

## **Consultation du Ministère des PME, du Commerce, de l'Artisanat et des professions Libérales sur la Réforme de l'urbanisme commercial**

La commission de modernisation de l'urbanisme commercial a formulé des propositions pour une réforme radicale de la législation française en matière d'urbanisme commercial.

Les élus du GART ne pourront que s'étonner du silence de la commission sur les questions de transport et de desserte, qu'il s'agisse du déplacement des personnes, clients ou salariés, ou du transport des marchandises. Une lecture attentive des comptes-rendus de réunions rendus publics (4 sur 5 réunions) – pour mémoire, le GART n'a pas été autorisé à participer aux réunions, malgré ses demandes répétées – laisse penser que la question des transports en commun et des mobilités alternatives n'ont été l'objet que de propos incantatoires, lors de la première réunion, et qu'ils n'ont ensuite jamais donné lieu à aucune proposition concrète. Pourtant, les flux de déplacements générés par les zones d'activités commerciales sont tels qu'il est essentiel de prendre des mesures concrètes pour limiter les usages non essentiels de la voiture.

C'est pourquoi, en vue de participer activement au débat public lancé par Renaud DUTREIL, Ministre des PME, du Commerce, de l'Artisanat et des Professions Libérales comme le bureau du GART s'y est engagé le 17 janvier dernier, nous vous proposons de réagir aux propositions de la commission d'une part, aux propositions d'amélioration que pourrait formuler le GART d'autre part. Ces propositions pourraient, le cas échéant, conduire à des initiatives spécifiques au moment où la réforme entrera dans sa phase parlementaire.

## **I. La commission propose d'abord le maintien d'une législation spécifique à l'urbanisme commercial sur la base de critères rénovés.**

La commission propose que les autorisations reposent sur 4 critères cumulatifs placés sur un pied d'égalité : critère de concurrence, critère d'aménagement du territoire, critère d'esthétique, de qualité de l'urbanisme et de développement durable et enfin critère de satisfaction des besoins des consommateurs. Aucun de ces critères ne fait explicitement référence à la question des déplacements des personnes, clients ou salariés, ni à la question de l'acheminement des marchandises. Il est pourtant fondamental que les porteurs de projets anticipent les effets de leur installation sur un territoire.

C'est pourquoi cette question des critères est essentielle pour le GART qui pourrait proposer :

- une mention explicite à la qualité de la desserte en transports en commun de personnes et aux modes de transports des marchandises parmi les critères pris en compte dans le cadre de l'instruction de toute demande d'autorisation
- de rendre obligatoire la précision par le demandeur des mesures qu'il compte prendre pour limiter les effets négatifs de son implantation sur l'environnement en général, ou sur les modes de déplacements de ses clients, de ses salariés ou encore du transport des marchandises nécessaires à l'exercice de son activité. Cette disposition permettrait sinon de convertir tous les porteurs de projets à une conception durable de leur activité, au moins de susciter des prises en considération de l'importance de leurs décisions sur le volume globale des émissions de GES dans le transport.

## **II. La commission propose d'insérer la législation de l'urbanisme commercial dans celle de l'urbanisme général.**

Le GART estime que cette proposition va dans le bon sens, puisque la conformité des décisions avec les documents de planification que sont, notamment, le SCOT et le PDU s'en verra nécessairement renforcée. Néanmoins, le GART rappelle qu'aucune incitation à la mise en cohérence ne vaut contrainte, et que le contrôle de compatibilité des décisions d'urbanisme aux PDU ou encore aux SCOT est encore loin d'avoir prouvé son efficacité. Ainsi, la seule intégration des procédures d'urbanisme commercial à l'urbanisme général ne suffira pas, en tant que telle, à garantir que les critères de la mobilité durable seront mieux respectés. En revanche, le GART estime que si, comme il le propose ci-dessus, le demandeur est obligé de formuler des propositions pour atténuer les effets néfastes de son implantation sur l'environnement, la CDAC sera mieux éclairée sur l'insertion du projet dans la stratégie globale de développement durable du territoire.

La commission propose en outre d'améliorer la composition de la CDAC, dans le sens d'une meilleure prise en considération du territoire vécu des consommateurs et des responsabilités des élus en matière d'aménagement. La composition de la CNAC serait aussi revue.

Pour s'assurer que les préoccupations environnementales aient leur juste place et ne se traduisent pas uniquement par des propositions incantatoires, le GART propose :

- que les plans de déplacements urbains prennent en compte la question des implantations d'activités commerciales dans la cadre du diagnostic de mobilité et des propositions d'action de sorte que les documents d'urbanisme puissent être rendus compatibles avec les principes fixés par le PDU et que les décisions d'implantation soient opposables au PDU.
- que le président de la structure intercommunale responsable des Transports et des déplacements concernée par le projet siège à la CDAC, si celui-ci n'est pas déjà représenté en tant que président de l'EPCI responsable en matière d'aménagement du territoire
- qu'un représentant du conseil de développement de l'EPCI le cas échéant ou un représentant des associations locales de protection de l'environnement siège à la CDAC

**III. La commission propose de donner plus de contenu au SDC en y intégrant des règles de maintien d'une concurrence effective, d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement et de qualité de l'urbanisme, et de satisfaction des besoins des consommateurs.**

Il s'agit de donner une forme et un contenu obligatoire et homogène aux SDC, sur le modèle des PLH ou PDU. Ainsi, les décisions en matière d'urbanisme commercial seraient fondées sur le projet de développement local partagé.

Sur la forme :

La commission propose l'établissement d'un diagnostic, d'un document d'orientation et d'un programme d'action détaillé.

Sur le fond :

La commission propose de créer plusieurs outils permettant aux maîtres d'ouvrage de conduire leurs propres politiques d'équipement commercial local. Il s'agit principalement d'ouvrir un droit nouveau de zonage pour la sauvegarde ou le développement commercial, et de créer un mécanisme de péréquation financière fondé sur une perception locale de la TACA (Taxe d'Aide au Commerce et à l'Artisanat) qui serait affectée à la mise en œuvre des dispositions du SDC.

La commission propose aussi de « prévoir des corrélations entre nombre de places de parking existant dans les zones de développement commercial et dans les zones de sauvegarde du commerce de proximité ». Le GART n'est pas étonné que la question du stationnement surgisse dans les propositions de fond, alors même qu'elles n'ont fait l'objet que de très rares allusions dans les débats de la commission. Il se trouve que localement, ces questions sont souvent conflictuelles. Il n'est pas rare en effet que les décisions d'implantation commerciale en périphérie suscitent des demandes d'augmentation des places de stationnement de la part des commerçants de centre-ville, qui estiment que l'accessibilité routière relative de leurs commerce diminue en proportion du nombre de places de stationnement supplémentaires réalisées en périphérie. Le GART souhaite donc rappeler ici que la limitation du stationnement, conduite en cohérence avec l'amélioration des dessertes en transports collectifs, est une des conditions de la réalisation effective d'économies de déplacements motorisés individuels. Les services de prospective d'un grand distributeur estiment que les centres commerciaux (surfaces marchandes de plus de 5000 m<sup>2</sup> assorties de galeries) accueillent 2.2 visiteurs pour un client (comptabilisés par le nombre de tickets de caisse). Ce sont donc quasiment 2 milliards de visites par an sur les 600 centres commerciaux existant qui ne nécessitent pas l'usage de la voiture individuelle. La desserte des zones commerciales par les transports en commun est encore très déficitaire. Il est donc tout aussi important de développer les dessertes en transports en commun des zones commerciales.

Le GART pourrait donc proposer

- de rendre obligatoire la prise en considération du nombre de places de stationnement au titre de la surface construite comme cela se pratique déjà dans certains territoires.
- Que la TACA puisse être affectée à la création de nouvelles lignes de desserte en transports en commun des zones en extension commerciale ou que sa perception par les autorités locales soit conditionnée à la création ou l'amélioration des dessertes de ces zones. Cette proposition s'inscrit tout à fait dans la logique de la proposition faite par la commission qui estime qu'il serait bon d'ouvrir certaines options aux maîtres d'ouvrages en matière de protection de l'environnement et de l'urbanisme.
- Que les efforts réalisés par les établissements respectant des bonnes pratiques en matière de marchandises, ou qui mettent en place des plans de déplacements pour leurs salariés soient portés à leur crédit dans le cadre de l'examen de leur demande, au même titre que ceux qui respectent un label Haute Qualité Environnementale ou Haute Performance Energétique.

#### **IV. la commission entend enfin donner plus de force aux schémas de développement commercial (SDC)**

Le SDC serait au commerce ce qu'est le PLH à l'habitat et le PDU aux déplacements. Il serait compatible avec le SCOT et tous les autres documents locaux de planification. Il serait révisé tous les 4 ans.

- Le GART s'interroge sur la périodicité de révision du document, puisque les PLH et PDU ont tous les deux une durée de vie de 5 ans.

## **V. la commission propose enfin de privilégier les échelons intercommunaux et départementaux pour l'élaboration des SDC.**

La commission ne fait pas le lien explicite entre la détention d'une compétence de développement économique et d'aménagement de l'espace et la responsabilité d'élaborer un SDC. Dans la perspective qui est la sienne, le GART encourage toutes les améliorations institutionnelles qui concourent à la création d'une responsabilité globale en matière de mobilité durable. Cela signifie que le GART se montre favorable au regroupement des compétences urbaines interdépendantes que sont l'aménagement, l'urbanisme, le logement, le développement économique, les transports, la voirie ou encore le stationnement, puisqu'on le sait combien la coordination de ces politiques est essentielle à leur cohérence d'ensemble.

Le GART pourrait donc proposer que :

- le SDC soit réalisé et mis en œuvre par la structure intercommunale qui détient les compétences d'aménagement de l'espace, de développement économique et de transports collectifs
- ce document de planification du développement commercial ait la même durée que les autres documents locaux sectoriels de planification
- que des dérogations soient accordées de telle sorte que ces documents puissent être cohérents dans le temps.

### ***Le GART souhaite enfin proposer une autre piste de travail.***

Les travaux de la commission ont fait apparaître les chambres consulaires et en particulier les chambres de commerce comme de potentiels interlocuteurs pour la réalisation et la mise en œuvre des SDC. Le GART, qui encourage ses membres à la concertation avec les acteurs économiques locaux, est favorable à la constitution d'associations ou de groupements d'entreprises qui pourraient, en plus de devenir de véritables interlocuteurs, susciter la généralisation des plans de mobilités sur les zones à destination cette fois de leurs salariés.