sont à ce titre révélateurs.

« Nous avons un terrain vague depuis près de 10 ans, il y avait un hôtel qui était passé par le feu. Et là il va y avoir un bâtiment de cinq étages qui occasionne un changement de zonage. En l'état les gens crieraient haut et fort qu'ils ne veulent pas. Mais en les intégrant en amont du processus : en faisant venir le promoteur pour venir présenter le projet, en venant chercher les commentaires. Il y a moins de désinformation et lorsque l'on arrive à l'étape du processus formel de formulation du projet, cela se passe mieux. »

« Nous avons eu un cas pour une maison d'hébergement nous avons rencontré les citoyens, la démarche a été faite non par la ville mais par les promoteurs, la ville les accompagne (expertise de vie, professionnelle). Il y a des soirées d'information en plus de celle imposée par le processus réglementaire. Car il est certain que projeter un immeuble de plus de 18 étages, il faut vraiment travailler en collaboration avec la communauté. Ce sont des nouvelles pratiques qui se diffusent, car les gens sont de mieux en mieux informés de leurs droits et tiennent mordicus à ce qu'ils ont tel quel. Ils sont réfractaires mais lorsque on leur explique, que l'on montre que la réalité est différente que ce qu'ils avaient imaginé parfois après on a des réactions très positives de gens qui viennent nous dire que c'est mieux. »

Ville de Repentigny, Service d'aménagement et de développement du territoire 2011

En France, les efforts de communication et d'explicitation du projet ont des effets positifs sur la levée de blocages comme pour le village des marques à Nailloux, où il s'est agi de faire accepter une transformation très importante d'image dans le territoire et de persuader des avantages que chaque commune ou intercommunalité pourrait recueillir du développement et de la fréquentation.

Également pour Agronutrition qui produisait des engrais, des réunions en amont de l'installation et du démarrage de l'activité ont été organisées pour faire de la pédagogie sur la sécurité que représentait les installations et expliquer que les activités ne présentaient pas de nuisances sanitaires. Bien qu'atténuées, les tensions n'ont pas été totalement désamorçées de la part de certains habitants.

En revanche, dans le cas de Calmont, malgré l'intégration en amont les tensions et les rapports de force demeurent entre la municipalité et les agriculteurs car il y a eu déplacement à posteriori des positions des acteurs. La ZA de Calmont a en effet été présentée dans le PLU, avec une partie en panneaux photovoltaïques au sol destinés à produire de l'électricité et financer en partie le coût de la zone. Acceptée, dans un premier temps par les agriculteurs le projet a par la suite été contrecarré (au nom de problèmes de dégradation environnementale et paysagère) qui au dire de la municipalité par les agriculteurs se voient proposer un meilleur prix pour leur terre par des promoteurs.

Autre exemple : la proposition des carriers de transports de graviers par tapis roulant pour traverser directement du lieu d'exploitation vers un lieu de rassemblement et expédition des matériaux, plutôt qu'un transports beaucoup plus long par camions qui présente des nuisances

pour les riverains et pour le trafic est également refusée par des agriculteurs qui ne veulent pas que leur exploitation soit surplombée par ces nuisances.

Ainsi, dans ces situations, la notion relativement floue et large de développement durable envisagée à partir des normes environnementales plus facilement contrôlables et mesurables situe une base fixe de discussion qui peut laisser envisager un compromis si des acteurs sont convaincus que des dangers ou problèmes étaient sur évalués, ou si il y a un consensus sur les avantages d'intégrer des logiques de durabilité environnementales ou sociales. Mais, ces situations attestent que de façon générale, l'ensemble des acteurs qu'ils se déclarent favorables ou non à la durabilité en restent à une perception fragmentée de la durabilité qui n'associe pas les différents volets mais les pense de façon distincte. Également que suivant les aspects de la durabilité envisagés chaque acteur fait souvent évoluer son rôle individuellement. Ces freins à la durabilité sont importants dans la mesure où ils concernent les possibilités de maîtriser localement plus d'emplois locaux ou de limiter des dégradations environnementales

Exemple :

- Des élus en position d'imposer le développement durable qui préfèrent accepter un cout moindre d'un service ou d'un projet pour ménager leur citoyens (Saint Jean sur Richelieu).
- Des entreprises qui sont obligées de changer leur activité ou d'abandonner le marché.

Il arrive cependant que cette recherche d'équilibre en amont ne suffise pas à apaiser les conflits d'intérêt (souvent de voisinage) avec la population locale, ou entre des activités économiques aux logiques différentes, d'autant que la réalisation d'une négociation « en amont » (en particulier avec les citoyens et les autres acteurs du territoire n'est pas systématique. La préservation d'une diversité de fonctions et d'activités (agricole en particulier) est notamment source de tensions qui peuvent parfois entraîner des compensations foncières ou même le retrait du projet.

Les élus sont impliqués dans la décision en matière de localisation d'activités économiques et pris entre le contrôle de l'État et la pression des citoyens. Sur la demande de durabilité, ils sont aussi face à une attente des ménages, et de divers groupes de pression, la sollicitation d'autres élus, (notamment des partis écologistes)

La mise en œuvre de la durabilité est donc à la rencontre d'intérêts divergents. A côté de comportements opportunistes, parfois sous contrainte face à ces demandes certains élus sont aussi persuadés de l'intérêt qu'ils auraient à créer un cadre de vie plus sain, moins inégalitaire. Une image valorisante de leur territoire qui s'appuie sur la durabilité sociale et environnementale leur est alors utile aussi comme référence et argument pour accueillir ou non des activités.

II.3 Synthèse : les enseignements des cas Montréalais et Toulousains

II.3.1 Le DD : quelles évolutions et concrétisations dans les actions des collectivités ?

▪ *Vers une intégration du Développement Durable?*

Au Québec, dans l'ensemble de nos MRC et municipalités de référence, à l'exception du cas de Mirabel (espace en *recyclage*), **le Développement Durable, ou à minima la dimension environnementale auquel il est encore souvent assimilé, jouent un rôle croissant dans les stratégies de planification au niveau inter municipal et surtout local.**

Cette inflexion en faveur du développement **durable se traduit principalement de deux façons souvent inter-reliées.** Le premier indice de cette tendance est souvent **l'adoption d'une politique environnementale dans le but de se donner une vision cohérente du territoire et d'encadrer son développement.** Ce fut notamment le cas à Repentigny (2006), Longueuil (2005) et St-Jean-sur-Richelieu (2008) où l'élaboration de leur politique d'environnement ouvrait la voie à l'intégration du DD.

L'environnement ce n'est plus comme avant, c'était la 5e roue du carrosse mais cela change!!! Nous faisons régulièrement des focus groupes sur nos projets d'urbanisme et surtout sur la politique environnementale, il y a eu une soirée où 300 personnes ont participé.

St Jean sur Richelieu

L'autre élément révélateur du changement est **un effort plus marqué de planification locale relevant d'une conception plus intégrée de l'aménagement du territoire** qui transparaît parfois par une évolution du « titre » donné au service de l'urbanisme. Ainsi il s'agit du service **urbanisme et environnement** à Blainville, du service *d'aménagement et du développement du territoire* à Repentigny et du service *d'urbanisme et DD* à Longueuil. Ce changement est d'ailleurs conscientisé par les acteurs locaux :

« Le développement...cela fait 15 ans que je pratique et avant il y avait moins de positionnement, de réflexion. L'urbanisme dans les années 80-90 c'était vraiment fait ... « à l'inspiration et à l'opportunité ». Maintenant, depuis la deuxième portion des années 2000 (2005 par là), il y a une volonté de changement général à travers l'aménagement. Maintenant il y a un effort de partage et de capitalisation d'expérience avec ce qui se fait dans les autres municipalités du Québec, voire en s'inspirant d'expériences étrangères. »
Repentigny

« Il y a un changement, je m'occupe des projets de développement depuis 2003. Donc j'ai vu l'évolution de tous les concepts d'aménagement et je le vois aussi bien au niveau du conseil, des promoteurs et de notre réglementation, c'est indéniable. »

St-Jean sur Richelieu

Chronologiquement le changement correspond à l'adoption par le gouvernement du Québec de son *Plan de développement durable pour le Québec* (2005) et de sa *stratégie gouvernementale de*

développement durable 2008-2013 (2008) concomitant avec la recrudescence et un renforcement de l'intégration du DD dans l'aménagement et le développement du territoire .

On retrouve **les mêmes tendances en France** dans les intercommunalités importantes où les **services de l'urbanisme intègrent la durabilité également à partir des années 2000** en partant de **la possibilité d'intégrer les contraintes environnementales dans divers domaines, ce qui implique nécessairement plus de transversalité entre les services**. Dans les communes où les élus sont plus particulièrement mobilisés sur le développement durable ce sont **aussi des dimensions environnementales qui sont les moteurs de transformation dans la planification projets qualifiés de durables** (exemples du frein mis à l'extension des gravières à Martres-Tolosane, de propositions d'une organisation d'activités agricoles non utilisatrice de pesticides à proximité d'une zone d'activité susceptible d'accueillir des fabrications de produits alimentaires à Castelnaudary...).

Cependant au niveau local, les causes avancées par nos répondants sont plus diverses.

Au Québec, pour les élus et les aménageurs, la décision tacite prise en 2006-2007 par le MDDEP d'un arrêt des autorisations de destruction des milieux humides tant que les municipalités ou MRC émettrices de la demande ne se seraient pas dotées d'une vision cohérente de leur développement (et souvent d'une politique environnementale et de conservation), a constitué un premier facteur d'évolution. C'est en effet ce qui a poussé les villes de St Jean, de Longueuil et Repentigny à se doter d'une politique environnementale.

Les citoyens, en affirmant leur pouvoir de revendication et d'opposition ainsi que leur intérêt pour la préservation de leur milieu de vie, **sont par ailleurs souvent moteur de ces évolutions**.

La mobilisation de la population pour la préservation du boisé est récent. Il date d'il y a environ trois ans (vers 2008). Avant il nous est arrivé de faire des coupes à blanc pour des projets de développement et il n'y avait aucune objection. Je pense que ce sont les médias, les associations, la génération qui arrive est bien plus sensibilisées à l'environnement et à sa préservation. Avec les années et avec les objections de la population, je pense qu'au sein du conseil certains membres commencent à se rallier à cette vision. Pas tous bien sûr. Ils le considèrent comme un potentiel et non comme une problématique le fait d'avoir du boisé mais il faut trouver une façon d'intégrer tout cela ensemble et que ce soit rentable pour les promoteurs.

La sensibilité des techniciens municipaux (directeurs du service de l'urbanisme et /ou chargés de projets), en raison de leur formation (pour les plus jeunes) ou de leurs expériences personnelles et professionnelles, **permet aussi de plus en plus d'intégrer le DD à leurs pratiques d'aménagistes**. Dans les cas de Blainville et de Longueuil, la présence, à la direction de l'urbanisme, de techniciens ayant un intérêt marqué pour le DD a en effet joué un rôle dans la promotion et l'intégration des principes du DD aux projets en cours.

Enfin, les promoteurs et investisseurs semblent de plus en plus sensibilisés à ces tendances d'aménagement intégré dans la mesure où cela répond à la demande des destinataires finaux (les citoyens).

« Avant il pouvait y avoir dépôt d'un projet par les promoteurs avec une logique de rentabilité maximale : des terrains, petits et très peu d'espaces verts et il était même difficile de leur demander qu'ils mettent des espaces verts car cela faisait perdre des terrains pour la vente. Au niveau de l'enfouissement des fils de télécommunication et d'électricité, cela aussi était difficile, maintenant outre la réglementation, les promoteurs ont pris conscience qu'il y a certains secteurs où cela s'impose ». Entretien St Jean sur Richelieu

Ainsi, l'intégration d'espaces verts communs dans un projet de lotissement n'est plus considérée comme une perte d'espace mais comme un atout augmentant la valeur de leurs projets (St Jean sur R et surtout cas du projet Chambéry à Blainville) où la plupart des promoteurs se sont pliés sans trop de difficulté à « la règle des 15% ».

Par ailleurs les banques et les institutions financières exigent de plus en plus fréquemment l'exécution de plusieurs phases de tests d'impact environnementaux (ex tests de sol) comme critère de financement des projets économiques. Développement Économique Canada³⁸ impose déjà ces critères mais d'autres institutions financières l'exigent également. En effet dans le cas où un terrain appartient à la municipalité ou à un promoteur et où l'activité fait l'objet d'un bail, dans le cas où, au moment de la reprise, le terrain présente des problèmes environnementaux, les institutions ayant financé le projet ou l'activité sont estimées responsables par le ministère de l'environnement – notamment en cas de plainte- et doivent assumer la décontamination du sol. Dans le pire des scénarios, lorsque le degré de contamination est trop important, le site devient orphelin, Ni la banque ni la municipalité ne sont en effet tenues de reprendre le terrain et on ne sait pas qui doit en assumer la décontamination. Ce cas de figure s'est déjà présenté à St Jean dans le cas du dossier de l'usine Singer (qui produisait des machines à coudre). Finalement la municipalité a repris le terrain et a reçu une aide du gouvernement. Un projet de revalorisation du terrain est actuellement en cours, pour réaliser une résidence pour personnes âgées autonomes (avec un espace retraçant l'historique de la singer) avec une clinique et des services à la personne. La réalisation du projet de revalorisation est confiée au groupe Maurice (spécialisé dans la conception et la gestion de résidences pour personnes âgées.

- ***Perception et stratégies différentes en regard du DD entre les communes-centre et les autres.***

En France, cela se reflète par l'adhésion et le portage du SCOT par les principaux pôles moteurs dans la construction de ces cadres et leur mise en discussion, alors que l'on observe une adhésion beaucoup plus lente et calculée de la part des communes moins centrales et sur lesquelles la durabilité semble impacter les possibilités de développement (ou du moins qu'ils perçoivent

³⁸ Selon sa loi constitutive entrée en vigueur le 5 octobre 2005, l'Agence a pour mission de promouvoir le développement économique à long terme des régions du Québec en accordant une attention particulière aux régions à faible croissance économique ou à celles qui n'ont pas suffisamment de possibilités d'emplois productifs. Dans le cadre de sa mission, l'Agence s'engage à favoriser la coopération et la complémentarité avec le Québec et les collectivités du Québec.

ainsi) même si les enjeux d'une durabilité envisagée à l'échelle intercommunale ne leur échappent pas.

Au mieux, les communes plus petites et plus éloignées de projets de développement économique s'intéressent aux structures intercommunales pour maintenir ou redynamiser quelques activités de services aux ménages (petits commerces, maintien d'une école desservant plusieurs communes) et s'investissent dans les projets de planification à l'échelle de leur EPCI. Ceci se manifeste dans la planification par une révision des PLU ou des cartes communales.

Suivant les territoires la recherche d'une mixité fonctionnelle se réalise donc soit en développant si possible des activités industrielles et artisanales soit en s'attachant surtout au commerce et services à la population (activités d'aide à l'insertion d'aide aux personnes âgées, de services sociaux et administratifs de base, distribués dans différentes communes).

La volonté d'affirmer ces espaces en partie autonomes mais en rapport rapide et efficace avec la métropole toulousaine ou d'autres grandes villes pour les acteurs économiques et les actifs, implique aussi d'envisager le développement de services et d'offres sinon directement fournis par les EPCI ou les Pays mais au moins soutenus par eux en matière de communication.

Parfois les élus mettent en avant les SCOTs et le PLU pour aller dans le sens qu'ils souhaitent donner au développement, contre une opposition locale (celle de ménages ou d'entreprises) ou pour être partie prenante dans des projets.

Cependant **quelle que soit la taille des communes et l'échelle à laquelle elles envisagent leur projet, l'argumentaire environnemental est toujours présent par nécessité, mais aussi parce qu'il est une façon d'afficher des préoccupations vis-à-vis du cadre de vie et donc des attentes de la population**, que l'on se trouve dans des communes qui pour développer des projets d'activités économiques doivent rassurer ou dans des communes qui mettent en avant l'environnement parce que les contraintes de planification ne leur permettent pas d'accepter des activités nouvelles

Au Québec il existe parfois des tensions entre les municipalités dites « centre » des MRC et les plus petites municipalités. Sans que les relations soient nécessairement conflictuelles, les municipalités privilégient une gestion et une planification locale au moyen du PU voire de PPU considéré comme plus flexibles et plus proche des attentes locales. Vis-à-vis des CLD, les « villes ou municipalités centre » des MRC peuvent par leur poids et leur capacité de financement, jouer un rôle d'entraînement, d'incitateurs, pour que le CLD intègre et/ou porte d'avantage les dimensions de la durabilité. Dans le cas de St J sur R si la ville décide de faire un agenda 21, même si cela représente de lourds défis pour le CLD, il devra suivre dans la mesure où la ville assure une grande partie de son financement.

▪ *Les axes de la durabilité*

Dans les périurbains toulousain et Montréalais, l'inflexion en faveur du DD se traduit, dans l'agenda des collectivités par **la mise en avant de certaines thématiques**. Sans être nécessairement nouvelles, celles-ci traduisent **un effort de mise en conformité avec les principes généraux du DD mais également avec les directives imposées par les SCOT et les SAD (et le PMAD)**.

Nous nous avons regroupé en **trois thématiques les différents axes par lesquels les collectivités affichent leur intégration du DD**:

- Densification, polarisation et logiques sectorielles
- Transport, mobilité, accessibilité
- Qualité de vie, intégration paysagère conciliation des fonctions économique et résidentielle.

- Densification, polarisation et logiques sectorielles

La limitation du mitage de l'espace (agricole notamment) et la densification des espaces urbanisés est préconisée par tous les discours et théories de la limitation des changements climatiques et de la préservation environnementale. Prescrite par l'ensemble des documents de planification aux échelles régionales et supra municipales, la densification constitue une priorité pour l'ensemble des cas étudiés au Québec et pour la très nette majorité des cas toulousains.

La densification, et avec elle les actions de renouvellement urbain permettent au moins pour un temps à de nombreuses municipalités du périurbain de poursuivre leur développement tout en respectant les limites et les seuils fixés par les documents de planification et en rendant ainsi compatible les revendications des agriculteurs pour la préservation de leur activité et l'éventuel développement dans d'autres secteurs.

Par ailleurs, au Québec, comme en France la densification, a également pour objet de créer ou de recréer des lieux de centralités et de donner un corps aux centres-villes périurbains souvent mal identifiés pour le Québec, ou en déclin pour la France. Ainsi, l'organisation d'un développement polarisé tel que conçu par les Scots et SAD ne semble pas pire que poursuivre un étalement couteux qui imperméabilise les sols et fait dépenser beaucoup plus d'énergie en déplacements que la ville dense. Sur ce point la durabilité modifie les perceptions de certains élus au moins sur les orientations à donner au développement.

Cependant, de manière plus générale, la durabilité n'est pas garantie pas la densité ne serait-ce qu'à cause des coûts sociaux et économiques de la densité difficilement supportables à partir de certains seuils, à l'échelle de communes ou d'intercommunalités. Compte tenu également des perceptions qu'ont les élus d'une densification qui se ferait par le « rejet » d'activités ou le « refuge » de population qui ne pourraient rester dans les zones centrales. L'organisation polarisée des activités et l'habitat dans le territoire, s'il n'y a pas tentative minimum de mise en adéquation, ne résout rien. Par ailleurs, polarisation et limitation de l'étalement signifie raréfaction de foncier disponible et donc limite à une accessibilité résidentielle pour certains. En d'autres termes, une politique d'aménagement durable ne peut se contenter d'être une politique d'organisation de l'urbanisation pour construire plus certains espaces denses, sans accompagnement et encadrement pour garantir le volet social de la durabilité.

- Transport, mobilité, accessibilité

En France comme au Québec (au même titre que la densification) la problématique de la mobilité, des transports et de l'accessibilité et son intégration à l'agenda des collectivités est fortement liée aux discours sur la réduction des GES. Ces thématiques sont également développées vis-à-vis des entreprises, dans le cadre de discours sur l'accessibilité et la valorisation des bassins d'emploi et des zones d'achalandage.

En France, l'insistance porte surtout sur fluidification des transports et la facilitation de l'accessibilité (temps et multi-modalité) pour les populations actives, compte tenu de l'augmentation des coûts de déplacements individuels. De ce point de vue on trouve un consensus des élus pour considérer que le réseau de communication en transports en commun, l'existence de pôles et de gares de rabattement est un point capital pour la durabilité. Cette attitude est très caractéristique de la perception de la durabilité par les élus : Même si selon eux peu de salariés ou d'habitants du périurbains utilisent ces TC, la représentation du territoire est changée, il apparaît moins enclavé et également moins susceptible de nuisances liées aux déplacements en véhicule individuel et aux rejets de GES.

De la même manière, les réseaux cyclables sont développés et participent à la continuité des espaces verts, mais ils ont autant une vocation de loisirs ou dédiée au tourisme qu'une fréquentation par les habitants. Ces éléments sur les politiques de communication et circulation où **la substitution au déplacement en véhicule individuel est encore peu effective reflètent la perception d'une partie des élus sensibles aux attentes de la population en matière de préoccupation économique et environnementale, sans pour autant qu'apparaisse encore un changement de comportement significatif.** A cet égard ce sont aussi des attentes fortes qui sont exprimés vis-à-vis de la Région et du département pour soutenir une politique de diversification qui ne s'adresse pas seulement aux actifs mais aussi à toutes les catégories de population, notamment celles qui n'ont pas de moyen de déplacement individuel.

En revanche, dans les cas québécois, les élus mettent en avant la possibilité d'accès efficace qui rendent possible la conciliation entre vie personnelle et vie professionnelle. Bien que récurrente dans les discours, **au Québec, la question des transports est intégrée à la politique d'aménagement des municipalités** (au-delà de la construction de pistes cyclables ou du réaménagement des alentours des établissements scolaires) **seulement pour celles qui ont une taille suffisamment importante pour que les difficultés de circulation deviennent problématiques.** En effet, dans le périurbain montréalais, plus de 85% et souvent plus de 90% des déplacements domicile-travail sont effectués en automobile. La proximité ou l'existence d'une forte connexion avec la métropole augmente la nécessité d'un réseau de transport en commun. Ainsi pour des municipalités misant sur leur forte intégration à la CMM (Repentigny) ou l'accueil de nouveaux résidents (Blainville), **la thématique du développement du réseau de transport constitue un enjeu important, auquel le rapprochement avec les principes du DD confère un surcroît de légitimité.** Dans le cas de Longueuil, située aux portes de l'île de Montréal, cette question est même au centre des stratégies d'aménagement durable de l'agglomération. La ville, en s'appuyant sur les réflexions menées à l'échelle de la CMM sur la restauration (pont Champlain), le désengorgement et le développement de son réseau de transport (et transport en commun) a pour objectif d'assumer l'accroissement du nombre de voyageurs circulant sur son territoire tout en visant à l'échelle de certains quartiers la réduction des déplacements voire la non mobilité.

Ainsi certains investissent dans le fait que la mobilité n'est pas, ou du moins plus, perçue par tous, comme un avantage (temps, cout, dangerosité) du moins la mobilité quotidienne sur de longues distances. Investir dans une véritable « non mobilité » **implique cependant d'investir dans des transformations des modes de vie et des comportements sociaux.** Ce qui comme en France n'est pas encore effectif pour la majorité des ménages résidant dans ces zones.

- Qualité de vie intégration paysagère conciliation des fonctions

Le renforcement de la qualité de vie, constitue l'objectif central et transversal des municipalités québécoises en matière d'aménagement mais un bon nombre des thématiques que recouvre cette notion sont largement reprises par les collectivités françaises. La qualité de vie se traduit notamment par la diversification des fonctions urbaines à travers le renforcement et la diversification de l'offre de services et la préservation d'un cadre de vie agréable (la protection de l'environnement y est fréquemment rattachée). De plus, si certaines dégradations environnementale et paysagères induites par le développement économique passé ne sont pas réparables notamment en ce qui concerne les installations de surfaces de stockage ou de commerces et d'enseignes aujourd'hui, tout projet d'installation économique ou d'aménagement de zone donne lieu en amont à une réflexion à l'intégration paysagère à minima sous la forme de bâtiments et de plantations censés ne pas nuire au paysages et au milieu écologique auxquels sont sensibles les riverains et plus généralement les résidents de la commune.

La recherche de mise en valeur de patrimoine et de réutilisation des bâtis anciens dans les centres relève également d'une logique paysagère censée attester la qualité de vie, à la fois rattachée à une tradition et en même temps capable d'intégrer et d'apporter les réponses aux nouveaux modes de vie : lieux de création culturelle, espaces festifs ou de mise en valeur de produits locaux éléments que l'on retrouve surtout dans les territoires des SCOTS Pays Sud toulousain et Lauragais.

Au Québec sur la base de la notion de qualité de vie (fortement associée au concept de DD) il y a **un processus d'appropriation des directives imposées dans le cadre des documents d'urbanismes inter municipaux et régionaux**, par leur transposition et leur intégration aux enjeux locaux. Entre ces modes de faire et l'identité locale supposée-reconstruite ou représentée on constate en effet l'affirmation d'un lien. Les municipalités périurbaines de la CMM ont en effet connu pour la plupart un développement rapide, absorbant une large part de la croissance démographique, souvent au détriment de leur identité. **La limitation de la croissance et de l'étalement imposée par les SAD et le PMAD au nom du DD leur donne en quelque sorte l'opportunité de mieux contrôler leur développement.** Diversifiant progressivement leurs fonctions (comme Repentigny et St-Jean-sur-Richelieu), elles ont pu dépasser le statut de ville dortoir. De plus les contraintes imposées par le MDDEP pour la protection des milieux fragiles et la pression exercée par la CPTAQ pour le maintien et la préservation des espaces agricoles obligent les municipalités à intégrer ces espaces et à réfléchir à une façon de les valoriser sans les modifier. Les démarches de St-jean sur Richelieu (politique environnementale), Blainville (projet Chambéry) et Longueuil (valorisation de sa zone agricole et politique de conservation) sont révélatrices de ces situations.

Au-delà de ces trois thématiques brochant à elles seules une large part des actions et pratiques en matière d'aménagement, **le DD est également intégré au coup par coup aux divers projets, pour en faciliter l'acceptation ou en raison d'opportunités réunissant réellement les trois dimensions du DD.**

Le DD une opportunité pour mieux intégrer des projets dans les logiques locales de développement.

La délocalisation-relocalisation d'activités économiques constitue une pratique de plus en plus fréquente dans le périurbain. Ce type d'action parfois de longue haleine (cas du déplacement d'une usine de recyclage du verre à Longueuil) est une manière de maintenir la diversité du tissu économique tout en préservant la qualité de vie des citoyens. Le regroupement des activités économique au sein des parcs industriel, souvent facilité par les fusions municipales ou, en France, par la création des EPCI, est présenté comme relevant du DD recouvre au moins l'avantage d'une dispersion dans l'espace et permet de mieux délimiter des zones de contraintes (zone tampons) préservant les citoyens et activités voisines des principales nuisances.

Fortement marquées par leur caractère agricole, les municipalités du périurbain mettent également en avant la préservation de l'agriculture, les ressources agricoles et foncières et, particulièrement en France, le soutien aux circuits courts ou encore la création de chartes paysagères. Ces orientations vers une conception d'une agriculture de qualité en lien avec un terroir, sont souvent à la base d'une diversification vers d'autres activités (tourisme, manifestations culturelles) également plus respectueuses de l'environnement, mais aussi réalisées dans un état d'esprit où la mise en valeur de ressources locales a pour vocation le développement d'emplois à occuper par des résidents. Si ce type de projet relève de démarches déjà anciennes dans certains espaces périurbains, il n'en reste pas moins que l'affichage et le respect d'une dimension de durabilité participent à leur réussite et surtout leur éventuel appui par d'autres niveaux des collectivités territoriales. C'est le cas pour tous les SCOTs dans des EPCI aux caractéristiques encore fortement rurales.

Au Québec, la mise en œuvre de politiques cadre à l'échelon local constitue un moyen privilégié pour les municipalités de mettre en œuvre les dimensions de la durabilité. La multiplication des politiques familiales municipales depuis 10 ans (Rochman et Tremblay 2010) et des politiques environnementales depuis 5 ans s'inscrivent dans cette logique. Elles sont conçues pour être transversales : tous les services de l'administration locale sont concernés, le thème de la politique doit être intégré –au moins à minima- à tous les autres (ex : recyclage, économies d'énergie) il doit être pris en compte dans les projets d'aménagement et la planification (identification de zone de loisir préservation, planter des arbres pour constituer des zones ombragées adaptées aux repos des familles)

Il existe cependant une sorte de paradoxe dans la conception de ces politiques, elles évitent en quelque sorte de se doter d'un Agenda 21. Dans tous des cas, nos répondants ont déclarés que la réalisation d'un agenda 21 n'était pas à l'ordre du jour. Dans certains cas, ils ont laissé entendre que la réalisation d'un agenda 21 serait éventuellement une étape ultérieure (ST Jean et Blainville), lorsque les élus et les différents services se seraient habitués aux principes de la politique environnemental. À Longueuil, la réalisation d'un agenda 21 serait selon les responsables locaux, redondant en regard du plan de DD dont s'est dotée la collectivité.

Dans les logiques traditionnelles de développement, les thématiques mobilisées exclusivement dans les registres de la création d'emplois, du caractère technologiquement innovant, compétitif et financièrement performant des activités, trouvent assez peu d'écho auprès de collectivités locales du périurbain éloigné, qui sont difficilement concernées par ces options.

Aujourd'hui, le discours sur le développement durable des espaces mobilise le caractère innovant vers des transformations de modes de production, un respect de l'environnement naturel et humain. Or cette thématique est aussi beaucoup plus facile à intégrer et approprier en milieu périurbain que celle des activités à forte valeur ajoutée. Elle peut devenir un atout dans la concurrence interterritoriale.

Au Québec, l'intégration du DD dans sa dimension environnementale et sociale permet non seulement d'obtenir une meilleure adhésion des citoyens au projet mais favorise l'obtention, auprès des ministères concernés des autorisations nécessaires à la réalisation du projet.

Ce type de démarche s'avère particulièrement efficace pour proposer le développement de zones résidentielles et commerciales de moyenne et forte densités, sur des espaces encore non construits ou de faible densité.

Dans tous les cas de figure précédents, le DD n'est pas obligatoirement intégré dans la conception des projets, mais il peut influencer leur développement à partir d'une négociation pour introduire au moins un aspect (social environnemental ou économique). Ainsi, sans constituer la clé de voûte de ces projets, le DD il ne se limite pas à un habillage de ceux-ci ou à du « green washing ».

Le cas du projet Chambéry à Blainville est à ce titre révélateur. Il existait un projet de construction résidentiel ainsi qu'un projet de parc et l'arrivée en 2008 d'un directeur de l'urbanisme sensibilisé aux techniques et principe de l'urbanisme durable a conduit à l'évolution du projet.

« Je dirais qu'au départ le projet Chambéry était beaucoup basé sur de la construction unifamiliale et d'arriver avec une autre vision et d'avoir intégré les autres directeurs des services dans le cadre d'une approche participative, a permis de donner un nouveau sens à l'aménagement et à la planification du projet. Je pense que c'est notre rôle en tant qu'urbaniste de créer des lieux de socialisation où il se passe des choses mais en même temps avec des espaces où ces personnes puissent venir s'asseoir et à la fois s'ennuyer moins et être moins seul. Et le conseil a adhéré à cela dans le projet Chambéry. Nous avions un grand parc à aménager et nous ne savions pas trop quoi y mettre (un terrain de soccer ?...de baseball). Et à proximité du pôle de densité on s'est dit qu'il serait possible de faire un pôle mixte avec un campanile une sorte d'observatoire où l'on pourrait regarder tous les milieux naturels et face à cela un espace public où on pourrait retrouver de la pétanque ou des jeux qui permettrons de s'asseoir, de regarder les gens jouer mais en même temps d'avoir du condo et du commercial à proximité. Et finalement on m'a donné les moyens de faire une vidéo 3D de tout le projet et même si ce n'est pas exactement cela qui en ressortira au final l'esprit est là. »

Ville de Blainville, directeur du service aménagement et environnement, entrevue 2011

Les thématiques où **les municipalités affichent leur engagement en faveur du DD ne sont pas récentes et leur ancrage ou leurs liens réels en termes de DD peuvent être discutables.** Pourtant les **évolutions observées et consciencisées au niveau local dans les périurbains toulousain et montréalais, dépassent le simple discours.** A cet égard il semble que les évolutions dans les modes de faire des collectivités constituent un changement notable dans la construction des projets locaux.

II.3.2 Ce qui change dans les modes de faire :

- ***La durabilité mise en scène et exemplifiée***

En France comme au Québec, le développement durable contraint les collectivités à la production de documents porteurs d'une vision d'ensemble tant à l'échelle Régionale que locale. A chaque échelon de la construction de projet de territoires on assiste donc à un effort de pédagogie et de communication pour faire connaître et accepter les principes de durabilité et les outils pour les mettre en œuvre.

Cette démarche se produit cependant sur une modalité de pilotage hiérarchique descendant des services déconcentrés et des régions vers les collectivités locales, dont on attend qu'elles témoignent de leur façon d'appliquer les règles du Grenelle en matière de planification et d'aménagement du territoire.

La région Midi Pyrénées a publié un guide méthodologique à destination des collectivités pour dépasser le stade de déclaration d'intention dans les PADD et organisé une manifestation pour débattre des opportunités et problèmes rencontrés par les collectivités locales (« *Plate-forme régionale territoires et développement durable* » 2010^o) et les « *Assises nationales du DD en région* » (novembre 2012) pour des retours d'expériences et échanges entre élus, citoyens, tissus associatifs de toutes les régions de France afin de dégager des bonnes pratiques, de profiter d'idées et de questions soulevées ailleurs.

Également l'ARPE (Agence Régionale pour l'Environnement) propose des outils et supports d'informations dédiés à la réalisation de documents de planification (PLU intercommunal, Agenda 21 locaux, retours d'expérience sur des quartiers durables ou sur l'utilisation des énergies de substitution dans le bâtiment... intégrant le développement durable).

Les modes de faire des collectivités évoluent ainsi vers le développement d'une ingénierie de la planification qui tient de l'adaptation de démarches empiriques fondées sur des retours d'expériences ou des démarches traditionnelles. Portées par des élus ou des techniciens de l'aménagement, elles modifient leurs modes de travail vers plus de transversalité.

Ce qui peut ressembler à une grande hétérogénéité des attitudes s'explique en partie par une diversité des caractéristiques des territoires soumis à des contraintes normatives similaires sur le plan quantitatif

En ce qui concerne un pilotage central, au Québec, le gouvernement provincial s'est lancé dans une refonte de sa loi sur l'aménagement et l'urbanisme pour en faire une LADTU et renforcer l'influence de l'échelon inter-municipal et sa capacité d'action sans pour autant affaiblir son lien

avec le niveau de gouvernement provincial. C'est en particulier à cette échelle que devrait être mis en œuvre les principes de densification (pour la réduction de l'étalement urbain et la maximisation de l'efficacité du réseau de transport) et de gestion durable des ressources (y compris l'identification de zones de conservation), à travers les schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC et le plan métropolitain d'aménagement et de développement PMAD (pour les municipalités de la CMM).

La durabilité ne consiste donc pas seulement à revoir la présentation des orientations de planification, mais à envisager **d'autres modes de faire et présenter la planification, à partir de des projets ciblés sur des enjeux spécifiques à des échelles infra territoriales.**

Cette méthode de pilotage a sa contrepartie dans l'adhésion des élus locaux, mais leur caractère plus attentif et en demande et implique une attention réelle à apporter à ce qui remonte des territoires locaux et à la façon dont la population et les élus réagissent

A cet égard les éléments de pédagogie, et de suivi des transformations sociétales (engagement de la population et des élus) **sont des signaux encore assez faibles, mais susceptibles d'installer en revanche des attentes et des comportements différents dans la durée**

▪ ***La durabilité amène aussi la nécessité de la preuve.***

Les projets ou actions sectoriels quelle que soit leur nature doivent entrer dans des cadres thématiques de la durabilité mais aussi arriver à des critères quantitatifs démontrant leur adéquation aux normes environnementales en vigueur (en termes de consommation d'énergie, de rejet de GES de protection de zones vertes ou de milieux fragiles) et/ou leur capacité à compenser une perte environnementale par la création d'avantages suffisants (rapport nombre emplois/superficie occupée, services à la population...).

Répondre à ces critères peut être un frein aux projets ou au contraire utilisé comme un argument qui permet de lever des objections dès lors que l'on entre dans les critères demandés. A partir du moment où un projet est techniquement validé sur le plan technique, sanitaire ...à travers des normes vérifiables il acquiert une légitimité. Les « preuves techniques » étant utilisées par les élus, les entreprises ou les citoyens suivant qu'ils souhaitent ou non la réalisation d'un projet

Bien entendu, les « preuves » données dans les documents d'urbanisme sont assez superficielles et les règles peuvent être contournées. Il y a cependant des évolutions dans la façon de concevoir les projets. **Bien que la durabilité soit souvent moins importante ou spectaculaire qu'affichée, elle dépasse le simple « green washing » dans la mesure où elle a effectivement nécessité une conception et des pratiques transversales.**

En France la perception d'une nécessité de l'intégration de la durabilité dans la planification est de plus en plus répandue au niveau des municipal, véhiculée par l'évolution des mentalités au sein de la société (les élus et aménageurs sont aussi des citoyens en demande de garanties), **elle se traduit par un renouvellement des pratiques** (des valeurs, des connaissances) dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme qui implique une maîtrise des techniques et critères associés à la durabilité, pour être crédible .

Au Québec cet aspect est beaucoup plus accentué. Les décideurs publics ont la volonté d'être le plus possibles en résonance avec les aspirations (revendications) de leurs citoyens ainsi

qu'avec les instances gouvernementales ou semi-gouvernementales au niveau provinciale (susceptible de bloquer les projets non conformes). **La tendance est à la bonification des projets sur le plan environnemental et parfois même au-delà des exigences légales parce que le passage (obligé ou non) par le débat public constitue une « épreuve » : l'acceptabilité sociale et environnementale fait partie des conditions de réalisation des projets, comme celle de la rentabilité économique** (Arnaud, 2005 ; Simard, 2003, Gariépy, 1991). **Cette anticipation des tensions associées à la durabilité a donc pour objectif de fluidifier les étapes de validation des projets (par les instances provinciales) et d'améliorer leur perception-réception par les résidents.** C'est ce que certains interprètent comme *une quête de prévisibilité et un parti pris en faveur de la négociation* (Gariépy, 1989 ; Gauthier, 1998 ; Simard, 2003).

Dans le cadre de la planification, cette tendance se reflète dans la refonte des plans d'urbanismes, leur permettant d'intégrer ces logiques émergentes et dans la construction de politiques cadres à vocation transversale (politique environnementale, politique familiale, politique culturelle)...

Depuis la LAU les pratiques en matière d'aménagement ont beaucoup évolué. La pratique effective de la planification à travers les documents d'urbanisme a permis la mise en œuvre de stratégies d'aménagement à l'échelle de la municipalité. Bien que déjà ancrée, cette pratique s'est vue renforcée au cours des 5-10 dernières années par un effort de décloisonnement et de transversalité à la fois :

- Dépassement d'une conception morcelée de l'aménagement local « par quartier ou par zone » par la prise en compte du territoire de la municipalité (Repentigny, St Jean sur R, Longueuil,)
- Dans le renforcement de la Multifonctionnalité des espaces (zone commerciale/résidentielle, espace de préservation/de socialité...Longueuil et Blainville)
- Des tentatives de décloisonnement du fonctionnement administratif ou à minima de collaborations ponctuelles entre services (Repentigny et Blainville)

L'intégration de logiques et de contraintes de durabilité s'inscrit dans la continuité de ces évolutions et tente en retour de les promouvoir aux endroits où elles étaient peu mobilisées.

Enfin, la concrétisation du développement durable dans les politiques des collectivités territoriales en matière de développement économique prend des formes à la fois variables et récurrentes (éco-Zones d'activités, mixité fonctionnelle, gestion des activités induisant des nuisances...).

▪ ***La concrétisation du développement durable dans les politiques de développement économique.***

Dans le périurbain Montréalais, compte tenu de la séparation entre planification territoriale et planification économique, les projets et politiques mis en œuvre dans les collectivités ne concernent qu'indirectement le développement économique.

Dans les cas des villes et municipalités urbaines étudiés la concrétisation porte sur la consolidation de l'armature urbaine en termes d'accessibilité aux transports (TOD à Longueuil) et

sur la conciliation des différentes fonctions et activités (déplacement d'usines gênantes, réhabilitation de la fonction agricole, revitalisation d'espaces urbains délaissés).

-Pour les municipalités dont l'activité économique est restreinte à des ZA et la capacité d'accueil pratiquement à saturation, il s'agit de **diversifier les fonctions et activités sur les zones denses existantes** (Blainville et St Jean : mixité de la zone commerciale) favoriser l'accueil de nouvelles populations tout en garantissant une qualité du cadre de vie et une inscription dans les principes de la durabilité : projet Chambéry à Blainville).

-Pour les municipalités dont la croissance a été importante et qui ont pu assumer une diversification de leurs fonctions et de leurs activités (diversification économique) tout en améliorant les conditions de vies de leurs habitants (emploi et accessibilité des services), **la préservation et la gestion durable de l'environnement et de ses ressources sont une priorité** (Repentigny et St Jean).

Dans le périurbain Toulousain la plupart du temps existe une recherche pour mieux organiser l'activité économique.

Une des premières interprétations du développement durable en matière économique est d'aller vers un équilibre du ratio emploi habitant, encadré par les contraintes de la planification. Si cela n'est pas une revendication nouvelle, elle consistait auparavant de la part des élus à revendiquer le développement de des Zones industrielles ou artisanales sans limitation à l'urbanisation. A cet égard, certains d'entre eux acceptent désormais sinon l'arrêt, du moins le ralentissement de la construction à vocation résidentielle, par ailleurs le regroupement des ZI et ZA et les limites d'ouverture obligent ces derniers à envisager une échelle intercommunale de cet équilibre emploi-habitat. De ce point de vue, la durabilité amène une reconnaissance (parfois obligée parfois souhaitée) des priorités en aménagement du territoire et développement urbain inscrites dans les lois Voynet³⁹ et SRU mais qui n'étaient pas toujours effectives ou aisément réalisables auparavant.

En matière d'implantation d'activités économiques, suivant les territoires, la mixité fonctionnelle peut être recherchée à travers la volonté de voir développer des entreprises industrielles et artisanales mais aussi du commerce et du service à la population.

Dans les principaux pôles d'activités les acteurs locaux recherchent une articulation entre logiques sectorielles et territoriales qui tienne compte d'un historique de l'évolution économique. Chaque territoire qui peut accueillir des entreprises se spécialise plus particulièrement sur des réponses à des clientèles spécifiques (ménages ou entreprises) et dans certains secteurs d'activité. Ceci n'exclut pas la diversification vers des activités qui renforcent la fonction urbaine (en réponse à la demande de consommation des ménages) ou suivant une autre catégorisation déjà ancienne les activités liées aux fonctions de « reproduction »⁴⁰

La volonté d'affirmer ces espaces en partie autonomes par rapport à la grande ville implique en effet d'envisager le développement de services et d'offres sinon directement fournis par les EPCI ou les Pays mais au moins soutenus par eux. C'est le cas des activités d'aide à l'insertion des

³⁹ 25 juin 1999 et 13 /12 /2000

⁴⁰ Distinction initiée par le Laboratoire Strates

services de santé et des services sociaux et administratifs de base, distribués à différents endroits dans différentes communes

Cette diversification fonctionnelle et spatiale d'où l'on tente au moins dans les représentations de faire émerger une logique et une cohérence d'ensemble adaptée aux réalités des territoires concrétise le DD dans les politiques. Essayer de compléter les activités présentes ou les remplacer en les diversifiant a pour objectif de compenser des aspects négatifs d'autres activités et de préserver au mieux l'environnement.

Enfin, l'aménagement de parkings à proximité des gares de rabattement et l'organisation de ramassage en transports en commun au sein des intercommunalités sont revendiqués pour attirer des populations et des entreprises qui se sentiront moins éloignées, et favoriser une mobilité domicile-travail avec les zones urbaines denses. Comme pour la protection environnementale l'implication vers du transport constitue pour les élus un atout pour les représentations attachées à leur territoire et aux politiques qui y sont conduites. Il apparaît moins enclavé et plus en lien avec les opportunités de rayonnement vers l'emploi en particulier pour les actifs sans véhicule personnel.

La perception des élus et leur prise en considération des contraintes environnementales, mais aussi une antériorité du développement économique qui ne permet pas des marges de manœuvre identiques entraîne le développement d'éléments concrets différents dans les politiques de planification et d'aménagement. Cependant les actions ne relèvent pas d'une recherche locale de solution aux problèmes environnementaux.

Il existe peu d'initiatives spécifiques pour améliorer les performances concernant l'empreinte environnementale et écologique des activités en dehors des outils proposés par l'État Bâtiments BCE, normes paysagères des zones et normes ISO 14001 à respecter pour les entreprises.

S'ils en ont le discours, le plus souvent les élus n'en ont pas les moyens et doivent s'appuyer sur les entreprises. Par exemples à Nailloux se pratique un *Urbanisme sur Mesure* favorisant l'accueil d'entreprises associées à une démarche de qualification patrimoniale via un projet de renouvellement urbain. A Calmont, la promotion de la durabilité réside dans la promotion de la « zone Activestre » (une zone dont les critères de construction et de fonctionnement sont ISO 14001). Cette commune met également en avant le soutien des circuits courts associés au tourisme comme une inflexion vers la qualité environnementale de vie. Enfin, à Saint-Suplice la mise en compatibilité entre développement économique et environnement se concrétise par un souci paysager de la zone, l'intégration des bâtiments des entreprises et l'encouragement à l'utilisation de transports en commun pour les navetteurs entre celle-ci et Toulouse.

II.3.3 Freins / opportunités et les signaux faibles

Des efforts sont menés pour structurer la planification à l'échelle régionale et, pour la CMM à l'échelle métropolitaine et se traduisent par l'organisation d'échanges entre les différents acteurs territoriaux et l'élaboration de documents intégrant les principes d'un nouvel urbanisme prenant compte des principes de durabilité. Cependant, ces documents peinent à voir le jour, c'est-à-dire à recueillir auprès des différentes collectivités, un consensus suffisant pour assurer sa viabilité et sa mise en application. La refonte du PMAD a par exemple soulevé les passions notamment de la

part des municipalités de la couronne nord estimant que leur contribution au développement économique de la grande région de Montréal n'était pas reconnue.

Alors même que l'intégration des principes du DD à l'échelle du Québec nécessiterait une meilleure coordination entre les différents échelons et un renforcement de la capacité d'action inter-municipale, c'est précisément à l'échelon local (à travers les PU), voire micro-locale (PPU) qu'est mise en œuvre une « nouvelle conception » de l'aménagement pourtant très prometteuse....

Le Québec manque d'une politique provinciale d'aménagement durable du territoire et qui ne peut être pallié par une révision législative ou des « réglages » à la marge. C'est un constat et un avis partagé par tous les acteurs municipaux et très nettement exprimé à l'occasion de la diffusion du projet de LADTU.

Les principaux freins sont donc aux niveaux provincial et régional, un manque de coordination entre les différents ministères et institutions comme entre les différents échelons administratifs.

Localement, l'esprit de clocher et le manque d'implication de certaines catégories d'acteurs ne conduisent que rarement à des coalitions qui s'avèrent souvent peu innovantes. Enfin, la consommation d'espace demeure encore importante, en lien étroit avec un manque d'habitude de « réhabilitation-requalification-redéveloppement » (construire du neuf étant plus facile que réaménager et réorganiser des espaces existants).

L'expérience du Québec, présente cependant une particularité dans la mesure où existe depuis près de trente ans une pratique et une institutionnalisation du débat public en aménagement et en environnement (notamment à travers la pratique du BAPE) et cela permet de tirer certains enseignements. Divers auteurs le soulignent et nos recherches le confirment, ces pratiques sont une expérience forte, mais limitée (Beauchamp, 2005b, Gauthier 2007). Les principaux dispositifs d'apprentissage directement liés à l'expérience du débat public sont :

- le développement d'une expertise importante en matière d'évaluation environnementale ;
- les partenariats environnementaux et économiques avec des associations de défense de l'environnement (fondation) ;
- l'organisation en amont du débat public, de rencontres d'information/ concertation avec des acteurs ciblés ;
- la création de lieux d'un dialogue permanent avec les acteurs locaux (élus, agriculteurs) ;
- des activités de préparation au débat public (experts en communication, visionnement des débats public antérieurs) ;
- les ententes et programmes de compensations environnementales et économiques avec certains acteurs (agriculteurs, municipalités/MRC) ;

Cependant, cela ne fait pas disparaître les rapports de force entre les acteurs, compte tenu des intérêts qui s'affrontent lors de chaque projet. Les citoyens et les associations qui s'opposent aux projets saisissent la tribune des audiences publiques pour faire valoir leurs préoccupations, refusant bien souvent de négocier avec les promoteurs en amont des projets [Gauthier, 2007]. Cette situation a en particulier été dénoncée à Blainville où la municipalité (également par manque de communication) s'attirait les foudres de sa population chaque fois qu'elle souhaitait réaliser un nouveau projet.

De plus, dans les cas de procédure BAPE, les partisans des projets ont pu occuper les tribunes [Côté et Gagnon, 2005 ; Lyrette et Simard, 2006]. Il apparaît également que les décideurs et porteurs des projets économiques (élus locaux, agriculteurs et les représentants des intérêts économiques), sont souvent absents des débats publics organisés par le BAPE (ceux-ci ayant négocié des ententes préalables avec les promoteurs -Gariépy, 1989 ; Simard, 2006).

En outre, à l'image de la tendance observée dans le cadre de la mise en œuvre du développement durable (à l'échelle souvent micro locale) la pratique du débat public semble confinée dans une perspective de « projet » au détriment d'une perspective territoriale et intégrée, *ce qui nous renvoie à des enjeux de cohérence de l'action publique et aux défis de la mise en œuvre des principes du développement durable* (Gauthier 2007).

Un certain changement d'attitude et de culture organisationnelle peut tout de même être observé. La population, ainsi que des élus et des aménageurs sont (pour de bonnes ou de mauvaises raisons) de plus en plus sensibles au DD et cela se traduit comme nous l'avons souligné par une bonification des nouveaux projets.

De plus, en dépit des limites imposées par un cantonnement encore trop fréquent à « l'optique du projet micro local », se développe une approche et une conception plus intégrée du DD (de ses trois dimensions) et ce, au niveau aussi bien local que régional et provincial. La diffusion de cette conception est soutenue et relayée par un contexte - un momentum- correspondant à une révision et refonte des documents d'urbanisme existants (c'est particulièrement net dans le cas de Longueuil).

Il ressort de l'analyse comparative France-Québec que, dans les deux cas, le DD ne crée pas de tensions nouvelles : il focalise différents acteurs sur des tensions qui existaient déjà sur l'environnement ou l'aménagement local. Mais la transversalité qu'il implique offre l'intérêt de permettre des négociations, à partir de la dimension environnementale ou de la dimension sociale de la durabilité, sur les différents éléments d'un territoire impactés par le développement des activités économiques.

Or de plus en plus fréquemment, l'évolution des mentalités et la communication réalisée par les acteurs publics sur leur investissement en matière de durabilité, initient des opportunités pour amener un débat. Concernant diverses composantes de la société civile (association environnementalistes, comités de citoyens...) : leur poids et surtout leur habitude de mobiliser la durabilité pour défendre différents aspects de la qualité de vie locale (et non uniquement la dimension environnementale) sont plus anciens au Québec en raison de l'existence (dès la fin des années 70) de dispositifs favorisant le débat public.

Le débat et ces négociations au sujet de la durabilité interviennent plus en amont de l'émergence des projets qu'en France, mais ils n'intègrent pas d'avantage (du moins pas fréquemment) l'ensemble des acteurs concernés en particulier le milieu économique. Les échanges entre citoyens-pouvoirs publics locaux, centres locaux de développement et entreprises restent faibles. De même, en dépit de l'existence déjà ancienne de ces dispositifs réellement innovants, la mobilisation d'outils sensés permettre la mise en œuvre du DD (agenda 21) est encore peu fréquente au Québec.

Ainsi en France comme au Québec, les signaux faibles existent au niveau des élus d'une intégration du développement durable. Elle est incontournable dans la planification ce qui conditionne seulement à la marge la localisation des activités économiques. En effet, les cas de délocalisation-relocalisation d'entreprises dont les activités sont jugées incompatibles avec les autres fonctions du milieu local restent peu nombreux. **De plus**, à l'exception de la création de zone d'activités dites « vertes » dans le périurbain toulousain, **les entreprises sont dans l'ensemble peu concernées par les projets urbains liés au DD et les ignorent.** Cependant, l'étude menée auprès des entreprises permet de mettre en évidence un aspect que laissait peu soupçonner les enquêtes auprès des élus et des techniciens municipaux. Contrairement aux idées communément admises, les entreprises sont sensibilisées au DD et l'intègrent en tant que stratégie productive, commerciale, organisationnelle ou communicationnelle selon les cas.

Nous montrerons dans ce qui suit comment et dans quelle mesure les entreprises s'approprient les principes du développement durable tels qu'appliqués dans ces espaces périurbains et comment cela impacte leur activité.

III – L'intégration du développement durable dans l'activité et la stratégie des entreprises

L'analyse du rôle des collectivités locales en matière de développement durable dans la localisation des activités économiques, nous a permis de comprendre quels étaient les positionnements et les spécificités des logiques des collectivités des espaces périurbains. La mise en perspective des réalités française et québécoise a de plus mis en évidence l'importance du rôle de la planification locale et de l'existence d'un débat public sur l'aménagement. Toutefois la relation entre développement durable (intégré aux cadres de l'aménagement) et la localisation des activités économiques est aussi déterminée par le point de vue et les choix des entreprises. L'autre préoccupation de cette recherche vise donc à comprendre pourquoi et comment les entreprises intègrent le développement durable dans leurs activités et en quoi cela peut avoir une incidence sur les espaces périurbains dans lesquels elles s'installent.

Cette partie de l'analyse reste limitée à la France et n'intègre pas la dimension comparative France (Toulouse)-Québec (Montréal) car à cet égard le territoire Montréalais ne faisait pas partie du mandat (et du budget) attribué à l'étude. Les raisons d'une localisation des entreprises dans l'espace périurbain et la façon dont ce choix renforce ou non un développement d'activités, soucieux de la préservation environnementale, de l'équité sociale et d'un développement économique non prédateur, dans ces espaces sont donc seulement étudiées pour la France.

Avant de nous attacher au rôle de la durabilité et aux conditions suivant lesquelles les entreprises la mettent en œuvre dans les espaces périurbains éloignés de Toulouse, nous avons dans un premier temps caractérisé la motivation de certains secteurs d'activités pour s'implanter et se développer dans les territoires des SCOT périurbains.

Nous avons ensuite analysé dans quelle mesure les territoires des SCOT périphériques avec leurs spécificités, leur intégration plus ou moins marquée des principes de la durabilité dans la planification stratégique, influent ou non, sur l'implantation des entreprises et leurs stratégies d'organisation.

Enfin, le constat d'une intégration de la durabilité dans sa diversité mais des formes parfois notables d'évolution des activités, nous a amené à envisager en quoi ces différentes modalités et différentes thématiques de la durabilité, saisies par les entreprises pouvaient avoir une influence dans l'évolution de territoires périurbains.

Nous sommes partis de l'hypothèse, que l'intégration de la durabilité qui participe d'une stratégie d'évolution ou valorisation des activités peut n'être pas seulement une contrainte dans certains secteurs d'activité ou certaines entreprises. De fait, pour les entreprises les territoires périurbains peuvent être d'autant plus attractifs qu'ils offrent un environnement encore peu urbanisé. Cette caractéristique en donne une image positive en tant que lieu de résidence et /ou en tant qu'espace de ressources et de matières premières exploitables mais aussi comme bassin de main d'œuvre métropolitain important et diversifié. En retour, cette attractivité exercée

par les entreprises, associée à des atouts environnementaux peut faire évoluer les tissus productifs locaux vers des processus de sélectivité économique.

▪ **Analyser le développement durable dans les stratégies des entreprises**

Analyser l'intégration de la durabilité par les entreprises dans les territoires périurbains nécessite dans un premier temps de rappeler en quoi cette localisation, avec ou sans injonction à la durabilité, participe d'une condition structurelle du développement de l'activité ou tient à des facteurs plus exogènes et moins nécessaires dans cette activité.

Le choix du périurbain peut être conditionné par l'organisation et les relations des entreprises avec leurs fournisseurs, leurs marchés, leurs partenaires institutionnels dès lors qu'elles se développent et s'implantent dans les territoires des SCOT périphériques.

Ensuite, une logique d'organisation plus « a-territoriale » souligne que des secteurs d'activités ont certes amorcé des évolutions structurelles internes guidées par les impératifs de desserrement à partir des zones urbaines denses, mais leur choix d'implantation, ont trait aux modes de faire ou de valorisation des productions, éventuellement à l'élargissement et la proximité d'une clientèle.

Ces logiques des entreprises conditionnent une intégration variable de la durabilité qui rejoint, voire initie fréquemment l'action institutionnelle en faveur de la localisation et du développement des entreprises dans les espaces périurbains éloignés. **Elles participent à l'ébauche de projets de développement, dans lesquels l'intégration de la durabilité pose la question de la construction de ressources territoriales nouvelles pour ces espaces périurbains. C'est avec cet axe principal d'interrogation que nous avons conduit nos analyses sur l'impact du développement durable pour la localisation des entreprises dans les territoires périurbains.**

▪ **Les secteurs choisis**

Ils concernent respectivement

- Les activités constitutives de la **logistique et du transport** (convoyage, manutention entreposage)
- Les activités liées à la transformation de matières premières agricoles à des fins non alimentaires, pour la branche dite des « **bio -industries** » et à des fins alimentaires, pour la branche agroalimentaire classique de type « agro-industriel » ou dans ses orientations nouvelles liées à la fabrication et à la commercialisation de produits de qualité ou bien labellisés « bio » .
- Le **traitement et recyclage des déchets** ménagers, verts et industriels (métaux ou issus de l'industrie du bâtiment)
- Les **industries extractives** liées au BTP concernant aussi bien l'argile destinée à la fabrication des matériaux de construction en terre cuite que les granulats pour la production des sables et graviers.

- Enfin les activités de **services aux particuliers** (commerce, services bancaires, services à la personne) pour lesquelles les espaces périurbains représentent non plus une ressource de matière première mais un potentiel de clientèle important.

Cette sélection initiale a connu quelques modifications : le secteur de la construction et de l'industrie du bâtiment s'est révélé incontournable dans le cadre d'une réflexion sur l'intégration du DD dans la mesure où il est en lien étroit avec trois des secteurs initialement sélectionnés.

Le secteur des déchets en tant qu'émetteurs, et les industries aussi bien extractives que productrices de produits bio-sourcés. L'intégration des normes et l'anticipation de contraintes environnementales par le recours à des innovations techniques concerne directement ce secteur.

Par ailleurs, nous avons dû réduire le nombre d'enquêtes réalisées auprès des différentes composantes du secteur des services. Aucun représentant des groupes de distribution alimentaire (hormis Casino) n'ont donné suite à nos demandes répétées d'entrevues.

De même dans le secteur bancaire seuls le Crédit Agricole et la Banque Populaire ont accepté de nous rencontrer. Cependant, pour ces deux branches, les logiques d'implantation d'une nouvelle agence ou d'un nouveau point de distribution sont d'une part comparables et d'autre part ne dépendent que de données statistiques et démographiques.

Dans le domaine des soins et service à la personne, où là encore nous n'avons eu qu'un répondant (l'ARPAM), la localisation se fait en fonction de la densité et des caractéristiques de la population et est éventuellement régulée par le Conseil Général qui peut déterminer le territoire d'intervention et le public visé.

Au total sur une soixantaine d'entreprises contactées seulement 32 ont accepté de nous recevoir pour un entretien⁴¹

Les branches d'activités sélectionnées pour l'étude sont soit repérables de longue date pour des industries traditionnelles de transformation (agroalimentaire, matériaux de construction), qui disposent à proximité de denrées et matières premières fournies par le terroir, soit nouvelles (logistique, traitement des déchets), implantées à la faveur de transferts et de reports depuis les zones plus denses du cœur d'agglomération et parce que les territoires périurbains offrent des disponibilités foncières inhérentes à une plus faible densité urbaine. Pour les commerces de supermarché et la banque les espaces périurbains correspondent essentiellement à des lieux de polarisation d'une clientèle.

Au-delà, la localisation des établissements en regard des conditions de la durabilité suppose diverses modalités organisationnelles des entreprises et des secteurs d'activités et l'intérêt est d'analyser en quoi les logiques de la durabilité recomposent éventuellement les schémas organisationnels des entreprises étudiées, dans les territoires périurbains éloignés.

⁴¹ Liste des entreprises en annexe 3 p. 222 et 223

III.1. Logiques de localisation dans les principaux secteurs étudiés

Les facteurs de localisation dessinent des logiques caractéristiques pour chaque secteur. Ainsi, le desserrement vers les territoires périurbains prévaut parmi des activités de logistique et de transport routier. Mais aussi pour les activités de commerce et services. Il se distingue de l'ancrage territorial qui anime les activités de transformation dans les agro-ressources, l'agroalimentaire et aussi l'industrie extractive. Dans les territoires « interfaces » marqués par une identification au moins partielle à la ruralité (SCOT du Lauragais, du Vaurais ou du Sud Toulousain), l'ancrage territorial s'avère à conforter pour les agro-ressources et pour le secteur agroalimentaire, représentatifs de l'agro-industrie ou fondé sur des productions « bio », considérées comme des nouveaux vecteurs de l'identification des territoires. A l'inverse, pour les industries extractives des granulats ou bien de l'argile destinée à la fabrication des produits en terre cuite, des logiques d'ancrage territorial sont à préserver voire à garantir pour les carriers. Compte tenu de leurs impacts environnementaux essentiellement négatifs, ces activités (transport des pondéreux, bruits, emprises foncières mobilisées et à recycler) requièrent nécessairement la recherche d'une acceptabilité sociale dans leur implantation ou leur extension.

III.1.1. Des plates-formes logistiques périurbaines loin d'être des outils d'aménagement intermodal

De façon générale les activités dites de « logistique » présentent une typologie fonctionnelle d'entreprises dont la particularité est une implantation à partir d'infrastructures d'entrepôts de distribution de produits manufacturés ; entrepôts de groupage et de dégroupage ; entrepôts plate-forme de messagerie et de distribution urbaine... Parfois même, les activités d'entrepôtage sont dédiées au stockage dit « avancé » qui consiste pour un logisticien, à organiser directement le stockage et la redistribution pour le compte des industriels fournisseurs. C'est par exemple le cas de la plate-forme Easydis des établissements Casino de la zone Eurocentre dans le Nord Toulousain. La localisation des infrastructures logistiques déterminée par l'aménagement d'infrastructures dédiées, « les plates-formes logistiques » est conçue dans les espaces périurbains comme un outil d'attractivité et de développement territorial. Elles sont également présentées comme potentiel d'emplois pour des personnes peu ou moyennement qualifiées, malgré une tendance à la montée en gamme des métiers de logistique, de plus en plus générateurs d'emplois qualifiés.

Les territoires périurbains dans le Nord toulousain ainsi que dans le Vaurais et en divers endroits du SCOT Lauragais (Villefranche-de-Lauragais, Castelnaudary) offrent des espaces, de tailles et d'étendues différenciées, spécialisés dans la logistique et les activités liées :

La plate-forme Eurocentre, considérée d'ailleurs comme la polarité économique structurante du SCOT Nord Toulousain ; la zone d'activités des Cadaux à Saint-Sulpice sur Tarn et avec le projet attendant de plate-forme logistique « Portes du Tarn » en cours de lancement ; la plate-forme logistique départementale « Nicolas Appert » à Castelnaudary en voie d'achèvement à l'entrée sud de la ville et aux débouchés de l'autoroute. Sans compter d'autres zones de moindre

importance disséminées dans l'ensemble des territoires des SCOT, dont la création est survenue à partir d'initiatives publiques ou au gré d'opportunités foncières, et qui se sont développées avec l'accueil d'établissements aux fonctions associées d'entreposage et de transport routier.

L'aménagement des plates-formes logistiques dans l'ensemble des territoires des SCOT périphériques a correspondu aux logiques de desserrement qui ont peu à peu caractérisé les stratégies d'implantation des entreprises d'entreposage et de transport consommatrices de vastes emprises foncières. Ces aménagements correspondent aux solutions apportées au souci de mettre en place et gérer des stratégies de massification dans la distribution des produits. En particulier pour les magasins généraux et les centres de stockage intermédiaires dédiés à la grande distribution. En réponse, les acteurs institutionnels ont consacré les secteurs les plus accessibles des zones périurbaines, en particulier dans les corridors d'échanges, à l'installation et la réalisation des plates-formes logistiques et d'opérations d'aménagement et d'infrastructures associées. Elles se concentrent donc sur les marges de l'aire urbaine de Toulouse à proximité des nœuds autoroutiers, pour constituer des plates-formes dites « en porte d'agglomération ». Ainsi, depuis plus d'une vingtaine d'années, les territoires périurbains de l'aire urbaine ainsi que leurs marges proches sont l'objet de nombreuses initiatives⁴². Ces projets dont les territoires périurbains sont les réceptacles, concourent à l'échelle du pôle métropolitain à un éclatement spatial des fonctions logistiques, aux impacts d'autant plus discutables à l'égard de la durabilité que l'utilisation du transport routier y est quasiment généralisée.

En matière de durabilité, cela représente une contradiction forte entre les principes affichés, par les pouvoirs publics en général (gouvernement ou des niveaux infranationaux comme les régions ou les collectivités locales) et la confrontation aux réalités économiques et techniques impliquées par cette durabilité.

Dans nos territoires périurbains de référence, le site d'Eurocentre au cœur du territoire du Nord toulousain constitue le projet le plus abouti des plates-formes logistiques. Avec plus de 3000 emplois et 130 établissements, la plate-forme Eurocentre constitue la polarité économique dominante du territoire du SCOT Nord. Sa réalisation dans le prolongement d'un secteur historiquement dédié au transbordement de marchandises (marché d'intérêt national), de stockage et entreposage (matériaux divers) et de logistique au nord de Toulouse. Le site de 300 ha, localisé à une trentaine de kilomètres de Toulouse sur l'axe de communication routier avec Montauban et Bordeaux, est opportun et capte les flux en provenance de Bordeaux et du nord de l'espace national. Il est en effet bien encadré par l'autoroute A62, la route nationale 20 ainsi que l'axe ferroviaire Toulouse-Paris et Toulouse-Montauban, et à une courte distance de l'aéroport en dépit d'une absence de liaison directe. L'aménagement procède d'une initiative concertée engagée dès 1991 par un syndicat mixte qui réunit le Conseil Régional de Midi-Pyrénées, le département de la Haute-Garonne ainsi que les deux communes riveraines, Castelnau d'Estrétefonds et Villeneuve-

⁴² Plate-forme logistique de Montbartier (400 ha) dans le Tarn et Garonne lancée en 2008 ; plate-forme logistique Euronord (300 ha) à proximité, entre Toulouse et Montauban, inaugurée en 1998 ; plate-forme logistique « Portes du Tarn » à Saint-Sulpice (200 ha) au cœur du territoire du SCOT du Vaurais en cours de lancement ; plate-forme logistique départementale audoise de Castelnaudary (projet de 300 ha dont première tranche achevée en 2011).

les-Bouloc. En dépit d'un démarrage difficile de la commercialisation en 1998, (coût élevé du foncier aménagé et concurrence portée par des petites plates-formes privées situées sur l'axe routier Toulouse-Montauban), la plate-forme « Eurocentre » connaît à partir du milieu des années 2000 un développement accéléré. L'offre de terrains à des prix ramenés aux réalités du marché entraîne la concentration de plusieurs grands acteurs de la logistique et du commerce de gros, attirés par la croissance métropolitaine du marché de consommation et la fonction de groupage et dégroupage qu'assure la plate-forme à l'échelle régionale. La densification du site a été assurée par l'accueil des plates-formes régionales d'approvisionnement de quelques acteurs de la grande distribution⁴³, de la messagerie postale⁴⁴ et des centres spécialisés dans la messagerie de fret majors en France et en Europe (qui concentrent l'essentiel de leurs infrastructures en Midi-Pyrénées⁴⁵), auxquels se sont ajoutés des établissements spécialisés dans l'entreposage le transit et des services dédiés à l'entretien et à la réparation des poids lourds et automobiles.

La prise en compte des enjeux environnementaux de cet aménagement est garantie par l'implantation d'écrins de verdure entre la zone et les espaces résidentiels et le maintien d'espaces verts qui composent au total un tiers de la surface aménagée. L'inter-modalité et la diversification des modes de déplacement et de transport sont encore évoquées comme des conditions de durabilité de ce type de structure (diminutions des GES, désengorgement du trafic dans les aires métropolitaines. Or ces conditions n'ont pas été concrétisées dans le cas d'Eurocentre et le sont généralement peu dans le cas des autres plates-formes logistiques. En effet, Eurocentre reste dépourvu d'un centre intermodal (système de déchargement avec grues et portiques) et caractérisé par une sous-utilisation de son embranchement fer-route. Il existe pourtant un centre intermodal fonctionnel à 20 km dans la commune de Fenouillet mais son transfert à Eurocentre n'est toujours pas à l'ordre du jour alors même qu'une partie des entreprises de Fenouillet se sont déplacées à Eurocentre.

Le transport des marchandises pour des raisons de coûts, de flexibilité d'organisation d'infrastructures et de couverture territoriale est nettement plus favorable à la route ou à l'autoroute qu'au fret ferroviaire, le plus souvent cantonné au transport de matières pondéreuses et à risques. Cette tendance est renforcée par les choix de la SNCF pour laquelle le fret ferroviaire ne constitue plus un axe stratégique de sa politique de développement commercial. Par ailleurs, constituer sur une plate-forme un système de transport combiné requiert beaucoup d'investissements pour des embranchements ferrés. Or, le faible nombre d'utilisateurs locaux et des volumes transportés obèrent les perspectives de rentabilité, même si la stratégie du syndicat mixte d'aménagement *d'Eurocentre* vise en cas de besoin à prolonger vers les sites des entreprises, des embranchements ferrés.

Des perspectives de pratiques multimodales semblent cependant exister avec l'installation du « port à sec » de Barcelone, une infrastructure de remplissage et de livraison de containers qui pourraient être acheminés ou reçus par la voie ferrée. Toutefois, cela ne réduirait que

⁴³ Casino avec deux entrepôts de (60 000 m² de surface exploitable pour 420 personnes) ; Décathlon (surface d'entreposage de 30 000 m² pour 170 emplois)

⁴⁴ Le centre de tri régional de la Poste (entrepôts de 20 000 m² répartis sur 8 ha)

⁴⁵ (DHL, Kuhene & Nagel, GEFICO, Norbert Dentressangle...

partiellement les nuisances du trafic routier de marchandises, et cette évolution possible dépend des volumes transportés, et donc des flux de marchandises traitées à *Eurocentre* et transitant par le port de Barcelone.

Avec un taux d'occupation des zones bien inférieur à celui d'*Eurocentre*, les autres sites spécialisés dans l'accueil des activités logistiques au sein des SCOT périphériques de la métropole toulousaine présentent les mêmes caractéristiques : les embranchements ferrés sont garantis mais pratiquement inutilisés en l'absence d'une demande potentielle pour le fret ferroviaire.

Les implantations d'entreprises que nous avons pu étudier, à *Eurocentre*, répondent en premier lieu à des logiques de transfert d'activités pour mieux assumer la massification inhérente aux volumes sans cesse plus importants de marchandises réceptionnées, traitées et redistribuées. Avec également l'avantage d'une accessibilité autoroutière rapide et directe (Autoroute A62).

Easydis, filiale logistique du groupe Casino, y a déménagé depuis 2009, ses entrepôts étant trop à l'étroit dans le site voisin de Fenouillet. Sa vocation est de livrer en produits frais, selon une logique de flux tendus, des grandes et moyennes surfaces, des supermarchés, des points de vente de proximité relevant tous du groupe Casino, et situés dans un grand quart Sud-ouest de la France.

L'implantation des nouveaux entrepôts d'Easydis ne se justifie donc pas par une localisation barycentrique par rapport aux divers points de distribution répartis à une échelle interrégionale. L'implantation à *Eurocentre* est issue de la volonté de ses dirigeants d'adapter et d'organiser des systèmes de stockage, de navettes et d'expéditions, pour qu'ils répondent aux besoins de la massification des denrées et des produits à traiter et à expédier. Dans la mesure où les activités de logistique représentent un secteur dont la stratégie est d'abord dominée par les coûts de transports, la concentration des activités de stockage associée à la multiplication des livraisons directes vers des points chaque fois distincts permet aussi une mutualisation de différents produits transportés grâce des matériels roulants adaptés.

Le centre régional de logistique et de traitement du courrier pour Midi-Pyrénées que La Poste a inauguré sur le site d'*Eurocentre*, également en 2009 correspond à la même démarche de réduction des coûts par massification⁴⁶. A cet égard, la localisation à *Eurocentre* pour la plateforme régionale de La Poste, outre les disponibilités foncières (site de 9 ha), offre des avantages en termes de connectivité avec un ensemble intermodal métropolitain situé à proximité (accès autoroutiers, aéroport pour l'acheminement du courrier vers Paris et éventuellement l'utilisation des services ferroviaires à partir de la gare de Toulouse).

La dimension intermodale très peu utilisée parmi les logisticiens d'*Eurocentre* l'est encore par le transporteur BTV-CGA (200 emplois), prestataire toulousain en charge de l'acheminement des voitures neuves vers les réseaux régionaux de concessionnaires automobiles, et premier gros

⁴⁶ Il s'agit d'une infrastructure à vocation régionale, plutôt multi-départementale à l'échelle de Midi-Pyrénées, avec une capacité de tri de 2,4 millions de plis par jours qui repose sur une double démarche : le traitement du courrier départ (région/extérieures et à destination de Midi-Pyrénées à l'exception de l'Aveyron).

opérateur venu s'implanter sur la plate-forme du nord toulousain. Cependant, les choix des constructeurs automobiles privilégient de plus en plus le transport routier au détriment du ferroviaire pour accentuer la flexibilité et la fiabilité de l'approvisionnement des circuits commerciaux des véhicules neufs. Ceci entraîne la recherche d'une diversification de cet opérateur vers des services de maintenance, d'entretien des flottes d'entreprises ou dans la réception et le traitement par le rail des containers en vue de rentabiliser et d'occuper une surface de stockage de 40 ha qui représentait l'avantage d'une implantation à *Eurocentre*.

Pour ces acteurs du transport et de la logistique la localisation dans les espaces périurbains et la recherche d'une nouvelle façon de penser leur installation et leur activité est donc déterminante. Elle vise entre autre une limitation des dépenses énergétiques qui permettrait aux entreprises concernées d'investir le volet environnemental de la durabilité notamment en limitant les rejets de GES, mais d'autres contraintes économiques ne vont pas dans le sens d'une valorisation de la durabilité dans les territoires où ces entreprises s'installent.

Le desserrement logistique observé en direction des territoires des différents SCOT périurbains de Toulouse pose légitimement la question du rapport à l'idée du développement environnemental durable. **Les territoires des SCOT périphériques enregistrent une multiplication des projets d'aménagement et de développement des plates-formes logistiques situées en général chacune dans un département distinct.** Au total, on assiste à **la juxtaposition d'initiatives, parfois concurrentes, sans que ne prévale une concertation ou du moins une vision plus rationnelle de l'aménagement de ces zones d'activités très étendues et fortement consommatrices d'espaces fonciers.** Ces stratégies éclatées sont à mettre sur le compte des efforts développés par les intercommunalités afin d'attirer des activités logistiques correspondant à des objectifs de développement du tissu économique local et de l'emploi⁴⁷. Mais dans ce domaine, les structures intercommunales reçoivent l'appui technique, économique et financier de leur département (Conseil Général) respectif, désireux pour l'occasion de compléter leur intervention dans le registre du développement économique local. Le constat ne va donc pas dans le sens d'un frein à ces tendances de dispersion dans les territoires étudiés.

L'éclatement des activités et zones logistiques s'accompagne d'une multiplication des flux de transport, et les infrastructures aujourd'hui réalisées ou projetées sont essentiellement routières. Ce qui déporte les problèmes de trafic plus loin du cœur des métropoles. Cette dissémination d'équipements logistiques complique le report modal de la route vers des modes alternatifs comme le transport ferroviaire au demeurant peu soutenu. Dès lors, **des contradictions fortes apparaissent entre l'aménagement territorial marqué par une dispersion des infrastructures logistiques, et le souci environnemental affiché dans tous les documents qui dessinent le devenir des territoires. Outre la disposition d'espace foncier, les entreprises bénéficient ainsi de la concurrence entre ces zones pour décider de leur installation à l'échelle locale.**

⁴⁷ Eurocentre en Haute-Garonne avec une extension prévue de 80 ha, le projet Portes du Tarn contenu dans le SCOT du Vaurais, la plate-forme logistique « Nicolas Appert » à Castelnau-d'Aud dans l'Aude (150 ha disponibles et 300 ha à terme), sans compter la commercialisation en cours de 300 ha dans la zone logistique de Montbartier aux portes de Montauban en Tarn et Garonne.

III.1.2. Un renouvellement productif à partir des activités de transformation liées à l'agriculture ?

La question des conditions de la durabilité interpelle aujourd'hui ce qu'il est convenu d'appeler le modèle productif agricole qui affecte les territoires périurbains, et en particulier ceux qualifiés « d'interface » comme une partie du SCOT Lauragais ou du SCOT Sud Toulousain où la densité encore faible de l'urbanisation permet le maintien d'activités agricoles plutôt intensives. Une agriculture dynamique et aux modes productivistes, dans la vallée de la Garonne au sud de Toulouse ainsi que dans le terroir céréaliier du Lauragais, pose des questions sur la poursuite ou le renouvellement de ce modèle productif, notamment pour les activités de transformation qui lui sont associées. Nous ne nous sommes pas intéressés à l'agriculture proprement dite dans les espaces périurbains, en revanche, dans le cadre d'un travail sur la durabilité, il nous est apparu incontournable d'envisager des branches d'activités qui constituent un gisement d'emplois, et une partie du tissu productif sur lequel reposent aujourd'hui des enjeux de durabilité pour les espaces périurbains.

En effet, des secteurs industriels diversifiés de l'agroalimentaire ou de la transformation primaire des productions agricoles en matériaux à vocation industrielle, participent de l'histoire, de la culture de ces territoires quand ce n'est pas de la construction de leur identité (ex. Comminges et Lauragais). Ces transformations des produits agricoles sont confrontées comme ailleurs, aux enjeux de la qualité des produits pour l'alimentation mais également à la diversification des productions et applications associées à d'autres secteurs (ex. productions végétales destinées à la fabrication des matériaux de construction ou à l'élaboration de produits cosmétiques). Ces combinaisons productives redéfinissent au moins partiellement l'ancrage territorial de certaines industries locales de transformation des produits agricoles. Elles introduisent éventuellement une nouvelle image et une réputation de qualité des territoires périurbains, notamment les plus éloignés d'entre eux. Elles participent aux tensions entre la poursuite d'une agriculture orientée vers des productions de masse et des choix plus sélectifs sur les modes de production et les gammes de produits proposés.

▪ *L'ancrage territorial de l'industrie agroalimentaire*

Héritages d'une production agricole intensive et productiviste, diverses activités agroalimentaires (meuneries, transformation de la viande, conserveries, fromageries...) se sont développées et structurées au cours du temps dans les territoires des SCOT périphériques où elles représentent des éléments privilégiés du développement local et économique, promus par les structures intercommunales, notamment dans les zones des SCOT « Pays Sud toulousain » et Lauragais.

En étroite association avec la production céréalière et d'élevage intensif (Lauragais audois) des fonctions agroalimentaires de transformation, parfois héritières de savoir-faire spécifiques se sont fixées et développées dans ces territoires. Ces secteurs économiques sont générateurs d'emplois, de moyenne ou faible qualification, pourvus par des groupes coopératifs ou par des entreprises classiques du secteur privé. Ils sont constitutifs de branches industrielles historiques, dans la

conserverie et la fabrication de plats cuisinés comme dans la communauté de communes de Castelnaudary et du Bassin Lauragais où ils représentent aujourd'hui un potentiel de 1 200 emplois. Ce volet de l'agroalimentaire intensif en main d'œuvre et en volumes de productions est un vecteur, prépondérant du développement Castelnaudary où il a reposé par le passé sur la capacité entrepreneuriale de PME, de petits industriels avant les nombreux rachats de la part de groupes capitalistiques internationaux (groupes privés ou grandes coopératives).

Dans le bassin industriel de Castelnaudary, le secteur des conserveries réunit une douzaine d'établissements de tailles très diverses⁴⁸. Cette concentration d'établissements pourrait être assimilée à une logique de « cluster » avec ses règles locales de coordinations, de collaborations (échanges d'informations sur les fournisseurs, concertations autour de la traçabilité des produits, des ingrédients...) et concurrence autour de diverses gammes de produits. L'ouverture de ce système productif local est cependant non négligeable un approvisionnement largement internationalisé des conserveurs qui se fournissent, par exemple, en Argentine pour les haricots ou les lentilles, et au Maroc ou au Portugal pour les tomates. Castelnaudary reste néanmoins un territoire fort d'identification pour le cassoulet avec une fête gastronomique annuelle, en mesure de drainer plusieurs centaines de touristes. Les responsables ou patrons des principales conserveries collaborent avec diverses institutions régionales (en Midi-Pyrénées, en Languedoc-Roussillon), nationales, voire européennes qui travaillent au perfectionnement de la qualité alimentaire des produits et de leurs préparations. Le renforcement du tissu productif local procède d'une synergie entre ces différents acteurs locaux ou régionaux, ce qui en retour renforce l'ancrage territorial des activités industrielles de conserverie.

La localisation des entreprises agroalimentaires relève, ainsi d'une relation étroite entre renommée et effet marketing pour le territoire. L'internationalisation croissante des approvisionnements (viandes, haricots, tomates et autres légumes...etc) relativise pourtant l'idée d'une inscription du cluster chaourien dans son terroir productif agricole, même s'il existe sur place une dynamique de coordination pour asseoir son développement local. Par ailleurs, les dimensions de la durabilité plus amplement traitées dans ce qui suit, posent la question de l'adaptation des procédés de production et de leur impact sur les espaces concernés et sur la valorisation de produits avec des labels garanties de qualité ou d'authenticité qui constituent un atout majeur pour ces grands groupes.

- ***La production « bio-industrielle » déterminant de la localisation dans les territoires périurbains ou nouveau modèle de développement durable des entreprises ?***

Parmi des axes stratégiques de développement territorial s'impose l'idée d'une qualité des produits fabriqués dépendante d'une proximité étroite avec les terroirs de production agricole. Pour aller dans ce sens les territoires périurbains proposent des aménités en vue de valoriser des productions courantes ou bio industrielles. Ceci correspond également à des évolutions des valeurs de la société (des consommateurs) plus attentive à une offre de qualité, d'authenticité et

⁴⁸ Tous sont identifiés comme producteurs de cassoulets et plats cuisinés à base de confits de canard ou d'oie

de naturel. En outre, des réglementations plus favorables aux produits « bio-sourcés » sur le plan des normes participent aux changements des modes de consommation. Cette conjonction d'éléments favorise en différents points des SCOTs périphériques, des actions et des projets d'entreprises qui placent la durabilité environnementale au cœur de la fabrication de produits nouveaux, dérivés des matières végétales ou du vivant.

La valorisation des productions de qualité à base végétale est repérable dans des secteurs aussi distincts que la chimie verte, l'agroalimentaire, la construction ou la cosmétique. Dans ces domaines les territoires périurbains accueillent des projets d'entreprises, d'innovation sur des produits, voire des projets de développement local.

Comme dans la production agroalimentaire traditionnelle, une partie de ces localisations s'appuie sur des ressources agricoles ou végétales locales, qui constituent des « externalités de localisation » fondées sur la proximité géographique. Toutefois, la localisation des entreprises dans les territoires périurbains n'est pas toujours justifiée par la récupération des matières premières agricoles à proximité. Les incidences sont de deux ordres : pour être « naturels » et spécifiques aux territoires où ils se développent, les produits doivent alors intégrer sur place de l'innovation technologique et de la recherche et développement. Ensuite, le modèle « éco-industriel » ancré à un espace, engendre des formes de coordinations locales entre acteurs et décideurs. Cette proximité à la fois géographique et structurelle produit un effet d'ancrage nécessaire pour le processus de valorisation. Par ailleurs, la conception des produits de consommation courante ou bio industrielle rejoint la dimension environnementale du développement durable sur une localisation associée à la présence de matières premières végétales, renouvelables, moins chères que celles d'origine chimique, et dont on évite le transport.

Un exemple peut être donné par l'organisation géographique de la fabrication de briques de construction par l'entreprise « Sativa Muris » qui recourt au chanvre comme matière première principale. La réalisation de ce produit se déroule dans un cadre périurbain relativement large, mais proche de la métropole toulousaine : la matière première et sa transformation proviennent du SCOT Sud (Cazères-sur-Garonne), la production finale échoit à deux usines, l'une située à Varilhes en basse Ariège et l'autre à Merville (SCOT Nord Toulousain). Les externalités de localisation envisagées au départ sur la matière première agricole ont initié des expériences innovantes. A l'origine, le projet se fonde sur la mise en culture du chanvre par la coopérative agricole Euralis à Cazères-sur-Garonne (territoire du SCOT Pays Sud Toulousain), suivie par l'implantation d'usines de transformation du chanvre en fibres végétales à usage industriel. L'établissement d'une coopération avec une PME toulousaine (la SEAC) spécialisée dans la production des matériaux de construction (blocs ciments, briques, tuiles...) finalise le projet. Il a été labellisé par le pôle de compétitivité Agrimip et reçoit une subvention et l'appui scientifique d'un laboratoire de l'INSA (LMDC). Au-delà, de l'innovation technologique proprement dite, la question se pose aujourd'hui d'une valorisation commerciale pour différencier ce produit du commun des blocs de construction en ciment ou en terre cuite existant sur le marché. La référence à une matière première locale, saine et à son utilisation pour des produits connotés d'une valeur écologique devient beaucoup plus efficiente du fait d'une localisation périurbaine qui facilite par ailleurs l'approvisionnement adapté de ces matières premières.

▪ ***Le marquage territorial pour labelliser des activités « bio-industrielles » : l'expérience Bio_Vallée dans la SCOT Lauragais (Revel)***

Le développement des activités agro-écologiques en zones périurbaines, correspond aussi à un ancrage territorial par l'innovation et l'adaptation des produits et procédés. A ce titre, le territoire du Lauragais, entre Revel et Castelnaudary, recèle un certain nombre d'entreprises industrielles (établissements de groupe et PME) qui ont conçu et développé des activités en lien avec la valorisation et transformation des produits agricoles ou des matières végétales respectueuses de l'environnement. Les spécialisations représentées sont nombreuses et variées : l'agroalimentaire de première ou de deuxième transformation (plats cuisinés) axé sur la qualité et le volet « bio » des produits, la cosmétique, la pharmaceutique, mais aussi les biomatériaux.

Ce constat, a suscité depuis 2009 une démarche pour regrouper les entreprises concernées (une trentaine environ) dans l'association de la « Bio Vallée ». Sa création revient au sénateur maire de Revel, Alain Chatillon, fondateur en 1972 sur la commune de l'entreprise Gerblé, spécialisée dans la fabrication d'aliments diététiques⁴⁹. Aujourd'hui, avec plus de 200 emplois et une activité intégrée de recherche et développement sur place, « Nutrition et Santé » fait figure de leader local dans le milieu industriel de l'agroalimentaire orienté écologie. Après avoir rapatrié les activités de son ancien site de Barcelone en 2008, l'entreprise s'est orientée vers le développement de gammes d'aliments diététiques à base de soja bio non OGM produit dans l'aire du Grand Sud-ouest français. A cette fin, elle a initié la création en 2009 d'une filiale spécialement destinée à la production et la commercialisation de produits alimentaires naturels à base de soja, « Nutrition et Soja » (60 salariés). La démarche initiée par « Bio Vallée » vise à regrouper les entreprises autour d'un label de certification qualité sur l'origine bio ou naturelle des productions, propres à chaque entreprise dans son domaine. L'enjeu est aussi pour les membres d'échanger sur les suivis de législation et les procédés de commercialisation.

Cette coordination entre entreprises et leurs responsables que l'on pourrait rapprocher d'un apprentissage collectif autour d'une démarche agro-écologique s'inscrit dans un processus plus vaste, ouvert sur des stratégies d'innovation technologique et de produits dans ce secteur périurbain. La trentaine d'entreprises membres de « Bio Vallée » est en effet adhérente du Pôle de compétitivité régional Agrimip présidé également par le sénateur maire de Revel. D'autres personnes ressources entre le territoire local et des niveaux de décision ou d'action supérieurs existent dans la structure « Bio Vallée », à commencer par le fondateur de la start-up Nutrinat (plats cuisinés bio), Laurent Spanghero, ancien dirigeant d'une entreprise de conserveries à Castelnaudary et président du centre national de recherche sur la viande de Clermont Ferrand et de l'ACTIA (institut fédératif des instituts techniques agroindustriels).

Ces ressources emboîtées intégrées dans les réseaux professionnels de divers décideurs économiques soulignent une évolution organisationnelle en cours autour du portage local de certaines innovations. Les activités de transformation et de valorisation des produits agroalimentaire-écologiques s'inscrivent dans un ensemble de ressources innovantes construites et valorisées par divers réseaux d'acteurs qui participent à forger une nouvelle identité et un nouveau support de développement pour le territoire « interface » de l'espace périurbain éloigné.

⁴⁹ Intégrée depuis 2009 dans le groupe agroalimentaire japonais Otsuka Pharmaceutical.

▪ ***Le périurbain éloigné, espace de report pour les activités innovantes de la bio-industrie***

L'espace périurbain de la région métropolitaine toulousaine accueille des entreprises innovantes des domaines de la chimie verte, des biotechnologies végétales, des « agro-ressources » qui tout en gardant des relations structurées avec des laboratoires scientifiques toulousains, sont à la recherche de disponibilités foncières et où elles s'assurent une certaine acceptabilité sociétale pour déployer leurs recherches, expérimentations et productions.

La disponibilité foncière couplée aux initiatives volontaristes de développement portées par les territoires explique l'implantation dans le périurbain, de sociétés appartenant à des firmes multinationales mais aussi la venue de petites firmes « Clean Tech » inscrites sur des marchés à fort potentiel de développement. La logique qui prévaut dans l'intégration de la durabilité par les entreprises conduit à concevoir des biens et des services dont l'objectif est sinon de réparer l'environnement (sur le plan écologique), du moins de concevoir des produits « bio-sourcés », respectueux de l'environnement.

Dans le SCOT Nord Toulousain, à Saint-Sauveur non loin de la plate-forme Eurocentre, le groupe multinational Sygenta Seeds a par exemple inauguré en 2004 une plate-forme de plusieurs ha (40 emplois) dans le but de faire des expérimentations dans le marquage moléculaire au service de la sélection végétale. Cette activité, par ailleurs jugée très sensible car en lien avec la recherche sur les OGM, procède d'un transfert à partir d'un site ancien implanté à Montaudran dans le Sud-est de Toulouse, et se fonde sur des collaborations actives avec des instituts toulousains, comme l'INRA et de l'École Supérieure d'Agronomie.

La firme Agronutrition, installée à Carbonne, au cœur du SCOT Sud Toulousain est aussi exemplaire de cette recherche d'espace d'accueil où l'acceptabilité de l'activité est couplée à celle de l'enjeu foncier. L'installation de cette entreprise dans ce territoire périurbain survient suite à la catastrophe AZF en 2001. Auparavant, l'entreprise liée par son activité de fabrication d'engrais était implantée à proximité de l'ancienne usine de fabrication d'ammonitrates du groupe Total. Son redémarrage avec la perspective d'une production d'engrais à base d'oligo-éléments chimiques s'est heurté au refus des élus et riverains de l'ancienne usine AZF et de nombreuses communes périphériques. Dans le double objectif de faciliter son acceptation sociale et d'éviter tout impact néfaste sur son environnement, cette entreprise a intégré une stratégie maîtrisée de durabilité par l'orientation agro-environnementale de ses activités. La spécificité de son management (procédure de rachat des actifs de la société par les salariés) relève également selon son PDG d'une logique de durabilité sociale. C'est dans le prolongement de cette logique que l'entreprise choisit en 2003 d'installer son pôle de fabrication et de recherche chimique sur la Zone Activestre à Carbonne, située à une quarantaine de kilomètres au sud de l'ancien site AZF. Ce transfert s'opère d'autant mieux que la Communauté de communes en charge de l'aménagement et du développement de la zone, a intégré une démarche durable à travers des contraintes environnementales sur la Zone nouvellement construite et recherche des occupants industriels adhérant à ces normes et principes. Le site Agronutrition est considéré comme un établissement « classé » en termes de protection environnementale du fait du stockage de métaux lourds et des moyens techniques mis en œuvre pour en assurer la sécurité. Avec sa quarantaine

d'employés, le site a de plus diversifié ses activités de recherche et développement sur les bio-fertilisants en renforçant et en multipliant ses partenariats avec des laboratoires scientifiques toulousains (INRA, UPS, INP, CNRS), dans le cadre d'une activité internationalisée (25 % du chiffre d'affaires à l'exportation vers l'Argentine, l'Australie, l'Afrique du Sud). Les conditions environnementales de la durabilité (bilan carbone, certification 0 déchets...) demeurent une axe privilégié de sa stratégie locale de développement d'Agronutrition.

Dans les différents espaces périurbains de la région métropolitaine de Toulouse, la localisation des activités agroalimentaires et bio-industrielles répond donc à des stratégies d'ancrage territorial évolutives. Pour **l'agroalimentaire**, le lien de filière est structurant et participe par diffusion à un **renouvellement des activités qui se généralise vers des logiques adaptatives** qui intègrent, les **conditions de la durabilité environnementale entendues comme l'usage de matières premières locales et saines**. Les **activités bio-industrielles** reprennent ces enjeux en accentuant **les démarches d'innovation technologiques et de produits avec une inscription assez forte dans le système d'innovation métropolitain et régional**. Ces activités nouvelles trouvent dans le périurbain éloigné des externalités de localisation nécessaires à leur implantation territoriale.

III.1.3. Le périurbain, un territoire d'accueil pour les filières émergentes du tri et traitement des déchets ?

Dans le cadre de l'étude nous nous sommes intéressés aux activités de collecte et de recyclage des déchets⁵⁰ parce qu'ils concernent les espaces périurbains à double titre : en tant que lieux susceptibles de recevoir des installations de plates-formes et de centres de collectes de déchets mais aussi parce qu'ils sont eux-mêmes producteurs de déchets dont les plus importants sont les déchets ménagers et les déchets verts en lien avec la densification des espaces résidentiels dans les territoires périurbains.

En ce qui concerne le traitement des déchets, les espaces périurbains ont recours comme d'autres territoires aux pratiques de délégation de service public dont bénéficient de grandes entreprises de services urbains. Ces opérateurs privés ont la charge d'organiser et d'optimiser la collecte et le tri des déchets avant leur éventuelle transformation. Or, si elles ne sont pas totalement prédominantes dans toutes les zones périurbaines, les grandes entreprises spécialistes du traitement des déchets ont construit un maillage important à partir de la concession des plates-formes de collecte et déchèteries (communales ou intercommunales) qui leur a été octroyée par les collectivités.

Cette implantation locale des activités de traitement des déchets, induit une implication régulatrice d'agences publiques ou parapubliques qui interviennent dans deux registres :

- le soutien et le conseil auprès de collectivités et opérateurs privés à la mise en place des activités de tri et au-delà de retraitement des déchets (Agences de développement ou de promotion du type ADEME, ARPE, ORDIMIP).

⁵⁰ Principalement ménagers et verts, mais également d'origine industrielle tels les résidus issus du bâtiment et des métaux

-Le contrôle de la conformité des installations et infrastructures dédiées au traitement et transformation des déchets (services de l'État avec la DREAL).

Dans les territoires périurbains, et notamment les plus éloignés d'entre eux, qui offrent des opportunités foncières pour l'installation des plates-formes de traitement des déchets, le rôle local de ces opérateurs s'est accru. Ainsi c'est sous couvert du contrôle de ces agences que les acteurs privés apportent une garantie de durabilité et sous couvert des missions qui leur sont confiées par les élus locaux qu'ils opèrent sur des modes compétitifs relativement agressifs pour inscrire leur emprise dans cette filière.

La diffusion des activités de collecte et tri des déchets dans les espaces étudiés, correspond au caractère d'abord obligé et à ce titre très règlementé de leur implantation. Elles évoluent à partir de dispositifs d'encadrement et de réglementation stricts⁵¹ qui se sont précisés à mesure que la durabilité intégrait les questions posées par leur développement et de leur structuration, au-delà de la collecte des déchets, de filières de transformation et retraitement. Ils précisent désormais les caractéristiques des déchets ultimes qui doivent déjà avoir été triés et dépollués acceptés en décharge depuis de 2002.

Dans les territoires périurbains comme ailleurs la gestion des déchets ménagers relève d'un service considéré comme « public ». Les plans départementaux imposent des contraintes réglementaires d'élimination des déchets ménagers et assimilés aux collectivités locales et visent à établir des pratiques locales de tri sélectif et traitement avec le maximum de récupération possible des déchets ménagers et verts sous des conditions qui garantissent à la fois l'environnement et la santé pour les riverains des zones⁵².

La nature et l'origine des déchets en font cependant un service hétérogène structuré dans une chaîne d'acteurs nombreux et distincts ne serait-ce que par le système des délégations de service public qui attribue à des sociétés prestataires la gestion des activités de tri et de valorisation des matières. Parce qu'elles demeurent organisatrices et financent des services de collecte et de ramassage des déchets ménagers ou banals, les collectivités municipales et souvent intercommunales ont la responsabilité d'améliorer le service d'un point de vue économique, environnemental et social, sans trop chercher à en accroître le coût.

La gestion et le recyclage des déchets sont aujourd'hui des thèmes de l'application du DD. En effet, les territoires périurbains, intégrant des jeux multi-scalaires et des rapports étroits avec les cœurs d'agglomération métropolitains, apparaissent de plus en plus concernés par la modernisation et les transformations qui marquent la gestion et le traitement des déchets.

⁵¹ La France s'est investie dans une démarche pour minimiser les volumes de déchets à incinérer et en retraiter une partie depuis le 13 juillet 1992. Le plan départemental de traitement des déchets concerne les déchets ménagers et assimilés (DMA), les déchets industriels banals (DIB), les déchets industriels et commerciaux (DIC), les déchets du BTP et les boues et déchets liquides.

⁵² Les plans départementaux ont été soumis à révision en 1998 par le Ministère de l'aménagement du territoire, pour une réduction du volume de déchets produits, une moindre incinération et le développement du recyclage de matières organiques.

Les disponibilités foncières et le caractère peu dense de l'urbanisation, font de ces territoires des espaces privilégiés pour l'implantation des activités de tri, de traitement et de transformation. **Aussi, leur localisation doit autant à l'émergence spontanée de ces activités par ailleurs très encadrées par la législation et la réglementation, qu'à un effet de report depuis des zones plus centrales des agglomérations urbaines ou métropolitaines.** Les dynamiques à l'œuvre révèlent également que **les territoires périurbains renforcent leur rôle d'accueil d'une grande diversité d'activités, de compétences et de fonctions et participent à la formation de valeurs constitutives du système productif du tri et de la valorisation des déchets.**

▪ ***Le périurbain éloigné, zone d'élection pour l'installation des activités de tri et traitement et des déchets ménagers et spéciaux***

Les territoires périurbains, notamment les plus éloignés d'entre eux, constituent des caractéristiques très favorables à l'installation des centres de traitement, de valorisation voire de recyclage des déchets, qu'ils soient ménagers ou qu'ils relèvent de la catégorie des déchets spéciaux diffus (déchets industriels courants comme les produits du type peintures, solvants, encres, piles, aérosols... etc). Les schémas départementaux en lien avec des directives européennes obligent l'organisation des services de collectes des déchets à partir d'investissements le plus souvent intercommunaux. Le service « public » des déchets est géré et administré, soit directement en régie par les collectivités locales, soit, le plus fréquemment, concédé en délégation de services publics à des grandes entreprises de services urbains (Véolia, Suez, Bouygues...). Les territoires desservis pour la récupération, la gestion et la valorisation des ordures ménagères dépendent d'un découpage institutionnel de nature intra-départementale mais le choix des implantations des équipements et la nature des activités réalisées relèvent donc de logiques de ces grandes entreprises.

Par exemple, la totalité des communes du SCOT Nord toulousain sont adhérentes avec celles du SCOT Central au Syndicat Mixte « Decoset » chargé du tri et de la collecte sélective des déchets ménagers, des déchets verts. Ce dernier l'a concédé en délégation de service public à Véolia Environnement. D'autres organisations du même type fonctionnent dans les autres SCOT périphériques.

Les marchés traditionnels de la collecte et du tri des déchets ménagers ou courants se sont peu à peu transformés en marchés environnementaux : de nouveaux acteurs spécialisés dans la collecte des déchets sont apparus et se diversifient dans le recyclage et la transformation. Les grandes orientations données par les politiques cadres en lien avec le Grenelle de l'environnement ont favorisé ce type de marché en insistant sur les obligations de plus de régénération des matières produites. Aussi, les territoires périurbains, compte tenu des disponibilités et de l'offre foncière qu'ils recèlent, sont devenus des territoires d'élection pour la localisation et l'installation de divers acteurs constitutifs des filières de tri et traitement des déchets. Ce processus de polarisation a suscité l'apparition de nouvelles activités de valorisation avec leurs réseaux d'acteurs des

filières de tri et traitement qui confèrent aux déchets la valeur de ressources (emplois, ressources économiques pour les territoires et matière première fortement valorisées par les entreprises).

- ***Des logiques de report au centre des stratégies d'implantation***

On peut appréhender les territoires périurbains, qu'ils soient éloignés ou plus proches des cœurs d'agglomération, comme des territoires de réception mais également de plus en plus de production de déchets ménagers ou diffus. Les centres de stockage et de traitement s'y développent selon une logique de report depuis des aires urbaines centrales ou de plus forte densité. En effet, dans les zones centrales des emprises foncières nécessaires ainsi qu'une l'acceptabilité sociale sont de plus en plus rares pour ces activités. Les territoires de plus faible densité sont *a priori* plus accessibles parce que supposées présenter moins de contraintes inhérentes à la pression urbaine. D'autres éléments propres aux évolutions périurbaines expliquent aussi ces localisations d'activités :

Les zones d'habitat ou d'activités périurbaines deviennent productrices de volumes importants de déchets. Par ailleurs dans les franges périurbaines existent des espaces à recycler, en quête de nouveaux usages, que l'instabilité des sols les rend peu aptes à l'accueil des constructions résidentielles mais tout à fait propices à l'ouverture de centres de stockage ou de tri, à l'exemple des anciennes zones de gravières comblées. Cependant, l'accueil de nouveaux arrivants dans les espaces résidentiels périurbains où se consolident des services et des commerces et l'essor d'activités industrielles et logistiques dans des zones de corridors rendent ces logiques d'installation parfois moins évidentes que par le passé.

Le report des activités de traitement et tri des déchets vers les zones périurbaines et leurs plus faibles densités est observable dans le cas des nouvelles plates-formes de déchets industriels dont les infrastructures arrivent peu à peu à saturation dans les espaces centraux. L'illustration en est fournie dans le secteur du SCOT Sud Toulousain où l'une des filiales de Véolia Environnement (Sarp Industries) a entrepris de transférer à Laffitte-Vigordane à quelques 35 km au sud de Toulouse, une plate-forme de regroupement, préparation et transfert de déchets diffus ou spéciaux⁵³ qui existait au préalable au nord de la ville de Toulouse mais n'avait plus l'espace nécessaire pour s'étendre. La démarche engagée par Véolia a consisté à prospecter et retenir un site étendu, non construit parce que situé à proximité d'une ancienne gravière, sans présence d'une zone humide référencée comme ZNIEFF de type Natura 2000 et, enfin, bien desservi à partir de l'autoroute A64 (Toulouse-Bayonne). L'entreprise, multinationale du traitement des déchets, est à ce titre souvent confrontée et bien rodée aux problématiques épineuses de la localisation des centres de stockage ou de recyclage des déchets. Un travail de communication vise en premier lieu les élus communaux et intercommunaux, acquis facilement à la cause du projet pour favoriser l'accueil de nouvelles activités économiques génératrices d'une trentaine d'emplois dans le territoire SCOT Sud Toulousain. Cette démarche a été appuyée et facilitée par

⁵³ Les déchets diffus et spéciaux sont considérés comme potentiellement toxiques (peintures, solvants, huiles de vidange, piles, néons...) mais relevant d'une utilisation courante par certains corps de métiers (artisanat, PME), par les établissements scolaires ou les agriculteurs.

l'une des élus, ancienne responsable régionale de l'ARPE, désireuse que le projet soit jugé acceptable à la fois sur le plan économique et environnemental. Cette action d'élaboration d'un consensus a permis en deuxième lieu de maîtriser et parfaire une démarche explicative auprès de la population et des riverains en évitant une opposition déterminée de la part d'organisations locales de défense de l'environnement. Au final, le projet de plate-forme (3 ha) pour la préparation et le transfert des déchets diffus, exploitation classée ICPE mais non Seveso, a bénéficié pour son installation d'une urbanisation communale déjà bien maîtrisée avec un faible mitage bâti qui lui a préservé un espace disponible et accessible. L'opportunité de développement économique présentée par ce projet a constitué un facteur décisif bien que la desserte en transports en commun pour les employés soit jugée dans l'ensemble encore insuffisante (présence d'une gare située à 5 km de la plate-forme sans connexion à partir d'une ligne de bus).

Une autre logique de report des activités en lien avec le traitement et la valorisation des déchets a trait à la localisation des incinérateurs. Les espaces périurbains sont aujourd'hui des lieux privilégiés par les sociétés désireuses d'implanter et d'exploiter ces infrastructures en se basant sur les préconisations annoncées par les plans de gestion et d'élimination des déchets ménagers et industriels banals. La localisation d'un incinérateur au vu des rejets et des impacts environnementaux qu'il suscite, déclenche toujours des débats très vifs ne serait-ce qu'en raison des causes et des besoins qui fondent son utilité. La nécessité d'un deuxième incinérateur départemental en Haute-Garonne au début des années 1990, a soulevé la question de sa localisation. L'incinérateur a été finalement implanté (2001) plus à l'Est, dans le périmètre du SCOT Nord toulousain, sur la commune de Bessières a renforcé son tissu économique jusque-là peu développé et installé en complément un centre de tri (papier, plastique, carton, aluminium, soit 30 000 tonnes par an). Ces implantations ont généré au total près d'une centaine d'emplois sur le site. Cette infrastructure de tri et valorisation des déchets relève de l'entreprise Econotre-Novergie, filiale de Sita, constitutive de la nébuleuse Suez-GDF, autre grande entreprise de services urbains opérant sur le territoire national.

Le principal client de l'incinérateur reste par convention le syndicat mixte « Decoset » qui l'approvisionne ainsi que le centre de tri. Au total, 130 000 tonnes de déchets ménagers et de déchets industriels banals sont ainsi brûlés par an en provenance des SCOT Nord et Central. Comme toute structure du même type, l'incinérateur produit de l'énergie transformée en électricité et revendue à EDF et différents résidus qui trouvent pour certains de nouveaux usages (mâchefers récupérés pour les sous-couches destinés à la construction de routes). Les plus toxiques sont l'objet d'un enfouissement technique à Graulhet, commune tarnaise située dans le « Grand Albigeois ». En vue de diversifier les sources de valorisation, des solutions nouvelles sont aujourd'hui envisagées autour de la cogénération destinée à un système de serres chauffées pour la production maraîchère et horticole (7 ha), sous réserve toutefois de réduire les activités voisines d'une gravière de 52 ha, exploitée par l'entreprise multinationale CEMEX, génératrice de nuisances (poussières, trafics de camions...) et dont l'appropriation foncière n'est plus vraiment tolérée dans la commune. Ce conflit pour l'heure dans l'impasse souligne les contradictions à l'œuvre dans certains secteurs éloignés où l'implantation de projets correspond surtout à des effets d'aubaine de foncier disponibles pour des projets dont les dimensions environnementales de la durabilité ont du mal à émerger.

La logique de report des activités de stockage ou de prétraitement des matières avant leur recyclage concerne également d'autres secteurs du périurbain éloigné, parce que les espaces proposés le sont dans des zones d'activités nouvelles à des coûts moins élevés que dans le cœur d'agglomération, et pour des surfaces disponibles plus importantes. Les exemples sont nombreux à l'image de l'entreprise STAS établie en 2000 à Roques sur Garonne (domicile de son fondateur) et délocalisée en 2005 à Auterive (40 km au sud de Toulouse) compte tenu de son succès, elle a dû trouver un site plus adapté. Comme nombre d'établissements versés dans la récupération des métaux, l'installation, classée ICPE, est l'objet d'une surveillance étroite de la part des services de l'État (DRIRE), mais se donne les moyens d'évoluer avec une normalisation environnementale (Norme Iso 14 001), démarche conventionnelle de plus en plus intégrée et obligée requise par les attentes en matière de durabilité environnementale aussi bien de la part des acteurs publics que des firmes (américaines notamment) auxquelles sont destinés les matériaux. Sa localisation relève essentiellement d'un choix économique dans la mesure où les terrains étaient peu chers et l'accès commode par rapport à certaines zones toulousaines (ex Labège) et de la nécessité d'une surface suffisante pour l'installation des cuves.

▪ ***Les zones périurbaines territoires d'émergence des projets liés au traitement des déchets***

Les zones périurbaines apparaissent propices au développement des marchés environnementaux sur le recyclage associé à la transformation des activités de collecte des déchets. Outre le caractère incontournable des disponibilités en terrains et zones de stockage ces activités de transformation spécialisées dans le traitement et recyclage des déchets divers (organiques, déchets verts, matériaux de construction, métaux, déchets industriels banals...) trouvent l'avantage de fournisseurs installés à proximité ou bien en provenance du SCOT central. Les enjeux se situent dans un saut qualitatif qui greffe des activités de recyclage et valorisation des matières aux activités classiques de collecte, et stockage. Diverses situations tendent à l'illustrer :

Un projet a été envisagé pour le recyclage du plâtre par une déchèterie indépendante, spécialisée dans le stockage et le tri des matériaux de construction à Carbonne. Toutefois, le coût élevé de l'investissement restreint pour l'instant sa faisabilité.

A l'inverse, en limite du SCOT Sud Toulousain et du SCOT Central, au nord de Muret, la plateforme de recyclage Ambromat⁵⁴ traite les matériaux provenant des démolitions de bâtiments et d'ouvrages du BTP et des réfections de chaussées à l'échelle interrégionale du Grand Sud-ouest., Qu'il s'agisse des déchets « blancs », destinés à être réutilisés pour la production de sous-couches de routes, ou de déchets « noirs » (déchets d'enrobés résultant de la démolition des chaussées) destinés à la récupération du bitume, ce type d'opérations nécessite des investissements lourds que seules peuvent assurer de grosses entreprises du BTP et de la construction de routes. La récupération annuelle de 150 000 tonnes de déchets routiers et du bâtiment requiert le traitement global de 500 000 tonnes de déchets, d'où la nécessité d'un tri sélectif en amont pour fournir une masse plus importante de matières recyclables, ce qui implique des espaces fonciers loin de fortes

⁵⁴ Investissements conjoints de Bouygues, Eurovia (Groupe Vinci) et du Groupe SPIE

densités et une emprise à éventuellement agrandir, réservée aux entreprises, enfin la possibilité du convoyage des matériaux sur des axes efficaces, mais éloignés des zones résidentielles ou d'autres activités.

La localisation des activités de tri et recyclage est plus étroitement liée aux espaces périurbains principaux fournisseurs de matières à recycler (déchets verts ou organiques) et utilisateurs via l'activité agricole et les débouchés qu'elle procure pour la consommation des composts. Les entreprises à proximité de fournisseurs pour les matières végétales (agriculteurs, paysagistes, déchèteries) ou plus éloignées, du SCOT central pour la collecte des déchets organiques (grande distribution, restauration, entreprises agroalimentaires), ont perçu l'intérêt des débouchés locaux auprès des particuliers ou des agriculteurs de transformation centrées sur la fabrication de composts. Plusieurs cas dans les zones étudiées soulignent que des plates-formes réalisées à l'origine pour la collecte et le traitement des déchets verts et des déchets organiques ont le souci de développer des activités innovantes en matière de recyclage en vue d'offrir de nouveaux débouchés avec une extension géographique des marchés : c'est l'option de la transformation des déchets en ressources potentielles. La solution retenue par l'entreprise Cler-Vert, (SCOT Lauragais), pour la diversification dans le recyclage induit le développement d'une unité de méthanisation pour diverses valorisations (gaz, électricité).

Le même schéma est envisagé parmi certaines entreprises lauragaises de bio-industries qui valorisent les déchets de matières en fin de cycle grâce à la méthanisation (ex. projet de l'huilerie biologique « Bio Planète » à Bram). Les valorisations à l'œuvre ou attendues nécessitent l'utilisation de nouvelles technologies (ex. la méthanisation) et s'appuient sur des réseaux d'acteurs et de collecte multiples, mais aussi parfois sur des clientèles éloignées afin d'avoir un nombre suffisant de commandes pour rentabiliser leur activité. La recherche de nouveaux marchés environnementaux conduit aussi comme avec l'entreprise Trans-Vert (SCOT Lauragais) à la production d'un compost avec des normes, répondant à des exigences de qualité, pour réaliser des toitures végétalisées, par une entreprise aujourd'hui leader sur le marché français.

Cette augmentation et diversification des filières d'approvisionnement et de la clientèle, interroge la pérennité des localisations actuelles fondées sur les gisements de déchets. Elle ramène les stratégies de localisations dans les espaces périurbains à des logiques de surfaces foncières importantes, et accessibles en coût pour implanter des postes de méthanisation, mais aussi à des caractéristiques d'espaces peu densément bâtis. En règle générale, le développement des nouvelles solutions de recyclage, génératrices de plus-values dépend des disponibilités foncières et de réserves éventuellement importantes dont chaque entreprise peut disposer en zone périurbaine : *« Notre emprise couvre 8 ha, ce qui permet de développer nos projets et nous en sommes à 50 %. Nous avons réservé 2 ha au Sud-est de la parcelle pour la méthanisation. Et entre les aires de compostage et de celles réservées à la méthanisation, là où nous mettons le bois, nous allons doubler le compostage sur la partie Nord ».*

Responsable de Cler-Vert, entreprise de production de compost du SCOT Lauragais

Au vu des enquêtes, **des activités et des compétences diversifiées qui entrent dans la chaîne du tri et du traitement des déchets (ménagers, industriels banals...) sont d'abord pour cette**

raison implantées dans les territoires périurbains. Par ailleurs une activité de récupération, un apport de matières premières et une éventuelle redistribution de produits valorisés impliquent également des mouvements qui ne sont pas non plus socialement envisageables dans les cœurs d'agglomération.

Ces logiques de report ou d'émergence de localisation conduisent à multiplier les acteurs, les circuits et les filières dans ces territoires. De ce point de vue, le cadre du déploiement territorial des systèmes productifs, associé à la valorisation des déchets, représente aussi de nouvelles questions posées à l'intégration de la durabilité dans les zones périurbaines.(stabilisation et accessibilité de l'emploi pour les actifs résidants ailleurs, déplacements et convoyage des personnes et des matières...)

III. 1.4 Des gisements de matières premières, facteurs prépondérants de localisation (granulats et argiles)

Le territoire périurbain de la région métropolitaine de Toulouse présente la particularité dans certains secteurs d'offrir de puissants gisements d'argiles destinées à la fabrication des matériaux en terre cuite, ou bien des gisements de granulats dédiés à la production de sables et graviers. Les collines mollassiques dans la zone du Lauragais ou bien du SCOT Nord ont été de tout temps des terroirs d'extraction de l'argile, matière première de fabrication des briques ou des tuiles. Ailleurs, les zones des vallées de la Garonne et de l'Ariège dans les SCOT Nord et Sud Toulousain, souvent en bordure des lits mineurs des fleuves, ont constitué par excellence les secteurs d'extraction des granulats. A partir de ces gisements se sont structurés sur place les complexes de production des matériaux en terre cuite ou des granulats.

La logique de localisation à l'œuvre commande une proximité spatiale entre les sites d'extraction et les sites de transformation. De la sorte, les unités de production de briques ou tuiles, ou bien les unités de fabrication des sables et graviers se situent en général non loin des gisements. Ces unités de production localisées de façon diffuse dans les zones périurbaines alimentent en grande partie le proche marché métropolitain de la construction ainsi que le marché plus général de la construction des routes et voiries. Pour les industriels concernés, les enjeux sont aujourd'hui de préserver et renouveler ces logiques de proximité dans le contexte territorial périurbain très évolutif de pression foncière et immobilière dont ce territoire est l'objet. Les prescriptions des Scots contrarient fréquemment la localisation de ces activités ou menacent leur développement. Les entreprises pour garantir leur implantation engagent aujourd'hui des actions d'aménagement, de préservation et de qualification des sites et sont plus soucieuses que par le passé de respect de leur impact environnemental. Outre l'image de marque favorable qu'elles retirent de ces actions, auprès des communautés locales, l'objectif est aussi de rechercher une acceptabilité sociale et environnementale afin qu'elles puissent poursuivre leurs activités.

Une logique de proximité géographique forte est privilégiée entre l'extraction des matières premières et leur transformation en produits finis car le transport d'argile n'est pas intéressant sur de longues distances. En contrepartie, les activités de transformation sont conditionnées à l'ouverture et à la rentabilité du site d'extraction proche. En général les briqueteries ou tuileries

ferment si les gisements à proximité s'épuisent. Une certaine permanence marque la localisation conjointe des sites d'extraction et de transformation, notamment si les carrières possèdent des gisements importants. Cette pérennisation des activités, se retrouve à Castelnaudary où les premières fabrications industrielles de tuiles datent du milieu du XIX^{ème} siècle. Le gisement de Saint-Papoul, est considéré comme « puissant », (il offre encore une centaine d'années d'exploitation). A cet égard, une différence notable peut être observée avec les carrières et lieux d'extraction des granulats, beaucoup plus « nomades », car déplacées le long d'une vallée ou d'un fleuve en fonction de la rentabilité des gisements.

Le Groupe Terréal, filiale de Saint-Gobain et principal producteur français de matériaux de construction en terre cuite, rassemble deux sites d'extraction, dans le Lauragais. L'un de graviers (Revel) et l'autre d'argiles (Saint-Papoul), mais aussi un complexe industriel constitué de deux tuileries (Castelnaudary, Saint-Martin Lalonde) et de deux briqueteries (Bram et Revel), complétées par un centre de recherche et développement sur les matériaux de construction (Castelnaudary). Ces diverses implantations représentent au total près de 400 emplois.

L'extraction des argiles destinées à la confection des matériaux de construction s'est maintenue et renouvelée au fil du temps autour de Castelnaudary et dans d'autres terroirs mollassiques de la grande région toulousaine. Cette activité extractive couplée à la production industrielle des briques tuiles et à la poterie est présente jusqu'aux années 1950 à Castelnaudary. Par la suite l'entreprise parisienne Terréal, intégrée en 1996 dans le Groupe Saint-Gobain a organisé son activité dans le Lauragais principalement autour de la carrière de Saint-Papoul, petite commune proche de Castelnaudary : le site exploité depuis les années 40 s'étend sur près de 250 ha et a nécessité l'aménagement, en partie assumé par Terréal, d'une route qui permet le contournement de la commune en évitant aux habitants les nuisances dues au transport de matière par camion jusqu'aux sites de transformation et production répartis dans l'ensemble du Lauragais. En outre, l'entreprise exploite non loin de là, à Revel, une gravière pour l'extraction des sables, indispensables à la production des matériaux en terre cuite. Ces entreprises assument la poursuite de logiques antérieures d'implantation, où la durabilité qui relève de contraintes environnementales entre parfois en conflit avec le poids économique (emplois, entreprises) de ces activités et de leur développement.

L'exploitation des granulats est également une activité traditionnelle maintenue dans les fonds de vallée de la Garonne et de l'Ariège où les lits alluviaux de la Garonne et de l'Ariège sont des gisements puissants notamment dans les espaces périphériques en amont de Toulouse qui correspondent aux axes structurants du SCOT Sud toulousain. Les gisements présentent les matériaux de meilleure qualité⁵⁵, à proximité immédiate du cœur d'agglomération. Plusieurs exploitants y détiennent à ce jour des droits octroyés par les plans départementaux des carrières régulièrement réactualisés.

La présence de plus en plus importante sur le marché des grandes sociétés multinationales (Lafarge, Cemex, Eurovia, Colas-Bouygues...), qui depuis une vingtaine d'années rachètent les carriers locaux a dans un premier temps infléchi les stratégies d'implantation vers la recherche de positions interfaces entre sites d'extraction et transformation des matières premières et sites

⁵⁵ Aux dires des géologues et des carriers.

d'utilisation des produits finis sur les chantiers du BTP et de la construction. A titre d'exemple, l'entreprise SOGEFIMA, l'un des principaux carriers indépendants du Grand Sud-ouest ⁵⁶ contrôle deux sites d'exploitation importants dans deux communes du SCOT Sud Toulousain : (Martres-Tolosane et Cazères-sur-Garonne). Le premier (production annuelle moyenne de 1,2 millions de tonnes de granulats) est connecté à un système de navettes par le train pour l'expédition des marchandises vers un centre de traitement et de production (concassage, lavage) située à une quarantaine de kilomètres. Le second de moindre importance (300 000 de tonnes de granulats par an), transforme et traite sur place puis envoie les matériaux par camions vers différents marchés locaux, du Comminges et de l'agglomération toulousaine.

Cette logique de positionnement non loin de zones densément urbanisées est de plus en plus remise en question par les nuisances et l'empreinte environnementale de ces activités jusqu'à une période récente. La tendance va dans le sens d'une limitation de l'ouverture des sites et recul progressif de ces activités dans les zones les plus peuplées ou en voie d'urbanisation rapide. En dépit d'un contrôle sur le respect des engagements des entreprises pour limiter les atteintes environnementales et assurer une requalification des sites une fois les gisements épuisés, la situation apparaît de plus en plus défavorable dans les SCOT Nord et Sud Toulousain. La pression urbaine associée à une faible acceptabilité sociale de ces activités conduit au non renouvellement des permis d'exploitation des carriers. Sogéfima a obtenu pour ses sites de Cazères-sur-Garonne et Martres-Tolosane une dérogation de la part de la préfecture et des élus afin de prolonger l'exploitation jusqu'à 2025 mais pas au-delà. Face à cette situation de sursis, l'entreprise doit rechercher de nouveaux sites plus lointains dans le Val d'Ariège et le Sud du Comminges avec la nécessité d'organiser une logistique adaptée de transport multimodal par le train et la route.

L'ouverture d'une nouvelle carrière d'extraction de graviers est également en cours de discussion à Calmont ce qui constitue un dilemme pour les élus qui sont pris entre leur volonté de préserver le cadre et l'image de leur commune et les pressions exercées par les agriculteurs souhaitant vendre leurs terrains à la compagnie (Mallet) à des prix très intéressants pour eux. La stratégie des élus pour contraindre et limiter les nuisances associées à ce type d'activité est d'imposer à la compagnie d'extraction de trouver un moyen original d'évacuer les graviers sans emprunter les routes.

« Le projet est à la limite des communes à l'ouest et à cette limite on passe Saverdun, la rivière Arriège et de l'autre côté il y a une liaison de chemin de fer Foix-Toulouse. Donc je leur ai dit de se débrouiller pour amener le matériel jusqu'à cette liaison et qu'ils utilisent ensuite le Ferroutage, car je savais qu'ils le faisaient déjà sur Martres Tolosane. Ils ont un quai de chargement et ils ont des créneaux négociés avec la SNCF ou RFF. Ils faisaient cela avec des tapis roulants qui surplombaient certains terrains »

Maire de Calmont. (Novembre 2011)

Les contraintes techniques et la difficulté d'obtenir le consentement des deux propriétaires (qui ne voulaient pas que l'on surplombe leur terrain) obligeait à passer par la route départementale (ce que refusait le maire) pour rejoindre les autres gravières existantes où un système de ferroutage

⁵⁶ Sablières des Pyrénées, MGM au Nord de Toulouse plus des participations variables dans d'autres gravières en Gironde et Lot-et-Garonne

est en fonction. Cela impliquait une augmentation de la superficie du projet (de 50 à 200 ha) car cela devenait moins rentable et nécessitait davantage d'investissement. Le projet est actuellement en stand by.

Les enjeux économiques et territoriaux sont **dans le cas de ces activités plus durement confrontés que pour d'autre secteurs aux contraintes de la préservation environnementale et de la limitation des GES pour deux raisons : l'intransigeance en apparence plus forte envers ces activités qu'envers celles du traitement ou recyclage de déchets par exemple, mais aussi l'impératif de localisation à proximité des gisements et des marchés au vu des problèmes (coûts , logistique) posés par leur transport sur de longues distances.**

Dans l'ensemble, la durabilité dans ses différentes dimensions et objectifs n'est pas un facteur qui impacte les choix de localisation des entreprises. Cependant, **pour les secteurs qui viennent d'être analysées la localisation en territoire périurbain où s'applique désormais la prise en compte du DD, certaines modalités organisationnelles en lien avec l'organisation spatiale de l'activité ont été revues par les entreprises sous des contraintes économiques ou règlementaires associé au volet environnement.**

Cela peut concerner **le développement de relations d'échanges multi-scalaires**, appuyées entre **autre sur la proximité ou sur des logiques de filière intégrant des matières locales** que les établissements initient à partir des avantages que représentent les espaces périurbains par rapport aux plus fortes densités urbaines.

La prise en compte environnementale peut aussi marquer le choix ou la possibilité de localisation ou de développement d'activités, et amener à un déport de certaines activités.

III. 2. Les logiques des entreprises face aux enjeux de la durabilité dans les espaces périurbains

La localisation des activités économiques et des entreprises reste donc essentiellement liée à des modalités de production ou des logiques de proximité (de matières premières, de marchés, d'infrastructures, ou de partenariat et collaborations) qui participent du maintien de leur compétitivité et de leurs performances. Ces déterminants peuvent cependant faciliter l'intégration de la durabilité, par exemple sous la forme d'innovations techniques ou organisationnelles permettant à la fois de réduire les coûts et de développer une stratégie de communication valorisant le caractère durable de l'entreprise.

L'intégration de la durabilité sous contrainte réglementaire ou due à une démarche volontaire intégrée dans une stratégie d'image et de marketing ou de positionnement sur des secteurs porteurs peut également amener une évolution l'organisation des activités dans certains espaces périurbains.

Moteur d'inflexion des activités productives ou intégrée à posteriori dans un discours et de nouvelles caractéristiques de l'activité des entreprises, la durabilité se concrétise sous différentes formes dont certaines ont un rapport avec la localisation en territoire périurbain :

- Un positionnement spatial qui limite les coûts et nuisances de déplacements pour la main d'œuvre ou éventuellement pour la clientèle.
- La construction de filières locales associées à des matières premières dont la qualité et la renommée devient un élément déterminant pour la valorisation des produits (filières bio ou labélisées d'un terroir gage de qualité).
- L'inflexion ou le changement vers le développement d'activités qui ne minimisent pas un des principaux atouts de ces territoires aux yeux d'une majorité de leurs résidents : la qualité paysagère et écologique.

L'analyse de ces diverses formes d'intégration de la durabilité par les entreprises du périurbain permet d'identifier des logiques et des particularités sectorielles, affinées à la marge par les choix des entrepreneurs eux-mêmes.

III.2.1. Réduction des coûts et mise en question de la durabilité environnementale: Les activités logistiques

▪ Une adaptation organisationnelle et technique

Les plates-formes logistiques périurbaines étudiées ou les projets correspondants dans la région métropolitaine de Toulouse, mobilisent des surfaces foncières de plus en plus importantes dans les corridors majeurs d'urbanisation, principalement le long de grands axes de communication autoroutiers. Leurs activités rassemblées fonctionnent à partir d'une logistique de transport avant tout routière. Peu d'entreprises logisticiennes incluent, l'utilisation ou le recours au fret

ferroviaire, jugé peu adapté à un approvisionnement « juste à temps », et aux délais ponctuels et rapides d'acheminement qu'elles sous-tendent. Même les plates-formes logistiques liées à la grande distribution comme Casino (ex. Easydis) ont peu à peu délaissé le transport et le fret ferroviaires et utilisent exclusivement une logistique de transport fondée sur le camionnage. Ces tendances interrogent la prise en compte de la durabilité environnementale par les fonctions logisticiennes. De fait, pour les entreprises du secteur de la logistique et des transports localisées dans les plates-formes en porte d'agglomération les enjeux économiques de massification et de baisse des coûts de transport interfèrent avec les préoccupations sur les conditions environnementales et sociales de la durabilité.

La solution du transport par camion prévaut depuis longtemps au détriment du fret ferroviaire jugé peu adapté pour répondre à l'impératif des délais et de la flexibilité imposés par le réapprovisionnement des points de distribution. Ce convoyage à partir des entrepôts d'Eurocentre, mobilise essentiellement des sociétés sous-traitantes de transport routier. Par exemple, les plates-formes et entrepôts de commerce de gros, cherchent des solutions à une massification des flux en évitant le déplacement de camions peu chargés voire vides, et recherchent les possibilités d'optimiser les déplacements du matériel roulant, à savoir des camions toujours remplis. La stratégie d'Easydis (pour la gestion de ses plates-formes pour le produits frais) est fondée sur le principe de faire effectuer un maximum de kilomètres à un nombre réduit de camions jamais vides qui assurent un maximum de tournées courtes et renouvelées à intervalles réguliers vers les points de desserte uniques que sont les magasins de distribution finale (hypermarchés, supermarchés, supérettes...). Cela suppose des navettes de semi-remorques qui rassemblent diverses gammes de produits (produits frais, d'épicerie etc...) stockés à Eurocentre, et permet que tous les magasins soient livrés directement à partir du site dans un rayon de 150 km. Au-delà, le système de livraison par camion recourt à des plates-formes d'éclatement établies principalement en Aquitaine et en Languedoc-Roussillon à partir desquelles sont desservis les points finaux.

Easydis s'est de plus doté d'un système innovant de palettes qui garantissent un remplissage à 100 % des camions. Mieux les remplir au départ des plates-formes d'expédition limite leur nombre en circulation sur la route et réduit d'autant l'empreinte carbone des entreprises. L'utilisation de véhicules hybrides est aussi évoquée comme une innovation en ce sens. Les mesures liées à une utilisation optimale du matériel roulant sont complétées par des dispositifs de réutilisation des emballages (palettes, cagettes) et de récupération pour recyclage des emballages en carton. Sur les sites d'entrepôt, le respect des principes de normalisation modifie partiellement l'organisation de l'activité ; qu'il corresponde aux besoins spécifiques du secteur (norme IFS sur la sécurisation des marchandises, leurs traçabilité et le traitement sélectif des déchets...), ou qu'il manifeste une prise en compte de référentiels sociétaux dédiés à l'environnement (norme 14 001 pour l'environnement). Ces mesures apparaissent de plus comporter un aspect valorisant et participer d'une perception positive de l'entreprise par les salariés.

Ainsi, si l'aspect majeur de la durabilité environnementale (constitué ici par le choix du fret par route) est occulté par des rationalités économiques, un certain degré de sensibilité à la dégradation environnementale est traduit par des opérations qui a-minima participent à limiter l'empreinte

écologique de l'activité des entreprises, tant que cette logique ne représente pas une pénalisation économique supportée par l'entreprise.

La Poste, se trouve également dans la problématique de massification des flux et des envois transportés avec un objectif de réduction des coûts. La préoccupation environnementale est attestée par l'organisation et le fonctionnement des sites avec le souci de la réduction de l'émission de CO2. Comme pour les professionnels de la logistique, la stratégie à l'œuvre en lien avec des considérations de durabilité est de mettre en service des camions plus volumineux, équipés de double ponts et de sensibiliser et former les chauffeurs à des formes de conduites plus économes (éco-conduite). La construction de bâtiments HQE, l'installation de panneaux solaires thermiques⁵⁷, la mise en place du tri sélectif sur les plates-formes de traitement du courrier avec la récupération des papiers, cartons et plastiques complètent ces formes d'engagement.

Dans ces deux cas une **approche intégrée des problèmes de gestion autour de la durabilité** (prise en compte simultanées des dimensions écologiques, économiques, sociales et éthiques) **conduit progressivement à une modification du fonctionnement de l'organisation de l'entreprise indistinctement selon les territoires d'implantation. La logique de management durable dépasse largement la sphère environnementale pour des considérations d'ordre éthique et sociale dans l'organisation logistique de l'entreprise.**

▪ *Une intégration de la demande sociétale*

D'autres démarches adoptées par les utilisateurs de plates formes logistiques (les logisticiens de la grande distribution) recouvrent une dimension sociale traduite par l'embauche de personnels jeunes en alternance, résidant si possible dans le secteur nord de Toulouse, et le suivi de cycles de formation obligatoires. Pour la Poste la démarche « développement responsable » correspond à une approche « employeur-citoyen » avec un intérêt porté à l'embauche des travailleurs handicapés, à l'égalité « homme-femme », à la diversité des personnes recrutées, quelle que soit leur origine ethnique ou religieuse, l'accueil des personnes aveugles... etc. La compréhension de la durabilité par ces entreprises est donc d'intégrer une responsabilité sociétale mesurée, dans une optique de services offerts aux salariés et de prise en compte plus large des attentes des citoyens. L'optimisation actuelle recherchée repose pour ces entreprises sur le postulat d'un lien entre les performances environnementales voire sociales, répondant à une demande sociétale, et la performance économique plus globale de l'entreprise par exemple en matière de stockage et distribution. La démarche d'intégration de cette stratégie présente des déclinaisons différentes selon les entreprises, mais des schémas organisationnels se déploient autour d'une idée de « développement responsable » qui signifie que l'entreprise assume la responsabilité d'une localisation et d'une organisation des activités où l'économie d'énergie (carburant) et la limitation du nombre de véhicules demeurent les principales préoccupations.

⁵⁷ Centre de tri régional de la Poste (entrepôts de 20 000 m2 répartis sur 8 ha)

▪ ***Des évolutions structurelles contraires aux objectifs de la durabilité***

Au-delà des éléments positifs que l'intégration de la durabilité peut amener pour le développement économique des entreprises, des causes structurelles complexes constituent un frein à la durabilité de leurs activités. L'exemple du recul du fret ferroviaire pour les entreprises de transport et logistique qui y avaient recours régulièrement est à ce titre révélateur.

L'évolution des activités du principal opérateur régional de convoyage et stockage des véhicules automobiles neufs, aujourd'hui établi à Eurocentre, BTV-GCA (140 emplois), permet de comprendre la diminution du transport ferroviaire et son incidence dans la réorganisation de l'entreprise.

L'opérateur BTV-CGA assurait la réception et la préparation des véhicules neufs de diverses marques, avant de les convoyer par la route vers les points de vente régionaux des concessionnaires automobiles. La plate-forme Eurocentre constituait à cet égard un centre intermodal vers lequel les constructeurs automobiles utilisaient le transport ferroviaire. A partir des années 2000, le mode de transport des voitures neuves depuis les usines des constructeurs a changé principalement pour des raisons de coût : Renault et Peugeot ont décidé de procéder à des livraisons directes par camion vers la plate-forme BTV-GCA ou directement vers les concessionnaires depuis leurs usines espagnoles ou celles implantées en Europe de l'Est (Slovénie, Roumanie, Tchéquie... etc).

Cette évolution s'explique par des avantages en termes de coûts (emploi de chauffeurs peu payés, ressortissants des pays de l'Est notamment, recours flexible pour fournir directement les concessionnaires depuis les usines de production en fonction des besoins). En outre, des choix politiques en matière de transport ferroviaire sont peu favorables à la métropole toulousaine dans la mesure où le plan Borloo établi en 2007 sur la planification des axes de fret ferroviaire, privilégiait deux axes principaux dans le Grand Sud-ouest français, le couloir Bordeaux-Hendaye et celui reliant Montpellier à Barcelone. Enfin, la politique de la SNCF pour le fret ferroviaire et pour le développement du transport combiné rail-route est plutôt en réserve. Conséquences notables : depuis une dizaine d'années, les livraisons ferroviaires ont baissé de 30 % pour BTV-CGA. Ces évolutions structurelles ont conduit progressivement à la sous-capacité d'un embranchement fer pourtant jugé performant au départ, et pour lequel les collectivités via le syndicat mixte Eurocentre avaient consenti un investissement à hauteur de 2 millions d'euros :

« La grande majorité de la livraison des véhicules vers notre plate-forme se fait aujourd'hui par camion. Alors qu'à la fin des années 1990, nous recevions 35 wagons par jour, nous n'en recevons plus aujourd'hui que 3 quotidiennement » (Responsable de BTV-CGA)

Face à la prépondérance des livraisons par la route, l'entreprise a dû réorganiser son site en aménageant des aires spécifiques d'attente pour les convois de poids lourds. En parallèle l'approvisionnement direct des concessionnaires par les constructeurs lui fait perdre des perspectives de marché et l'incite à se diversifier dans de nouvelles prestations de proximité (entretien et maintenance des flottes de véhicules d'entreprise... etc.), sans pour autant intégrer une réflexion sur la durabilité dans l'organisation et la réalisation de ces activités.

Pour ces activités, **des logiques structurelles et économiques constituent des contraintes majeures** qui aujourd'hui remettent en cause l'organisation d'une activité logistique et **régissent des conditions peu favorables à la durabilité environnementale, voire économique à moyen terme, dans certains sites.**

III.2.2. La durabilité interprétée à travers des liens de proximité territoriale: le cas de la « bio-industrie »

Pour les entreprises de la « bio-industrie » l'offre de produits à des fins alimentaires ou non, ayant une caractéristique « naturelle » ou du moins « authentique » constitue l'argument principal d'un souci éco-environnemental au sens où ces productions sont censées respecter des normes de qualité environnementales et sanitaires et sont associées à un « terroir ». En conséquence, leur implantation dans les espaces périurbains est déterminée par la construction et l'élaboration du « produit », puis de sa diffusion sur un marché géographique plus ou moins étendu. Dans le cas, d'activités agroalimentaires les considérations de proximité s'avèrent prépondérantes car la valorisation d'un produit alimentaire de qualité s'inscrit souvent dans des circuits courts : il est développé, transformé et conditionné à partir d'une ressource locale et destiné à un marché aussi local ou proche dans le territoire périurbain. La durabilité est de ce fait revendiquée à plusieurs titres : le recours à des réseaux locaux de matières premières qui favorisent le développement économique local et le rejet moindre de GES en limitant les transports. Ces aspects participent à la valorisation des produits, et favorisent la durabilité dans les territoires qui accueillent ces activités.

Parmi les territoires des SCOT périurbains, plusieurs secteurs au Nord et dans le Lauragais essaient de construire leur développement à partir de produits agricoles de qualité ou étiquetés « bio » qui répondent au système des productions et commercialisations en circuit-court. Le développement d'un savoir-faire collectif tend à s'affirmer en particulier à partir de l'initiative « Bio Vallée », dont l'un des objectifs est de créer et de diffuser un label ad-hoc de qualité. Au titre des initiatives actuelles, citons par exemple, l'activité de production et de commercialisation des viandes en circuit-court par l'entreprise coopérative « La Ferme du Lauragais » (30 emplois), créée dans l'objectif de proposer des produits de qualité en réduisant les intermédiaires et les coûts entre la production proprement dite, et les circuits de transformation et commercialisation. Établie à Revel où elle a implanté ses ateliers de découpe et de conditionnement, elle regroupe 120 éleveurs situés en majeure partie sur le territoire du SCOT Lauragais et spécialisés dans un approche de l'élevage naturel comme le Veau sous la Mère ou l'emploi d'une nourriture animale avec du foin et de l'herbe. La distribution est structurée à partir de 3 boucheries localisées dans le terroir du Lauragais (Revel, Puylaurens et Saissac) avec une clientèle régionale qui provient aussi bien de la métropole toulousaine que du Languedoc-Roussillon (Sète, Béziers...).

Cette initiative axée sur la production et la vente de viande de qualité (essentiellement « Label Rouge ») est distincte de la production et transformation de produits « bio », aux normes de

production plus exigeantes et aux prix de vente plus élevés. De plus **la revendication de durabilité n'est pas explicite bien qu'elle soit une conséquence des principes mêmes sur lesquels l'entreprise a bâti son succès : à savoir à la fois la garantie de qualité du produit et l'organisation en circuit-court d'acteurs situés dans une proximité géographique forte, à l'intérieur des territoires périurbains ou de leurs marges. La localisation de l'entreprise n'est pas dépendante de facteurs éco-environnementaux, en revanche la dimension spatiale de l'organisation autour de cette activité est clairement une composante revendiquée comme caractéristique durable du projet.**

Il existe donc une organisation locale, régionale mise en œuvre pour la transformation du produit, l'innovation dont il est l'objet, et une production en plus ou moins grande série, les ressources de base et les marchés visés s'inscrivent dans une proximité géographique forte, ce qui donne tout leur rôle au territoires périurbains dont les dynamiques dépendent d'activités à conforter et diversifier .

▪ *L'incidence de la proximité territoriale à relativiser*

Les quelques entreprises étudiées relevant de la branche bio-industrielle (ex : aliments diététiques, biomatériaux...) offrent des modalités distinctes de l'intégration de la durabilité dans leur organisation. Leur implantation périurbaine est déterminée par la compatibilité entre plusieurs aspects qui fondent leur spécificité (approvisionnements, innovations et marchés) et les conduisent à s'inscrire dans des réseaux et relations aux échelles géographiques souvent différentes. La proximité ne constitue donc pas la caractéristique principale de leur structure organisationnelle. **Certes, elles donnent par exemple, à un territoire comme le Pays Sud Lauragais via l'initiative « Bio Vallée » une image ou une représentation fondée sur le développement de produits alimentaires, cosmétiques ou autres, étiquetés « naturels » ou « biologiques ». Cependant, elles fonctionnent souvent avec des circuits d'approvisionnement étendus sur le plan géographique qui ne les connectent que très partiellement avec le territoire local et ses ressources agricoles. Les réseaux d'approvisionnement des entreprises bio-industrielles ont en effet une grande diversité géographique, en fonction des produits développés. En contrepartie la dimension de la durabilité est intégrée dans une valorisation locale de ces matières premières. Ces activités contribuent donc à la création ou au maintien de dynamiques économiques locales ancrées à des activités nouvelles susceptibles de transformer l'image des territoires et d'y maintenir ou développer des emplois**

- A cet égard, la start-up Nutrinat, spécialisée dans la fabrication de plats cuisinés « bio » à base de protéines végétales, reçoit des matières en provenance de l'ensemble du Grand Sud-ouest français (Maïs doux des Landes, riz de Camargue, Pois chiches de Castelnaudary... etc.), cède la transformation culinaire à une entreprise établie à Lourdes, mais gère une distribution nationale vers les réseaux de magasins spécialisés dans les produits « bio » ou les grandes surfaces qui consacrent des rayons à ces produits alimentaires.

-L'huilerie biologique « Bio Planète » (35 salariés) fondée à Bram en 1985 a tissé un réseau d'approvisionnement mondial en diversifiant progressivement la gamme des huiles produites et commercialisées (huiles de tournesol, d'olive, de cameline, coco, de sésame, d'avocat... etc.). Cette démarche d'internationalisation des approvisionnements nécessite d'établir pour certaines graines productrices d'huiles, des contrats de fourniture avec des producteurs agricoles dans des pays du Sud (Tunisie, Burkina Faso, Kenya, Philippines...) auprès desquels l'entreprise s'emploie à diffuser et transmettre des normes de production et de qualité bien précises. Ces démarches de conseil et d'appui initiées par Bio Planète ne s'opèrent pas dans la proximité géographique immédiate mais dans une approche de co-développement. En contrepartie de cette contractualisation des prix garantis sur les approvisionnements (ex. avocats, olives) livrés, permettent le financement de projets sociaux, et l'alimentation des fonds réservés au microcrédit au Kenya, en Tunisie et au Burkina Faso.

Ces coopérations sont conduites en parallèle du souci affiché par Bio Planète d'aider des agriculteurs locaux de la filière « bio » dans l'Aude à développer des cultures spécifiques (tournesol, cameline), dont elle garantit les débouchés pour la fabrication des huiles et leur commercialisation tant en France qu'à l'étranger (exportation de 75 % des productions de Bio Planète vers l'Allemagne notamment). Une coopérative poitevine lui assure la fourniture de graines de tournesol estampillées « Bio », avec l'intérêt d'un large panel de producteurs « bio » auprès desquels sont proposés des guides de bonnes pratiques. **La revendication de durabilité est dans ce cas étroitement liée à l'apport d'innovation et valorisation que peuvent représenter la fabrication de produits bio, dans des territoires éloignés des métropoles.**

Dans le cas de Nutrinat, bien que l'intégration des principes de la durabilité⁵⁸ soit à la base de l'activité, **il est toutefois possible de se demander dans quelle mesure la durabilité ne constitue pas une façon de tenter une « nouvelle aventure commerciale » tout en se conformant et en diffusant les valeurs et les principes (auxquels adhère son dirigeant actuel) qui n'avaient pas été mobilisés dans le cadre de l'entreprise originelle Spanghero SA, (devenue « À la table de Spanghero »).**

▪ *Des réseaux d'innovation pour concilier performance et durabilité*

Comme dans d'autres secteurs qui intègrent une part importante d'innovation ou d'amélioration des produits, les activités qui revendiquent une dimension bio sont associées à des formes organisationnelles particulières. Ces dernières incluent des liens avec les pôles scientifiques majeurs d'espaces métropolitains, mais aussi avec des pôles d'innovation spécialisés, secondaires, propres aux réseaux de connaissances des créateurs et responsables d'entreprises. Ceux-ci évoluent dans divers réseaux professionnels, techniques ou technico-scientifiques spécifiques du

⁵⁸ Entendue par L. Spanghero comme une « mise en pratique des valeurs associées à la gestion prudente et responsable des ressources et des hommes (au sein d'une entreprise) ».

milieu de l'agriculture et des industries liées, ce qui leur permet d'accéder plus directement à des ressources scientifiques mobilisables à partir de la métropole toulousaine, par exemple dans le cadre des projets du pôle de compétitivité Agrimip, où prévaut de plus en plus l'éco-conception⁵⁹ pour les entreprises agroalimentaires ou bio-industrielles impliquées. En effet, les dispositifs institutionnels qui confortent la concentration régionale des relations entre sciences et industrie sont aujourd'hui fortement orientés vers un soutien à l'innovation sous tendue par la durabilité. Ceci constitue un élément favorable aux entreprises des espaces périurbains utilisatrices de produits qui présentent des garanties environnementales dans leur fabrication ou leur emploi. L'innovation technologique associée à la recherche d'une image environnementale positive pour les produits, a conduit les entreprises et leurs créateurs à optimiser et renouveler les relations de recherche et développement établies depuis leur implantation périurbaine avec des partenaires scientifiques toulousains.

Le développement des produits bio-industriels s'appuie sur les formes institutionnelles classiques d'aide financière et technoscientifique aux entreprises : fonds de soutien d'Oséo et implication pour certaines dans des projets des pôles de compétitivité.

Le pôle Agrimip est structuré à l'échelle de Midi-Pyrénées, à partir des fonds publics destinés à ces usages⁶⁰. La structuration des réseaux de relations autour de l'innovation scientifique résulte classiquement, des liens sociaux d'interconnaissance et de proximité construits par les créateurs ou par les membres de leurs équipes de recherche et développement. Cette dimension de proximité régionale pour l'innovation se retrouve dans le cas de Nutrinat qui a pu travailler à l'amélioration de ses plats cuisinés « bio » à partir d'une démarche collaborative engagée avec le CTPCA d'Auch (Gers) tout en favorisant son développement dans un terroir de tradition agricole et agroindustriel (l'est du Lauragais).

-Dans le domaine non alimentaire, Agronutrition (fertilisants et compléments nutritionnels) implantée à Carbonne, (SCOT Pays sud toulousain) consacre 8 % de son chiffre d'affaires à la recherche et développement et tisse un réseau collaboratif très dense avec des laboratoires universitaires toulousains (INRA, INP, UPS... etc.) et avec des entreprises partenaires de la région (Coopérative Artéris). Son organisation en matière de recherches et d'applications est segmentée en deux pôles. Le premier localisé à Carbonne au siège de l'entreprise concerne la recherche chimique sur la mise au point des compléments nutritionnels pour les plantes. Le second pôle établi à Labège (banlieue Sud-est de Toulouse, non loin du pôle de recherche régional de l'INRA), réalise des activités de recherche et développement sur les mécanismes biologiques (production de micro-organismes d'aide à la croissance des plantes en substitution des composants azotés). La localisation de ces deux unités à l'orientation scientifique distincte facilite les relations technoscientifiques pour une éco-valorisation recherchée à travers des collaborations institutionnelles et financières très diverses⁶¹ sur la mise au point de bio-

⁵⁹ Entendue comme la réalisation de projets où il convient d'innover avec de la matière végétale, ce qui est générateur pour les entreprises d'une « image verte », autrement dit, écologiquement responsable.

⁶⁰ Financements à partir du Fonds Unique Interministériel, FUI

⁶¹ Projets ANR avec le CNRS et l'UPS, projet labellisé par le pôle de compétitivité Midi-Pyrénées « Agrimip Innovation » et financés à moitié par le FUI (Fonds Unique Interministériel)

fertilisants, projet bilatéral⁶² sur les adjuvants de chimie végétale, et projet de recherche sur les molécules d'intérêt pour la santé humaine dans le vin.⁶³

Au total, la volonté d'intégrer la problématique du développement des produits bio-industriels par Agronutrition l'a amenée à organiser une partie de son activité de recherche sous contrat (SRC) en démultipliant ses réseaux de R&D à l'échelle Midi-Pyrénées, sinon toulousaine.

La durabilité est donc un moteur de développement de réseaux collaboratifs élaborés à partir d'opportunités de soutien financiers et d'une thématique qui vient recomposer des partenariats à partir d'un cœur d'activité. Elle **peut constituer un élément valorisant pour le territoire périurbain d'implantation à travers ces activités de l'entreprise mais elle n'établit pas de lien particulier entre ce dernier et les activités de l'entreprise**

-Dans d'autres cas, les entreprises des branches bio-industrielles, et notamment celles axées sur le développement de produits alimentaires, s'inscrivent dans des filières spécialisées qui associent les fournisseurs de denrées agricoles, (producteurs ou éleveurs) pour encourager et favoriser la permanence de savoir-faire dans des productions notamment certifiées « bio ».

Les entreprises versées dans la transformation et le développement des produits alimentaires membres du consortium « Bio Vallée » concrétisent leur implication auprès des producteurs agricoles sous la forme d'actions d'animation, de sensibilisation dans le but structurer l'approvisionnement local. Ces relations constitutives d'une logique de filière se déploient à des échelles territoriales très diverses impliquant les établissements industriels locaux. L'objectif des entreprises reste de s'assurer de fournisseurs installés si possible dans une proximité locale ou régionale (Midi-Pyrénées). Cette démarche mobilise des relations dans le monde politico-agricole local en vue d'accéder à des agriculteurs du terroir Lauragais susceptibles de produire des légumes ou du blé dur selon une approche « bio » en signant des contrats d'exclusivité avec Nutrinat. De même que dans les processus de labellisation de qualité ou d'AOC, **une logique territoriale centrée sur la volonté de développer sur le plan local, dans un bassin de production périurbain, des productions agricoles spécifiques étiquetées « bio » complète une logique de filière. Ceci contribue d'une certaine façon, à la diffusion et la sensibilisation à des logiques éco environnementales.**

La logique de filière initiée par des entreprises agroalimentaires « bio » s'inscrit également dans des échelles géographiques diversifiées. Bio Planète (Cf ci-dessus p.164) a construit un certain nombre de relations avec des instances de développement et promotion de l'agriculture biologique du Languedoc-Roussillon⁶⁴. Dans cette zone, les dispositifs institutionnels dédiés au développement économique ou technologique des entreprises relèvent de la politique de la région Languedoc-Roussillon, complexifiant les systèmes d'acteurs et de décisions présents sur l'ensemble du territoire du SCOT Lauragais. De la sorte, Bio Planète soucieuse de consolider des

⁶² Sans financement public avec l'INP et l'INRA

⁶³ De la région Midi-Pyrénées avec 8 partenaires

⁶⁴ Cela s'explique par le rattachement territorial d'une petite frange Nord-est du département de l'Aude au SCOT Lauragais.

approvisionnement régionaux dans des nouvelles graines ou plantations productrices d'huiles (sésame, lin, olive...) s'est rapprochée de deux structures, chargées de dispenser des conseils aux agriculteurs optant pour des productions « bio » : les CIVAM du Languedoc-Roussillon (organismes techniques départementaux rattachés à la chambre régionale d'agriculture) et l'agence « Elan Bio », satellite de la Région Languedoc-Roussillon en charge de la promotion et de la labellisation des productions d'origine « Bio ». **Cet intérêt pour participer à la structuration des filières dans l'agriculture biologique à l'échelle régionale correspond à une stratégie d'inscription dans la politique régionale pour aider au rapprochement des producteurs et des transformateurs des filières « bio ».** Envisagée à travers la nature des produits et un souci de participation au développement local, cette démarche atteste un intérêt pour la durabilité définie par les politiques régionales. Ces formes de coordinations collectives établies autour de produits affichant un souci de préservation environnementale et sanitaire, donnent également matière à des réseaux de collaboration dans une proximité locale (Bio Planète fait partie des entreprises constitutives de « Bio Vallée » dans l'aire du Lauragais (zone Revel-Castelnaudary-Bram). **Mais la nature du produit pour attester de la préoccupation de durabilité est beaucoup plus importante que le fonctionnement économique et social où la proximité favoriserait la dimension DD.** En effet bien que les entreprises dont l'activité repose sur la valorisation et la transformation de produits bio sourcés ne cessent de se développer (en nombre et en importance), le consortium « bio-vallée » semble peiner à s'affirmer et éprouve de la difficulté à recueillir l'adhésion des entreprises de ce secteur.

Ainsi, la démarche de Bio Planète s'inscrit d'abord dans une logique de filière pour conforter et développer des produits (les huiles alimentaires) **sur le marché du « bio », mais l'implication dans une auto-organisation d'un milieu productif de la filière « bio »,** (de la production, à la transformation et à la distribution) dans les huiles alimentaires, **est aussi revendiquée comme un élément de DD où les collaborations avec des agriculteurs, du territoire périurbain local, ou au contraire avec des producteurs étrangers sont présentés comme des gages d'une certaine exemplarité.**

Les logiques organisationnelles élaborées par les entreprises bio-industrielles en vue de développer de l'innovation technologique, des savoir-faire performants, ou de s'assurer de débouchés commerciaux pour les biens produits, **ne sont donc pas avant tout fondées sur une recherche de performance dans des indicateurs de durabilité.** Les entreprises étudiées ont en priorité des objectifs d'innovation, ou des objectifs de performance des réseaux d'approvisionnement. Cependant, dans ces secteurs d'activité la proximité territoriale à une échelle métropolitaine ou régionale peut être un élément de renforcement de filières à moyen terme. Elle le devient d'autant plus si ces liens avec des acteurs productifs du milieu local intègrent la dimension sociale environnementale et économique du développement local. En outre, ces relations dans la proximité ne sont pas incompatibles avec des stratégies relationnelles pour récupérer ou construire des ressources (innovations, technologies, savoir-faire, fournitures) à différentes échelles (locale, régionale, internationale) **ce qui permet à certains territoires périurbains, d'ouvrir leurs relations économiques à partir d'activités à connotation écologiques et environnementales, avantages non négligeables pour établir certains partenariats commerciaux aujourd'hui .**

III.2.3. L'organisation périurbaine de la filière des déchets : collecte et recyclage, deux positionnements face à la durabilité

- *Les acteurs et les prestations de collecte et de tri des déchets : une diversification par la durabilité*

L'organisation des prestations de collecte et de tri des déchets banals intègre des jeux multi-scalaires complexes dans les territoires périurbains étudiés. Les collectivités (communes et structures intercommunales) conservent une capacité d'initiative forte (création d'un centre de tri ou d'une déchèterie), mais l'organisation de la filière est complexifiée par des « syndicats mixtes »⁶⁵, dont la mission consiste en la gestion et la planification des opérations de collecte et tri des déchets ménagers voire des déchets industriels banals à une échelle intercommunale élargie. Ces intervenants ont construit une politique aujourd'hui quasi généralisée de concession des plates-formes communales ou intercommunales de tri (déchèteries, centres de collecte), aux grandes entreprises de services urbains spécialisées dans ce domaine (Sita-Suez, Véolia-Environnement, Paprec...). La situation de quasi de monopole de ces derniers dans la collecte et le traitement des déchets ménagers banals dans des espaces périurbains, induit la recherche d'une autonomie par les petites sociétés de sous-traitants. Elles ont été amenées à se diversifier d'une fonction de transport et de collecte, vers les marchés du traitement et du recyclage.

Comme dans d'autres secteurs d'application, les lois et dispositifs du Grenelle de l'environnement en 2007 et 2008 ont généré des impacts économiques non négligeables. Des perspectives de marché se sont ouvertes avec l'instauration des nouvelles réglementations et normes puisque les déchets de matières organiques, doivent pour l'essentiel retourner au sol, sous la forme de composts. L'application des principes de durabilité est sous cet angle au cœur même de l'activité des entreprises qu'il s'agisse des grands prestataires de services urbains ou des sociétés locales de transformation dont ils sont fournisseurs. Ce principe sert à valoriser et recomposer au moins partiellement l'activité de collecte et de stockage. Au-delà, la durabilité est aussi intégrée sur des aspects éco-environnementaux incontournables traduits dans les contraintes imposées aux fournisseurs dans les modalités de tri de déchets, dans le retraitement et dans les étapes ultimes de transformation. En parallèle de ces « nouvelles » activités de collecte se retrouvent également des activités anciennes (comme la récupération et le reconditionnement des métaux et alliages), s'appuyant sur les principes de la durabilité pour renforcer l'acceptabilité sociale de leur activité et surtout avoir accès à de nouveaux marchés.

La plate-forme gérée par l'entreprise Cler-Vert à Belestia (SCOT Lauragais) qui a démarré en 2003: au départ, déchèterie pour les agriculteurs locaux a obtenu ensuite des contrats de sous-traitance de Véolia et Suez pour enlever des déchets verts dans les déchèteries municipales et intercommunales concédées à ces opérateurs. En complément, l'entreprise organise dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres le ramassage et la collecte de déchets verts ou organiques en

⁶⁵ Decoset pour le territoire du SCOT Nord Toulousain et du SCOT Central), plus d'autres syndicats mixtes à caractère local dans d'autres secteurs

ayant le souci de diversifier ses fournisseurs (hypermarchés Carrefour, Clinique Pasteur de Toulouse, conserveurs de Castelnaudary, CROUS de Toulouse etc ...). Ce sont en particulier les entreprises titulaires de la norme ISO 14001 qui garantissent le respect de normes environnementales pour le traitement ou le recyclage des déchets. L'exemple fourni par Cler-Vert illustre la maîtrise progressive de nouvelles compétences dans la valorisation et transformation des déchets pour diversifier et développer son activité. Ceci, est favorisé par une forte augmentation de l'origine des approvisionnements. Ainsi le territoire périurbain devient un fournisseur de moins en moins exclusif, mais demeure un débouché intéressant par la présence d'activités agricoles, utilisatrices de composts pour l'amendement des terres.

À l'occasion de son changement de site, (implantation à Auterive pour avoir la place nécessaire sans coût prohibitif STAS spécialisée dans la récupération et le reconditionnement des alliages et supers alliages issus de l'aéronautique l'entreprise s'est dotée de toutes les infrastructures garantissant un impact minimal de l'environnement et a continué de s'équiper jusqu'en 2011. Sa spécialité est la récupération des métaux rares et des alliages entrant dans la construction des avions (titane, aluminium, aciers spéciaux...) ce qui constitue selon son fondateur « l'épicerie fine de la récupération ». La société est d'ailleurs une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) par la préfecture en tant que centre de transit et regroupement de déchets métaux et obéit à la réglementation environnementale spécifique en vigueur. Toujours en 2011 l'entreprise a embauché une ingénieure à mi-temps pour mettre en place ISO 14 001 et faire le suivi du plan d'action tout en assurant une veille juridique et réglementaire.

L'activité de l'entreprise (située à Roques sur Garonne était davantage centrée sur le négoce et le courtage, mais à Auterive, les fournisseurs de STAS sont principalement des récupérateurs et des usines ainsi que quelques sous-traitants aéronautiques. La nature de l'activité amène l'entreprise à travailler (et à livrer) avec des clients provenant de toute l'Europe et des États-Unis.

La transformation, le recyclage et la diversité des activités associées ne garantissent qu'une durabilité environnementale sur des normes ISO et de sécurité. Pour les territoires périurbains qui les accueillent elles participent à un positionnement ambigu dans la mesure où ils affectés par des représentations négatives mais participent dans le même temps à favoriser la durabilité des espaces urbains denses.

▪ ***Le volet écologique de la durabilité élément de valorisation pour la transformation des déchets***

La complexité du système d'acteurs évoquée ci-dessus aboutit à deux formes de valorisation des déchets qui correspondent à des logiques organisationnelles et des options différentes de développement des entreprises impliquées dans ces activités mais qui revendiquent toutes la dimension écologique de leur activité.

Les grandes sociétés concessionnaires de services urbains et le maillage qu'elles ont tissé, organisent la filière de valorisation des déchets. Elles vendent leurs déchets verts aux entreprises comme Cler-Vert, et leur rachètent des composts pour les mélanger aux boues d'épuration

traitées, des centrales qu'elles contrôlent dans la région métropolitaine. Ces mélanges sont vendus aux agriculteurs pour amender leurs champs.

Ainsi, les plates-formes importantes dédiées à la production des composts dans les zones périurbaines constituent des maillons qui participent à la durabilité dans le cadre de systèmes productifs qui font des déchets des ressources transformées et valorisées par d'autres utilisateurs potentiels. Cependant la stratégie des sociétés concessionnaires est monopoliste à la fois vis-à-vis des sociétés locales moins importantes et également entre elles. Une firme comme Véolia contrôle un grand nombre de déchèteries dans le périurbain et le SCOT central de Toulouse, puis vend les déchets verts en tant que matières à Suez qui détient une plate-forme pour la fabrication de composts à Lèguevin, (commune de l'ouest toulousain, limitrophe du Gers). Le système industriel sur lequel repose ces activités reste donc dans une optique très traditionnelle de conquête de parts de marchés et d'exploitation des ressources (matières premières, sous- traitants) au plus bas prix. Ce qui n'affiche en rien une orientation vers une durabilité économique et sociale et pousse les entreprises locales à se tourner vers d'autres marchés.

Les stratégies mises en œuvre, pour le développement et la croissance de l'activité Cler-Vert, supposent la recherche de nouvelles clientèles parfois extérieures à la région. Si les composts forment des produits dédiés à une clientèle de proximité dans le territoire périurbain (agriculteurs) voire dans le SCOT Central (grandes entreprises de services urbains), des filières de valorisation des bois déchets pour divers usages se dessinent également⁶⁶. La diminution continue des prix de reprise des matières et déchets verts par les sociétés concessionnaires des déchèteries pousse à cette recherche de nouvelles prestations ou activités jugées plus innovantes et à plus forte valeur ajoutée.

Valoriser les déchets comme nouvelles ressources locales participe ainsi d'une **évolution nécessaire et indispensable mais s'inscrit dans une application du développement durable envisagée comme la possibilité de ne pas affecter l'environnement par des déchets bruts**, de recycler de la matière **et surtout** dernier aspect le plus valorisé : **de produire de l'énergie lorsque c'est possible à partir des déchets**⁶⁷.

-Dans cas de l'entreprise STAS, le marché des métaux et alliages rares présente (surtout en période de crise) un potentiel considérable et les sommes investies dans la mise aux normes des infrastructures et vis-à-vis des recommandations ISO 14 001 visent explicitement un « retour sur investissement ». La certification devrait en effet permettre à l'entreprise d'obtenir des contrats et de nouvelles parts de marchés car de plus en plus de sociétés clientes demandent aux prestataires d'avoir la certification ISO 14 001 pour les référencer pour le traitement de ses déchets. C'est par exemple le cas d'ALCOA, un groupe Américain vis-à-vis de STAS qui n'est pas encore 14001.

La problématique des déchets verts et organiques comme ressources n'implique cependant pas tous les aspects de la durabilité voire peut venir en contrarier certains aspects sociaux (équité des

⁶⁶ Combustibles, fabrication par une entreprise landaise de panneaux en bois pour des meubles... etc

⁶⁷ L'inauguration prochaine d'une unité de méthanisation par Cler-Vert sur sa plate-forme conforte cette logique.

relations commerciales, disparition d'emploi). Cette situation a été constatée dans le cas d'une autre plate-forme de composts établie dans le territoire du SCOT Lauragais (commune de Saint-Léon) par la petite firme Trans-Vert (3 salariés). Son activité d'enlèvement des déchets verts auprès des déchèteries dans plusieurs petites communes de la banlieue Sud-est de Toulouse et du Nord du SCOT Lauragais et une activité annexe de fabrication de composts sur une plate-forme spécialement aménagée à cet effet ont été compromises par la délégation de service public mis en place par les collectivités. Elle s'est retrouvée dans l'impossibilité de traiter directement avec les communes ou les intercommunalités pour l'enlèvement des déchets et face à des grandes sociétés comme Véolia ou Suez qui lui proposent des prix de reprise des déchets verts jugés trop bas et donc peu intéressants, au nom d'une autre logique sociale : les limites de cout à impacter au final sur la population au titre de la redevance déchets. La seule issue pour l'entreprise est alors de maintenir une activité d'enlèvement et reprise des déchets en dehors des circuits des déchèteries contrôlées par les entreprises « majors » concessionnaires.

-Le refus de Trans-Vert d'entrer dans le système de sous-traitance organisé par les grandes sociétés d'environnement l'a conduit à rebondir vers une activité de recyclage à plus haute valeur ajoutée : la production en petite quantité (6000 tonnes par an) d'un compost de haute qualité destiné à constituer les couches des toits végétalisés pour une société leader sur ce marché en France (« Ecovégétal »). Cette niche de marché lui garantit des débouchés dans le Sud de la France, principalement pour alimenter les chantiers engagés par Ecovégétal à Bordeaux, Toulouse, Montpellier et Avignon, et concernant la végétalisation des toits pour les bâtiments publics. Dans ces conditions, le pari pris par Trans-Vert est de consolider ses acquis en évoluant de la collecte vers le recyclage, pour devenir un fournisseur agréé d'Ecovégétal, bien qu'il lui faille appliquer des normes et prescriptions spécifiques sur la teneur du compost, imposées par son donneur d'ordres. **Une telle stratégie de diversification découle au départ de la concurrence forte et, à certains égards, déloyale qu'impose le monopole sur les déchèteries et la production du compost classique, des grands groupes de services urbains opérant sur mandat des collectivités locales. Elle vérifie aussi que pour des petites entreprises de la filière de traitement des déchets, la dimension marchande de la durabilité suppose des stratégies d'adaptation et des savoir-faire en réponse aux enjeux des marchés environnementaux, sans que pour autant ceux-ci soient aussi valorisants sur le plan sociétal commercial et, technico scientifique que ceux des filières agro-bio par exemple.**

▪ ***Le déploiement métropolitain des grandes entreprises d'environnement en périurbain***

Les grandes entreprises de services environnementaux ont trouvé dans les zones périurbaines des disponibilités foncières pour organiser et étendre leurs implantations à l'échelle de la région métropolitaine. Certains territoires périurbains sont devenus un « nouvel espace » d'implantation de leurs plates-formes jusqu'ici essentiellement concentrées dans l'espace du SCOT Central. Dans les corridors d'intense urbanisation le développement et l'implantation des activités économiques plus « anciens » entre Montauban et Toulouse a induit la mise en service d'un deuxième incinérateur départemental à Bessières (Territoire du SCOT Nord). L'infrastructure gérée par Econotre, filiale de Suez-Sita, est adossée à un centre de tri et gestion des déchets ménagers et des déchets spéciaux (30 000 tonnes par an) dont l'approvisionnement fonctionne

principalement à partir des contrats signés avec le syndicat mixte Decoset qui administre la gestion des déchets ménagers et spéciaux pour les collectivités des SCOT Nord et Central. Decoset a également cédé des plates-formes de tri et collecte des déchets en délégation à Véolia-Environnement, principal concurrent national de Suez.

-Sur son site de Bessières, Econotre-Suez développe à partir de son usine d'incinération des procédés de valorisation énergétique et des procédés de valorisation matière qui illustrent la dimension très industrielle des activités de transformation et recyclage en aval des plates-formes de tri proprement dit. La valorisation énergétique correspond classiquement à la production d'électricité vendue à EDF en attendant qu'une production d'eau chaude alimente des serres horticoles et maraîchères prévues dans un proche environnement. La valorisation matière conduit au recyclage de certains produits de l'incinération (mâchefers réutilisables), vendus par Econotre-Suez comme sous-couches pour la construction de routes, à diverses sociétés locales de travaux publics.

-La recherche d'un nouveau site adapté à la collecte des déchets industriels diffus a conduit de son côté Sarp Industries, filiale de Veolia Environnement, à inaugurer en 2011 une nouvelle plate-forme de tri à Laffitte-Vigordane sur le territoire du SCOT Sud Toulousain à une quarantaine de kilomètres au Sud de Toulouse. Trois activités prédominent sur ce site où la plate-forme est classée pour la protection de l'environnement (ICPE): le regroupement, la préparation et le transfert des déchets spéciaux dans les circuits de valorisation de Veolia-Environnement. Ces activités correspondent d'une part à la raison d'être de l'entreprise et d'autre part à la stratégie de la filiale de Veolia : améliorer la collecte des déchets diffus et optimiser leur transfert vers les sites éloignés, favoriser la valorisation matière en identifiant et en préparant les déchets. Aucune activité de développement ou de transformation de matière n'existe sur le site. Les déchets pris en charge sont identifiés, triés et orientés vers différentes unités de préparation et de regroupement : les hydrocarbures valorisables ; les matières liquides et pâteuses ; les solides ; les déchets reconditionnés (aérosols, piles par exemple) sont ensuite transférés par camions vers plusieurs complexes dédiés à la transformation et au recyclage des déchets spéciaux situés dans de grands bassins industriels⁶⁸ le plus souvent externes à la région. Les produits usagés déposés dans les déchèteries gérées par Veolia-Environnement alimentent la plate-forme régionale de tri et conditionnement, et sont redirigés une fois conditionnés, dans les usines de recyclage du groupe ou bien des firmes partenaires.

L'infrastructure située au cœur d'une zone périurbaine éloignée s'inscrit donc dans l'approche territoriale multi-scalaire pour la collecte et l'élimination des déchets spéciaux que déploie une grande société de services environnementaux comme Véolia. Elle n'amène pas réellement de plus environnemental, ni même une prise en compte de la durabilité au regard des transferts de matières. Le traitement sur un seul site évite une dispersion des nuisances environnementales mais correspond à des logiques de l'organisation territoriale et productive de l'entreprise.

Certaines contraintes induites par la durabilité ont conduit peu à peu les entreprises dans la plupart des branches étudiées à modifier leur organisation :

- Soit en termes de gestion de tâches internes, de management et de relations externes, de définition des produits,
- Soit en termes d'implantation et de déploiement territorial de leurs activités et ressources dans les zones périurbaines d'étude.

Cette évolution est notamment en lien avec **une attention plus forte portée par les pouvoirs publics à l'image que peut renvoyer l'installation de certaines activités dans leur territoire, et aux problèmes environnementaux ou conflits d'intérêts entre différentes fonctions, posés par certaines activités.** Dans ces conditions, **l'intégration des principes du développement durable dans les entreprises, conditionnée par le croisement d'enjeux économiques et de préoccupations environnementales, entraîne des démarches et des stratégies productives différentes selon les secteurs d'activités et la prise en compte ou non des caractéristiques des espaces périurbains.** Les conditions d'intégration de la durabilité et les responsabilités sociétales assumées par les entreprises relèvent de dimensions structurelles, propres à des branches, des secteurs d'activités (banque coopérative, bâtiment).

La durabilité peut constituer une orientation productive à part entière (comme dans le cas de la bio industrie (agroalimentaire ou non) ou **une opportunité d'atteindre certaines niches de marché** jusque là non valorisées (déchets verts) ou inaccessibles telle une clientèle de firmes exigeant de ses fournisseur une mise en conformité en regard de certains critères environnementaux (certaines enseignes de supermarchés et ou dans d'autres domaine tel la récupération des métaux).

Enfin deux de nos cas, dans des secteurs totalement distinct laissent entrevoir **la durabilité comme une opportunité de re-démarrer une activité industrielle.** En effet dans le cas de Nutrinat (agroalimentaire) et de SRAS, il s'agit d'entreprises récentes, rentables et issues d'une longue expérience accumulée par leurs fondateurs mais intégrant des valeurs, des principes et des moyens techniques « nouveaux » issus de la durabilité. Intégrés au fonctionnement de l'entreprise, ces éléments permettent de garantir, à minima une durabilité environnementale et fréquemment une durabilité sociale (conditions de travail et de rémunération et acceptabilité sociale de l'activité) en adéquation avec les valeurs des dirigeants.

Cependant, les acteurs socio-économiques locaux (publics et privés) et leur sensibilité aux dimensions sociales et économiques de la durabilité **marquent moins les entreprises que l'impact paysager, environnemental dans la mesure où aucun cadre réglementaire strict n'est imposé** dans ces domaines en dehors de partenaires sociaux. Sur ces dimensions économiques et sociales, **l'intégration de la durabilité conduit au constat d'attitudes orientées par des tendances plus globales par la perception de la société en général (acteurs économiques, monde social).** En tant que concept macroéconomique ou macro social, la durabilité impacte alors le fonctionnement de certains types d'entreprises, banques coopératives et mutualistes), voire la nature de leurs production (agro et bio industries), mais les conséquences de ces transformations ne sont pas spécifiques pour les espaces périurbains.

III.3. Une intégration du DD, facteur de transformation des espaces périurbains.

L'analyse des logiques des entreprises face aux enjeux de la durabilité nous a permis de comprendre comment et dans quelle mesure ces dernières dépassaient une simple logique d'adaptation pour -dans certains cas- intégrer la durabilité comme relais potentiel (voire comme atout central) de leur stratégie de développement. Ces résultats en partie contre intuitifs (dans la mesure où l'intégration même partielle de la durabilité par les entreprises était peu prévisible) mettent toutefois l'accent sur des stratégies à dominante sectorielles.

Dans ce qui suit, nous nous intéresserons donc à la façon dont le périurbain peut être impacté par une intégration de la durabilité par les entreprises et leur branche d'activité (ce qui constituait une autre facette centrale du questionnement porté par cette recherche).

III. 3.1. La Durabilité, principe d'organisation d'activités pour lesquelles le périurbain ne revêt pas d'enjeu particulier

Les secteurs de la banque et des services à la personne initialement choisis pour l'étude n'ont offert qu'un faible taux de réponse. Nous ne les avons donc pas exploités de façon centrale dans notre analyse.

A l'inverse, le secteur du bâtiment et de la construction que nous n'avions à priori pas choisi d'étudier dans la mesure où l'espace périurbain ne semblait pas un déterminant particulier de localisation présente un intérêt au regard de ses connexions avec les secteurs de production de matériau pour les aspects environnementaux de la durabilité dans la construction.

Les services (au sens large) et la construction sont traités conjointement car leur localisation dans les territoires périurbains ont peu de rapport avec la durabilité et inversement, les modalités suivant lesquelles ils intègrent la durabilité sont en déconnexion avec leurs stratégies localisation.

- ***Différentes préoccupations des banques coopératives et organisme de services à la personne autour du développement durable***

L'engagement des banques mutualistes dans le développement durable marque depuis plusieurs années leur fonctionnement aux divers niveaux hiérarchiques. La démarche est appliquée et gérée depuis les caisses régionales et fait l'objet de concertations, d'adaptations qui impliquent au sommet les caisses nationales dans le but de donner une cohérence aux politiques mises en œuvre. L'intégration du développement durable suppose donc une compatibilité entre les performances recherchées par tout établissement bancaire et les démarches de responsabilité sociétale.

Les dimensions de la durabilité sont donc multiples pour les banques mutualistes.

Elles concernent le contenu de l'offre de produits et services financiers, la construction de locaux bancaires (matériaux, consommation énergétique...), l'organisation des services internes et de la « chaîne d'approvisionnement (produits, liquidités) ».

Elles marquent aussi des actions externes (soutien à des actions philanthropiques ou à des associations à finalité sociale ou humanitaire) par l'engagement et le soutien pour des opérations répondant aux préoccupations de développement durable.

Cet intérêt s'est affirmé d'abord au niveau des caisses et directions nationales à partir des années 1990 au Crédit Agricole et dans le réseau des Banques Populaires en relation avec les protocoles de Rio, de Kyoto qui déroulaient la durabilité à partir de la lutte contre le réchauffement climatique. Il a été confirmé pour une interprétation par les caisses régionales au début des années 2000 et est devenu une partie intégrante d'une communication systématique orientée vers la société civile et la clientèle (particuliers ou entreprises).

En Midi-Pyrénées, l'adoption d'une démarche de développement durable par le Crédit Agricole correspond en 2001 à l'émergence et au lancement des Agendas 21 par différents niveaux de collectivités locales (communes, intercommunalités et Région).

L'application des principes du développement durable au volet commercial se traduit par la mise en services de nombreux produits et services bancaires qui intègrent des préoccupations d'ordre environnemental. Dans le domaine de l'épargne, du crédit et des services, une entité comme la Banque Populaire Occitane en Midi-Pyrénées propose désormais près de 500 produits bancaires (prêts, crédits et formules d'épargne ou d'investissement) qui recouvrent plus ou moins une finalité environnementale qui relève d'une stratégie marketing.

-Dans le domaine des services et soins à la personne, la démarche de développement est mise en place au niveau de la direction et de son équipe (dans la mesure où la rotation du personnel est élevée dans ce domaine) et s'applique à plusieurs chantiers. Les organismes de services peuvent travailler en lien avec des fédérations nationales (comme l'UNA et son « plan de modernisation » financé par la Caisse Nationale de Solidarité et d'autonomie dans le cas de l'ARPAM) sur divers chantiers tels :

- la qualité du travail proposé aux employées (offrir un maximum de poste à temps plein et à durée indéterminée,
- proposer des plages de travail permettant de cumuler plusieurs activités (réflexion également en cours)
- la professionnalisation (comportant une dimension de formation et d'insertion sociale),
- la mutualisation idéalement des compétences et des informations (mais c'est embryonnaire)
- la mise en place de systèmes d'informations (outils d'information et de communication)
- l'amélioration de la qualité des services fournis est également un chantier en cours qui implique d'autres partenaires

L'ARPAM a par exemple deux organismes de tutelles : le conseil général qui autorise l'organisme à fonctionner sur des communes précises et auprès d'un public cible (en tant que service médico-social régit par la loi de 2002) et l'État qui régit les interventions à domicile et

donne des attributs à l'organisme. L'État et la DIRECTE en particulier attribuent également *l'agrément qualité* selon un cahier des charges assez strict appelé à disparaître prochainement.

La durabilité est donc intégrée sous des modalités sociales, l'une concernant l'accès à des services proches pour des personnes, souvent en situation sociale fragile ; l'autre, les conditions de travail et de formation des employés de services peu reconnus en dépit de l'intérêt que présente leur activité pour les ménages en demande et pour les espaces périurbains. L'offre de services est peu appréhendée et mise en valeur. à la personne dans lequel la valeur ajoutée pour les espaces périurbains

Les aspects proprement environnementaux concernent assez peu ce type d'organismes dans la mesure où en dehors de l'équipe administrative assez restreinte, elles ne disposent pas de « locaux », les employés travaillant au domicile des clients effectuant souvent le trajet en véhicule personnel.

▪ ***La réduction de la consommation énergétique***

Cet aspect de la préservation environnementale techniquement assez maîtrisé est un des axes qui mobilise le secteur bancaire en particulier via la sélection sur le financement de certains produits de construction.

La Banque Populaire a été la seule institution bancaire présente dans les négociations du Grenelle de l'environnement qui ont posé les principes de financements et emprunts à taux préférentiels pour les opérations incluant des efforts en faveur de l'environnement, notamment la construction résidentielle. Désormais, l'ensemble des banques, proposent des formules de prêts et de crédits « verts » auprès des investisseurs ou des constructeurs, par exemple de maisons individuelles, qui intègrent une démarche environnementale : isolation de la maison, achat de sources d'énergie renouvelable et peu polluantes... etc. Cette distribution de prêts « verts », d'éco-PTZ entre autres, relève d'une pure logique financière et économique qui rejoint des objectifs de protection environnementale ou permet au moins d'en tenir le discours, tout en maintenant des logiques de performance et de retour sur investissement dont ces prêts « environnementaux » sont porteurs et garants.

Les opérateurs bancaires accompagnent leurs prêts de cahiers des charges rigoureux en allant jusqu'à recommander des professionnels et opérateurs certifiés pour la performance énergétique des constructions. Ils conçoivent aussi avec leurs clients ou investisseurs des audits énergétiques dans le cadre des travaux de rénovation d'habitats. C'est le cas pour les particuliers qui souhaitent engager des travaux en vue d'améliorer des économies d'énergies pour leur résidence.

La dimension environnementale (envisagée comme réduction des coûts énergétiques) du développement durable appréhendée par les activités des banques, mutualistes se retrouve également dans des formules de prêts destinées à la construction d'unités de production d'énergies renouvelables. Les banques mutualistes (Crédit Agricole et Banque Populaire) associent ici leur démarche à la politique de la Région Midi-Pyrénées. En se refinançant sur les fonds de la banque européenne de développement (BERD), elles proposent des prêts préférentiels garantis par la Région aux investisseurs qui souhaitent développer des unités de production dans les énergies renouvelables (centrales de méthanisation, éoliennes... etc.). Cette politique de prêts

s'appuie donc sur une politique publique incitative pour favoriser développement des énergies renouvelables. D'autres initiatives appliquées aux locaux construits et à ceux qui sont l'objet de rénovation: les locaux (agences et guichets) se conforment aux normes des bâtiments basses consommations d'énergie panneaux photovoltaïques sur les toitures quand les possibilités et la place existent.

▪ ***L'application des démarches de RSE dans la continuation du développement durable***

Les objectifs du développement durable dans les banques mutualistes comme dans les organismes de services à la personne suivent des plans stratégiques annuels ou pluriannuels avec des engagements à atteindre qui concernent entre autres la dimension socialement responsable de l'entreprise, la responsabilité en matière de protection environnementale, la contribution au développement du lien social en milieu urbain... etc.

Le développement durable contribue ainsi à un certain nombre d'initiatives dans les banques mutualistes et les organismes de services à la personne qui se sont structurées en conséquence. Les services internes aux caisses régionales du Crédit Agricole et de la Banque Populaire reprennent à leur compte ces actions les déclinent et en évaluent les résultats.

Ces actions concernent un grand nombre de domaines, ce qui fait apparaître ce secteur comme investi plus largement dans le développement durable que celui des services à la personne.

- Dans chaque caisse régionale de la Banque Populaire et du Crédit Agricole, des responsables coordinateurs sont affectés à la mise en place des politiques de développement durable pour veiller à une application transversale des principes de durabilité dans les différents services constitutifs de l'organisation d'une caisse régionale (marketing, achats, logistique, développement financier, marchés... etc.).

-Les principes éthiques amènent à signaler la dimension de la durabilité dans les engagements contre le financement d'armes, la lutte contre la fraude, le blanchiment..., et dans une charte sociale pour garantir leurs pratiques de gestion et de recrutement des ressources humaines (reconnaissance des salariés, égalité des origines.

- La prise en compte du développement durable a également trouvé un prolongement logique avec la mise en place récente de comités « RSE » (Responsabilité Sociale de l'Entreprise) ou, dans de las de plus petites structures (dans le cas des services à la personne ARPAM), de mesures de conciliation emploi-famille et d'amélioration de la qualité du travail.

La prise en compte de la RSE peut en effet être re-mise en avant comme valeur traditionnellement reconnue par les banques mutualistes, dans la mesure où elle prône des valeurs de responsabilité et de solidarité, proches des activités de type mutualiste ou coopérative.

- Enfin, les applications transversales des différentes dimensions de la durabilité se retrouvent parmi l'ensemble des services internes des banques dans les dispositions traditionnelles (limiter les consommations de papier et recourir au papier recyclé) pour moins consommer sur la base des constats établis par des « plans carbone » régulièrement actualisés. Dans les services et des activités externalisées, des actions ont été engagées en direction des fournisseurs afin de les amener progressivement à des démarches de développement durable (ex. achat de produits éco-

responsables...), dont les principes sont inscrits dans les cahiers des charges régissant les relations contractuelles de sous-traitance ou de fourniture.

Ces dynamiques, dont certaines ne sont pas nouvelles, mais parfois « recyclées » par la dimension de la durabilité, n'ont pas de lien spécifique avec les espaces périurbains et leurs caractéristiques. L'ancrage local de l'activité se concrétise sous la forme de réponses apportées aux demandes sociales et économiques locales.

Un soutien au milieu associatif local, la création de fondations à but non lucratif et le souci d'instiller une culture du bénévolat parmi le personnel, essentiellement pour œuvrer à des causes caritatives et humanitaires sont indissociables de relations interpersonnelles et de connaissances entre initiateurs de projets et agences bancaires, mais le périurbain n'apparaît pas comme terrain privilégié sinon pour le financement de la construction résidentielle.

Les initiateurs de projets sont plus souvent dans les espaces denses et surtout les décisions de soutien relèvent des établissements régionaux. Les projets de financement d'entreprises examinés par ces établissements les conduisent à une responsabilité sociétale en évaluant leurs impacts sociaux et environnementaux. Ces différents aspects constituent aujourd'hui des éléments-clés de leur développement et ont pour vocation de renforcer, (restaurer ?) la confiance en interne des différents personnels et services afin d'assurer la performance de l'organisme bancaire et en externe, de toucher des clientèles diversifiées dans leurs objectifs et leurs projets. On est donc dans ces logiques en présence d'une durabilité adaptée à différents objectifs de valorisation pérennisation et renforcement du dynamisme économique de l'ensemble de l'activité.

De même en adhérant au plan de modernisation de l'UNA, l'ARPAM ainsi que 11 autres structures de services se sont données les moyens d'améliorer leur structure organisationnelle de façon à améliorer la qualité de leurs services comme des emplois qu'elles proposent. Mais ces dimensions ne sont pas associées spécifiquement aux territoires périurbains, sinon à travers les besoins éventuellement particuliers des publics ou clients qui s'y trouvent.

La référence à la durabilité telle qu'abordée dans ces deux secteurs présente l'intérêt de souligner la nature d'actions beaucoup moins systématiquement appuyées sur un contenu écologique en milieu urbain dense et inversement des territoires périurbains où les dimensions sociales de la durabilité sont beaucoup moins accentuées que celles en lien avec l'environnement.

- *L'industrie de la construction, une activité qui s'affirme représentative d'une démarche « éco-citoyenne »*

Le secteur de la construction a été une direction dans laquelle nous avons élargi nos investigations en lien avec le développement de l'urbanisation en territoire périurbain. Également, compte tenu des éléments systémiques dans l'offre de la construction (production des matériaux et caractéristiques techniques qui en amont conditionnent une partie du coût du produit final et en aval, un système de financement de la construction).

La durabilité associée à l'économie d'énergie et la recherche de performance des matériaux est d'abord et essentiellement un moteur pour la recomposition d'acteurs de la construction et une évolution de leur mission au sein de la filière. Ces changements au croisement de la technique et des préoccupations environnementales correspondent aux réponses à inscrire face au Grenelle de l'environnement qui a positionné le bâtiment et la construction comme domaines essentiels de l'économie d'énergie, mais aussi des formations que cela implique dans les métiers du bâtiment.

La Réglementation Thermique apparue en 2000 a connu des révisions régulières pour aboutir à la « RT 2012 », sorte de référentiel pour la performance énergétique des bâtiments nouveaux à construire. **Cette exigence de performance globale⁶⁹ a suscité des impulsions fortes pour la recherche et le développement de matériaux, et de procédés de construction plus respectueux de l'environnement mais sans minimiser les performances économiques ou la maîtrise des coûts.**

Les producteurs de matériaux et entreprises de construction de la filière du bâtiment ont dans l'ensemble vite adhéré à un nouveau positionnement, compte tenu des sources potentielles de marché que représentaient les objectifs de performance énergétique des bâtiments.

Une mobilisation d'ensemble, s'est opérée au sein des acteurs institutionnels et professionnels du bâtiment avec l'implication pour des actions de sensibilisation et d'information de la Fédération Française du Bâtiment, exemple : l'idée de « construction durable » promue pour engager l'ensemble de la filière dans une logique qui avait pour finalité de développer de nouveaux marchés. Le travail d'information autour de la « construction durable » a impliqué de nombreux acteurs⁷⁰ outre la Fédération Française du Bâtiment. **L'injonction à la durabilité** à des fins environnementales (performance énergétique) **a conduit aussi à la création de formations⁷¹** et l'ATEE (l'Association Technique Énergie Environnement) pour la mise à niveau des compétences des entreprises dans le domaine de la performance énergétique des bâtiments.

L'association. Depuis sa création en 2006, Effinergie, collectif associatif composé des régions françaises et des principales entreprises de la filière du bâtiment mène également des recherches dans les systèmes « basse consommation ». **Le collectif a pour objectif de promouvoir les constructions à basse consommation d'énergie, sous la forme d'expériences pilotes, de labels « Bâtiment Basse Consommation » (BBC),** pour valider la performance énergétique de la construction. Les dimensions de la durabilité appliquées à la construction induisent plus de concertation entre les corps de métiers car le bâtiment dans son ensemble doit offrir une performance basse consommation. **Ainsi les systèmes d'acteurs de la construction sont repensés avec moins de segmentations professionnelles et une opérationnalité qui implique le développement d'interfaces techniques.** Par exemple pour les produits de toiture, conçus

⁶⁹ Dès 2013, les nouveaux bâtiments construits devront dégager 50 Kwh au m2 par an, soit trois quart de moins par rapport à la réglementation actuelle

⁷⁰ Les syndicats des métiers et sur le plan régional, différents acteurs institutionnels (ARPE, DREAL, ADEME, Région) jusqu'aux fournisseurs et fabricants de matériaux

⁷¹ Formations FEEBAT (Formation aux Economies d'Energie des entreprises et des artisans du Bâtiment), co-développées et financées par la Fédération Française du Bâtiment, l'ADEME, EDF, la Fédération Nationale des SCOP, la CAPEB (Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment).),

jusqu'alors (les tuiles), cela inclue les fabricants des matériaux et d'éléments couvrants. On assiste à des changements organisationnels et culturels profonds dans la réalisation et la conduite des chantiers.

La modification des marchés dans le bâtiment entraîne aussi la volonté de répondre à une nouvelle demande sociétale qui ne pénalise pas la qualité par rapport au prix des « produits tout venants ».

Enfin et surtout, l'instauration progressive d'un nouveau modèle économique sur les principes de l'économie circulaire comme le recyclage et le remploi des matériaux dans les bâtiments publics et les opérations privées. Ce nouveau paradigme productif contient des cycles d'activités de recyclage des matériaux de déconstruction pour la fabrication de nouveaux produits.

Ces perspectives économiques du recyclage et du remploi des matériaux conduisent à s'interroger sur des impacts territoriaux du recyclage des déchets du bâtiment. Outre la mobilisation d'espaces souvent étendus que seuls les territoires périurbains peuvent potentiellement offrir., **se pose la question des caractéristiques environnementales et de la densité d'urbanisation de tels espaces** qui pour l'instant ne pourraient correspondre qu'à des terrains à recycler comme les espaces de gravières ou des zones d'activités plutôt diversifiées autour de l'exploitation pour le BTP.

Ces évolutions paraissent susceptibles d'accentuer les pressions sur les espaces fonciers disponibles des territoires périurbains et d'entraîner des conséquences négatives pour l'environnement et le prix du foncier.

Cette situation exemplifie une contradiction entre 2 aspects e la durabilité

III. 3.2. Une intégration de la durabilité limitée aux contingences spatiales du périurbain

▪ *Des contingences environnementales et sociales associées à la performance des plates formes*

La question d'une compatibilité possible entre une démarche environnementale et sociale et les conditions de la réussite des entreprises de transport et logistiques est essentiellement abordée par ces dernières par la réduction des impacts environnementaux des transports par la route : définition d'un objectif de réduction des gaz à effet de serre, souci de réduire les déchets et de valoriser leur recyclage, sensibilisation et responsabilisation des clients sur leurs choix de transport, recours à l'utilisation de véhicules moins polluants...

La poursuite de cet objectif se concrétise entre autre par l'adoption de normes, de type générique comme la norme ISO 14 001 pour l'environnement, ou bien celles en usage auprès de certaines branches de la logistique comme la norme IFS (International Foods Standard) qui garantit aux

distributeurs dans l'alimentation (ex. Easydis), la conformité et la sécurité alimentaire des produits en incluant l'assurance d'un traitement des déchets.

L'autre volet d'une démarche en faveur de la durabilité correspond à l'intégration de demandes sociales compatibles avec des objectifs économiques dont l'importance n'est pas minimisée pour le fonctionnement de l'entreprise. Ce positionnement illustré parmi plusieurs entreprises situées à Eurocentre (BTV-GCA, Easydis...) impacte en partie leur choix de localisation sur la plateforme.

Il est au moins, à postériori, représenté (en cas d'offres concurrentielle de localisation) dans la volonté de demeurer dans un axe géographique au Nord de Toulouse, qui correspond à une certaine proximité des lieux de résidence de la plupart de salariés intérimaires dont les budgets familiaux ne peuvent supporter un coût trop élevé de déplacement vers l'emploi. Cette préoccupation reste cependant très limitée et envisagée dans une gestion individuelle par les salariés. Or, ces sites logistiques pâtissent d'un défaut de services collectifs de transport en commun et de leur adaptation aux horaires flexibles et au travail de nuit chez nombre de logisticiens, et aucune liaison directe n'existe avec la gare la plus proche à 5 km (Castelnau d'Estrétefonds). Les mobilités domicile-travail s'effectuent donc très majoritairement en véhicules individuels, et les rares échanges entre les principales entreprises sur ce point n'ont pas abouti pour l'instant à une politique de covoiturage ou à des relations avec des autorités organisatrices du transport en commun, au demeurant peu présentes et mobilisées dans les zones périurbaines éloignées en comparaison de la structuration existante parmi le territoire du SCOT central.

Ainsi au-delà d'éléments concernant la réduction des dépenses énergétiques, des rejets polluants ou de déchets dans la manutention et le stockage, l'intégration de la durabilité reste encore très timide. Pour autant elle est envisagée comme une inflexion de l'organisation de l'entreprise sur les trois aspects : environnemental, social et économique. **A cet égard, son incidence dans le territoire où sont localisées les entreprises peut être considérée tout aussi importante sur le plan économique et social que sur le plan environnemental ;** Mais elle relève essentiellement de l'initiative et du bon vouloir des entreprises.

▪ ***L'intégration indispensable de contraintes réglementaires dans le secteur agroalimentaire.***

Pour les industriels de la viande, les producteurs de conserves relevant de grands groupes agroalimentaires (cassoulet du bassin de Castelnaudary « Lou Berri » ou « La Belle Chaurienne »), qui développent de gros volumes de production, l'intégration de la durabilité se fait d'abord par nécessité réglementaire (diminuer et traiter les rejets polluants en bout de chaîne conformément aux réglementations existantes). Elle est devenue plus complète à l'issue du lancement de démarches préventives visant à traiter voire éliminer les déchets à la source. Ces adaptations associées aux procédés de fabrication, accompagnent la performance productive des établissements. Aussi la prise en compte des enjeux environnementaux de la durabilité est surtout

mentionnée sur des aspects technologiques de fabrication en complément de logiques de traçabilité (normes IFS) se rapportant à l'origine et à la qualité des produits agricoles.

La durabilité est également appliquée à travers une limitation des impacts environnementaux de la production, de l'agro-industrie. Par exemple, la culture du blé qui domine dans le terroir céréalier du Lauragais a induit le développement d'une activité de meunerie seulement règlementée et encadrée par des normes qualitatives. C'est le cas de l'un des principaux établissements de meunerie, « les Grands Moulins de Paris », qui fonctionne selon des process de certification classiques (normes ISO 22 000 et IFS) garantissant une production respectueuse des principes de qualité. La dimension environnementale du développement durable appliquée pour des gammes de production authentifiées « bio » ou même « agriculture raisonnée » n'apparaît pas à l'ordre du jour, sauf pour approvisionner quelques industriels soucieux de développer des gammes de farines spécifiques.

Ces activités agro-industrielles contribuent à forger une dimension identitaire, patrimoniale des terroirs en plusieurs endroits des SCOT périphériques, qui rejoint le discours de la durabilité sur les thématiques de l'utilisation de ressources locales et un fonctionnement dans la proximité. L'intégration des contraintes règlementaires dans ces activités est utilisée comme une opportunité de valorisation des atouts de la production d'une qualité de l'offre. **Lorsqu'elles intègrent une dimension de durabilité, ces activités, peuvent minorer les agressions sur l'environnement des territoires périurbains. Ici encore ce souci de la durabilité lorsqu'il existe ne se fait pas dans une négociation avec les acteurs locaux.**

▪ *Les argiles et les carriers : un système de production qui croise la durabilité*

-Les logiques économiques qui organisent la production de Terréal dans les bassins de Castelnaudary et Revel croisent souvent les aspects environnementaux de la durabilité, ne serait-ce que dans la réalisation d'économies sur les coûts de production. Un des objectifs est l'optimisation des matières disponibles et employées ainsi que leur éventuelle réutilisation et leur retour au sol. Cela amène réinjecter des fabrications qui présentent des défauts, dans les circuits de production. Les procédés de production des matériaux en terre cuite, caractérisés par leur propension à consommer de l'eau et de l'énergie ont intégré des solutions plus économes (adoption généralisée des fours chauffés au gaz et non plus au charbon, maîtrise de l'énergie dans les diverses usines du groupe). Des progrès restent à réaliser dans la mesure où tous les sites Terréal, dans le Lauragais comme ailleurs, sont soumis à autorisation d'émission de CO₂, dans le cadre du système de quotas d'émissions contrôlé par l'Europe.

-Sur le plan de l'acheminement des produits le souci d'établir des stocks à l'avance sur chaque site conduit à minimiser le recours au transport par camion en vue d'approvisionner principalement le marché de la région métropolitaine de Toulouse. Les dimensions de la durabilité environnementale affectent donc essentiellement les cycles productifs, mais sont aussi en lien avec la nature et la performance des produits en terre cuite. En effet, leurs caractéristiques restent au cœur des préoccupations du centre de recherche et développement (effectif d'une vingtaine de chercheurs et ingénieurs) que Terréal a établi à Castelnaudary au contact des

activités d'extraction et de transformation. Ses liens avec diverses équipes de recherche en France (INSA Toulouse, École Supérieure de la Céramique de Limoges...) se font sur des axes qui concernent principalement la performance énergétique des matériaux en lien avec les problématiques de bâtiments « basse consommation » par exemple.

Dans ce secteur d'activité, l'intégration de la durabilité relève de la logique de fabrication du produit et de son utilisation finale aujourd'hui marquée par une image écologique et environnementale. Mais **sous ces deux aspects, elle impacte néanmoins les territoires périurbains sur le plan environnemental.**

-La dimension de la durabilité appliquée à l'organisation industrielle chez les carriers revêt un contenu quelque peu différent, si l'on se base sur l'exemple fourni par Sogéfima dans ses territoires d'implantation périurbains du SCOT Sud Toulousain. L'intégration des principes de durabilité et ses enjeux concernent les systèmes de logistique et de transport des granulats, l'activité extractive elle-même apparaît encadrée par une réglementation étroite, mise en place et supervisée par la DREAL. Si comme paraissent l'indiquer les carriers, « *extraction et traitement deviennent de plus en plus propres* », c'est surtout le transport et la remise en État de sites qui mobilisent leurs efforts. Dans le cas de Sogéfima, un système de transport par navettes de train a été mis en place, cas unique en France, pour relier le site d'extraction de Martres-Tolosane à la plate-forme de traitement et concassage installée 40 km plus au Nord, à Portet-sur-Garonne, aux portes de la ville de Toulouse. Ce choix conçu dès le démarrage de l'exploitation du site en 1987, répond à des impératifs de massification des volumes transportés en visant à diminuer des impacts environnementaux. De la sorte, quotidiennement, 3 à 4 navettes de trains d'une vingtaine de wagons se substituent à 70 à 80 camions. Les transports de sables et graviers à partir de la plate-forme de traitement s'effectuent ensuite par camion.

A l'heure actuelle une réflexion est l'œuvre entre la Communauté Urbaine du Grand Toulouse et la Préfecture de la Haute-Garonne pour aménager des plates-formes de déchargement des granulats qui recevraient des convois ferroviaires en différents points du cœur de l'agglomération. L'acheminement vers les chantiers urbains se ferait ensuite par camions électriques. L'argument de l'inter-modalité est ici retenu avec le recours à des modes de transports peu polluants, tout en permettant à Sogéfima d'organiser un nouveau maillage logistique dans l'agglomération pour mieux desservir les marchés et s'assurer de nouveaux débouchés. L'intégration de la durabilité entendue par les carriers comme la limitation des nuisances environnementales, susceptible de donner une meilleure acceptabilité sociétale à cette activité rejoint des attentes des décideurs locaux. Cependant ces signes restent occultés par la nature d'une activité qui transforme les paysages et l'environnement de manière très évidente.

-Pour les carriers : l'acceptation de contraintes liées à la durabilité est fondée sur un impératif de localisation. Les carriers ont longtemps eu une mauvaise réputation due aux impacts négatifs qu'ils occasionnaient à l'égard de l'environnement en laissant des traces profondes dans le

paysage (étangs non remblayés et aux abords non réaménagés propices à la formation de décharges sauvages etc...). Une normalisation s'est progressivement opérée à partir des années 1980 car ces activités ont été l'objet d'un encadrement de la part des pouvoirs publics : les préfets décident de l'ouverture d'une carrière sur l'avis d'une commission consultative qui réunit des représentants de la DREAL, de l'UNICEM (syndicat professionnel des carriers), d'associations environnementalistes (ex. France Nature Environnement), des élus locaux et des responsables associatifs concernés par un projet de création ou d'extension des carrières.

Un des principaux aspects de cet encadrement correspond à l'engagement des carriers dans une requalification des sites au terme de leur exploitation⁷² et une caution bancaire exigée pour garantir financièrement la réalisation des travaux⁷³. Ces projets sont élaborés en concertation étroite avec les responsables communaux ou intercommunaux soucieux des impacts du creusement d'une carrière sur leur territoire. Cependant, durant la période d'exploitation, la nature et le contenu de la requalification, peuvent évoluer au gré des besoins et des aspirations sociétales, et les carriers sont tenus de le prendre en compte sous la pression des élus locaux, des associations environnementalistes ou des groupements de riverains.

Depuis plusieurs années, la stratégie engagée par les carriers au plan professionnel consiste à favoriser une acceptabilité sociale de leurs activités extractives ou de traitement dans les territoires où elles se développent. Le livre blanc de l'UNPG (Union Nationale des Producteurs de Granulats) édité en 2011 dans une démarche communicante, stipule que les dimensions de la durabilité économique et environnementale se situent au centre des préoccupations, non sans intégrer également une dimension territoriale « *Inscrire l'approvisionnement des territoires en granulats au cœur des politiques publiques, améliorer l'acceptabilité de l'activité, opérer une gestion concertée, tout cela en vue de garantir la production durable de granulats dans l'optique d'une proximité avec les bassins urbains de consommation* »⁷⁴. Un carrier de la taille d'une PME régionale comme Sogéfima dans le SCOT Sud toulousain conçoit des projets de réaménagement à long terme pour les sites qu'il exploite, en insistant sur l'idée de biodiversité et d'ouverture pour ces espaces à requalifier. Cette démarche ne lui garantit plus sur place la pérennité de ses activités ni leur renouvellement. Sa présence pourtant ancienne et même historique apparaît menacée devant le refus des maires et autorités municipales de confirmer ne serait-ce que par un classement adéquat des terrains au PLU, les autorisations d'exploitation.

On assiste ainsi dans les territoires périurbains en limite de zones métropolitaines, sous contraintes de la durabilité, mais aussi de leurs évolutions par le renforcement de la fonction résidentielle, sinon à un renversement, du moins à une modification des attitudes et de la nature

⁷² A partir d'une réflexion sur les formes de requalifications les plus adaptées (lacs de pêche, implantation d'activités d'aquaculture, remblaiements à des fins d'activités agricoles) toutes les tâches inhérentes à la requalification sont précisées (plantations d'arbres, cheminements, remblaiements avec des types de remblais utilisés... etc)

⁷³ Les aménagements envisagés et planifiés par les carriers avec l'accord des autorités municipales sont fixés à une échéance de 30 à 35 ans

⁷⁴ Livre Blanc de l'UNPG, 2011

des rapports entre les entreprises, les élus et la population. La pression foncière plutôt forte dans ce corridor de communication et d'urbanisation explique l'opposition à l'ouverture de nouvelles carrières de granulats, génératrices en général de gravières. Les refus exprimés par les nouveaux résidents d'accepter la proximité d'activités extractives, trop souvent jugées génératrices de nuisances pour l'environnement... et la population résidente (poussières, trafic de poids lourds, bruits...).

Le réaménagement ou la requalification des gravières via la solution du comblement par des remblais même de qualité, suscitent de plus en plus de réticences : des problèmes d'instabilité peuvent survenir pour les terrains remblayés occasionnant ensuite des risques pour la construction de maisons ou de bâtiments à usage d'activité. En conséquence, et face à la pression des riverains, des propriétaires qui sont aussi des électeurs, les maires et élus du secteur se montrent de plus en plus défavorables à l'ouverture ou même à l'extension des carrières de granulats dans l'ensemble des SCOT concernés (Nord et Sud Toulousain). De leur côté, les carriers disposent d'assez peu d'arguments qui plaident en leur faveur : des investissements massifs dans la productivité limitent les opportunités d'emplois (le site d'extraction Sogéfima de Martres-Tolosane d'une superficie de 300 ha fonctionne avec seulement 8 personnes), et la réforme de la taxe professionnelle a réduit auprès des communes le produit fiscal émanant, entre autres, des activités industrielles extractives. La dimension conflictuelle liée à la localisation des activités extractives conduit donc les carriers à considérer que les sites à moins de 50 ou 60 kilomètres de Toulouse sont dorénavant en sursis. D'où des perspectives de déménagement vers des territoires péri-métropolitains, plus éloignés (Basse Ariège, Comminges voire Hautes-Pyrénées), ce qui pose des questions à l'organisation d'une logistique adaptée au transport des matières pour desservir le marché métropolitain.

La pérennité des sites semble plus favorable dans le secteur des collines mollassiques du SCOT Lauragais où les exploitants des carrières d'argile, à l'exemple de Terréal, se donnent les moyens d'obtenir les garanties nécessaires des collectivités pour le maintien et le renouvellement des activités extractives. Pour sa carrière de Saint-Papoul (30 emplois), située non loin de Castelnaudary, le groupe Terréal a financé 50 % des coûts de réalisation d'une déviation routière pour éviter la traversée du centre de la commune par les camions chargés de terre. Aux dires des responsables de l'entreprise, cette réalisation obtenue à la suite d'une concertation étroite avec les autorités communales et départementales, a désamorcé des critiques concernant les nuisances potentielles générées par le transport des matières dans la petite commune. La construction de la déviation se double le long de la voie et en limite de carrière, d'un dispositif de talus avec des haies vives et des plantations d'arbres afin de limiter la propagation du bruit et des poussières vers les zones habitées. Cet aménagement, fruit d'un compromis entre l'exploitant, les collectivités locales et les associations de riverains, s'inscrit dans un secteur aux caractéristiques urbaines sensiblement différentes des zones des SCOT Nord et Sud Toulousain. Les marges de la zone du SCOT Lauragais, restent rurales et ont une densité du bâti plus faible que les autres espaces périurbains éloignés de l'aire métropolitaine, une pression foncière moindre pour la construction résidentielle ou l'installation d'activités. Les éventuels impacts environnementaux de ces activités ne sont pas donc pas encore des facteurs discriminants d'acceptabilité sociale pour les populations riveraines.

Sur ces conditions sociétales plutôt favorables, Terréal greffe une concertation visant à la reconnaissance et à l'acceptation de ses activités dans son territoire d'implantation. Elle les fonde sur les arguments de la spécificité de la filière locale de transformation et production des matériaux en terre cuite, son existence ancienne et le maintien et développement sur place de l'emploi industriel dans des territoires éloignés du pôle métropolitain, à l'exemple du bassin de Castelnaudary.

A Saint-Papoul où sont localisés ses sites d'extraction, le groupe a initié la constitution, d'un « CLLIS » (Comité Local de Liaisons et de Suivis) dont l'objectif est de réunir tous les acteurs locaux concernés par les impacts environnementaux causés par une carrière pour rechercher, un accord, imaginer des solutions, des démarches adaptatives sur le plan environnemental en contrepartie d'un maintien voire d'une extension des activités extractives.

En outre, comme l'exige la réglementation sur l'ouverture des carrières, la poursuite de l'extraction est suspendue à une requalification garantie des sites pour laquelle la démarche de Terréal est de privilégier, à l'exemple du bassin de Castelnaudary, l'installation de jeunes agriculteurs via des contrats d'aménagement et d'installation passés avec la Safer. Dans le Lauragais, encore peu urbanisé, une industrialisation diffuse mais vivace ajoutée à la stratégie proactive des carrières crée davantage les conditions d'une acceptabilité sociale des carrières, à la base de la filière industrielle de fabrication des matériaux en terre cuite.

Dans les territoires périurbains étudiés, l'action des carrières face à l'injonction de la durabilité se traduit par une évolution progressive de leurs modes d'intervention. **Les impacts environnementaux générés par ces entreprises ont d'abord construit une logique adaptative : techniques, d'aménagements sensées moins polluer transport de matériaux moins gênants pour les riverains** afin de maintenir et préserver sur place les activités extractives.

Les enjeux environnementaux en lien avec la pression urbaine ont peu à peu amené à une intégration particulière du développement durable, condition pour la poursuite d'activités de l'entreprise. La concertation et la coordination recherchée avec les institutions, les élus et la société civile, **les garanties apportées au réaménagement des sites font que les conditions de la durabilité sont co-construites avec cependant des issues distinctes selon les territoires et les rapports de force entre les acteurs.**

Ces éléments (concertation, co-construction de projet pour qu'ils soient acceptés) nous paraissent cependant essentiels pour attester ce qui peut être **au moins qualifié de « signal faible » vers l'intégration de la durabilité.**

III.3.3. La recherche d'une articulation des trois volets de la durabilité en dépit d'une localisation contraignante

Parmi diverses entreprises localisées dans les territoires périurbains qui ne relèvent pas des secteurs prioritairement analysés (logistique et transport, agro et bio-industrie, traitement et recyclage des déchets, industrie extractive des granulats et de l'argile), l'intégration des considérations environnementales et, au-delà du développement durable, s'est vite avérée une opportunité. Les entreprises ont compris qu'une démarche vers la durabilité ne se décrétait pas, mais se construit progressivement à partir de la modification de modes de gestion ou d'organisation courants en dépit parfois des contraintes que peuvent engendrer les conditions d'une localisation dans les territoires périurbains. **Ces localisations suscitent l'émergence et parfois l'institutionnalisation de pratiques nouvelles de durabilité dès lors que ces dernières présentent un avantage économique** qui ne représente pas seulement un gain financier plus important dans l'immédiat, **mais assure l'élargissement des marchés, ou le bénéfice d'une acceptation sociétale** lors d'installation ou de développement d'activités.

Ainsi, **un premier groupe d'entreprises étudiées ont intégré des principes de durabilité à partir d'une causalité double : rechercher des économies de coût de production et de fonctionnement par l'adoption de procédés plus respectueux de l'environnement**, (édifier des bâtiments aux performances énergétiques basse consommation) et **adopter des réglementations et normes environnementales pour leurs production, parfois pour convenir aux politiques d'achats de leurs clients ou donneurs d'ordres, ou anticiper sur les transformation des conditions de l'exercice de leur activité.**

Un second groupe intègre la durabilité, « de facto » par la nature de ses productions et une activité qui vise à réparer l'environnement ou épargner les ressources énergétiques et les matières premières. De ce fait **les autres dimensions de la durabilité** (construction de locaux BBC, le recyclage du papier, de l'eau..., l'organisation du travail, relations sociales, dans l'entreprises) **sont également intégrées à des degrés avancés, mais elle concernent moins les produits que les conditions de leur fabrication.**

- L'adoption des différentes dimensions de la durabilité environnementale peut être vérifiée de manière plus marquée dans le cas de la SCOP Symphonat, petite entreprise de « e-commerce » de 25 personnes, spécialisée dans la distribution de compléments alimentaires prescrits par les professionnels de la santé, et installée à Villemur-sur-Tarn (SCOT Nord Toulousain). Outre **l'origine végétale naturelle des produits** vendus, la structure architecturale de ses **locaux avec des bureaux et des hangars de stockage, entièrement construits en bois, pour éviter des déperditions de chaleur et convenir à des performances énergétiques**, attestent de la nécessaire complémentarité de ces éléments avec les fondements de l'activité. **Le recours très large aux NTIC dans l'organisation du travail afin de limiter les déplacements des collaborateurs** dans le cadre des démarches commerciales et des réunions d'affaires relève d'une démarche accompagnée en interne dont le gain est estimé annuellement à 50 000 € équivalent carbone. Cette l'implantation dans une zone périurbaine éloignée se révèle encore contraignante à l'égard des objectifs de durabilité environnementale et sociale, le site de stockage et de distribution via le e-commerce éloigné à plus 50 km des pôles multimodaux de la métropole

toulousaine, implique **des distances qui représentent un cout encore trop important, tant pour la livraison que l'enlèvement des colis par les systèmes de messageries routières**. Cet éloignement est parfois un désavantage pour le recrutement des salariés aux qualifications élevées, que l'on ne trouve pas sur place mais plutôt à Toulouse ou dans sa proche banlieue, territoire privilégié par ces personnes pour la recherche d'emploi.

- **La PME Sudaéro cherche une adaptation dans le cadre d'un secteur d'activité sensibilisé à la durabilité par le respect des normes**. La place de la durabilité avec ses différentes dimensions se révèle un choix assumé mais se fait **en fonction de causalités variables pour les entreprises industrielles d'usinage et de travail des métaux qui appartiennent au tissu sous-traitant de l'aéronautique**. Leur localisation apparaît souvent diffuse parmi les territoires des SCOT périphériques. Ces petites entreprises qui n'excèdent pas pour la plupart 40 à 50 salariés, s'y sont installées souvent à la faveur de la trajectoire professionnelle et sociale de leur fondateur. Pour leur dirigeant, **l'intérêt premier est de s'implanter non loin des zones résidentielles de leurs salariés comme l'illustre la PME Sudaéro** (usinage de précision et traitement de surface, 50 personnes) installée aussi dans le SCOT Nord Toulousain (à Merville). Son implantation répond **au choix de se localiser dans le prolongement du pôle aéronautique**, au Nord-ouest de Toulouse tout **en restant au contact des communes de résidence des salariés** : *« en choisissant Merville, j'ai eu le souci de me rapprocher quelque part des lieux de résidence de mes salariés qui habitent en majorité dans le secteur du SCOT Nord Toulousain. Et ce rapprochement est à mes yeux important car j'emploie des personnes qui ne sont pas des cadres supérieurs, ce sont d'abord des ouvriers qualifiés et des techniciens avec parmi eux un certain nombre d'intérimaires. Ces personnes ont fait le choix d'accéder à la propriété de plus en plus loin de Toulouse parce que le foncier et l'immobilier y sont moins chers. En me retrouvant à Merville, je favorise une certaine proximité avec leur lieu de résidence, et cela peut au final leur coûter moins cher en frais de transports et déplacements. C'est important pour eux et ça, c'est peut-être une dimension de durabilité à prendre en compte. Après tout, il n'y a pas que l'environnemental dans la durabilité »* (Fondateur et président de Sudaéro, février 2012).

La dimension environnementale de la durabilité est gérée par l'entreprise eu égard à son statut de fournisseur d'Airbus et d'autres équipementiers de l'aéronautique. Sudaéro comme d'autres petits usineurs de précision sous-traitants est dans l'obligation d'épouser les normes de production environnementales (ex. 14 001) exigées par Airbus et autres donneurs d'ordres aéronautiques. Signataire de la norme 14 001, **Sudaéro intègre pour cela des dispositifs structurés pour l'enlèvement des copeaux d'usinage, la récupération des solvants et l'utilisation de peinture à l'eau préconisée par Airbus**.

La durabilité devient un élément structurel pour ces petites entreprises qui souhaitent conserver un positionnement de fournisseur privilégié d'Airbus ou de ses équipementiers (Latécoère, Liebherr...) et gérer la contrainte des coûts de production compétitifs. Aussi, pour répondre à ce défi, que Sudaéro et d'autres petites firmes indépendantes de l'usinage de précision dans le Grand Sud-ouest, ont mutualisé leurs démarches par la création, à la demande d'Airbus, d'une plate-forme commune d'achat des métaux (titane, aluminium, aciers spéciaux...). L'objectif était de se prémunir des fluctuations des coûts que connaissent ces matières.

Ainsi la durabilité pour un petit sous-traitant comme Sudaéro renvoie à une double démarche : intégrer nécessairement des normes et des réglementations environnementales ; une stratégie complémentaire qui vise à assurer les dimensions sociales et économiques de la durabilité.

-Pierre Fabre, le développement durable, élément pour renforcer l'activité d'une firme internationale ancrée dans son territoire

La localisation du Groupe Pierre Fabre dans le Grand Sud-ouest français (Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon) s'explique par la propension de cette entreprise⁷⁵, à consolider plus des 2/3 de ses activités dans l'espace interrégional. Le groupe spécialisé dans la fabrication de médicaments et produits pharmaceutiques et dans la recherche et la production de dermo-cosmétiques. En dépit d'un processus largement internationalisé⁷⁶, le groupe Pierre Fabre a conservé une activité d'extraction des molécules des plantes, sur l'axe Toulouse-Albi et en bordure du territoire du SCOT du Vaurais.

Sa stratégie de développement vise à intégrer des innovations dans le but de fabriquer des produits cosmétiques et pharmaceutiques selon un mode de production « stérile et sans conservateurs ». Malgré des investissements dans la recherche et développement conséquents en mobilisant (14 % de l'effectif du groupe), sa taille relativement faible par rapport aux concurrents européens ou américains nécessite le recours à des partenariats industriels avec partages de licences et des territoires de marché.

L'ancrage régional du Groupe induit aussi le souci d'entretenir et développer pratiques collaboratives et des partenariats publics-privés avec les institutions publiques de recherche en plus d'une contribution ancienne dans la région (Toulouse et surtout Castres et Albi) à la création de formations supérieures : École des mines d'Albi-Carmaux dès 1991, IUT « chimie et packaging » à Castres.

D'autres engagements concernent la protection du patrimoine naturel avec le maintien et le développement dans le Tarn d'une **phyto-filière agricole, dont l'objectif est la préservation d'espèces utilisées dans la fabrication des cosmétiques.** La démarche inclut aussi la création d'un conservatoire botanique à Soual (Tarn, banlieue de Castres) et une zone de conservation forestière et florale à Madagascar⁷⁷. Les produits du groupe doivent respecter une charte éthique, pour officialiser leur efficacité et secondairement pour recouper une dimension proprement « durable ».

Le développement durable est donc intégré à partir de quelques enjeux forts que sont la gestion des ressources humaines, la protection patrimoniale, et plus largement l'ancrage territorial des activités. Les relations avec les fournisseurs, d'une part, et des représentants du milieu institutionnel local, d'autre part, situent les dimensions de la durabilité dans l'ancrage local de la firme.

⁷⁵ 9 000 personnes et gérée par une fondation (68 % du capital du groupe)

⁷⁶ Son chiffre d'affaires annuel se situe autour de deux milliards d'Euros, issus à 50 % des dermo-cosmétiques et à 50 % des produits pharmaceutiques, réalisé à 50 % en France et à 50 % à l'international : Allemagne, en Argentine, en Chine, aux Etats-Unis, en Italie, en Russie... etc)

⁷⁷ 30 % du chiffre d'affaires du groupe procède de l'exploitation de produits et principes actifs issus de la biodiversité.

La politique de sous-traitance consiste à traiter préférentiellement avec des PME locales et la politique d'achat est fondée sur la cotation des fournisseurs par RSE (Responsabilité sociale des entreprises). Cette politique est cependant peu concrétisée du fait de l'éclatement international actuel des fournisseurs. Compte tenu de l'importance économique de ses activités dans le Tarn et la métropole toulousaine, la stratégie du groupe a souvent été d'agir auprès des décideurs publics afin d'asseoir le développement industriel régional de ses activités sur une prise en compte de ses revendications. L'exemple emblématique est son action de lobbying en faveur de l'aménagement d'une liaison autoroutière entre Toulouse et Castres, alors que son implication précoce dans le montage du pôle de compétitivité « Cancer-Bio-Santé » en fait un des principaux bénéficiaires des politiques institutionnelles régionales de soutien à l'innovation dans la production pharmaceutique et les sciences de la vie.

A l'échelle des implantations du Groupe, ces initiatives relatives à la durabilité restent classiques mais présentent une certaine cohérence. La firme joue de son influence en prenant une part active aux travaux de la chambre de commerce du Tarn sur l'environnement, **ses interventions ciblent à la fois l'organisation locale des transports pour ses salariés:** obtention auprès des pouvoirs publics d'une amélioration des infrastructures de transports collectifs par bus, y compris le maintien et la modernisation de la gare de Lavaur avec la desserte de Castres (pôle d'emploi principal et de recherche et développement), **le recyclage des déchets issus des usines,** qui correspond à **un investissement dans des infrastructures de cogénération** (Soual) et **une politique de valorisation** des déchets en « fournissant » l'incinérateur de Bessières dans le territoire du SCOT Nord.

Ces actions conduites par le Groupe n'apparaissent pas conçues autour d'un axe clairement identifié « développement durable ». Elles intègrent plutôt diverses options de durabilité (environnementale, sociale, économique) qui **suivant les moments et les contextes locaux entrent dans le cadre plus large de la stratégie de développement de la firme.** Pour les zones périurbaines concernées (SCOT du Vaurais) ou limitrophes (Gaillacois, Sud Tarnais), **les incidences territoriales restent importantes compte tenu de l'influence et du poids économique régional de l'entreprise.**

CONCLUSION :

Les localisations périurbaines des entreprises analysées à l'aune de la durabilité **conduisent à souligner** en premier lieu **la prégnance de logiques « sectorielles ».** Chaque branche d'activités étudiée présente des conditions spécifiques d'implantation, de déploiement et d'ancrage parmi les territoires des SCOTs périphériques de la région métropolitaine.

-L'implantation et la diffusion des activités de logistique et de transport principalement routier sont majoritairement déterminées par **des logiques de desserrement et d'aménagement,** tandis que l'émergence dans les territoires périurbains les plus éloignés **d'activités Bio-industrielles**

(agroalimentaires ou non) **s'explique par des logiques de proximité** (marchés, circuits courts, spécificités de production). Ce développement de l'agro-industrie, et plus récemment de la bio-industrie, procède d'abord **d'une proximité de ressources spécifiques** (matières agricoles, savoirs et compétences). Il procède se surcroît **d'une proximité de coordination** entre des acteurs décideurs **de façon à développer de nouveaux produits territorialisés et vecteurs d'une image de nature et de qualité.**

-De leur côté, les industries extractives (granulats et argiles) doivent **leur déploiement dans les zones périurbaines à la recherche d'une proximité avec les matières premières** que les entreprises cherchent à pérenniser au moyens de stratégies de coordinations en direction des acteurs institutionnels et de la société civile (associations, riverains...).

Ces différentes logiques de localisation n'attestent cependant en aucun cas que les diverses dimensions de la durabilité (environnementale, éthique et sociale) deviennent des vecteurs du déploiement des activités et des entreprises dans les territoires périurbains.

En premier lieu, de nombreuses entreprises ne s'intéressent pas à la durabilité et ne souhaitent pas communiquer sur ce thème, d'où le nombre plus réduit que prévu de cas réalisés dans cette étude.

Pressentant l'urgence de se conformer à minima aux normes et critères susceptibles d'être exigés par l'État ou certains de leurs clients, d'autres entreprises se préparent en se mettant en condition d'obtenir des formes de certification (telle ISO 14 001), ou en se dotant de moyens techniques pour réduire leur impact environnemental.

En ce sens, **pour les entreprises pour lesquelles les espaces périurbains constituent un facteur essentiel du développement des activités** (desserrement-massification), **intégrer la durabilité n'est pas rédhibitoire mais appelle à reconsidérer la nature des activités, et /ou, à opter pour une empreinte écologique moindre** ce qui peut en contrepartie améliorer une image.

En ce qui concerne des **logiques fondées sur la proximité locale** (coordination dédiées à l'innovation technologique, marketing dans la bio-industrie), **ou qui favorisent le développement en rapprochant des activités constitutives d'une filière** (tri, transformation et recyclage) c'est essentiellement **autour de la matière première ou du produit réalisé que se constitue la dimension de la durabilité.** À l'image de ce qui a été observé dans le cas des collectivités locales, la **durabilité constitue ou soutient un argumentaire permettant d'atténuer les conflits** (entre les entreprises et respectivement les élus voire les citoyens), **ou de valoriser une production.**

Pourtant, dans l'ensemble et, contrairement à ce que l'on aurait pu penser, un nombre croissant et non négligeable d'entreprises voient le DD comme une opportunité et non comme une contrainte. Bien que dans quelques cas le choix de la mise en œuvre des principes environnementaux et sociaux de la durabilité soit le résultat d'un cheminement personnel, issu de l'expérience et envisagé comme une opportunité de re-démarage (cas de Nutrinat de STAS et Agronutrition). **Plus généralement, cette opportunité est saisie au sein des entreprises et des branches d'activités sous des formes organisationnelles qui correspondent à la recherche d'une efficience adaptée au marché.**

Certains secteurs d'activités (ex. banque, bâtiment, dans certains cas la bio-industrie) **considèrent en effet le développement durable comme une opportunité majeure de management et de développement économique pour toute la filière.** La durabilité peut en effet constituer un outil de marketing non négligeable et peut le cas échéant permettre de gagner des parts de marché (répondre à la demande d'organismes gouvernementaux ou à de grands groupes de la distribution ou dans d'autres domaines cf. STAS) voire donner lieu à décliner des produits ou services spécifiques à partir de gammes de productions plus traditionnelles.

L'approche d'une évolution vers la durabilité est structurelle dans ce cas : les branches se réorganisent sans que des considérations d'ordre territorial entrent en ligne de compte.

Enfin, dans certaines entreprises ou grands groupes (ex. Pierre Fabre), **l'implantation en zone périurbaine motive des initiatives autour de la durabilité** (comprise dans ses différentes dimensions) **qui s'insèrent plus largement dans des stratégies d'image**, la marque d'un attachement aux progrès scientifiques et sociétaux et une évolution nécessaire au développement des entreprises.

Au final, les logiques de localisation des entreprises dans les territoires périurbains analysées à l'aune de la durabilité doivent nécessairement être interprétées sur la base d'un croisement entre des approches sectorielles et des approches organisationnelles. La démarche offre l'intérêt de caractériser des modes d'appropriation différenciés de la durabilité par les entreprises au sein de leur branche d'activités, en fonction des spécificités territoriales que revêtent les zones périurbaines plus ou moins éloignées.

CONCLUSION

Cette étude comparative « Les activités économiques : contrainte ou valorisation pour des espaces périurbains durables? Mise en perspective des politiques françaises et québécoises de développement durable des territoires.» était conduite par deux hypothèses majeures l'une concernant des possibilités pour les espaces périurbains français de trouver dans l'orientation des politiques québécoises des modèles à exploiter pour instaurer ou conforter le caractère durable de leur développement ; l'autre concernant un rôle éventuel des entreprises localisées dans les territoires périurbains pour amener des éléments de durabilité.

En substance, l'hypothèse selon laquelle l'intégration du DD serait plus marquée au Québec, en particulier en ce qui concerne la localisation des activités économiques mérite d'être nuancée. En revanche, si la localisation des entreprises au sein des territoires périurbains n'est que secondairement influencée par les contraintes de la durabilité, les entreprises, que ce soit à titre individuel ou par secteur d'activité, sont plus sensibles et réceptives à la mise en œuvre de ses principes que ne le laisserait penser une simple approche en termes de coût. Enfin, sans que le DD ne joue encore un rôle majeur dans les stratégies aussi bien des élus que des entrepreneurs, il apparaît de plus en plus incontournable et un nombre croissant de « signaux faibles » sont révélateurs de son intégration.

1. Enseignements de la comparaison franco-québécoise

Le premier volet de nos investigations intégrant une dimension comparative, portant sur les politiques visant à favoriser la durabilité du développement dans les espaces périurbains, amène à repenser la distinction entre les régions montréalaises et toulousaine pour plusieurs raisons :

La première, et la plus importante est une acception différente du développement durable qui dans le cas du Québec fait référence à des dimensions sociales et de confort de vie, alors qu'elle est essentiellement entendue sous ses aspects environnementaux et écologiques dans le cas de la France.

La seconde est une maîtrise directe beaucoup moins importante par les élus locaux (au Québec) du développement économique. Si celui-ci ne leur échappe pas totalement ils peuvent aussi choisir de ne pas en assurer et assumer la responsabilité au Québec, alors qu'en France, la tendance est à une responsabilisation croissante des élus sur le plan économique.

Cependant dans les deux cas on est en présence de situations où les éléments décisifs d'orientation du développement économique et de sa localisation sont la politique d'aménagement du territoire et d'urbanisme. La maîtrise du foncier, et le positionnement de la fonction des espaces périurbains constituent notamment des enjeux centraux. Leur rôle et leur fonctionnalité sont en partie envisagés par rapport au cœur plus dense de la métropole et en partie conditionnés par des fonctions et une organisation antérieure.

Pour ces raisons, l'hypothèse d'une exemplarité de la durabilité dans les territoires périurbains autour de Montréal du point de vue du développement économique mérite d'être nuancée.

La relative « avance » du périurbain montréalais découle davantage d'un processus décisionnel plus impacté par la sensibilité et la participation des résidents, et contrôlé à l'échelon régional et provincial, que d'une plus grande sensibilité des politiques locales d'aménagement aux aspects environnementaux du développement économique. En France, ceci interpelle néanmoins l'État et les Régions sur un rôle qui aille au-delà de l'impulsion de principes, ou de la réglementation dans le domaine environnemental.

Cette exemplarité est également limitée car elle n'entre pas réellement dans des logiques d'une pensée durable à savoir, une intégration du développement des territoires à des échelles plus importantes et un projet intégré de développement.

La plupart du temps au Québec le développement durable est mis en œuvre à travers des projets locaux, essentiellement orientés par la préservation de caractéristiques résidentielles et d'un cadre de vie avec lesquels doivent être compatibles des opérations d'aménagement et d'urbanisme pour les activités économiques. **A cet égard, les espaces périurbains français semblent intégrer davantage une démarche durable, à travers les principes des SCOT auxquels ils adhèrent ou sont contraints.**

Les résultats pour un développement durable sont donc différents parce qu'ils relèvent de processus décisionnels et de configurations de systèmes d'acteurs qui investissent différemment les enjeux du développement économique.

Dans la région Montréalaise où la croissance économique et l'emploi sont aujourd'hui encore dynamiques, les préoccupations concernent les créations d'emploi pour éviter que l'installation d'entreprises ne se réalise au détriment d'autres aspects de la qualité de vie.

Dans le périurbain toulousain où les installations d'entreprises et les créations d'emplois sont fortement ralenties et même en déclin à certains endroits, les préoccupations sont avant tout de

continuer à assurer un développement économique dans ces territoires et d'éviter leur perte d'attractivité et la paupérisation. Cela se traduit par une vigilance accrue des élus et de certains groupes de résidents vis-à-vis de tout processus qui pourrait conduire au départ d'activités et/ou de population.

D'autre part, les nécessaires acceptations des Scots et mise en conformité des PLU modifient les pratiques et suscitent des attitudes qui correspondent à une adaptation à des principes de réalité.

L'adoption d'une « vision d'ensemble », la recherche de ressources locales à valoriser ainsi que les éventuelles possibilités d'exploiter la proximité métropolitaine, facilitent donc, plus que par le passé, l'acceptation des contraintes de planification et d'organisation du développement économique, dès lors que les communes ou intercommunalités possèdent un potentiel de ressources.

Envisager l'intégration de la durabilité à travers le développement économique permet à cet égard de saisir des nuances et une évolution des mentalités tant du point de vue des élus, que des résidents ou des chefs d'entreprises. Tous sont en effet confrontés à des degrés divers à la question de la préservation de la qualité des territoires périurbains et de ce qui fait leur attractivité. Ainsi, au même titre qu'au Québec les modèles de développement sont initiés à partir d'un choix entre différents enjeux des activités économiques. Cependant, le traitement des problématiques sociales, économiques, environnementales est au mieux juxtaposé. Aussi les conditions de développement de l'activité économique liées à chacun de ces volets entrent-elles souvent en conflit.

L'exemplarité du Québec, réside néanmoins dans le fait qu'en dépit d'un processus décisionnel qui laisse en théorie le BAPE (Bureau D'audience Publiques en Environnement) décider des options en matière de développement économique, rien ne peut se faire d'une part sans l'accord tacite ou un soutien des élus, conditionné aux perceptions et attentes de la population locale et d'autre part, sans le respect des règles nationales impactées par une opinion publique, disposant d'un espace de dialogue institutionnalisé et également sensibilisée aux enjeux écologiques environnementaux du DD.

De ce point de vue la mobilisation politique et citoyenne et sa capacité à s'exprimer sur la durabilité apparaissent plus favorisées dans la région de Montréal et au Québec.

Au-delà d'une différence de mentalité sur l'intégration de la société civile dans les réflexions portant sur l'aménagement du territoire et en particulier sur les questions environnementales impactant le développement économique, **l'exemplarité à retenir est celle de l'existence d'instances relais qui peuvent rentrer dans des négociations (notamment en tant que médiateur) et pas seulement sur de la consultation.**

L'apparition en France de structures et d'instances développées au niveau régional (conférences régionales, consultations publiques...) pour convoquer non seulement les élus locaux et mais la société civile sur les questions de durabilité des projets est donc à réfléchir dans l'optique d'une intégration réelle des participants dans le processus de négociation et d'amélioration pour dépasser le stade de la seule information sur de bonnes pratiques

conduites par les acteurs politiques. Cette perspective souligne une fois encore l'importance de la question de l'existence et du rôle des instances représentatives de la démocratie locale dès lors que l'on doit inscrire la perspective du développement communal à une échelle plus large.

Un autre enseignement à tirer de cette dimension comparative est celui des termes du compromis préalable à l'implantation de nouvelles activités.

Au-delà des choix qui découlent assez souvent de négociations et de compromis, ou sont le résultat de rapports de force tranchés par des aspects règlementaires, les projets économiques doivent en effet apporter à minima, sinon la preuve qu'ils n'amèneront pas de nuisances environnementales, du moins que celles-ci sont à des seuils acceptables et que le projet apporte des compensations en terme de facilité d'accès à l'emploi ou des avantages économiques qui ne bénéficient pas aux seuls porteur des projets. Ceci implique en particulier en France un changement qui correspond à l'instauration de débats « en amont des projets » auxquels les élus ne sont encore que rarement familiarisés.

A cet égard, la principale avancée de la durabilité est la possibilité systématique de la population de venir participer au débat sur les projets et son information pour un suivi de la réalisation.

Ceci fait du DD, entendu au sens environnemental, un argument beaucoup plus fort pour limiter des nuisances qui ne l'étaient pas auparavant et restreindre le développement ou l'installation de certaines entreprises dans les territoires périurbains.

Bien que l'on puisse déplorer que cette participation citoyenne serve encore trop fréquemment de tribune à l'expression d'une opposition systématique à tout changement, l'activation de la thématique de **la durabilité** comme orientation pour l'économie et la participation plus importante de différents acteurs sociaux, **transforme l'image des espaces périurbains. Ils apparaissent et sont présentés par les élus comme territoires d'un investissement et d'une mobilisation sociale auparavant caractéristiques de la ville dense.**

Au regard de l'analyse, cette représentation correspond surtout à une évolution sinon une transformation en profondeur du cadre de négociation des projets du développement local et des configurations des acteurs sociaux, dont la prise en compte reste inégale suivant l'identité des populations concernées.

2. Le développement durable et les entreprises

En ce qui concerne les espaces périurbains analysés en France pour la prise en compte du DD par les entreprises. De façon assez logique, les entreprises sont comme partout ailleurs contraintes au respect de normes concernant la fabrication des produits, la gestion et le management internes de la production, mais aussi les modalités d'élimination de leur déchets et leurs dépenses d'énergie. Lorsque ces dépenses représentent un poste important; les entreprises sont amenées à préférer des locaux aux normes BBCE ou HQE, ce qui pousse à développer une offre de zones et de bâtiments certifiées suivant ces normes dans les espaces périurbains **Au-delà les entreprises ont**

des stratégies de localisation qui ne privilégient en aucun cas la durabilité. Elles recherchent avant tout des surfaces adaptées à leur activités, qu'il s'agisse d'une emprise à la surface au sol et à la hauteur de bâtiment très importantes ou au contraire de locaux aménageables et modulables en fonction de recompositions organisationnelles internes et de cadre de travail à construire pour le personnel. Les espaces modulables et aux possibilités d'agrandissement ne se trouvent que très rarement en milieu urbain denses où par ailleurs les espaces de travail dans les bâtiments anciens sont en général moins confortables pour le personnel. A ces éléments primordiaux garants d'un fonctionnement adapté, à leurs activités s'ajoutent d'autres facteurs caractérisant les espaces périurbains, notamment du fait qu'ils sont faiblement denses, qui sont des ressources pour des entreprises :

- ne trouvant plus d'avantage comparatif en milieu urbain dense,
- ne pouvant se localiser en zone dense compte tenu des risques qu'elles font peser sur la population et l'environnement (question de l'acceptabilité des populations),
- recherchant une proximité étroite avec des territoires de production particuliers (agro-industrie, bio-industrie) ou avec les gisements de matières premières (argiles, granulats).
- recherchant les coûts fonciers les moins élevés ce qui ne se retrouvent pas dans les espaces centraux.

Le périurbain constitue donc un espace privilégié pour certaines activités et pourrait (ou a pu), à ce titre en supporter les conséquences négatives sur le plan économique et environnemental, alors que des activités sans nuisance environnementale immédiatement perceptibles exerçaient plutôt un rôle valorisant pour ces espaces.

Pour les entreprises dont la localisation en périurbain est la condition de maintien de leur production (pour s'approvisionner en matières premières ou pour de meilleures performances économiques), les contraintes et normes environnementales qu'elles sont obligées d'intégrer limitent voire atténuent leur impact écologique négatif. Ce phénomène correspond à un constat plus général : l'image « préservée » n'est pas associée à priori à tous les espaces périurbains mais de plus en plus à l'identité des entreprises qu'elles accueillent et aux normes qui s'appliquent à leur activités (exemple des contraintes sur les carrières ou sur le traitement de déchets). Ce qui explique une plus grande intransigeance des élus et des populations qui ont investi leur choix résidentiel ou leur activité sur cette préservation environnementale et sont en attente d'attitudes soucieuses de l'environnement, qui en retour valorisent l'identité de ces espaces.

Dans d'autre cas ce sont des ressources (qualité de produits et savoirs faire) et l'utilisation de matières premières naturelles qui constituent des avantages pour des entreprises et pour l'image les espaces qui les accueillent (avantages très variables suivant les secteurs Cf. Partie III). Ces ressources liées à différents secteurs de l'économie favorisent les échanges des espaces périurbains à l'échelle régionale, nationale ou internationale.

L'interaction ainsi observée entre localisation des entreprises et évolution économique des espaces périurbains n'est pas nouvelle, mais **l'intégration de la durabilité par les entreprises qui s'y installent peut devenir un atout pour ces espaces.** Cette interaction ne leur donne plus seulement un rôle de lieux d'accueil et de desserrement d'activités dont les espaces urbains denses ne veulent pas (ou plus), mais sert parfois à renforcer une revendication d'identité de

territoires où peuvent être initiées et portées des innovations dans différents secteurs économiques. **Sous contrainte de Développement durable certains espaces périurbains apparaissent donc en mesure de générer des dynamiques de développement qui leur sont propres, sans nécessairement dépendre du déplacement d'activités à partir des espaces urbains denses.**

Enfin si l'installation des entreprises est toujours considérée comme un atout, son intérêt sur les plans économique, social de l'emploi, était parfois occulté, pour la population locale, par le fait que les actifs occupés venant du cœur métropolitains ou d'autres périphéries en véhicules individuels, ne favorisaient pas l'emploi des ménages locaux et augmentaient les problèmes dus au trafic.

Dans l'optique d'une maximisation des retombées favorables au niveau local, l'installation d'entreprises, peut soutenir les revendications d'infrastructures de transports en commun ainsi que les demandes d'appui auprès des régions et des départements des élus locaux.

Les transports en commun, en facilitant les déplacements des actifs ou clientèles, faciliteraient le développement local, mais sans impacts négatifs des transports individuels. L'éventuelle création d'infrastructures est certes un élément de valorisation pour les espaces périurbains, mais correspond surtout à des décisions orientées par des politiques d'aménagement visant à renforcer les polarités majeures.

Si les entreprises se posent de plus en plus la question d'une accessibilité et d'une localisation la plus appropriée possible avant de s'installer, ce questionnement sur l'accessibilité présenté comme un enjeu de durabilité est assimilé à une responsabilité sociale (environnementale, de coût et de pérennisation dans l'emploi pour les salariés). Au sein des entreprises, **il correspond parfois au souci d'accès facilité pour les salariés, mais il est également la marque d'une capacité à construire à posteriori un argumentaire sur le volet social de la durabilité.**

La question de la localisation des activités économiques est donc peu réinterrogée par celle de la durabilité des territoires. En effet, malgré la conscience de l'importance que pouvait avoir le coût de déplacement sur le revenu des salariés aucune des entreprises rencontrée n'a conçu le projet d'organiser des solutions de covoiturage ou un SDE (Schéma de déplacement entreprises) ; pas plus que de subventionner ces coûts ou à minima d'adapter des horaires en conséquences. Seules deux entreprises ont agi de manière concrète pour faciliter les conditions d'accessibilité de leurs employés : l'une des entreprises interrogées a envisagé la possibilité d'une activité exercée partiellement à distance à partir du domicile et l'entreprise SUDAERO a fait le choix de se localiser dans le bassin de vie de ses salariés pour limiter leur coût de déplacement.

Ainsi, si l'on peut considérer que la durabilité est davantage mobilisée sur la dimension sociale de l'emploi (accessibilité, conditions de vie et de travail) pour les collectivités territoriales, en particulier au Québec, cette observation doit être nuancée lorsque l'on se réfère aux entreprises tant en France qu'au Québec.

En effet, l'attention accrue portée par les entreprises (de grande taille en particulier) à leur responsabilité sociale (RSE) envers leurs employés et la collectivité, est mise en avant dans des circonstances précises. Parfois dénoncées par la collectivité pour les impacts négatifs ou les nuisances qu'elles occasionnent sur le territoire (camionnage, consommation d'espace), les grandes entreprises tentent de revaloriser leur image en mettant en avant leurs efforts pour limiter leur impact environnemental (feroutage, recyclage).

Dans le cas de grandes entreprises telles La poste ou certaines banques, la clientèle étant dans une large mesure captive, c'est en priorité à leur personnel que cet effort de revalorisation s'adresse, d'où l'insistance sur la dimension sociale de l'emploi et les services apportés aux salariés pour qu'ils diffusent une image favorable à l'extérieur.

Les opérations de sensibilisation et d'affichage de la durabilité initiées par les acteurs privés pour un positionnement sur des marchés et une recherche d'image, mobilisent par ailleurs des soutiens et des aides au niveau régional. Ces convergences d'intérêt sous la forme de promotions (salons, magazines, aides ou bourses) ont une conséquence qui a été nettement saisissable dans le cadre de nos analyses : conforter et encourager les élus locaux à construire des cadres (tels les agendas 21) ou s'investir dans des dispositifs où ils puissent intégrer des projets qui mettent en avant la durabilité.

De ce point de vue, l'implantation ou le regroupement sur un territoire, d'activités qui peuvent se réclamer d'un souci de durabilité ou de sensibilité écologique, correspond pour les entreprises comme pour les élus à l'opportunité d'une valorisation qui constitue un atout pour la recherche de fonds européens.

Développée surtout sur des aspects écologiques et environnementaux cette revendication de durabilité peut être compromise par des comportements économiques et sociaux par ailleurs peu durables. Dans leur ensemble, ces attitudes et revendications participent au « floutage » de la notion de « développement durable » mais tiennent aussi à la difficulté d'en évaluer la réalité effective hors d'indicateurs chiffrables.

A côté des normes spécifiques de productions, la durabilité mobilisée autour de l'impact des entreprises par rapport aux caractéristiques (économiques sociales environnementale d'un espace périurbain), amène d'autres formes de régulation avec les élus et les citoyens, mais également en interne dans les modes d'organisation voire de production des entreprises et des établissements.

Certes les pratiques managériales et RSE ne sont pas exclusivement destinées aux espaces périurbains, mais certaines questions étroitement liées à l'installation des entreprises ou au développement de leur activité dans les espaces périurbains (transports déplacements, environnement, confrontation avec l'agriculture et la survie des territoires) se posent aujourd'hui de façon cruciale, dans ces territoires et les amènent à entrer dans une stratégie de Développement Durable.

3. Les signaux faibles ou forts

S'interroger sur la validité et l'efficacité de l'intégration de la durabilité dans le développement des territoires périurbains ne permet pas le constat de différences notables dans les politiques ou les comportements des élus comme des entreprises.

Pour la majorité d'entre eux le DD est intégré comme une contrainte. Néanmoins, la compréhension de la durabilité est paradoxalement beaucoup plus évidente et clairement référée aux trois volets du développement durable par nos interlocuteurs privés que par les élus.

Pour ces derniers essentiellement attachés aux aspects d'urbanisme et d'aménagement, elle connote surtout les questions de préservation de l'environnement (entendu comme l'espace vert) et du paysage à travers la limitation des surfaces urbanisables et parfois des préoccupations sur le logement (contraintes pour l'économie d'énergie, ou éventuellement, question du nombre de logements sociaux).

A l'inverse pour les entreprises les dimensions sociales et économiques sont parfois plus importantes que celles de leur impact direct, au demeurant très variable, sur l'environnement. Dans ce cas elles ne s'attachent pas directement à des actions dans les territoires où elles sont installées mais font valoir celles qu'elles conduisent ailleurs, (exemple d'entreprises qui participent à des actions d'aides aux paysans avec lesquels elles travaillent à l'étranger, ou d'organisme bancaires qui décrivent leurs interventions de soutien à des opérations de préservation ou réparation environnementale). Ces actions attestent un souci d'arguments qui ne sont pas à négliger en direction de la société civile locale.

Croisés avec les enjeux de développement dans les espaces périurbains, ceux du DD mettent en avant certaines options pour le développement de ces territoires, que les citoyens n'oublient pas de rappeler aux élus le cas échéant. Par ailleurs la diffusion de la notion de DD dans la société civile, sollicite d'autant plus la mobilisation de la population que cette dernière peut porter des revendications très diverses au nom de la durabilité. L'adhésion de certains élus et certains chefs d'entreprises constitue à cet égard un signal faible en faveur du DD.

Cette adhésion est notable dans la mesure où elle ne se limite pas au déclaratif, mais se traduit par des évolutions internes, décrites au cours de ce rapport. Il s'agit également de l'action de personnels de techniciens qui construisent des projets en rappelant à leur mandataires, employeurs ou dirigeants l'importance d'être simultanément sur 3 volets de la durabilité et en intégrant ces dimensions aux différentes phases du projet. En France au moins, les structures de fonctionnement et évolutions en interne des collectivités pour mettre en place les SCOTs (ou revoir un développement qui corresponde à l'optique du DD) ont impulsé la nécessité d'un travail sinon commun, du moins coordonné et mis en cohérence notamment dans le cadre des pays qui a permis d'envisager des formes de développement complémentaires et, en théorie, intégrées.

Cette adhésion se manifeste également lors de sommets, de réunions et de séances de présentation de la durabilité et de ses enjeux. De plus en plus de fédérations professionnelles soutiennent et favorisent l'intégration en interne, du DD aux pratiques de leurs membres et l'on assiste ponctuellement à la création d'association ou de clubs de dirigeants (« club des dirigeants

durables ») dont le but est de diffuser et de valoriser (sur le plan marketing et communicationnel) les efforts et avancées réalisés par certains établissements pour des pratiques exemplaires.

Ainsi l'existence de signaux faibles pour l'intégration du DD est bien réelle mais renvoie à des interprétations et des pratiques différentes pour une intégration de la durabilité dans le développement d'activité économiques.

De manière générale, l'intégration du DD est perceptible dans la façon dont se construisent et sont gérés les compromis entre les différentes catégories d'acteurs des territoires périurbains. **L'étude menée dans les cas montréalais et toulousain a en effet montré que le DD ne crée pas de tensions nouvelles. Il focalise différents acteurs sur des tensions qui existaient déjà en matière d'environnement et d'aménagement local.** Le « déplacement » de ces tensions du registre de la gestion foncière vers celui de la préservation environnementale modifie également les modalités de la gestion des compromis entre différents acteurs en intégrant plus de négociations en amont des projets et en leur accordant une importance croissante.

Cependant les effets de l'intégration du DD ne se limitent pas à la perception et à la résolution des tensions latentes en matière d'environnement et d'aménagement.

Les résultats de notre étude, exposés dans le présent rapport permettent de poser l'hypothèse que le DD fait également bouger les lignes des rapports des différents acteurs, entre eux et avec le territoire et en particulier ceux entre les entreprises et le territoire. Or c'est précisément de ces rapports dont découlent les stratégies de localisation des activités économiques.

Le DD influe donc sur le rapport entreprises/collectivités locales à deux niveaux :

Il intervient en premier lieu sur **la localisation des services urbains** (gestion des déchets...) dans la mesure où celle-ci relève de choix (ou de conflits) entre des collectivités territoriales sur le DD. D'autre part **le DD renforce**, comme nous l'avons montré, **la perception des contraintes environnementales en proposant des normes qui permettent d'en mesurer le respect.** En conséquence, lorsqu'un projet d'implantation, d'agrandissement ou de développement d'une activité économique souhaite s'établir, il s'agit pour l'entrepreneur et éventuellement pour les élus de montrer aux résidents et plus largement à la société civile, que les options de développement retenues ne nuisent pas à l'environnement.

Le DD pousse donc à la construction de nouvelles formes de compromis entre les entreprises, les élus et la collectivité et renforce le lien entre aménagement territorialisation et localisation. **Cependant, force est de constater que ces compromis contribuent davantage à modifier les conditions de réalisation de l'activité économique qu'à infléchir la nature des projets envisagés.**

Dans le cadre des processus de négociation et de dialogue issus de la volonté d'intégration de la durabilité, les obligations réglementaires, les pressions de la société civile et les inflexions

des stratégies des différents acteurs publics et privés se conjuguent pour faire évoluer le rapport des entreprises aux territoires et aux ressources locales.

Nous avons en effet montré que **la durabilité environnementale constitue un facteur de développement et d'attractivité capable d'attirer des entreprises** (p102) et de leur donner les **moyens de valoriser leur image** tant auprès de leur clientèle que de leurs employés et des citoyens.

De plus, l'intégration de la durabilité comme « niche de marché » a amené certaines entreprises à se spécialiser dans la fabrication et/ou la transformation de produits agricoles (biologique ou non à destination de l'agro-industrie). Clairement établie dans les systèmes de productions locaux du périurbain, la question de l'ancrage territorial est essentielle pour comprendre le succès de ces entreprises et les stratégies à la fois économiques et politiques des élus de certains territoires. **Dans le cas du périurbain toulousain, ces stratégies sont même à l'origine de ce que l'on pourrait qualifier de « début de processus de clusterisation » d'autant plus soutenus qu'ils peuvent revendiquer la dimension de durabilité dans les processus de production.**

L'analyse des stratégies de localisation en termes de DD vient donc enrichir les travaux d'économie territoriale.

Le DD intervient en effet de plus en plus dans le rapport entreprises/marchés où la question de la localisation est première. La proximité et la desserte des clients est déterminante pour la localisation de nombreuses entreprises (commerces, services aux personnes comme services publics). Or, on assiste à certains changements dans les modes d'évaluations des localisations réalisées par ces entreprises.

Selon nos interlocuteurs des entreprises ou les responsables publics, l'implantation d'entreprises dans les tissus urbains peu denses correspondrait à des nouvelles stratégies pensées en termes de valorisation du lieu d'installation au titre ou il serait garant d'une durabilité, entendue comme qualité environnementale du territoire ou des produits qui en sont issus. En d'autres termes la durabilité ferait partie d'éléments de marketing dont tous les lieux ne peuvent se prévaloir et interférerait à ce titre, dans les priorités de localisation. Dans les faits, si ce choix est loin d'être uniquement motivé par l'intégration de la durabilité (voir le 2. de cette conclusion), le recours à cet argument est révélateur de la conscience qu'ont les entreprises de la portée des arguments allant dans le sens du DD.

Une analyse en termes de durabilité représente à cet égard des apports pour appréhender les changements dans les rapports des entreprises aux marchés.

Le développement durable modifie enfin ponctuellement les relations des entreprises entre elles.

Il donne en effet matière à des coalitions ou des groupes d'intérêts qui peuvent être de différentes natures.

Ces coalitions peuvent en premier lieu, être composées d'entreprises appartenant à divers secteurs d'activité et se donnant comme ligne de conduite le respect des normes environnementales et l'affichage de comportements respectueux en regard de critères environnementaux et éventuellement sociaux. Le *Club des dirigeants durables* relève de cette catégorie et a pour but de permettre à ses membres de faire valoir et de valoriser leur orientation en faveur du DD sur leur marché respectif.

Elles peuvent d'autre part réunir des entreprises d'un même secteur dans une logique d'innovation orientée vers la promotion de techniques et de méthodes de production plus respectueuses de l'environnement et/ou véhiculant une image plus « verte ». La Fédération française du bâtiment et ses agences départementales illustrent ce cas de figure.

Ces coalitions peuvent enfin s'inscrire dans une dynamique de clusterisation comme dans le cas de la Biovallée (Lauragais). Pour des entreprises de différentes branches de l'agro industrie (alimentaire ou non) un regroupement géographique permet de faire valoir leur caractère « bio », sous la caution de la présence des autres établissements également attachés à ce label. Dans ce cas, l'initiative est également soutenue et structurée par un portage politique fort au niveau local.

En d'autres termes ces coalitions permettent à chacun de leurs membres de se faire valoir par l'adhésion à un collectif aux caractéristiques valorisables auprès d'une clientèle, de la société civile, ou de résidents

Tous ces éléments qui contribuent à la sensibilisation, à la diffusion de bonnes pratiques, au retour d'expérience et à la valorisation des actions autour du DD constituent également des signaux faibles de l'intérêt pour une réalisation effective la compatibilité entre développement et aménagement aux échelles locales.

Bibliographie

Aubertin C. et Vivien F.-D. (dir.), (2010), *Le développement durable (nouvelle édition)*; La Documentation française. 163 p.

Acquier, Aurélien. (2009), « Du "développement durable" au "développement rentable" : chronique de la marginalisation d'une démarche de développement durable dans une grande entreprise » in : *Annales des mines*. Gérer et comprendre, n° 98, décembre, p. 38-50

AMIN, A. (2005), « Local Community on Trial » *Economy and Society*, 34 (4) 612-633. Aubertin

Andrew, C., Graham, K.A., Phillips, S.D. (2003), "Urban Affairs in Canada: Changing Roles and Changing Perspectives." Introduction to Caroline Andrew et. al. (eds.), *Urban Affairs Back on the Policy Agenda*. Montreal & Kingston: McGill-Queen's University Press.

Beaudet, G. (2008), « Patrimoine, débat public et renouvellement de l'urbanisme montréalais », dans M. Gauthier, M. Gariépy et M.O. Trépanier (dir.) *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme : planification territoriale, débat public et développement durable*, Les Presses de l'Université de Montréal, p.247-263.;

Beaurain Christophe et Devillé Hervé, (2010), *Economie et politiques de l'environnement : Principe de précaution, Critères de soutenabilité, Politiques environnementales*, L'Harmattan, 297 p.

Bécharde, C. (2004), « Concilier travail-famille : où sont nos priorités comme société ? », mémoire pour la consultation publique : « *Pour une Politique gouvernementale sur la CFT* », AFEAS septembre 2004, http://bv.cdeacf.ca/CF_PDF/84406.pdf consulté en septembre 2009

Gérard, Bellan-Santini Denise et Dauvin Jean-Claude (2007), « À propos de quelques utilisations des termes « Inégalités écologiques » : simples impropriétés de langage ou accaparement abusif ? 03 mai revue Développement durable et territoire

Berke, P. R., (2002), « Does sustainable development offer a new direction for planning? Challenges for the Twenty-First Century », *Journal of Planning Literature*, Vol. 17, no 1, pp. 21-36.

Bherer, L. (2003), *La politique consultative de la Ville de Québec. Une lecture Institutionnaliste du phénomène participatif*, thèse en science politique, Bordeaux, Institut d'Etudes Politiques.

Binet C. (2004), « aménagement du territoire au Québec » dans *revue organisation et territoires* vol 13 n°1 pp 91-100

Blais, Pierre et Alain Caron, (2007), *Agenda 21, schéma d'aménagement et de développement et plan d'urbanisme : trois outils d'une même démarche?*, Fiche de veille, Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires municipales et Régions, 15 pages.

Blondiaux, L. et Y. Sintomer (2002), « L'impératif délibératif », *Politix*, vol. 15, no 57, pp. 17-35.

Blondiaux, L. (2008), *Le nouvel esprit de la démocratie*. Paris : Seuil.

Boidin Bruno, (2004), « Développement humain, développement durable et « pays en développement » : comment articuler et mesurer les différentes dimensions ? » *revue Développement durable et territoires* Dossier 3 : Les dimensions humaine et sociale du Développement Durable 01 février 2004

Boissonade Jérôme et Hackenberg Katja (2011), « La nature contre la culture ? De la controverse écologique à la mise en ordre du milieu local » *revue Développement durable et territoires* mai 2011 vol 2 n°2

Boivin, Jacques et Louis Massicotte, (2002), « Une vision pour l'avenir. La vision stratégique du développement économique, social et environnemental », *Revue Municipalité*, janvier-février 2002, pp. 25-27.

Bonnaud Laure et Martinais Emmanuel (2005), « Des usines à la campagne aux villes industrielles La cohabitation ville/industrie saisie à travers l'histoire du droit des établissements classés », *revue Développement durable et territoires* 04 juin 2005 Dossier 4 : La ville et l'enjeu du Développement Durable

Bouchard Marie, Bourque Gilles L., Lévesque Benoît octobre (2000), « L'évaluation de l'économie sociale dans la perspective des nouvelles formes de régulation socio-économique de l'intérêt général », *Cahiers du CRISES* Collection Études théoriques No ET0013

Boudreau J.-A., Hamel P., Jouve B., Keil R. (2006), « Comparing metropolitan governance. The cases of Montreal and Toronto », *Progress in Planning*, 66, p. 7-59.

Boulin Jean-Yves, (2008), *Villes et politiques temporelles*, la documentation Française, Paris

Bouchard Marie J (2008), « L'évaluation de l'économie sociale au Québec, entre parties prenantes, mission et identité organisationnelle », *Économie et Solidarités*, volume 39, numéro 1, 2008

Bost F. et Daviet S. (dir) (2011), *Entreprises et environnement. Quels enjeux pour le développement durable ?*. Presses de l'Université de Paris 10.

Brodach Ari et Goffi Mélanie (2005), « La politique de la ville : une trajectoire de développement urbain durable ? » *revue Développement durable et territoires* 17 novembre 2005 dossier 4 : La politique de la ville : une trajectoire de développement urbain durable ?

Brown, D. F. (2006), "Back to basics: The influence of sustainable development on urban planning with special reference to Montreal". *Canadian Journal of Urban Research* 15 (1) Supplement: 99-117.

- Brunelle A-M (2007), «comité d'économie sociale de l'île de Montréal, revue développement social, vol 8. N°1 juin
- Buclet, N. (2011), *Le territoire entre liberté et durabilité*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Buclet Nicolas, (2010), *Le territoire entre liberté et durabilité, Développement durable et innovation institutionnelle*, PUF.213p
- Charles Lionel, Emelianoff Cyria, Ghorra-Gobin Cynthia, Roussel Isabelle, Roussel François-Xavier et Scarwell Helga (2007) « Les multiples facettes des inégalités écologiques » revue *Développement durable et territoire*, Dossier 9 : Inégalités écologiques, inégalités sociales 28 août 2007
- Charmes, Eric (2011), *La ville émietlée* (essai sur la cluabbisation de la vie périurbaine), PUF
- Cluzet Alain (2010), *Ville libérale ou ville durable, répondre à l'urgence environnementale* , L'Harmattan
- Dayan Léo, Lardon Sylvie et Joyal André (2011), *L'ingénierie du territoire à l'épreuve du développement durable*, L'Harmattan
- DeMATTOS, C. (1999), Teorías del desarrollo endógeno, *Estudios avanzados*, 13, 36: 183-207
- Dubois Olivier (2005) « Le rôle des politiques publiques dans l'éclatement urbain : l'exemple de la Belgique », revue *Développement durable et territoires* Dossier 4 : La ville et l'enjeu du développement durable 04 juin 2005
- Douay Nicolas, (2008), « La planification métropolitaine montréalaise à l'épreuve du tournant collaboratif » dans Gauthier, M., M. Gariépy, et M.-O. Trépanier, eds. 2008. *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal pp109-136
- CMM (2003a), *cap sur le monde, bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable*, document d'énoncé de vision, CMM, Montréal
- CMM (2003b), *cap sur le monde, bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable*, rapport de consultation publique, projet d'énoncé de vision stratégique, CMM, Montréal
- CMM (2005a), *cap sur le monde, bâtir une communauté compétitive*. Plan de développement économique CMM, Montréal
- CMM (2005b), *cap sur le monde, bâtir une communauté attractive*. Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement CMM, Montréal
- Dugot Philippe et Pouzenc Michaël (dir) (2010), *Territoire du commerce et développement durable* », L'Harmattan
- J. Defourny et J.L. Monzon Campos (dir.), (1992), *Économie sociale: entre économie capitaliste et économie publique*. Bruxelles: De Boeck/CIRIEC.

Jacques Defourny & Patrick Develtere (1999), « Origines et contours de l'économie sociale au Nord et au Sud » in *L'économie sociale au Nord et au Sud* Editions De Boeck, Bruxelles, pp.25-50.

Du TERTRE, C., (2006a), « Ouvrir le champ de l'évaluation de la performance au registre des externalités » - une condition des coopérations entreprises / collectivités territoriales » in Edith Heurgon (coord.), *Le développement durable, c'est enfin du bonheur !* Éditions de l'Aube, pp. 104 – 120

Du TERTRE, C., (2006b), *Economie de la fonctionnalité, développement durable et innovation institutionnelle*, ARTEMIS-GERME

Du Tertre C., (2010), « Le développement durable: quelles articulations micro-macro? Une approche institutionnaliste », in : Theys J, Du Tertre C et Rauschmayer F, *Le développement durable, la seconde étape*, Editions de l'Aube, la Tour d'Aigues.

Emelianoff Cyria (2005), « Les agendas 21 locaux : quels apports sous quelles latitudes ? » *revue Développement durable et territoires* Dossier 4 : La ville et l'enjeu du Développement durable 31 mai 2005

Enjolras, B. (2005), « Économie sociale et solidaire et régimes de gouvernance », *Revue Internationale de l'Économie Sociale*, n° 296, mai, p. 56-69.

Farvaque Etienne, Jean Nicolas et Zuindeau Bertrand (2007), « Inégalités écologiques et comportement électoral : le cas des élections municipales françaises de 2001 », *revue Développement durable et Territoire*, Dossier 9 : Inégalités écologiques, inégalités sociales 03 mai 2007

Fischler Raphaël and Wolfe, Jeanne (2006), "Contemporary Planning." In *Canadian Cities in Transition*, 3rd edition, T. Bunting and P. Filion, eds. Toronto: Oxford University Press, pp. 338-352.

Fontan, Jean-Marc, Pierre Hamel, Richard Morin et Éric Shragge, (2007), *Action collective et développement local en région métropolitaine : le cas de Montréal, Montréal (Québec)* : Département d'études urbaines et touristiques (UQAM), collection « Études, matériaux et documents ».

Fourniau, J.-M., (2003), «Aide à la décision, démocratisation de la vie publique ou nouvelle scène de l'action collective ? Les regards de la recherche sur le débat public», dans R. Billé et L. Mermet (dir.), *Concertation, décision et environnement. Regards croisés*, volume II, Paris, La Documentation française, p. 39-62.

Gariépy, M., (2002), «Grands projets et consultation publique à Montréal», dans *Actes du colloque -Les grands projets de revitalisation urbaine et métropolitaine-*, XIV^{es} entretiens Jacques Cartier, du 3 au 5 décembre 2001, Lyon, Conseil général du Rhône, pp. 25-33.

Gauthier, Mario, (2006), « La ville, l'urbain et le développement durable dans la revue Natures Sciences Sociétés : rétrospectives et perspectives », *Natures Sciences et Sociétés*, vol. 14, no 4, pp. 383-391.

Gauthier, M., et L. Simard. (2007), « Le BAPE et l'institutionnalisation du débat public au Québec : mise en œuvre et effets ». Dans eds. M. Revel, C. Blatrix, L. Blondiaux, J.-M. Fourniau,

- B. Hériard-Dubreuil, et R. Lefebvre, 2007, *Le débat public : une expérience française de démocratie participative*, 78-91. Paris : La Découverte.
- Gauthier, M., M. Gariépy, et M.-O. Trépanier, eds. (2008), *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal.
- Gariépy, M. et M. Gauthier, (2009), « Le débat public en urbanisme à Montréal : un instrument de développement urbain durable? », *Canadian Journal of Urban Research*, Volume 18, Issue 1, Supplement, p. 48-73.
- Gouvernement du Québec, (2002), *rapport du Québec sur le DD* présenté au sommet mondial sur le DD à Johannesburg août-septembre 2002
- Gouvernement du Québec, (2004), *Plan de développement durable du Québec, Miser sur le développement durable : pour une meilleure qualité de vie*, document de consultation, novembre 2004
- Gouvernement du Québec, (2005), *Plan de développement durable du Québec, Miser sur le développement durable : pour une meilleure qualité de vie*, document d'information, novembre 2005
- Gouvernement du Québec, (2007), *Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013* décembre 2007
- Gouvernement du Québec, (2009), *Politique administrative pour un gouvernement écoresponsable* juin 2009
- Grant J., (2006) « Shaped by planning. The canadian city through time », in Bunting T., Filion P. (dir.), *Canadian cities in transition*, Don Mills, Oxford University Press, 2006, p. 320-337.
- Grant J., Bohdanow S. (2008), « New urbanism developments in Canada. "A survey", *Journal of Urbanism*, 1 (2), 2008, p. 109-127.
- Grant J., (2009), « Theory and practice in planning the suburbs. Challenges to implementing new urbanism, smart growth, and sustainability principles », *Planning Theory & Practice*, 10 (1), 2009, p. 11-33.
- Guay, L., (2005), «Les options de l'aménagement du territoire à la lumière des enjeux environnementaux», *Organisations et territoires*, Vol. 14, no 3, pp. 25-37. «Numéro spécial : Aménagement des territoires»
- Gueymard Sandrine (2006), « Facteurs environnementaux de proximité et choix résidentiels Le rôle de l'ancrage communal, des représentations et des pratiques des espaces verts » *revue Développement durable et territoires* Dossier 7 : Proximité et environnement, 04 mai 2006
- Gumuchian Hervé, Pecqueur Bernard, dir. (2007), *La ressource territoriale*. Paris : Ed Economica, 252 p. (Anthropos).
- Hamel, P. (2008), *Ville et débat public*. Ste-Foy : Presses de l'Université Laval.

Jeanneaux Philippe (2006), « Economie de la décision publique et conflits d'usages pour un cadre de vie dans les espaces ruraux et périurbains » *revue Développement durable et territoires* Dossier 7 : Proximité et environnement, 10 mai 2006

Jepson E.-J., (2001), « Sustainability and planning. Diverse concepts and close associations », *Journal of Planning Literature*, 15 (4), p. 499-510.

Jepson E.-J., Edwards M. M., (2010), « How possible is sustainable development. An analysis of planners perceptions about new urbanism, smart growth and the ecological city », *Planning Practice & Research*, 25 (4), p. 417-437.

Jollivet, M. ed. (2001), *Le développement durable, de l'utopie au concept*. Paris :

Elsevier .Kirat Thierry et Melot Romain (2006), « Du réalisme dans l'analyse économique des conflits d'usage : les enseignements de l'étude du contentieux dans trois départements français (Isère, Loire-Atlantique, Seine-Maritime) ». *Revue Développement durable et territoires* Dossier 7 : Proximité et environnement, 10 mai 2006

Juan-Luis KLEIN, (et al.) (2010), Jean-Marc FONTAN, Carol SAUCIER, Diane-Gabrielle TREMBLAY, Pierre André TREMBLAY, Majella SIMARD février 2010 « Les conditions de réussite des initiatives locales de lutte contre la pauvreté et l'exclusion qui mobilisent des ressources de l'économie sociale », *cahiers du CRISES* Collection Études théoriques n°ET1002

Laget Philippe (2011), *Développement durable et responsabilité d'entreprise*, L'Harmattan 126p

Laigle Lydie et Tual Mélanie (2007), « Conceptions des inégalités écologiques dans cinq pays européens : quelle place dans les politiques de développement urbain durable ? *Revue Développement durable et territoires* Dossier 9 : Inégalités écologiques, inégalités sociales, 02 septembre 2007

Larrue, C. (2000), *Analyser les politiques publiques d'environnement*. Paris : L'Harmattan, 207 p.

Lazzeri Yvette (2007), « Les indicateurs territoriaux du développement durable », Yvette Lazzeri, L'Harmattan Bacqué, M.-H., H. Rey et Y. Sintomer, (dir.), (2005), *Gestion de proximité et démocratie participative. Une perspective comparative*, Coll. « Recherches », Paris, La Découverte, 307 pages.

Lazzeri Yvette (2008), *Le développement durable : du concept à la mesure*, L'Harmattan 153p

Lazzeri Yvette (2009), *Développement durable, entreprises et territoires, vers un renouveau des pratiques et des outils*, L'Harmattan 286p

Lévesque B. et Mendell M., (1999), *L'économie sociale au Québec : éléments théoriques et empiriques pour le débat et la recherche*, Cahiers du Crises, n° 9 908, 31 p.

Lévesque Benoît (2002), *Les entreprises d'économie sociale, plus porteuses d'innovations sociales que les autres?* Communication présentée au Colloque du CQRS au Congrès de l'ACFAS, le 15 mai 2001 sous le thème : « Le développement social au rythme de l'innovation »

McMahon Michael and Oddie Richard (2007), "Urban Sustainability and Environmental Research in Canada: Prospects for Overcoming Disciplinary Divides?," City Institute, York University 82p April 2007

Maillefert Muriel Cyril Adoue, (2007), « Mettre en œuvre l'écologie industrielle », Presses Polytechniques et universitaires romandes, revue *Développement durable et territoires* 22 août 2008, 106p

MAMR, (2005), *La vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social*, Direction de l'aménagement et du développement local, Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires municipales et des Régions, 38 pages.

MAMR (2007), *La réforme du cadre de planification instauré par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Diagnostic de l'application de la loi, Fiche de veille*, Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires municipales et Régions, 25 p.

Manusset Sandrine, Brodach Ari et Marchais Laurent (2007), « Pour une approche des inégalités écologiques à travers les définitions de la “ qualité du cadre de vie ” », revue *Développement durable et Territoire*, Dossier 9 : Inégalités écologiques, inégalités sociales, 29 avril 2007

Mardellat Patrick (2010), « Qualité de vie et consommation soutenable : une perspective pratique revue » revue *Développement durable et territoires* Vol. 1, n° 3 | Décembre 2010

MARKEY, S. (2005), Building “Local Development Institutions in the Hinterland”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 29, 2: 358-374.

Mathieu, N. et Y. Guermond, (dir.), (2005), *La ville durable : du politique au scientifique*, Coll. «Indisciplines », Coéd. Cemagref – Cirad – Ifremer – INRA, Paris, INRA Éditions.

MDDEP, (2007), *Rapport synthèse de la consultation publique sur le projet de Stratégie gouvernementale de développement durable* novembre 2007

MDDEP (2010), *Rapport de mise en oeuvre de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013*, Année 2009-2010, Gouvernement du Québec

MDDEP (2009), *Rapport de mise en oeuvre de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013*, Année 2008-2009, Gouvernement du Québec

Meunier Corinne et Zeroual Thomas (2006), »Transport durable et développement économique » revue *Développement durable et Territoire*, Dossier 8 : Méthodologies et pratiques territoriales de l'évaluation en matière de développement durable, 13 décembre 2006

Ministère des Affaires Municipales et de la Métropole (2001), *le Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal 2001-2021*

Morin, R. et A. Latendresse, (2001), «De l'information au partenariat dans les quartiers et arrondissements de Montréal : une contribution à la démocratie participative?», *Géocarrefour*, vol. 76, no 3, p. 181-190.

Morin, Richard, (2006), *La régionalisation au Québec*, Montréal, Éditions Saint-Martin, 80 pages.

Négrier, E., (2005), *La question métropolitaine, les politiques à l'épreuve du changement d'échelle territoriale*, PUG.

Nicourt Christian et Girault Jean Max (2006), « L'usage du principe de proximité comme instrument d'ajustement de la décision publique Le cas de l'implantation de plateformes de compostage de boues en Dordogne » *revue Développement durable et Territoire*, Dossier 7 : proximité et environnement, 04 mai 2006

Ouellet M., (2006), « Le smart growth et le nouvel urbanisme. Synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne », *Cahiers de géographie du Québec*, 50 (140), 2006, p. 175-193.

Paré Jean (2008), « Le rôle de l'office de consultation publique à Montréal » dans Gauthier, M., M. Gariépy, et M.-O. Trépanier, eds. 2008. *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal. pp 201-219

Paulhiac, F. (Dir), Novarina, G. (2007), *Conditions de pilotage des politiques de mobilité urbaine : Evaluation de la cohérence du PDU et processus de mise en cohérence*, Rapport de recherche pour PREDIT 3, Groupe Opérationnel 11. Pierson, P., 2000, « Increasing returns, Path Dependence, and the Study of Politics », *American Political Science Review*, Vol. 94, n°2.

Paulhiac, F., (2008a), « Débat public et Plan de déplacements urbains en France » dans Gauthier, M., M. Gariépy, et M.-O. Trépanier, eds. 2008. *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal.

Paulhiac, F., (2008b), « La cohérence Urbanisme-Transport à l'épreuve des impensés du débat public » dans Y.Chalas et F.Paulhiac (dir.) *La mobilité qui fait la ville*, Lyon, CERTU, pp.246-273.

Proulx, Marc-Urbain, (dir.), (1996), *Le phénomène régional au Québec*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec, 317 pages.

Proulx, Marc-Urbain, (2002), *L'économie des territoires au Québec : aménagement, gestion, développement*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec, 364 pages.

Proulx, Marc-Urbain et al. (2005), *Les territoires du Québec et la décentralisation gouvernementale*, Rapport final, Ministère des Affaires municipales et des Régions, Chicoutimi, CRDT, 231 pages.

Proulx, Marc-Urbain, (2007), *Vision 2025 : le Saguenay-Lac-Saint-Jean face à son avenir*, Sainte-Foy, Québec, Les Presses de l'Université du Québec, 263 pages.

Proulx M.-U., (2008), « Territorial planning experimentation in Quebec », *Canadian Journal of Urban Research*, 17 (1), 2008, p. 1-19.

Quesnel, L., (2000), *La consultation des citoyens comme outil de la démocratie locale*, Toronto (Ontario), Les presses de CIRUR, 114 pages.

Provost A. (2011), *Repères méthodologiques pour la réalisation de diagnostics territoriaux au Québec*, (mémoire de maîtrise sous la direction de Rochon R.) Sherbrooke, Québec, Canada, mars 2011

R. BRYANT Christopher (2006), « La place des espaces ruraux périurbains et de l'environnement dans le développement régional » Pp 159-171 dans Mollard Amédée et al.,

Territoires et enjeux du développement régional, Versailles Cedex, Editions Quæ « Update Sciences & Technologies », 2006, 240 pages.

Revel, M., (et al.) (2007), Blatrix, C., Blondiaux, L., Fourniau J.-M., Hériard-Dubreuil, B. et R. Lefebvre, *Le débat public : une expérience française de démocratie participative*, Paris, La Découverte, 416p

Reynaud Emmanuelle (dir.), (2006), *Le développement durable au cœur de l'entreprise. Pour une approche transverse du développement durable*, Dunod, 256 p.

Reynaud Emmanuelle (dir.). (2011), *Stratégies d'entreprises en développement durable*. Paris l'Harmattan, Coll. Éthiques en contexte, 2011, 268 p

Rochman, J. et D.-G. Tremblay (2011), « Politiques temporelles et bureaux des temps: défis et potentiels pour les territoires », *Revue canadienne de science régionale* CJRS/RCSR 34(1), 2011

Rui, S., (2004), *La démocratie en débat. Les citoyens face à l'action publique*, Paris, Armand Colin, 264 pages.

Scarwell Helga-Jane, Laganier Richard et Kaszynski Marc (2005). *Revue Développement durable et Territoire*, Dossier 4 : La ville et l'enjeu du développement durable 18 novembre 2005

SÉNÉCAL, Gilles, (et al) Daniel LATOUCHE, Guillaume CÔTÉ et Stefan REYBURN, (2002), *La compétitivité durable des métropoles : le facteur de la mobilité*, Rapport final remis à la Commission sur l'amélioration de la mobilité, INRS-Urbanisation, culture et société, Montréal le 11 février, 64 p.

Scherrer, F., (1995), « Le développement durable urbain va-t-il traverser l'Atlantique? » in *Le Développement urbain durable en débat : Réflexions à partir de l'exemple canadien*, Techniques, Territoires, Sociétés, 30, Novembre 1995.

Scherrer, F., (2007), « Les dynamiques institutionnelles face au défi métropolitain », in Motte, A. (dir.), *Les agglomérations françaises face aux défis métropolitains*, Paris, Economica/Anthropos.

Scherrer, F., (2008), « Planification métropolitaine et débat public urbain en France », in Gauthier. M. Gariépy, M., Trepanier, M.-O. (Dir.), *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme : Planification territoriale, débat public et développement durable*, Presse de l'Université de Montréal, 2008, pp. 83-108.

Semal Nathalie (2006), « Quelle place pour le citoyen dans les processus de qualification environnementale des entreprises ? », *revue Développement durable et Territoire*, Dossier 7 : Proximité et environnement 10 janvier 2006

Serrano José (2005), « Quel équilibre entre urbanisation et préservation des espaces agricoles périurbains ? Le cas d'une agglomération moyenne » *revue Développement durable et Territoire*, Dossier 4 : la ville et l'enjeu du développement durable, 17 novembre 2005

Simard, Louis, (et al) (2006), Lepage, Laurent, Fourniau, Jean-Michel, Gariépy, Michel et Mario Gauthier (dir.), *Le débat public en apprentissage : Aménagement et environnement. Regards croisés sur les expériences française et québécoise*, Collection « Villes et entreprises », Paris, L'Harmattan, 315 pages.

Theys, J. (2000), « Un nouveau principe d'action pour l'aménagement du territoire? Le développement durable et la confusion des (bons) sentiments ». Dans *Repenser le territoire : un dictionnaire critique*, eds. S. Wachter et al., 2000, 225-284. La Tour d'Aigues : DATAR/Éditions de l'Aube.

Theys, Jacques, (2001), « Un nouveau principe d'action pour l'aménagement du territoire ? Le développement durable et la confusion des (bons) sentiments », In *Repenser le territoire : un dictionnaire critique*, sous la dir. de S. Wachter (pp. 225-284), La Tour d'Aigues, DATAR/Éditions de l'Aube, 287 pages.

Theys, Jacques, (2003), « La Gouvernance, entre innovation et impuissance : le cas de l'environnement », *Développement durable et territoires* – Dossier 2 « Gouvernance locale et développement durable ».

Theys J, Du Tertre C et Rauschmayer F, (2010), *Le développement durable, la seconde étape*, Editions de l'Aube, la Tour d'Aigues.

Torre A, Zuindeau B., (2008), « Économie de la proximité et environnement : état des lieux et perspectives », *Canadian Journal of Regional Science / Revue canadienne des sciences régionales*, vol. 31, n°1, 133-160.

Torre André et Zuindeau Bertrand (2006), Editorial, *Revue Développement durable et territoires* Dossier 7 : Proximité et environnement revue Développement durable et territoires 18 mai 2006

Trépanier, Marie-Odile, (1995), « La nouvelle génération des plans stratégiques et des schémas d'aménagement au Québec et ailleurs », dans Jacques Léveillé (dir.), *À la croisée des chemins : le développement régional et l'aménagement urbain*, ACFAS, Les cahiers scientifiques 85, pp. 59-99.

Trépanier, Marie-Odile (2004), « le cadre juridique de l'urbanisme québécois en mouvement 1961-2001 » dans Beaudet G. (dir.) 1961-1962/2000-2002, *Un urbanisme ouvert sur le monde*, Éditions Trames, université de Montréal pp59-72

Tremblay, Diane-Gabrielle (2008), *Pour une articulation des temps sociaux tout au long de la vie ; l'aménagement et la réduction du temps de travail*. Montréal: Editions Saint-Martin et Descarries éditeur. 470 p

Tremblay, Diane-Gabrielle and Genin Émilie (2009), Perceived organisational support to work-family balance in three sectors (police, nursing, social work). *Soumis à Employée Relations*

Vaillancourt Yves et Favreau Louis Avril (2000), « Le modèle québécois d'économie sociale et solidaire » présentation pour le Collège des chercheurs québécois dans le Projet de coopération France-Québec en économie sociale et solidaire

Verger Solange Sénécal Gilles, Bherer Laurence (dir.), (2009), *La métropolisation et ses territoires*, Presses universitaires du Québec, 320 p. 07 octobre 2009 revue Développement durable et Territoire

Vérificateur général du Québec(2004), *Rapport à l'Assemblée nationale pour l'année 2003-2004*, gouvernement du Québec

Villalba Bruno (2010), Commissariat général au développement durable, *L'environnement en France. Edition 2010*, Paris, Service de l'observation et des statistiques, Ministère de l'écologie de l'énergie du développement durable et de la mer, 140p.

Veltz P. (1996), *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, PUF

C.Vivien F- D. (Dir) (2010), *Le développement durable*, Etudes, la Documentation Française

Waaub, Jean-Philippe, (1991), « Croissance économique et développement durable : vers un nouveau paradigme du développement », In J. A. Pradès, J-G. Vaillancourt et R. Tessier (dirs.), *Environnement et développement : questions éthiques et problèmes socio-politiques*, Montréal, Fides, pp. 47-72.

Ye, L., S. Mandpe and P. B. Meyer (2005), What Is "Smart Growth?" - Really?, *Journal of Planning Literature*, 19, pp.301-315.

Zaccaï Edwin (2007), « Regards croisés du MEDD et du PUCA sur l'état des recherches françaises en matière d'inégalités écologiques » revue Développement durable et territoires 11 juin 2007

Zaccaï Edwin, Villalba Bruno et Emelianoff Cyria (2007), « Inégalités écologiques, inégalités sociales. Bibliographie indicative » revue Développement durable et territoires 03 mai 2007

Zuindeau Bertrand (2005), « Équité territoriale : quelles lectures par les théories du développement? » De Boeck Université, *Reflets et perspectives de la vie économique* 2005/4 - Tome XLIV pages 5 à 18

Zuindeau Bertrand (2010), *Développement durable et territoires* (Nouvelle édition originale). Presses Universitaires du Septentrion,

TABLE DES MATIERES

Introduction	5 p
1. Rappel des objectifs d'ensemble de la recherche	5 p
Entre développement économique, et développement durable des territoires aujourd'hui.	6 p
Revue de la littérature :	
Le choix du périurbain	6 p
La question de la localisation des activités économiques dans les territoires	7 p
La localisation des activités économiques dans les territoires périurbains : les paradoxes de la durabilité	8 p
Le choix des secteurs d'activités sur lesquels porte l'analyse	9.p
2. La question de l'exemplarité des territoires étudiés.	9.p
3. La légitimité de la comparaison France Québec	12 p
I. Quelle intégration du développement durable dans les cadres nationaux de l'aménagement du territoire	19 p
I.1 La compréhension du développement durable dans les cadres nationaux au Canada et en France	19 p
I.1.1 Lois cadres et politiques pour l'aménagement durable du territoire	19 p
▪ En Europe et en France	19 p
▪ Au Canada et au Québec	23 p
I.1.2 Le débat public en aménagement et environnement	29 p
I. 2. Traduction de l'interprétation du DD dans la planification	32 p
I.2.1 Pour la France	32 p
I.2.2. Au Québec	34 p
I.2.3. Les outils de l'urbanisme pour la mise en œuvre du DD	37 p
▪ La complexité du niveau métropolitain	39 p
▪ Au niveau des MRC	40 p
▪ Au niveau Municipal	41 p
I.3 La localisation des activités économiques et le DD dans les territoires périurbains	43 p
▪ La distinction des territoires périurbains dans les schémas régionaux concernant le développement d'activités économiques	47 p
▪ Pour les intercommunalités :	50 p
II Le positionnement des territoires périurbains pour la localisation des entreprises	58p
II.1. Territoires périurbains : caractéristiques et problématiques	58 p
II. 1.1 Méthodologie et argumentaire sur le choix des territoires périurbains	58 p

II.1.2. Des territoires périurbains aux problématiques de développement spécifiques.	61 p
▪ Les espaces périurbains analysés en France	63 p
▪ Les espaces périurbains analysés au Québec	64 p
▪ Pour le type défini comme celui de couloir périurbain	67 p
▪ Pour les territoires dans lesquels l'activité économique est à confirmer et conforter notamment par une diversification	75 p
▪ Les territoires dans lesquels les projets économiques sont impulsés et portés par la puissance publique locale	87 p
II.2 Le rôle du développement durable dans les stratégies des élus pour la localisation des activités économiques.	101 p
II.2.1. Tension entre préservation de l'environnement et développement des activités économiques : quelles perceptions pour les élus des territoires PU ?	101 p
▪ Dans les couloirs périurbains et/ou les espaces en crise	102 p
▪ Dans les pôles d'emplois en voie de consolidation	104 p
▪ Dans les polarités périphériques	106 p
▪ Quels que soient les espaces périurbains	107 p
II.2.2 La Durabilité dans les projets émergents : la gestion des compromis	109 p
▪ Des garanties d'effets moins négatifs que ce qui est dénoncé ou une minimisation des conséquences environnementales	110 p
▪ Des logiques de compensation	112 p
▪ Des négociations sur les compensations et des retombées positives de ces activités	114 p
▪ Des logiques d'imposition de la planification par le Scot et le PLU ou le SAD et le PU	114 p
II.3 Synthèse : les enseignements des cas Montréalais et toulousains	118 p
II.3.1 Le DD : quelles évolutions et concrétisations dans les actions des collectivités ?	118 p
▪ Vers une intégration du Développement Durable?	118 p
▪ Perception et stratégies différentes en regard du DD entre les communes-centre et les autres.	120 p
▪ Les axes de la durabilité	121 p
▪ Le DD une opportunité pour mieux intégrer des projets dans les logiques locales de développement	125 p
II.3.2 Ce qui change dans les modes de faire :	127 p
▪ La durabilité mise en scène et exemplifiée	127 p
▪ La durabilité amène aussi la nécessité de la preuve.	128 p
▪ La concrétisation du développement durable dans les politiques de développement économique.	129 p

II.3.3 Freins / opportunités et les signaux faibles	131 p
III – L’intégration du développement durable dans l’activité et la stratégie des entreprises	135 p
▪ Analyser le développement durable dans les stratégies des entreprises	136 p
▪ Les secteurs choisis concernent respectivement :	136 p
III.1. Logiques de localisation dans les principaux secteurs étudiés	137 p
III.1.1. Des plates-formes logistiques périurbaines loin d’être des outils d’aménagement intermodal	137 p
III.1.2. Un renouvellement productif à partir des activités de transformation liées à l’agriculture ?	143 p
▪ L’ancrage territorial de l’industrie agroalimentaire	143 p
▪ La production « bio-industrielle » déterminant de la localisation dans les territoires périurbains ou nouveau modèle de développement durable des entreprises ?	144 p
▪ Le marquage territorial pour labelliser des activités « bio-industrielles » : l’expérience Bio Vallée dans la SCOT Lauragais (Revel)	146 p
▪ Le périurbain éloigné, espace de report pour les activités innovantes de la bio-industrie	147 p
III.1.3. Le périurbain, un territoire d’accueil pour les filières émergentes du tri et traitement des déchets ?	148 p
▪ Le périurbain éloigné, zone d’élection pour l’installation des activités de tri et traitement et des déchets ménagers et spéciaux	150 p
▪ Des logiques de report au centre des stratégies d’implantation	151 p
▪ Les zones périurbaines territoires d’émergence des projets liés au traitement des déchets	153 p
III. 1.4 Des gisements de matières premières, facteurs prépondérants de localisation (granulats et argiles)	155 p
III. 2. Les logiques des entreprises face aux enjeux de la durabilité dans les espaces périurbains	159 p
III.2.1. Réduction des coûts et mise en question de la durabilité environnementale: Les activités logistiques	159 p
▪ Une adaptation organisationnelle et technique	159 p
▪ Une intégration de la demande sociétale	161 p
▪ Des évolutions structurelles contraires aux objectifs de la durabilité	162 p
III.2.2. La durabilité interprétée à travers des liens de proximité territoriale: le cas de la bio-industrie	163 p
▪ L’incidence partielle de la proximité territoriale	164 p
▪ Des réseaux d’innovation pour concilier performance et durabilité	165 p

III.2.3. L'organisation périurbaine de la filière des déchets : collecte et recyclage, deux positionnements face à la durabilité	169 p
▪ Les acteurs et les prestations de collecte et de tri des déchets : une diversification par la durabilité	169 p
▪ Le volet écologique de la durabilité élément de valorisation pour la transformation des déchets	170 p
▪ Le déploiement métropolitain des grandes entreprises d'environnement en périurbain	172 p
III.3. Une intégration du DD facteur de transformation des espaces périurbains.	175 p
III. 3.1. La Durabilité, principe d'organisation d'activités pour lesquelles le périurbain ne revêt pas d'enjeu particulier	175 p
▪ Différentes préoccupations des banques coopératives et organisme de services à la personne autour du développement durable	175 p
▪ La réduction de la consommation énergétique	177 p
▪ L'application des démarches de RSE dans la continuation du développement durable	178 p
▪ L'industrie de la construction, une activité qui s'affirme représentative d'une démarche « éco-citoyenne »	179 p
III. 3.2. Une intégration de la durabilité limitée aux contingences spatiale du périurbains	181 p
▪ Des contingences environnementales et sociales associées à la performance des plateformes	181 p
▪ L'intégration indispensable de contraintes réglementaires dans le secteur agroalimentaire	182 p
▪ Les argiles et les carriers : un système de production qui croise la durabilité	183 p
III.3.3. La recherche d'une articulation des trois volets de la durabilité en dépit d'une localisation contraignante	188 p
CONCLUSION :	195 p
1. Enseignements de la comparaison franco-qubécoise	195 p
2. Le développement durable et les entreprises	198 p
3. Les signaux faibles ou forts	202 p
BIBLIOGRAPHIE	207 p
TABLE DES MATIERES	219 p
ANNEXES	223 p

ANNEXES

Annexe 1 : Lite des sigles, pour la France, pour le CANADA

Annexe 2 : Listes des territoires et communes contactés, liste des communes enquêtées

Annexe 3 : Liste des entreprises contactées liste des entreprises qui ont accepté

Annexe 4 : sites où se procurer les documents d'urbanismes

Annexe 5 : Cartes des territoires : Pour la France Scots avec à l'intérieur, les EPCI et les Communes et Pour le Québec :

Annexe 6 : Étapes de l'intégration du DD au Québec

Annexe7 : principales phases de la planification territoriale au Québec

Annexe 8 : processus d'émergence des projets d'aménagement et de développement en France et au Québec

Annexe 9 : ententes spécifiques des CRÉ de nos territoires d'étude

Annexe 10 : Logiques régionales concernant le développement d'activités économiques

Annexe 11 : Normes et certifications mobilisées

ANNEXE 1 : LITE DES SIGLES

En France	
ADEME	L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AMAP	Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne
CFDD	Commission française du développement durable
CPER	Contrat de projet État région
DD	Développement durable
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
GPV	Grand projet de ville
MEEDAT	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'aménagement du territoire
PADD	Plan d'aménagement et de développement durable
PDE	Plan de déplacement en entreprise
PDU	Plan de déplacement urbain
PLU	Plan local d'urbanisme
PNDD	Plan national de développement durable
PNLCC	Programme national de lutte contre le changement climatique
PNUE	Programme de nations unies pour l'environnement
PPRN	Plans de prévention des risques naturels
SCOT	Schéma de cohérence territorial
SNDD	Stratégie nationale de développement durable
SRDEF	Schéma régional de développement économique et de la formation
SRDD	Schéma régional de développement durable
SRDE	Schéma régional de développement économique
TER	Train express regional
TCSP	Transport en commun en site propre
ZA	Zone d'activités
Au Québec	
AMT	Agence de transport de Montréal
BAPE	Bureau d'audiences publiques en environnement
CEDD	Commissaire à l'environnement et au développement durable
CFC	Gaz chlorofluorocarbures : contenant du fluor utilisés notamment dans la réfrigération et

	menaçant la couche d'ozone
CFT	Conciliation famille travail
CLD	Centre local de développement
CLE	Centre local pour l'emploi
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CPTAQ	Commission de protection du territoire et de l'activité agricole
CRÉ	Conférence régionale des élus
CSSS	Centre se santé et services sociaux
CUM	Communauté urbaine de Montréal
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
LADDTU	Loi sur l'aménagement le développement durable du territoire et l'urbanisme
MADA	Municipalités amies des aînés
MAMR	Ministère des affaires municipales et des régions
MAMROT	Ministère des affaires municipales et des régions et de l'organisation du territoire
MAMM	Ministère des affaires municipales et de la métropole
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
MDDEP	Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs
MDEIE	Ministère du développement économique, de l'innovation et de l'exportation
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des transports du Québec
PALÉE	Plan d'action local pour l'économie et l'emploi
PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PFM	Politique familiale municipale
PU	Plan d'urbanisme
SAD	Schéma d'aménagement et de développement
STQ	Société de transport du Québec
SFDD	Stratégie fédérale de développement durable
TOD	transit oriented development
TRNEE	table ronde canadienne sur l'environnement et l'économie
ZIR	Zone d'intérêt régional Zone d'intérêt régional

ANNEXE 2

Liste des territoires et municipalités (et centre locaux de développement au Qc) démarchés

Ces communes ont été sélectionnées sur la base de leur importance et leur rôle structurant dans les territoires du SCOT ou sur le fait qu'elles pouvaient présenter des projets économiques remarquables.

Les entretiens semi-directifs ont été réalisés sur la thématique de l'intégration du développement durable dans les projets de développement économique de la commune.

NB : contactée mais n'ayant pas donné suite

Nombre de collectivité rencontré (2)

En France

SCOT Nord Toulousain (9) :

Syndicat Mixte du SCOT Nord Toulousain, Communauté de Communes du Canton de Villemur-sur-Tarn, Ondes, Saint-Sauveur, Merville, Grenade-sur-Garonne, Montastruc-La-Conseillère, Bessières.

Association du Pays Tolosan (Paulhac).

Villemur-sur-Tarn, Fonton.

SCOT du Vaurais : (2)

Communauté de commune Tarn Agout, Saint Sulpice

SCOT Pays Sud toulousain : (6)

Pays sud toulousain, Auterive, Carbonne, Cazerès-sur-Garonne, Martres-Tolosane, Lacaugnes, Lherm, Rieumes

SCOT Lauragais : (7)

Bram, Calmont, Castelnaudary, Lanta, Nailloux, Revel, Salles-sur-l'Hers, Villefranche-de-Lauragais

Au Québec

MRC de Longueuil (3)

Longueuil

Technicien au service urbanisme et développement durable

Élue membre du comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement du vieux Longueuil

La chargée de mission développement durable

DEL : développement économique Longueuil

Brossard

MRC de la vallée du Richelieu

Chambly

Ville-MRC de Mirabel (1)

Technicien au service de l'urbanisme de la ville

CLD

MRC de Thérèse de Blainville : (3)

Une des techniciennes employées par la MRC

Blainville : directeur du service urbanisme et environnement

SODET (CLD)

MRC de L'assomption (1)

Ville de Repentigny : technicienne au service de l'urbanisme

CLD

MRC du Haut Richelieu (4)

Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu : conseiller en environnement, un membre du comité consultatif d'urbanisme, une technicienne au service de l'urbanisme

CLD de la MRC du Haut richelieu

ANNEXE 3 :

Liste des entreprises contactées pour enquêtes par secteur d'activité :

Entrevues réalisées

N'ont pas donné suite ou ont refusé de nous rencontrer

Organismes d'animation et de soutien, pépinières d'entreprise :

1. ARPE Midi-Pyrénées
2. CRCI
3. Club des dirigeants durables (CRCI)
4. Forum d'entreprise (Pépinière d'entreprise) de Revel
5. Fédération du bâtiment de la région Midi-Pyrénées
6. Syndicat Mixte d'Aménagement d'Eurocentre
7. Agence de Développement économique 82 (Montauban)
8. Pôle de Compétitivité Agrimip (Toulouse)

Transports Logistique stockage

9. Easysidis (Eurocentre)
10. La Poste (Eurocentre)
11. BTV.CGA (Eurocentre)

Cognis (société de produits chimiques)

GEFCO (Eurocentre)

Kuehne-Nagel (Eurocentre)

Jimenez FVA (Eurocentre)

Intermarché (Plate-Forme Logistique – Montbartier)

Norbert Dentressangle (Eurocentre)

Rhenus (Eurocentre)

SAVS Alu France (Eurocentre)

ZAL - Port de Barcelone (Eurocentre)

Exploitation de carrière et fabrication de matériaux

12. Sogefima – Groupe Malet (Carbonne et Cazères-sur-Garonne)
13. Terreal (Castelnaudary)
14. Belmonte et Fils (bâtiment, chauffage, plomberie, zinguerie, couverture et énergies renouvelables à Cugnaux)

Fontes Réfractaires (Revel)

Services aux particuliers (Banques et assurances, Grandes et Moyennes Surfaces, Services à la Personne) :

15. Crédit agricole
16. Banque populaire occitane (localisé à Balma)
17. Arpam (service à la personne Revel)

Auchan

Caisse d'Epargne

Carrefour

Crédit mutuel

Generali Assurances
Groupama Assurances
Leclerc

Gestion et traitement des déchets ménagers ; gestion et traitement des déchets industriels :

- 18. Cler Verts (Revel)
- 19. Corrado (Carbonne)
- 20. Econotre-Sita Suez (Incinérateur à Bessières)
- 21. STAS (Spécialisé dans la récupération et le négoce des métaux et des alliages spéciaux à Auterive)
- 22. EOVAL (Sarpindustrie – Véolia à Lafitte-Vigordane)
- 23. Trans-Vert (Saint-Léon)

Méthanéva (Ramonville Saint-Agne)

Agro-alimentaire et bio-industrie :

Agroalimentaire :

- 24. Grands moulins de Paris (Revel)
- 25. Bio Planète (Bram)
- 26. Ferme du Lauragais (Revel)
- 27. Nutrinat Spanghero (Revel)

Fromageries occitanes (Villefranche-de-Lauragais)

Le Bonheur est dans le pot (Revel)

Nutrition et santé (Revel)

Nutrition et nature (Revel)

Nutrition et soja (Revel)

Vital aîné (Martres-Tolosane)

Non Alimentaire :

- 28. Agronutrition (Carbonne)

Agrofibras (Cazères-sur-Garonne)

Laboratoires Biocos (Produits cosmétiques biologiques)

Biotechnologies végétales :

Syngenta Seeds (Saint-Sauveur)

Industrie Pharmaceutique et Cosmétique :

- 29. Groupe P. Fabre (Lavaur et Castres)

Cognis (Base pour produits cosmétiques et alimentaires Carbonne)

E-commerce (Compléments alimentaires) :

- 30. Symphonat (Villemur-sur-Tarn)

Divers

Usinage de précision (Sous-traitance aéronautique) :

- 31. Sudaéro (Merville)
- 32. Safran (Villemur)

ANNEXE 4 : SITES OÙ SE PROCURER LES DOCUMENTS CITÉS

En France

Région Midi-Pyrénées

<http://www.midipyrenees.fr/Schema-regional-d-amenagement-et-de-developpement-durable-du-territoire> (approuvé le 30 mars 2009)
<http://www.midipyrenees.fr/L-Agenda-21-de-Midi-Pyrenees> (actualisé novembre 2010)
<http://www.midipyrenees.fr/Presentation-du-premier-programme-d-actions-de-l-Agenda-21>
[http://www.midipyrenees.fr/Guide-des-bonnes-pratiques-pour-la-qualite-environnementale-des-zones d'activités en Midi Pyrénées](http://www.midipyrenees.fr/Guide-des-bonnes-pratiques-pour-la-qualite-environnementale-des-zones-d-activites-en-Midi-Pyrenees) .
<http://www.arpe-mip.com/html/index.php>
<http://www.arpe-mip.com/html/index.php>

SCOTS pris en compte dans l'étude

<http://www.payslauragais.com/scot/acceuil.htm>
<http://www.payssudtoulousain.fr/scot/scot-sud-toulousain>
<http://www.scot-nt.fr/>
<http://www.cc-tarnagout.fr/-Schema-de-Coherence-Territoriale-.html>

Au Québec

Les ministères organisme et lois

<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/>
<http://www.mddep.gouv.qc.ca/>
<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/plan/site/>
http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/A_1_9_1/A19_1.html
<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/loi-sur-lamenagement-durable-du-territoire-et-lurbanisme/>
http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/Q_2/Q2.htm

Communauté métropolitaine de Montréal

<http://pmad.ca/>
<http://cmm.qc.ca/plan-du-site/>

MRC et municipalités prises en comptes dans l'étude

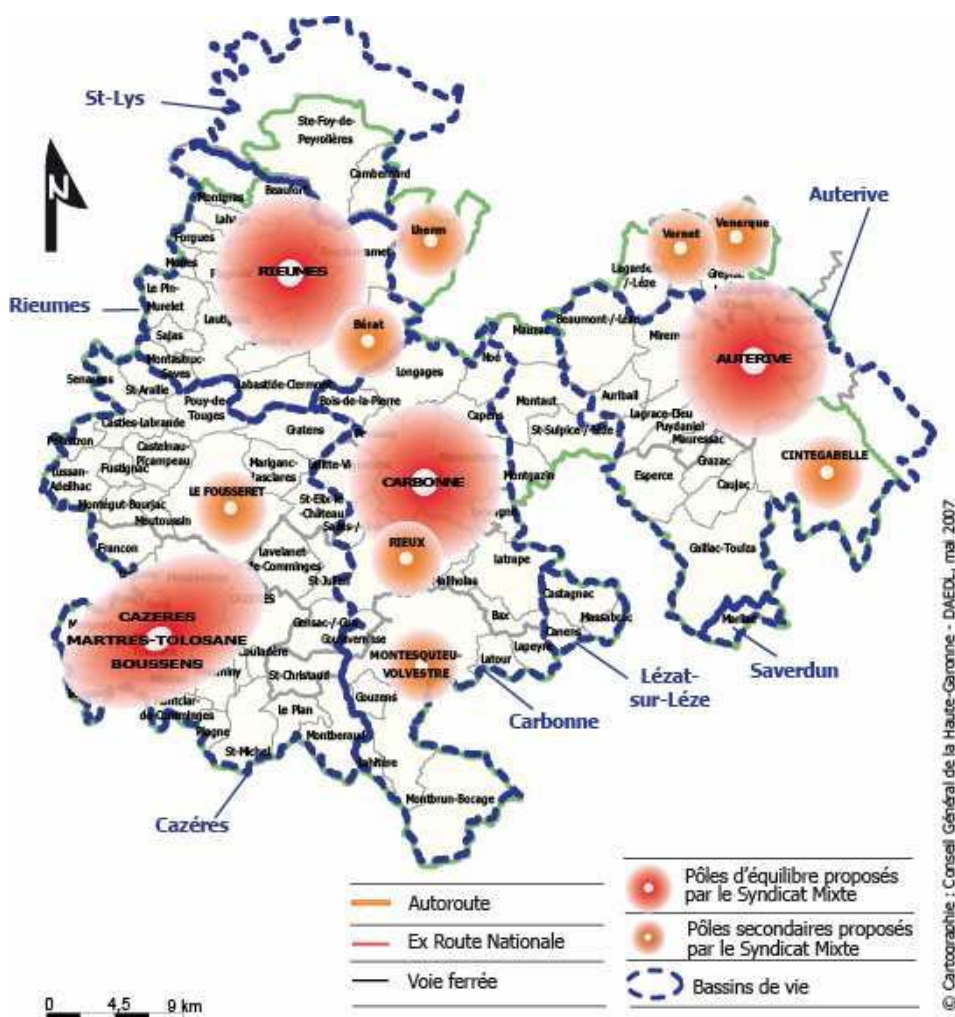
http://www.mrclassomption.qc.ca/assomption/index_f.aspx?DetailID=1017
<http://www.mrchr.qc.ca/amenagementduterritoire.php>
<http://www.ville.saint-jean-sur-richelieu.qc.ca/permis-urbanisme/planification-amenagement/Pages/plan-urbanisme.aspx>
http://www.longueuil.ca/vw/asp/attachements/MESSAGES-MSG_FICHER-10265-1.PDF
http://www.longueuil.ca/vw/asp/gabarits/gabarit_popup_soustitre_normal.asp?ID_MESSAGE=10265&ID_ARROND_COMM=0
<http://ville.mirabel.qc.ca/page-services-urbanisme.php> (schéma fournit par l'interlocuteur)
<http://www.mrctheresedeblainville.qc.ca/> (schéma fournit par l'interlocuteur)
<http://www.ville.blainville.qc.ca/>

Organismes de développement économiques

http://www.mrclassomption.qc.ca/assomption/index_f.aspx?DetailID=584
<http://www.mrchr.qc.ca/documents/developpementeconomique/palee.pdf>
<http://www.haut-richelieu.qc.ca/>
<http://www.del.longueuil.ca/>
<http://www.cldmirabel.qc.ca/>
<http://www.sodet.com/mrc-therese-de-blainville/index.aspx>

ANNEXES 5 LES SCOTS ET PRINCIPALES COMMUNES

SCOT Pays sud Toulousain (arrêté 2010)



Source : SCOT du Pays sud Toulousain [www//http.Scot.sud.toulouse.fr](http://www.Scot.sud.toulouse.fr)

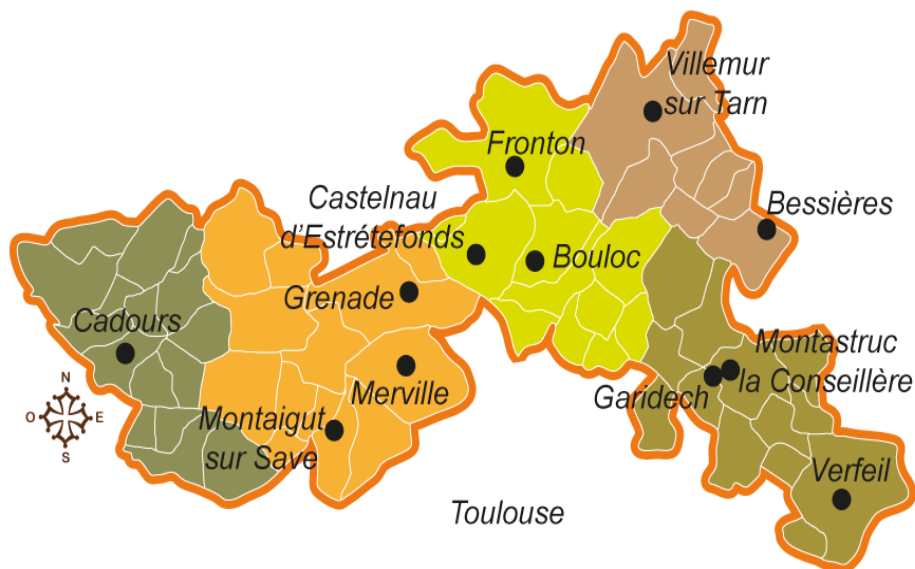
Principaux découpages territoriaux

Bassins de vie	Pôles d'équilibre	Pôles complémentaires et centralités secondaires
Auterive	Auterive	Vernet, Venerque – Lagardelle, Cintegabelle
Carbonne	Carbonne	Lherm, Rieux, Montesquieu
Cazeres	Cazeres, Martres, Boussens	Le Fousseret
Rieumes	Rieumes	

SCOT Nord toulousain (arrêté juin 2011)



Le territoire du SCoT du Nord Toulousain



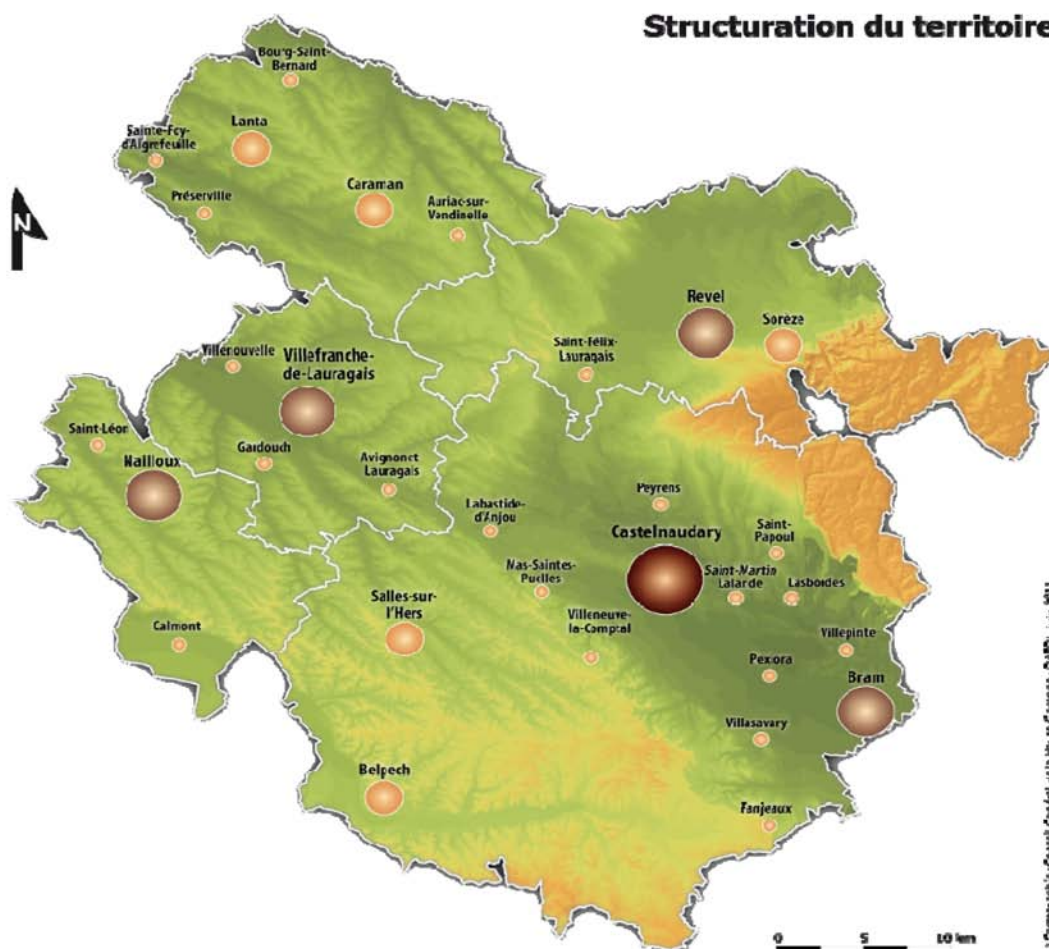
Source : Scot Nord Toulousain <http://www.scot-nt.fr/>

Principaux découpages territoriaux

Bassins de vie	Pôles d'équilibre	Pôles complémentaires et centralités secondaires
Cadours		Cadours
Save et garonne	Grenade	Merville, Montaignut Daux
Fronton	Fronton	Bouloc, Castelnaud d'estretefonds
Villemur sur Tarn	Bessieres Villemur	Saint sulpice
Coteaux du Giroux	Montastruc la conseillere	Verfeil

SCOT DU PAYS LAURAGAIS arrêté 12/2011

Structuration du territoire



Polarités

-  Centralité sectorielle
-  Pôle d'équilibre et pôle économique structurant
-  Pôle de proximité
-  Pôle de proximité secondaire

Polarités

-  Bassin de vie

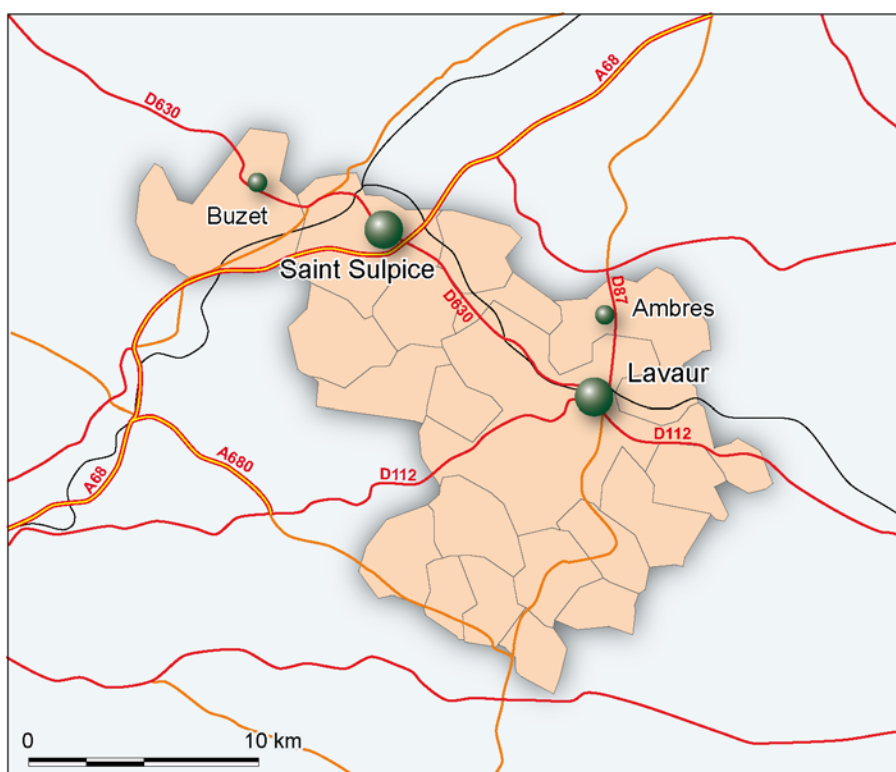
Fond : © IGN - BD Alt, © IGN 2009 - France Régions n° 2008-CJ5023-19
Source : Syndicat Mixte du Pays Lauragais

Source : <http://www.payslauragais.com/scot/documents/DOG.pdf>

Principaux découpages territoriaux

Bassins de vie	Pôles d'équilibre	Pôles complémentaires et centralités secondaires
Ouest Audois	Castelnaudary	Bram, Belpech, Salles sur l'Hers
Lanta Caraman	Caraman Lanta	Auriac sur Vendinelle, Bourg St Bernard
Villefranche-de-Lauragais,	Villefranche	
Colorsud	Nailloux	Calmont, St Léon
Bassin de vie de Revel	Revel	Sorèze , St Felix du .auragais

SCOT du Vaurais (Rapport de décision définitif arrêté juin 2009)



Source : http://www.cc-tarnagout.fr/IMG/pdf/Rapport_de_decision_definitif.pdf

NB : Carte réalisée à partir de document du rapport de décision

Principaux découpages territoriaux

Bassins de vie	Pôles d'équilibre	Pôles complémentaires et centralités secondaires
	Saint Sulpice, Lavour	Buzet sur Tarn, Labastide St Georges, Ambres St-Lieu-les Lavour

ANNEXE 6

Les étapes de l'intégration du DD au Québec

- 1988 - La création de la Table ronde québécoise sur l'environnement et l'économie et premier forum québécois sur le développement durable.
- 1991 création du Comité interministériel sur le développement durable ayant pour mandat de favoriser l'intégration des principes du DD dans les politiques et les programmes du gouvernement.
- En 1992, le Québec adhère aux objectifs de la Convention sur la biodiversité et à ceux de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques,
- en 1995, il dépose un plan quinquennal d'action sur les changements climatiques 1996, il adopte une stratégie et un plan d'action sur la diversité biologique.
- En mai 1996, nouvelle politique énergétique québécoise intitulée L'énergie au service du Québec. Une perspective de développement durable.
- 1997 Kyoto
- En 1998 le Québec fait du développement durable l'une des trois grandes orientations de la stratégie économique de l'État, qui vise à faire du Québec l'une des 10 économies mondiales les plus créatrices d'emplois, les plus compétitives, les plus solidaires et les plus respectueuses de l'environnement.
- 2000 La création du Fonds d'action québécois pour le développement durable (FAQDD) <http://www.faqdd.qc.ca/mission-historique/>
- Plan québécois 2000-2002 sur les changements climatiques (suite à Kyoto)
- En mars 2003, le FAQDD s'est associé à Fondation CSN et au Fonds de solidarité FTQ pour créer un fonds d'investissement de 18 millions \$ dédié aux entreprises québécoises qui développent et commercialisent des technologies et des produits favorisant le développement durable. Le Fonds d'investissement en développement durable (FIDD) est devenu en 2009 Cycle Capital Management (CCM), Fonds I, doté en 2010 d'une enveloppe de 70 millions \$.
- 2002 – Le quatrième Sommet de la Terre - Le Sommet mondial sur le développement durable
- 2005 - La consultation publique sur le Plan de développement durable du Québec
- 2006 – La sanction de la Loi sur le développement durable du Québec
- Plan d'action 2006-2012 de lutte contre les changements climatiques du Québec
- 2007 - Le dépôt, à l'Assemblée nationale, de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013
- 2008, le FAQDD et le gouvernement du Québec s'associent de nouveau dans la création du programme Action-Climat. Cette entente de 6 millions \$, issus du Fonds vert, a pour objectif d'assurer l'implication concrète des citoyens pour réduire de 50 000 tonnes éq.CO₂ leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2013. Cet objectif est lié au Plan d'action 2006-2012 de lutte contre les changements climatiques du Québec.
- 2009 – La première liste des indicateurs de développement durable

- 2009 - Le Rapport de mise en œuvre de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013

ANNEXE 7

Les phases de la planification territoriales au Québec source : Proulx (2008)

Enquête-participation et BAEQ (P1)

Dès le début des années 1960, deux expériences concrètes de planification territoriale eurent lieu simultanément, soit celle du Bureau d'aménagement de l'Est du Québec, lequel proposa un plan en 1966 (BAEQ, 1966), et l'enquête-participation au Saguenay–Lac-Saint-Jean menée de 1961 à 1965 (Belanger, 1966).

Les deux groupes de planificateurs firent appel à une large mobilisation (des citoyens). Les deux inventaires régionaux d'actions à réaliser offrirent à la politique nationale d'aménagement du territoire des projets concrets pour plusieurs années. La question de leur faisabilité se posa alors. La nécessité d'une meilleure collaboration, sur les territoires régionaux, entre les décideurs locaux, provinciaux et fédéraux apparut clairement aux planificateurs.

Les missions de planification régionale (P2)

Dix régions administratives furent créées en 1966, principalement sur la base des pôles régionaux de développement (capitales régionales) localisés sur le vaste territoire québécois habité. On créa aussi l'Office de planification et de développement du Québec (OPDQ) et des délégations régionales, qui reçurent le mandat de coordonner la réalisation de missions de planification régionale (1969-1972), dans plusieurs régions et dans certaines zones spéciales. Le processus de planification enclenché impliqua les différents ministères ainsi que le milieu représenté en région par les conseils régionaux de développement (CRD) de l'époque (CRÉ auj.).

Les schémas régionaux (P3)

En 1974, l'OPDQ proposa une procédure bien articulée pour l'élaboration de schémas régionaux ; il s'agissait en réalité d'une démarche uniforme de travail à effectuer pour l'ensemble des régions administratives du Québec. Elle visait la production, à terme, d'un cadre central de référence pour les décisions et les interventions gouvernementales ayant une incidence sur le développement et l'aménagement de chaque région. La confection de sept schémas régionaux fut une démarche essentiellement technocratique en vue d'orienter l'allocation des ressources publiques de plus en plus importantes à cette époque, notamment grâce au nouveau FDR (Fonds de développement régional). De la synthèse effectuée pour l'ensemble du Québec, on a retenu cinq grandes orientations stratégiques pour guider l'aménagement et le développement des régions, soit la hausse du taux d'exploitation des ressources naturelles, la diversification des économies régionales par la transformation, la plus grande participation des citoyens dans les efforts de développement, la consolidation des milieux ruraux et un meilleur équilibre dans le Développement urbain. Le plan ne priorisa et ne proposa formellement à la programmation que peu d'actions concrètes.

Les schémas d'aménagement du territoire (P4)

De 1979 à 1982, le Québec habité fut quadrillé en 95 petites régions de Municipalités régionales de comté (MRC), et ce découpage fut basé sur le sentiment d'appartenance de la population et sur les traditions de coopération inter municipale. Les conseils des MRC, composés des maires des municipalités, reçurent alors pour premier mandat la confection d'un schéma d'aménagement de leur territoire commun. La procédure proposée par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* devait conduire rapidement à déterminer les grandes orientations d'affectation du sol (Proulx, 1987).

P5 Les conférences socioéconomiques (sommets) 1975-85

À la fin des années 1970, certaines villes du Québec utilisèrent la formule des sommets socioéconomiques afin d'établir collectivement l'état de la situation de leur développement. Certaines petites régions de MRC y eurent aussi recours afin de stimuler leur développement. On assista par ailleurs à l'émergence d'une deuxième génération de ces conférences socioéconomiques à la fin des années 1980. La procédure se divisa en cinq étapes distinctes (Proulx, 1989), soit : la confection d'un portrait global de la situation du territoire ; l'appel aux projets d'action par le biais de colloques réalisés dans les zones intérieures ; l'élaboration de grandes orientations par des tables sectorielles ; la priorisation démocratique des options lors d'un forum territorial ; et l'engagement formel des partenaires sur les dossiers à réaliser grâce à un sommet régional.

L'exercice a permis à chaque région d'élaborer une vision globale satisfaisante (diagnostic, pronostic) contenant notamment des éléments de réflexion sur les finalités et les buts. Aussi fut largement favorisée l'interaction entre les décideurs par l'entremise de tables, de comités, de colloques et de forums.

P6 La planification stratégique régionale

En 1992, le gouvernement du Québec imposa la formule de planification stratégique aux décideurs des régions administratives. Le gouvernement se désengage de son rôle de régulateur socioéconomique sur 3 plans : sur le plan financier, en annonçant la diminution des incitatifs pour favoriser les projets d'actions locales et régionales ; ensuite, sur le plan réglementaire, en ne prévoyant aucun statut légal à sa planification stratégique qui sera inévitablement soumise aux forces du marché et de la politique; et finalement, sur le plan politique, en abolissant les sommets régionaux comme mécanismes de face à face en région, entre les décideurs nationaux (ministres et sous-ministres) et les décideurs locaux et régionaux (présidents, maires, préfets, directeurs).

sur le plan financier, en annonçant la diminution des incitatifs pour favoriser les projets d'actions locales et régionales ; ensuite, sur le plan réglementaire, en ne prévoyant aucun statut légal à sa planification stratégique qui sera inévitablement soumise aux forces du marché et de la politique; et finalement, sur le plan politique, en abolissant les sommets régionaux comme mécanismes de face à face en région, entre les décideurs nationaux (ministres et sous-ministres) et les décideurs locaux et régionaux (présidents, maires, préfets, directeurs).

P7 La planification du développement local

Cette approche devenue à peu près universelle est soutenue par le renouvellement théorique du paradigme de développement par le bas (Stohr et Taylor, 1981).

Autant le gouvernement canadien que celui du Québec ont proposé des mesures qui vont dans le sens du développement endogène.

Presque chaque mesure de développement local s'avère dans un premier temps associée à l'émergence et à la consolidation d'une nouvelle petite organisation. Comités de relance, sociétés locales de développement, centres d'aide aux collectivités, services de planification des affaires, centres d'incubation d'entreprises, sociétés d'aide au développement des collectivités, centres locaux de développement, etc., se sont ainsi multipliés sur le terrain déjà occupé par ailleurs, dans certains secteurs, par des centres de services communautaires, chambres de commerce, centres d'emploi, corporations de développement. La mission première de chacune de ces petites organisations de soutien au développement local concerne généralement l'élaboration d'un plan de développement orienté sur l'action.

P 8 La planification des créneaux territoriaux

Au cours des années 1990, la stratégie d'innovation du Québec a favorisé l'émergence de systèmes territoriaux d'innovation et de production (STIP) tels que le technopole agroalimentaire de Saint-Hyacinthe, la Cité du Multimédia à Montréal et d'autres formes de technoparcs.

Source : Proulx M-U, 2008, 40 ans de planification territoriale au Québec in Gauthier M, Gariépy M, Trépanier M-O Renouveler l'aménagement et l'urbanisme Planification territoriale, débat public et développement durable pp 23-54 :36-45

ANNEXE 8

Rappel sur le processus d'émergence des projets en France et au Québec

En France quand un projet émerge il est d'abord porté auprès des élus si ces derniers l'acceptent et n'y voient aucun problème il faut qu'il soit validé par les représentants de l'Etat (Préfet, DREAL, ADEME ...), pour pouvoir être mis en œuvre et réalisé.

Les étapes de négociations avec les habitants et plus généralement les citoyens, sont aujourd'hui devenues incontournables dans le cadre des lois du Grenelle. Tout projet doit donner lieu à communication, concertation et enquête publique permettant éventuellement aux citoyens d'être informés (éventuellement partie prenante), dans un projet.

La durabilité (entendue comme le respect de normes paysagères, environnementales et de normes de planification et d'urbanisation) est indispensable et non négociable, elle conditionne la possibilité de développement du projet..

Cette conception restrictive sur quelques normes n'empêche pas que des problèmes écologiques et environnementaux qui dépassent le seul respect des lois du Grenelle puissent être soulevés. La dimension de la durabilité peut alors être mobilisée pour ou contre un projet si les résidents, d'autres acteurs économiques que les porteurs du projet, ou les associations de défense environnementale locales, peuvent apporter la preuve d'un préjudice. Aussi ceux pour qui ces espaces sont à préserver de l'implantation d'activité économique, soit parce qu'ils leur servent de lieu de loisirs soit parce qu'ils se positionnent en défenseurs d'un intérêt général quels que soient les lieux où l'environnement est menacé.

Cependant si les critères environnementaux et les impératifs du Grenelle sont respectés, un projet contesté peut être suspendu pour vérification de son impact ou susciter des éventuelles révisions sur des modalités précises de réalisation mais il ne sera pas remis en question. On reste donc dans une option traditionnelle de planification où les compromis face à la puissance publique se font à posteriori et où les opposants doivent d'abord apporter la preuve des défauts du projet conçu plutôt que défendre une alternative qu'ils considèrent plus avantageuse pour l'environnement

De même au Québec, une fois le projet validé par le conseil municipal, un avis de projet est soumis au MDDEP (ministère du DD, de l'environnement et des parcs) et la durabilité dans ses différentes dimensions est mobilisée pour ou contre le projet. Le MDDEP a tendance à privilégier la dimension environnementale ce qui pousse parfois les municipalités à avoir recours à un autre ministère : le MAMROT pour soutenir les dimensions sociales et économique du DD. Si le processus de validation d'un projet comporte un certain nombre de phases incontournables (tableau 1), il existe des variantes selon que le projet :

- Si le projet n'implique ni évaluation environnementale ni modification de zonage
- Nécessite une modification du zonage (du PU et éventuellement du SAD)
- Implique un impact environnemental important (BAPE)

Le processus de validation d'un projet est le suivant :

Phase 1 : directive

- Le promoteur dépose un avis de projet au ministre
- Le ministre lui transmet sa directive

Phase 2 : étude d'impact

- Le promoteur réalise son étude d'impact
- Le ministère en vérifie la conformité à la directive du ministre

Phase 3 : participation du public **BABE**

- Information et consultation sur l'étude d'impact (obligatoire)
- Enquête et audience publique ou médiation (facultatif)

Phase 4 : analyse

- Analyse environnementale du projet par le ministère

Phase 5 : décision

- Recommandations du ministre
- Décision du Conseil des ministres

Phase 6 : contrôle

- Surveillance, contrôle et suivi par le ministère

Si le projet n'implique pas de modification de zonage :

Dans un premier temps, à partir des espaces identifiés dans le SAD à l'échelle de la MRC il y a échange entre le CLD et les municipalités, **individuellement** pour identifier leurs objectifs et leurs attentes sur leur territoire, jusqu'à constitution d'un projet.

À partir du moment où l'entreprise s'implante dans une zone adéquate et respecte les normes de sécurité et en matière d'environnement un compromis peut encore être à construire entre les pouvoirs publics locaux et les citoyens.

Il arrive que les municipalités informent et consultent leur population avant le dépôt de l'avis de projet au ministère mais le plus fréquemment, la municipalité attend d'avoir reçu l'avis favorable du ministère pour solliciter ses citoyens. C'est sur la base d'une « information participante », pour reprendre l'expression d'une répondante, que se construit le plus souvent le compromis avec la population. Celle-ci n'est pas intégrée en amont du processus de conception du projet et l'avis recueilli et les recommandations émises portent davantage sur la phase de mise en œuvre du projet. En d'autres termes, si l'avis de la population est bien intégré lors de la phase de mise en œuvre du projet, cela se traduit d'avantage par des ajustements aux cadres et aux exigences locales que par une refonte du projet. Cependant les municipalités accordent une importance et un soin croissant à cette phase d'information et de consultation de la population dans le but de favoriser la construction d'un consensus et d'éviter à la fois un mécontentement des citoyens et des retards dans la mise en œuvre des projets.

Si le projet a des conséquences sur le cadre de vie (ex éolienne, entreprise de grande envergure), dans la mesure où cela relève de l'aménagement du territoire, le CLD ne s'emmêle pas, il laisse la MRC statuer, ainsi que la population dans le cadre d'un processus BAPE classique. Une fois que les partis sont d'accord, elle intervient.

Modification du zonage

Si le **projet implique un dézonage**, la municipalité doit en référer à l'échelon territorial supérieur et une délibération doit être réalisée au niveau de la MRC pour l'éventuelle modification du SAD. Si le dézonage concerne une zone agricole, un dossier de demande doit, en plus de la procédure classique, être à la CPTAQ (commission de protection du territoire et de l'activité Agricole du Québec).

Dans les deux configurations précédentes, plusieurs sources de difficultés interviennent. Bien que cela ne soit systématique, le territoire québécois souffre d'une tendance à la mauvaise articulation entre échelons administratifs et territoriaux. Les dissensions entre municipalités au sein d'une MRC, entre arrondissements au sein d'une agglomération et les délais des procédures constituent un premier frein (Ex Temps de passage des échelons pour un dézonage mineur pour le déplacement d'une usine). Les orientations respectives des différentes institutions ou ministères peuvent parfois entrer en contradiction et provoquer un blocage du projet (ex entre le MDDEP dont la conception est plutôt environnementaliste, la CPTAQ qui veille farouchement à au maintien du territoire agricole et le MAMEROT, souvent plus ouverts aux projets portés par les municipalités de MDEIE ...). L'existence d'un dispositif fort en faveur de l'environnement⁷⁸ est certes positif mais peut parfois aboutir à des blocages pouvant paraître excessifs (Ex : remise en culture cas de Longueuil). Le dézonage implique donc un important processus de négociation en amont.

Impact environnemental

Certains projets sont soumis à une procédure dite *d'évaluation et d'examen environnementale* qui est définie dans la Loi sur la qualité de l'environnement. Dans ce cas, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) reçoit le mandat d'examiner ces projets et leurs impacts prévus sur l'environnement et d'organiser l'information et la consultation des citoyens. La nature et les caractéristiques des projets assujettis sont précisées dans un règlement. S'y trouvent, entre autres, certains projets d'autoroutes, d'autres touchant les lieux d'élimination des déchets, des barrages, des centrales hydroélectriques, de même que certains projets industriels.

⁷⁸ Limitant la possibilité de remise en culture d'une terre non exploitée durant une certaine période.

ANNEXE : 9

Ententes spécifiques entre le gouvernement et les CRÉ de nos territoires d'étude

Région de Lanaudière

- Entente spécifique sur la régionalisation en matière de développement social dans la région de Lanaudière
- Entente spécifique sur la valorisation et le renforcement de la jeune relève artistique professionnelle de la région de Lanaudière
- Entente spécifique sur l'immigration dans la région de Lanaudière
- Entente de partenariat régional en tourisme
- Entente spécifique sur le financement du Carrefour industriel et expérimental de Lanaudière et le développement d'un créneau d'excellence dans le secteur de la valorisation des plantes et de la biologie végétale
- Entente spécifique en développement bioalimentaire pour la région de Lanaudière
- Entente spécifique sur la valorisation de l'éducation dans la région de Lanaudière
- Entente spécifique en condition féminine dans la région Lanaudière
- Entente spécifique sur l'adaptation des services et infrastructures régionales pour l'amélioration des conditions de vie des personnes âgées dans la région de Lanaudière
- Entente spécifique de mise en œuvre de la gestion intégrée et régionalisée du Ministère des Ressources naturelles et de la Faune dans la région de Lanaudière
- Entente spécifique en économie sociale pour la région de Lanaudière

Région des Laurentides

- Entente spécifique sur l'adaptation des services et infrastructures régionales pour l'amélioration des conditions de vie des personnes âgées dans la région des Laurentides
- Entente spécifique sur l'immigration dans la région des Laurentides

Région de la Montérégie

Vallée-du-Haut-Saint-Laurent

- Entente spécifique en matière d'immigration sur le territoire de la CRÉ de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent
- Adaptation des services et infrastructures régionales pour l'amélioration des conditions de vie des personnes âgées sur le territoire de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent
- Entente spécifique de mise en œuvre de l'approche intégrée et régionalisée du ministère des Ressources naturelles et de la Faune dans la région de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent

- Entente spécifique en égalité dans la région de la Vallée-du-Haut- Saint-Laurent
- Entente spécifique en matière d'économie sociale sur le territoire de la CRÉ de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent

Montérégie Est

- Adaptation des services et infrastructures régionales pour l'amélioration des conditions de vie des personnes âgées sur le territoire de la Montérégie Est
- Entente spécifique de mise en oeuvre de l'approche intégrée et régionalisée du ministère des Ressources naturelles et de la Faune dans la région de la Montérégie Est
- Entente spécifique pour la consolidation et le développement du secteur de l'économie sociale en Montérégie Est
- Entente spécifique sur le développement de la culture pour le territoire de la Montérégie Est

Longueuil

- Entente spécifique en immigration pour le territoire de la CRÉ de Longueuil
- Entente spécifique sur l'adaptation des services et infrastructures régionales pour l'amélioration des conditions de vie des personnes âgées sur le territoire de la CRÉ de Longueuil
- Entente spécifique sur le développement de l'économie sociale sur le territoire de la CRÉ de Longueuil

<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/developpement-regional-et-rural/conferences-regionales-des-elus/ententes-entre-le-gouvernement-et-les-cre>

ANNEXE 10 :

Logiques régionales concernant le développement d'activités économiques

L'axe 1 : Efficacité pour une économie adaptée aux contraintes et besoins comporte 5 objectifs

Objectifs	Actions
Pérenniser une économie ancrée sur son territoire	
Aider les entreprises à s'adapter aux évolutions environnementales énergétiques et sociales	Contrats d'appui aux entreprises exemplaires en matière de DD
	Equipements touristiques pour une meilleure prise en compte des aspects environnementaux et sociaux
Développer de nouvelles activités /filiales économiques basées sur des problématiques environnementales	Sensibilisation au développement durable dans le cadre de la formation professionnelle et continue
	Appel à projet « logements sociaux économes et emblématiques du DD
Accompagner les démarches d'innovation sociales dans les petites entreprises	Aide à la professionnalisation des structures de service à la personne

L'enjeu de formation et intégration de la durabilité dans les activités économiques est saisi par la Région comme un gage d'efficacité économique mais l'accent est essentiellement mis sur la dimension environnementale et la limitation des coûts énergétiques dans la volonté de développer de nouvelles ressources humaines ou d'ingénierie, en rapport avec une demande sociale et porteurs d'innovations

L'Axe 2 : La proximité pour une qualité de vie équitablement répartie sur le territoire, renforce cette orientation vers l'idée territoires où peuvent être développées plus de ressources économiques envisagées comme des services destinés aux populations qui y vivent ou pourraient venir les fréquenter.

Objectifs	Actions
Favoriser l'équilibre territorial en matière d'activités économiques dans une démarche développement durable	Démarches de développement durable pour des <u>grands projets de pays</u> volontaire Soutien à la réalisation des zones d'activités de qualité architecturale et environnementale
Favoriser l'équilibre territorial en matière de services d'équipements et d'infrastructures dans une démarche développement durable	Renforcement de la qualité environnementale et sociale des équipements de services
	Politique de la ville : intégration des critères développement durable pour l'intervention de la Région.
Favoriser l'équilibre territorial en matière de dispositifs de formation dans une démarche développement durable	Egalité hommes – femmes : déclinaison des bonnes pratiques d'une opération pilote
Favoriser l'équilibre territorial en matière de loisirs et de culture dans une démarche développement durable	Accueil hors saison d'artistes dans les gîtes ruraux
Participer à la maîtrise de l'urbanisme	Création d'un établissement foncier public d'Etat en région Midi Pyrénées

La recherche de proximité et de l'équilibre de ressources en emploi et activités pour une équité territoriale impliquent l'attraction et le soutien à nouvelles activités dans les espaces périurbains et ruraux avec pour implicite que cette proximité fonde la qualité de vie.. Cette façon d'envisager la localisation vise à limiter les mobilités domicile-travail plutôt qu'à penser la localisation des activités en fonction de leur taille et de leur nature. La compréhension de la durabilité pour les territoires périurbains oriente une politique vers des activités liées à la culture et à l'économie présentielle. Par ailleurs, le soutien envisagé par la région insiste sur la dimension paysagère et environnementale des possibilités d'accueil. L'appui aux entreprises accordé par la Région pour le respect de la durabilité consiste en

- des aides financières indirectes à des expériences qui favorisent le développement local (réalisation de ZA, qualité environnementale et sociale des services)
- la valorisation et qualification des offres agricoles et touristiques et l'entretien du patrimoine naturel, bâti, atouts pour maintenir des activités dans les territoires les moins densément urbanisés.

L'axe 3 : La solidarité : pour une intégration sociale basée sur les liens de citoyenneté a peu de liens directs avec l'installation ou le développement d'activités économiques, sinon sur 3 objectifs qui directement ou indirectement peuvent initier ou maintenir des activités dans les territoires

Objectifs	Actions
Favoriser l'intégration/l'insertion par l'activité économique	Appel à projets Economie Solidaire vers les pays et les parcs naturels régionaux
Favoriser L'accès aux loisirs et à la culture	Soutien au développement des jardins partagés
	Des festivals culturels écologiquement et socialement remarquables. Accès à la culture des publics fragilisés.
Soutenir les actions des associations	Développement d'un dispositif d'aide à la trésorerie associative.

L'axe 4 La responsabilité : pour la préservation des ressources et la prise en compte des enjeux globaux.

Améliorer l'efficacité énergétique et lutter contre l'émission des gaz à effet de serre.	Appel à projets centrales solaires photovoltaïques.
	Programme de mise en place de centrales solaires photovoltaïques dans les Lycées
	Contribution à l'utilisation des biocarburants dans les parcs de véhicules des collectivités territoriales
	Programme régional de soutien au bois énergie
	Plan climat régional pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Illustre par sa déclinaison, une acception du développement durable essentiellement orientée vers la diminution de rejets de Co2 la préservation des énergies et des ressources de biodiversité. Cette dimension qui s'attache à tous les milieux (terre, air, eau,) articule peu la dimension environnementale à celle des autres aspects du développement régional, et n'indique pas comment la région agit pour que la possibilité d'installation d'une entreprise soit conditionnée à une gestion économe des sols ou à la limitation des émissions de gaz à effet de serre.

ANNEXE 11 :

NORMES ET CERTIFICATIONS MOBILISÉES

En termes de normalisation, il y a deux types d'approche : l'approche produit que l'on abordera par la création de label par exemple, et l'approche processus comme pour les normes ISO qui représentent une famille de « normes génériques de système de management ». Les normes sont «génériques », elles ont vocation à pouvoir être appliquées à toute organisation, quelle que soit sa taille, quel que soit son produit, dans tout secteur d'activité, et que l'organisme soit une entreprise commerciale, une administration publique ou un département gouvernemental.

Créée en 1947 l'**Organisation Internationale de Normalisation** (*International Organization for Standardization*), ou ISO est un organisme non gouvernemental de normalisation international composé de représentants d'organisations nationales de normalisation de 164 pays. Il fonctionne selon le principe d'un membre par pays. L'Association française de normalisation (AFNOR) est l'organisme officiel de normalisation représentant la France au sein de l'ISO.

Cette organisation a pour but de produire des normes internationales dans les domaines industriels et commerciaux appelées normes ISO. Elles sont utiles aux organisations industrielles et économiques de tout type, aux gouvernements, aux instances de réglementation, aux dirigeants de l'économie, aux professionnels de l'évaluation de la conformité, aux fournisseurs et acheteurs de produits et de services, dans les secteurs tant public que privé. Elles servent, en fin de compte, les intérêts du public en général lorsque celui-ci agit en qualité de consommateur et utilisateur.

En 2011, l'[Organisation internationale de normalisation \(ISO\)](#) compte environ 19 500 [normes](#) actives.

Les normes les plus connues sont respectivement :

- ISO 31000 qui concerne le management du risque qui n'est mobilisées par les entreprises que dans des cas spécifiques
- ISO 9000 qui concerne le management de la qualité

La norme ISO 9001 (datant de 2008 et actuellement en vigueur) fait partie de la série des normes ISO 9000, relatives aux systèmes de gestion de la qualité. Elle définit des exigences concernant l'organisation d'un système de gestion de la qualité. Dès la publication de la version 2000 de l'ISO 9001 souligne l'importance de l'implication managériale dans le pilotage global de la qualité, la maîtrise des process, et élargit l'application de la norme à la production de services.

- ISO 14000

L'ISO 14 000 traite du « management environnemental », c'est-à-dire de ce que réalise l'organisme pour minimiser les effets dommageables de ses activités sur l'environnement, améliorer en permanence sa performance environnementale (cela contribue à la protection et à la stabilité de l'environnement).

La première version de ces normes remonte à 1996. La publication de la version actuelle des normes de la série ISO 14000 date de décembre 2004. En règle générale, l'ISO n'élabore que des normes répondant à un impératif du marché, les normes ISO 14 000 relatives aux systèmes de

management environnemental aident les organisations de toutes sortes à améliorer leurs performances environnementales tout en exerçant un impact positif sur leurs résultats.

Si la norme est un outil pour les entreprises permettant de mettre en place un système maîtrisé de suivi des questions environnementales, elle génère en revanche des critiques sur certains points. Elle ne mentionne en aucun point une obligation de développement durable. Par ailleurs, si une entreprise est certifiée ISO 14001, cela ne signifie ni qu'elle ne pollue pas ni qu'elle respecte les réglementations environnementales, mais seulement qu'elle a fait le nécessaire pour tenter d'atteindre les objectifs qu'elle s'est elle-même fixés dans son plan d'action. La norme démontre également l'engagement d'un progrès continu. En aucun cas, la norme n'a une obligation de performance. De plus l'entreprise n'a pas obligation de communiquer ses résultats à l'extérieur contrairement au référentiel européen EMAS (Environmental Management Audit Scheme).

- Et ISO 26000 qui pose des bases dans le domaine de la responsabilité sociétale et au développement durable

La norme ISO 26000 est une norme ISO relative à la responsabilité sociétale des organisations, c'est-à-dire qu'elle définit comment les organisations peuvent et doivent contribuer au développement durable. Elle est publiée depuis le 1er novembre 2010.

Les rédacteurs ont identifié 7 questions centrales:

- la gouvernance de l'organisation ;
- les droits de l'Homme ;
- les relations et conditions de travail ;
- l'environnement ;
- la loyauté des pratiques
- les questions relatives aux consommateurs;
- les communautés et le développement local.

Le projet final de norme internationale ISO 26000 a été approuvé à une large majorité (93 %) par les pays et organisations membres de l'ISO mais d'important représentant ont tout de même votés contre⁷⁹. En conséquence selon D. Gauthier, président de la commission Responsabilité sociétale à l'AFNOR : « la 26000 n'est pas un document amené à faire l'objet de certifications, c'est un document qui tiendra compte de la diversité des situations (...). De fait, dans le cadre de nos recherches de terrain, seul l'entreprise Pierre Fabre avait connaissance de l'ISO 26 000 et ne se déclarait pas prête pour effectuer cette démarche.

Source : compilé à partir de <http://www.iso.org/iso/fr/home/about.htm>

Il existe de nombreuses autres normes basées sur les processus parmi lesquelles on retrouve notamment :

➤ **La norme IFS (International Food Standard)**

L'IFS est une norme apparue en 2003 à l'initiative conjointe de la HDE (Fédération allemande du commerce de détail) et de la FDC (Fédération française du commerce de détail et de la

⁷⁹ Parmi eux : les États-Unis, Cuba, l'Inde, le Luxembourg, la Turquie ont contribué à son élaboration bien qu'ils aient au final voté contre.

distribution), destinée à garantir aux distributeurs et grossistes la sécurité et la conformité réglementaire des produits qu'ils mettent sur le marché à leur marque. Ce standard internationalement reconnu par le GFSI (Global Food Safety Initiative) est basé sur la norme de gestion de la qualité ISO 9001:2000, à laquelle s'ajoutent les principes de bonne conduite de fabrication et les principes de la méthode HACCP. Passage quasi obligé pour les fabricants visant la vente à marque distributeur, l'IFS représente un atout commercial pour tous les autres en ce qu'elle rassure leurs clients quant à la sécurité des produits qu'ils distribuent et des process conduisant à leur élaboration. Fin octobre 2007, 7300 entreprises de par le monde (dont 960 en France) pouvaient se prévaloir, d'une certification IFS.

<http://www.ifs-certification.com/index.php/fr/ifs-certified-companies-fr/introduction-to-ifs/ifs-history>

➤ **La Haute qualité environnementale (HQE)**

La Haute qualité environnementale ou HQE est un concept français et environnemental datant du début des années 1990 qui a donné lieu à la mise en place de l'enregistrement comme marque commerciale et d'une certification « NF Ouvrage Démarche HQE® » par l'AFNOR inspirée du label public français Haute performance énergétique - HPE auquel il ajoute une dimension sanitaire, hydrologique et végétale. La démarche qualité pour l'obtention de la certification peut être effectuée par l'association HQE, association française reconnue d'utilité publique en 2004. C'est donc une initiative associative d'origine privée, basée sur un référentiel de 14 cibles, qui peut être intégré dans les offres commerciales d'ingénierie visant à améliorer la conception ou la rénovation des bâtiments et des villes en limitant le plus possible leur impact environnemental.

Critiquée pour son manque de lisibilité et sa défense d'intérêts commerciaux des industriels (elle adhère à l'AIMCC le syndicat des fabricants de produits de construction), certains professionnels lui préfèrent la méthode britannique BREEAM et/ou des processus de conception liés aux labels publics français (HPE /BBC).