



**HAL**  
open science

# La mobilité durable à l'épreuve de la fabrication de la ville tertiaire

Cyril Boisnier

► **To cite this version:**

Cyril Boisnier. La mobilité durable à l'épreuve de la fabrication de la ville tertiaire. Les Rencontres Interdisciplinaires Doctorales de l'Architecture et de l'Aménagement Durables, Feb 2013, Vaulx-en-Velin, France. halshs-00804573

**HAL Id: halshs-00804573**

**<https://shs.hal.science/halshs-00804573>**

Submitted on 25 Mar 2013

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

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

## **La mobilité durable à l'épreuve de la fabrication de la ville tertiaire**

Cyril BOISNIER

Laboratoire Techniques, Territoires et Société (LATTTS)

Ecole des Ponts Paris Tech

6 et 8 avenue Blaise Pascal

77455 Marne-la-Vallée cedex 2

Téléphone : 01 64 15 38 12

Fax : 01 64 61 60 71

[cyril.boisnier@univ-bpclermont.fr](mailto:cyril.boisnier@univ-bpclermont.fr)

**Mots clés :** Société foncière, mobilité, immobilier durable

**Nombre de mots :** 4812

## Introduction

Dans le contexte des exigences du Grenelle Environnement, il s'avère incontournable de mieux comprendre les relations entre production urbaine et mobilité durable. Rappelons que d'une part, le transport est le premier émetteur de Gaz à Effet de Serre (GES) avec 25% du total des émissions, la palme revenant au transport routier (90 % environ du total) qui produit également le plus de nuisances sonores. D'autre part, les bâtiments des secteurs résidentiel et tertiaire sont responsables d'environ 20% des émissions de GES.<sup>1</sup> En partant de travaux sur l'immobilier, l'urbanisme, et l'économie du transport, cet article analyse à la lumière des logiques privées à l'œuvre dans la fabrique de la ville tertiaire, leur impact sur l'utilisation des transports doux et propres. L'étude de l'objet de recherche s'intéresse particulièrement aux relations entre acteurs privés et collectivités territoriales, et à la transformation des référentiels d'action induit par le développement durable.

Sous cet angle d'observation, les relations entre production (et forme) urbaine et déplacement durable peuvent créer des tensions voire des contradictions avec les enjeux économiques et financiers des acteurs urbains. A l'opposé, la prise en compte des transports en commun à proximité de leur parc immobilier est un critère crucial dans le processus d'appropriation de la rente urbaine, mais c'est aussi un moyen de se conformer aux nouvelles normes de qualité environnementale et aux demandes des parties prenantes. Nous faisons l'hypothèse que les initiatives des acteurs privés ne tiennent pas tant à des premières intentions environnementales et sociales, qu'au respect de la réglementation et à des objectifs financiers et de communication. Notre méthodologie s'appuie sur l'analyse de rapports de développement durable, d'entretiens semi-directifs avec des responsables de sociétés foncières et des acteurs de l'urbain, et sur l'étude de projets urbains mixtes notamment l'aménagement de l'hypercentre de Clermont-Ferrand.

L'observation d'une soixantaine de sociétés foncières convient à une étude originale de l'objet de recherche car cette catégorie d'acteurs privés représente en France le deuxième investisseur dans l'immobilier d'entreprise. Par ailleurs, en tant qu'acteurs impliqués dans toute la chaîne de valeur de la fabrique urbaine, ces entreprises ont un rôle important à jouer, par leurs stratégies et leur comportement plutôt long termiste, sur l'amélioration de l'environnement. D'une part, en tant que propriétaires bailleurs d'immeubles de bureaux, de commerces et de loisirs, de logistique, ou de santé, elles agissent avec les utilisateurs en

---

<sup>1</sup> [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

matière d'immobilier durable. D'autre part, en tant qu'aménageurs dans la réalisation de morceaux de ville, elles peuvent également agir dans le cadre de partenariats publics-privés. Les acteurs de l'aménagement seraient en excellente position pour participer au « découplage » c'est-à-dire à déconnecter l'activité économique des besoins en énergie / transport. Ce découplage est à rechercher aux niveaux de la ville des courtes distances et des systèmes de transports ayant les émissions de GES les plus faibles (Massot, Orfeuill, 2007).

Nous retenons ici la définition de l'immobilier durable proposé par Jean Carassus qui montre en filigrane l'intégration de l'immobilier à un urbanisme durable : « L'immobilier durable est un immobilier performant dans les domaines de l'énergie, de l'environnement et de la santé, tout en étant acceptable socialement et d'un coût maîtrisé. Etroitement articulé à l'urbanisme et aux transports, il constitue une dimension essentielle de la ville durable ». <sup>2</sup> Une étude ADEME-Novethic (2007) relève que les acteurs de la société considèrent que la « Proximité des services et des transports en commun » constitue un des principaux enjeux pour un immobilier durable sur lequel s'accordent aussi les investisseurs. Les deux autres facteurs les plus importants pour un bâtiment durable sont pour les investisseurs la consommation énergétique et les émissions de GES.

La première partie de l'article rend compte du poids de la composante transport/déplacements dans la stratégie des sociétés foncières et de sa mise en application dans l'immobilier durable. Contradictoire, la deuxième partie interroge le pouvoir de la voiture sur le processus de viabilité économique d'un projet urbain et la question de sa planification. En conclusion, nous avons souhaité montrer la montée d'une gestion du risque de la « mobilité durable » au sein des marchés financiers.

## **1 Le transport, une composante stratégique de l'acteur privé**

### **1.1 - Densité et mixité fonctionnelle, une maîtrise des flux de mobilité quotidienne**

- La lutte des collectivités territoriales contre l'étalement urbain pour optimiser, entre autres, les flux de déplacements routiers, se traduit aujourd'hui par une politique de « construction de la ville sur la ville » et de mixité fonctionnelle, consacrée par la loi Solidarité et au Renouvellement Urbains dite loi SRU du 13 décembre 2000. Ce modèle de ville plus « compacte » pense également des politiques de déplacement à l'échelle de

---

<sup>2</sup> <http://jeancarassus.zumablog.com> consulté le 20 avril 2012

l'agglomération essentiellement sous quatre aspects : la sécurité des déplacements ; le stationnement ; les livraisons de marchandises ; les transports en commun. Le levier du couple mixité/densité est important pour réduire la circulation routière dans les aires urbaines : un raccourcissement de 10% des distances parcourues en automobile pour se rendre au travail aura le même effet sur le volume des kilomètres-voiture qu'un report de 10% du trafic automobile vers les transports collectifs (Korsu, Massot, 2007). Cet urbanisme coïncide avec la stratégie de centralité des investisseurs et de maximisation de la rentabilité. Les sociétés foncières déploient une stratégie « hypersélective », dans laquelle la localisation est un critère clé dans leur décision d'investissement : Leurs portefeuilles de bureaux se trouvent principalement en région parisienne (Paris et petite couronne) et ont comme caractéristiques d'être de grandes tailles (+ 5000 m<sup>2</sup>), et intégrés aux réseaux de transports en commun. La tour de bureaux, argument de rentabilité foncière, concentre l'usage des transports en commun en dessous ou dans le voisinage immédiat du bâtiment. L'accessibilité aux transports en commun répond également à la demande des grandes entreprises à la recherche de coûts d'occupation moins élevés. Les transports en commun, et notamment la desserte du tramway, sont un facteur structurant d'un projet d'aménagement urbain mixte, ou de la restructuration d'un centre commercial en périphérie. Dans le cadre d'un partenariat public-privé, la mobilité durable se joue en amont au cours d'un processus continu de négociation entre les différents acteurs de la vie locale. Collectivité territoriale et promoteurs ont intérêt à ce qu'au moment officiel de la première demande, le permis déposé soit déjà conforme aux clauses non écrites (Dupuy, 2010). Rappelons que le « Livre vert » de la Commission européenne (2007) propose que l'on incite les promoteurs à préparer un plan de mobilité dans le cadre de la procédure d'obtention d'un permis d'urbanisme.

- Un certain nombre de changements sont en cours dans la manière de concevoir les grands centres commerciaux qui accueillent plusieurs millions de visiteurs par an. Par exemple, le centre commercial « le Millénaire » développé par Icade et Klépierre à Aubervilliers (93) au bord du périphérique a favorisé des modes de transport alternatifs pour limiter les flux de voitures (métro, bus, RER, navettes fluviales). Cependant la soumission de l'espace urbain à la logique commerciale à travers notamment le vecteur de l'automobile, décrit par David Mangin (2004) dans la « ville franchisée », illustre sans conteste le modèle économique de l'urbanisme commercial. L'optimisation des flux doux et propres générés par l'aménagement de morceaux de ville nécessite une planification complexe suivie de la mise en œuvre d'un dispositif d'intermodalité (ex : installation de stations de location de vélos à proximité du site). La réussite de l'intégration des services, du logement, et des transports à

un cadre de vie durable passe par un processus continu de concertation qui favorise le débat non seulement en prenant en compte les attentes réelles des habitants, mais en laissant se développer en amont de toute action, un travail d'expertise et d'analyse, souvent pertinent (Mancebo, 2003).

○ Pour revitaliser le centre-ville de Clermont-Ferrand, les élus ont souhaité produire un morceau de ville idéalement durable. A cet effet ils planifient avec le promoteur/constructeur Eiffage et l'investisseur/exploitant Klépierre la réalisation d'une « mégastructure » mixte (logements de standing et sociaux, bureaux, centre-commercial, tourisme) dit « projet Jaude » à deux pas du tramway, des bus, et sur un site historique piétonnier. La construction de cet îlot urbain entraîne un profond remaniement du plan de circulation qui doit dans un espace contraint, notamment par les voies piétonnières, prévoir à la fois son contournement, et l'accès au parking souterrain pour les voitures et les camions de livraison. Les habitants de l'agglomération clermontoise peuvent émettre des inquiétudes sur les changements du plan de circulation. Une seule information par le biais des médias locaux ou du journal de la municipalité est bien entendu insuffisante pour accompagner de tels changements de comportement et répondre aux questions des citoyens (ex : Où utiliser les parcs relais implantés le long de la ligne de tramway, Quelle signalétique pour les trouver efficacement ? Quelle capacité d'accueil ? etc.). De même, les riverains n'ont pas été consultés sur les nuisances causés par la noria des camions de chantier. L'agence de notation extra financière qui a évalué en 2008 la ville de Clermont-Ferrand, constate dans son rapport la nécessité de repositionner la démocratie participative au centre des projets d'aménagement en créant des temps de débat sur les enjeux globaux et locaux. Lors de travaux d'infrastructures de transports, l'agence de notation recommande d'organiser un débat public sur la place de la voiture dans le centre urbain.

## **1.2- Une nécessaire prise en compte du transport dans la certification environnementale**

- La certification environnementale est un moyen de démontrer la qualité de fabrication du bâtiment et de valoriser l'image du propriétaire et de l'utilisateur. Elle rassure les acteurs face à la complexité, aux risques et incertitudes qui pèsent sur le produit des transactions et sur l'opportunisme des acteurs marchands (Karpik 1996, Courpasson 1996).<sup>3</sup> Elle traduit l'idée d'une garantie de la performance environnementale pour le propriétaire (et

---

<sup>3</sup> Cité in Cauchard L., 2010, p. 271

l'utilisateur), et l'idée sous-jacente d'une diminution de la prime de risque de l'immeuble. D'une part, l'utilisateur perçoit dans la certification environnementale la promesse d'une réduction des coûts des charges locatives, un moyen de répondre aux exigences de la loi, et d'améliorer son image de marque. D'autre part, l'investisseur estime qu'elle l'assure contre le risque d'obsolescence et pourrait contribuer à une création de « valeur verte ».

- Le mouvement de certification environnementale a débuté dans les pays anglo-saxons dans les années 90 avec la certification *BREEAM* (*Building Research Establishment Environmental Assessment Method*) dont l'évaluation de la qualité environnementale des immeubles porte sur huit principaux critères dont le transport (ex : au moins une station de transport en commun à moins de 500 mètres du bâtiment). La dimension transport est aussi valorisée par la notation certifiant étasunienne *LEED* (*Leadership in Energy and Environmental Design*) créée par l'*USGBC* (*United States Green Building Council*)<sup>4</sup> en 2000, mais cette certification reste très peu utilisée en France. L'association HQE<sup>5</sup> (Haute Qualité Environnementale) créée par les pouvoirs publics et des partenaires privés en 1996 fait figure de pionnière dans le domaine de la construction durable en invitant d'une manière prescriptive les entreprises et les collectivités territoriales à adopter la démarche HQE évaluée sur la base de quatorze cibles dont aucune, pourtant, n'est dédiée au transport. Les sociétés foncières internationales spécialisées dans le commerce privilégient la certification BREEAM même si elles font souvent le choix, en France, d'une double certification BREEAM et HQE.

- La certification peut aussi révéler les inégalités économiques et sociales entre les entreprises capables de s'installer à proximité d'une desserte de transports en commun et celles qui en sont éloignées. Le coût du foncier contraint des PME à s'installer dans des zones moins ou non desservies par les transports en commun engendrant des coûts supplémentaires pour elles et leur personnel. L'enjeu des déplacements durables intègre aussi la question de l'accessibilité des personnes en situation de handicap ou âgées, aux transports, à la voirie. En effet cette thématique est globalement peu approfondie par les sociétés foncières au-delà d'actions localement réussies : En partenariat avec les collectivités territoriales, Klépierre a adopté dans son centre commercial Saint-Sébastien à Nancy un système de guidage vocal à destination des déficients visuels. La *certification HQE en exploitation* implique utilisateurs, exploitants et propriétaires. Elle recommande d'installer des garages à vélos, des vestiaires et des douches pour les cyclistes, des bornes de recharge pour les véhicules électriques, d'établir

---

<sup>4</sup> [www.usgbc.org](http://www.usgbc.org)

<sup>5</sup> <http://assohqe.org>

des plans de déplacement des personnels, de favoriser le transport collectif et le covoiturage ou encore d'utiliser les visioconférences.

- Les impératifs de développement durable consacrés par le Grenelle Environnement entraînent une mutation dans la manière de conduire un projet urbain. Depuis 2011, l'association HQE propose une démarche *HQE-Aménagement* aux collectivités et aménageurs à laquelle Icade et Foncières des régions participent. Cet outil de gestion de projet se situe à l'interface du territoire et des bâtiments et propose dans sa grille de réflexion des questions liées à la mobilité et à l'accessibilité. L'enjeu est de repenser la gestion globale des déplacements avec une cohérence environnementale et urbanistique. Les principales difficultés de la démarche résident dans le risque de reporter le problème ailleurs, ou de ne pas intégrer l'évolution des formes urbaines. Certaines communes volontaristes imposent déjà au promoteur dans la demande de permis de construire la certification HQE, d'autres communes, au contraire, pensent que l'exigence de la certification serait un frein à l'investissement privé.

- Nous concluons que le marché de la certification n'est pas encore stabilisé et encore l'objet d'une construction sociale à l'image de Mercialis qui a développé sa propre certification le label « V » en vue de différencier ses centres commerciaux situés en France de la concurrence. L'entreprise considère que les labels environnementaux actuels ne prennent pas en compte le social ou les attentes des clients notamment dans le domaine du transport (covoiturage, développement des transports doux, etc.).

### **1.3- Une obligation de *reporting* sur les émissions de GES**

- En dépit d'une communication extra financière qui aborde peu le thème des transports en comparaison de celui de l'énergie régulièrement cité et quantifié, les sociétés foncières sont depuis le Grenelle Environnement sous la pression de l'article 75 de la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 publié par décret n° 2011-829 du 11 juillet 2011 : Il oblige l'établissement d'un bilan obligatoire des émissions de GES sur le territoire national pour les entreprises de plus de 500 salariés, et d'un plan climat-énergie territorial aux collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants et à l'Etat. Le bilan concerne les émissions de deux types : directes, produites par les sources, fixes et mobiles, nécessaires aux activités de la personne morale ; indirectes associées à la consommation d'électricité, de chaleur ou de vapeur nécessaire aux activités de la personne morale.

- Cette avancée juridique implique les sociétés foncières en tant qu'organisation mais aussi en tant que producteur urbain à l'échelle de l'immeuble et du projet. Cependant



cette exigence de transparence apparaît incomplète pour produire de réels effets étant donné que le périmètre du décret exclut les émissions de GES indirectes liées à l'utilisation des produits (80% des émissions d'un centre commercial dépendent de l'activité des enseignes), et des déplacements des salariés (1er poste d'émissions des activités de bureau<sup>6</sup>). A ce titre, le caractère « énergivore » de la tour de bureaux est fortement atténué par sa localisation à proximité des transports en commun qui limite son bilan carbone.

○ Non obligatoire, le Bilan Carbone® géré depuis 2011 par l'Association Bilan Carbone est beaucoup plus réaliste du fait de l'intégration des émissions indirectes liées à la chaîne logistique des produits. L'efficacité du *reporting* ne peut s'envisager sans une implication totale des parties prenantes et notamment ceux de la chaîne logistique (transport fluvial ou ferroviaire, entrepôts HQE, etc.). Mais au niveau local, les collectivités locales ont peu de prise sur la situation des entrepôts logistiques.

## **2 Une mobilité durable sous contrainte économique**

### **2.1 Une approche de la durabilité par les coûts étendus**

- Nous avons vu dans le point précédent que les externalités négatives liées aux déplacements professionnels des occupants ne sont pas prévues par les décrets de la loi Grenelle 2. Pourtant l'étude ADEME-Novethic (2007), consciente de l'influence des externalités du bâti sur le pilier social et environnemental, recommande au maître d'ouvrage d'intégrer l'ensemble des coûts portés par les acteurs d'un bâtiment durant son cycle de vie. Cette approche « par le coût global étendu » permet d'optimiser la rentabilité de l'immeuble sur l'ensemble de son cycle de vie, et d'en appréhender la cohérence avec les exigences de développement durable. La notion de « coûts étendus » englobe la question du transport à travers les « coûts d'occupation » et les « coûts élargis » liés à l'environnement et à l'impact social de la construction (ex : les émissions de polluants atmosphériques, le revenu des salariés, etc.). Cette démarche de la rentabilité de l'actif par son cycle de vie est plus facilement mise en œuvre par les sociétés foncières « développeurs immobiliers » qui interviennent à toutes les étapes de la chaîne de valeur de l'immeuble. Cette catégorie d'acteurs moins dépendante du rôle et des responsabilités d'autres acteurs de l'industrie immobilière peut ainsi internaliser les coûts du cycle de vie.

---

<sup>6</sup> ADEME, Etre écocitoyen au bureau, avril 2012

## 2.2 - Une logique commerciale sous domination de l'automobile

- L'automobile au cœur des dynamiques urbaines pose la question de l'influence du commerce sur la mobilité des personnes et des marchandises. Selon la formule de Vincent Kaufmann (2004) « l'indispensable et l'indésirable », l'automobile traduit le paradoxe d'un projet urbain visant à concilier les différentes sphères d'activité. La place de la voiture dans la ville ne s'apprécie pas seulement avec une vision écologique, on doit également prendre en compte son utilité sociale et économique. Aux yeux des élus, l'aménagement d'un morceau de ville tertiaire est une action destinée à accroître l'attractivité économique de la ville (création d'emplois, arrivée de nouveaux habitants, etc.) alors que pour les investisseurs, la décision de bâtir un centre commercial est réalisée en fonction du couple risque-rentabilité. Son rendement et sa valeur vénale dépendent du taux de fréquentation prévisionnel qui permet de fixer le montant du loyer aux enseignes. La priorité accordée à la dimension économique semble peu compatible avec la limitation des flux des voitures, d'autant plus que, nombre de centres commerciaux de périphérie ne sont réellement accessibles qu'en voiture. Le grand centre-commercial Vélizy 2 d'Unibail-Rodamco (78) admet que malgré des efforts pour la mobilité durable (navette gratuite, bus, bornes de recharge électrique,), 60% des déplacements des clients s'effectuent encore en voiture. Des exceptions demeurent parmi quelques centres commerciaux localisés à Paris-La Défense ou à Lyon : environ 90 % des visiteurs des trois grands centres commerciaux d'Unibail-Rodamco (Le Forum des Halles, les Quatre Temps, et la Part-Dieu) s'y sont rendus à pied ou en transport en commun.

- La zone de chalandise est l'espace territorial qui permet de définir la rentabilité d'un centre commercial. Dans cette logique, l'extension du centre commercial Jaude dans le centre-ville de Clermont-Ferrand vise à élargir sa zone de chalandise aux 4 départements auvergnats (760 000 clients potentiels et une heure de voiture, le point limite atteignant Limoges). Cela s'opère dans un contexte où l'offre de transport public sur la région Auvergne, ferroviaire notamment, est inégal et beaucoup plus rare le week-end. L'automobile s'impose alors comme un rapport « performance/coût » difficile à battre (Korsu, Massot, 2007) pour rejoindre la métropole clermontoise. En effet, il a été décidé de créer plusieurs centaines de nouvelles places de parking pour accueillir les futurs clients du centre commercial dont les pics d'affluence sont prévus le samedi après-midi. Mangin (2004) évoque une soumission de l'espace urbain à la logique commerciale dont le vecteur technologique est l'automobile. Cette soumission n'est pas seulement commerciale, les

sociétés foncières ont positionné le concept marketing de leurs grands centres commerciaux comme des « lieux de vie, de loisirs et d'événements ». Cette stratégie de différenciation maximise la consommation et protège les enseignes de la concurrence du « téléshopping ». Dans ces conditions, il apparaît qu'une refonte du système logistique serait une voie pertinente pour desserrer la contrainte de l'automobile. On peut par exemple imaginer des relais logistiques à la périphérie des villes qui permettraient aux clients de récupérer leurs achats, et aux enseignes de se libérer des coûteuses réserves de stocks de marchandises. Le Canton de Berne en Suisse a développé pour lutter efficacement contre les effets négatifs de droits d'usage des centres commerciaux un système de quotas de véhicules.km par jour traduits dans le permis de construire. En cas de dépassement de 10% du quota, le propriétaire du centre commercial est tenu de prendre des mesures, telles que par exemple une adaptation des tarifs et des durées du parking, une augmentation de la capacité des transports publics ou une réduction de ses surfaces de vente (Nahrath et al., 2009).

### **Une problématique de gouvernance urbaine**

○ L'activité commerciale est une véritable composante de l'aménagement durable du territoire à l'échelle locale et régionale ; elle structure les bassins de vie et d'emplois, conditionne les flux de déplacement, les formes urbaines, les paysages etc. La compréhension des relations commerce-automobile demande une approche systémique, globale et multiscale qui appréhende un espace urbain en interaction avec les autres espaces (Voiron-Canicio, 2012). C'est aussi une problématique de gouvernance urbaine mettant en avant les conditions qui renvoient à la coordination de différentes organisations, et qui rendent possible l'action publique (Le Galès, 1995). La métropole clermontoise se caractérise par une mobilité majoritairement axée sur la voiture particulière qui tend à poursuivre sa croissance : + 13 % entre 1992 et 2003, 70 % des flux de déplacement du Grand Clermont<sup>7</sup> se réalisent dans le coeur métropolitain (1 sur 2 concerne la ville centre), soit 442 000 déplacements quotidiens. Chaque jour, 52 300 actifs n'habitant pas l'agglomération viennent y travailler.<sup>8</sup> Massot et Orfeuillont montrent en effet qu'un des segments de croissance les plus importants est celui des échanges interurbains de proximité. En final, cela traduit la nécessité d'une intercommunalité permettant de penser la ville durable à l'échelle de son agglomération

---

<sup>7</sup> Espace de dialogue qui regroupe 10 Etablissements Publics de Coopération Intercommunales et 9 communautés de communes.

<sup>8</sup> [www.clermont-ferrand.fr](http://www.clermont-ferrand.fr) et [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

(Laigle, 2009) et de planifier les indispensables coordinations spatio-temporelles en relation avec les différentes parties prenantes (investisseurs/promoteurs, utilisateurs, sociétés de transports, etc.). A cette fin, la question des déplacements routiers dépasse le cadre de la ville-centre et s'analyse à l'échelle du Grand Clermont où est élaboré le SCOT<sup>9</sup> (Schéma de Cohérence Territoriale). Le SCOT du Grand Clermont souhaite se doter à terme d'indicateurs pour observer l'aménagement commercial et d'un Document d'Aménagement Commercial (DAC) conformément au Grenelle 2. Le DAC aura pour objectif de définir des zones d'aménagement commercial sur des critères d'aménagement du territoire, d'environnement, et d'urbanisme. Dans cette logique planificatrice, un comité consultatif du commerce essaie aujourd'hui au niveau du bassin clermontois de remailler des flux de transport liés à la consommation et d'arrêter leur dispersion. Il se réunit obligatoirement pour tout projet d'extension ou de création d'un ensemble commercial de plus de 1 000 m<sup>2</sup> avant la saisine de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC)<sup>10</sup>, les ensembles logistiques sont exclus du dispositif légal. Toutefois en contradiction avec les exigences du Grenelle Environnement en matière de démocratie participative, le comité consultatif du commerce a décidé de ne pas faire participer les associations de consommateurs, alors qu'il prévoit de s'ouvrir aux sociétés foncières et aux enseignes.

○ Ces instruments de planification permettent d'anticiper l'impact d'un projet commercial ou cinématographique bien en amont de la délivrance du permis de construire. La conséquence de cette anticipation est un meilleur ajustement entre logiques sectorielles, et non pas le résultat d'un processus durant la phase ultime de la procédure d'aménagement que constitue l'octroi du permis de construire, situation qui est loin d'être idéale du point de vue de la coordination intersectorielle (Nahrath et al., 2009). Depuis le Grenelle Environnement, la CDAC peut refuser un projet à cause des accès prévus (automobiles, transports en commun, cycles, livraisons, à pieds) et de son impact sur la circulation. L'instruction du dossier est assurée par l'Etat et se réalise à l'échelle du quartier (commodités et sécurité des accès), de l'agglomération (déplacements du personnel et des clients), et du grand territoire (déplacements de masse et de livraison). Cela montre que si l'action publique est en train de supprimer toute référence à des seuls critères économiques, la mise en œuvre équilibrée des

---

<sup>9</sup> Instauré par la loi SRU, le SCOT est un document d'urbanisme et de planification pour répondre aux besoins à venir de la population. Il a reçu de nouvelles missions avec le Grenelle Environnement en matière d'urbanisme commercial, d'économie d'énergie, etc.

<sup>10</sup> La CDAC est composée de 5 élus locaux et de 3 personnalités qualifiées en matière de consommation, développement durable, et aménagement du territoire.

mécanismes de régulation en termes d'aménagement du territoire, de développement durable, et de protection du consommateur passe par un apprentissage coresponsable de l'ensemble des acteurs.

### **Conclusion : La financiarisation de la mobilité**

Le but de cet article a été d'aborder les relations entre mobilité durable et production urbaine en observant le comportement et la stratégie des sociétés foncières dans la fabrication de la ville. Ces relations paraissent à la fois converger vers une baisse des pressions sur l'environnement sous les aspects de mixité, d'immobilier durable, ou d'amélioration de la qualité de vie, et contradictoires face à la priorité donnée aux enjeux économiques. On assiste sous l'impulsion des politiques publiques et de l'action publique à des changements, à des transformations des formes urbaines qui conduisent à plus de durabilité mais qui demanderaient d'être plus débattus avec la société civile. Les marchés financiers aussi évoluent face à la montée en puissance des réglementations et des risques environnementaux. En effet, les gestionnaires de fonds ont fait émerger un marché international de l'Investissement Socialement Responsable (ISR) dédié à l'immobilier. Les sociétés immobilières et les villes sont évaluées aujourd'hui sur des critères sociaux et environnementaux par des agences de notation extra financières à qui ils achètent leur note. Nous pensons que dans un contexte de difficulté budgétaire et de concurrence métropolitaine, les investisseurs responsables peuvent influencer les villes qui agissent comme prescripteurs auprès des acteurs privés. En matière de réduction de l'empreinte carbone, certains fonds ISR ont déjà des critères qui concernent l'immeuble mais aussi la conception/rénovation urbaine (mixité, minimisation de la dépendance à la voiture, accessibilité aux transports en commun, etc.).

## Bibliographie

- Ademe, Novethic Etudes, 2007, « Construire durable » une question d'énergie et de financement ?, Mai 2007
- Cauchard L., 2010, Les collèges d'experts et la fabrique de la normalisation technique. Hybridation Normative et Performance de la Haute Qualité Environnementale (HQE) des Bâtiments en France, Thèse de doctorat en sociologie, Université Paris Est
- Commission des communautés européennes, 2007, Livre vert-Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine
- Dupuy G., 2010, Le maire, le promoteur et l'accession sociale -Les négociations entre promoteurs et élus locaux sur les programmes de logements, Métropolitiques, 3 décembre. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Elus-et-promoteurs-entre-normes-et.htm>
- Kaufmann V., 2004, Indispensable et indésirable : les paradoxes de l'automobile in : « Les sens du mouvement. Modernité et mobilité dans les sociétés contemporaines », Belin, pp. 239-248
- Korsu E., Massot M.-H., 2006, « Rapprocher les ménages de leurs lieux de travail : les enjeux pour la régulation de l'usage de la voiture en Ile-de-France », Les Cahiers scientifiques du transport n° 50
- Laigle L. (dir), 2009, Vers des villes durables - Les trajectoires de quatre agglomérations européennes, Edition Recherche Puca n° 197 janvier 2009
- Le Galès P., 1995. Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine, Revue française de science politique, 45e année, n°1, pp. 57-95
- Mancebo F., 2003, Les grandes préconisations européennes de l'action environnementale : examen critique-principe de précaution, action préventive et de correction à la source, principe pollueur-payeur, démocratie participative et débat public, Premières rencontres Franco-Hongroises de la Sorbonne, Société de Géographie
- Mangin A., 2004, La Ville franchisée : Formes et structures de la ville contemporaine, Editions de la Villette, Paris
- Massot M.-H., Orfeuil J.-P., 2007, « La contrainte énergétique doit-elle réguler la ville ou les véhicules ? », Les annales de la recherche urbaine n° 103
- Nahrath S., Varone F., Gerber J.-D., 2009, Les espaces fonctionnels : nouveau référentiel de la gestion durable des ressources ?, VertigO - la revue électronique en sciences de

l'environnement [En ligne], Volume 9 Numéro 1 | mai 2009, mis en ligne le 23 mai 2009,  
URL : <http://vertigo.revues.org/8510> ; DOI : 10.4000/vertigo.8510

Voiron-Canico C., 2005, « Pour une approche systémique du développement durable »,  
Développement durable et territoires [En ligne], Dossier 4 : La ville et l'enjeu du  
Développement Durable, mis en ligne le 30 mai 2005, consulté le 03 août 2012. URL :  
<http://developpementdurable.revues.org/261>