

## **ARMATURE COMMERCIALE DU TERRITOIRE DU SCOTERS**

### **Elaboration d'une stratégie commerciale**

**GROUPE DE TRAVAIL  
14 JUIN 2012**



# Rappel du calendrier

Octobre – Décembre

Janvier

Février – Avril



**DIAGNOSTIC PARTAGÉ ENTRE TOUS LES ACTEURS**

# Rappel du calendrier

Mai – Juillet

Septembre - Novembre

Décembre



**DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL VALIDÉ  
PAR L'ENSEMBLE DES ACTEURS DU TERRITOIRE**

# Pourquoi réaliser un document d'aménagement commercial pour le SCOTERS ?

## Document d'aménagement commercial et SCOT

- **DAC LME : optionnel**

1. DAC LME seul : valable 2 ans depuis le 1er juillet 2009. Caractère définitif si approbation d'un SCOT dans les deux ans

2. Intégration d'un volet commercial au SCOT : Dans les SCOT existant, un DAC peut être intégré au SCOT par délibération et remplace le schéma initial. Doit faire l'objet, dans un délai d'un an à compter de la délibération, d'une enquête publique. Les SCOT peuvent définir des zones d'aménagement commercial (ZACO). Ces zones sont définies en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de qualité de l'urbanisme spécifiques à certaines parties du territoire couvert par le schéma. **Leur délimitation ne peut reposer sur l'analyse de l'offre commerciale existante ni sur une mesure de l'impact sur cette dernière de nouveaux projets de commerces.**

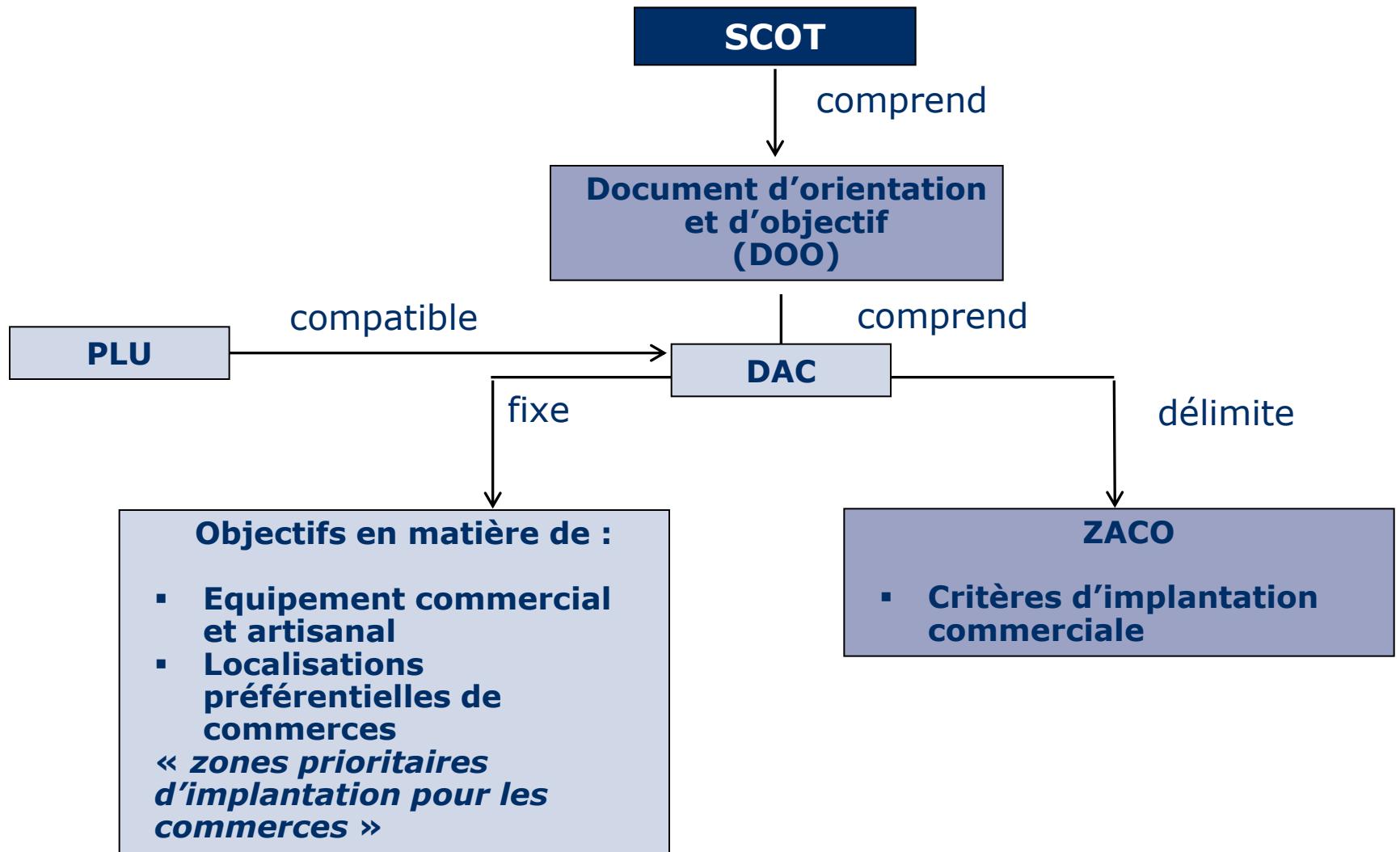
- **DAC dit « Grenelle 2 » : obligatoire dans les SCOT réalisé dans le cadre de la loi portant "engagement national pour l'environnement" (L 122 du CU)**

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) précise les **objectifs** relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux **localisations préférentielles des commerces** afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire, notamment en matière de **revitalisation des centres-villes, de cohérence entre équipements commerciaux, desserte en transports, notamment collectifs, et maîtrise des flux de marchandises, de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti.**

= ZACO en prenant en compte ces exigences d'aménagement du territoire. Dans ces zones, il peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire

Après un délai de 6 ans, les résultats du SCOT en matière commerciale doivent être analysés  
L. 122-1-9 C. urbanisme (issu Grenelle II)

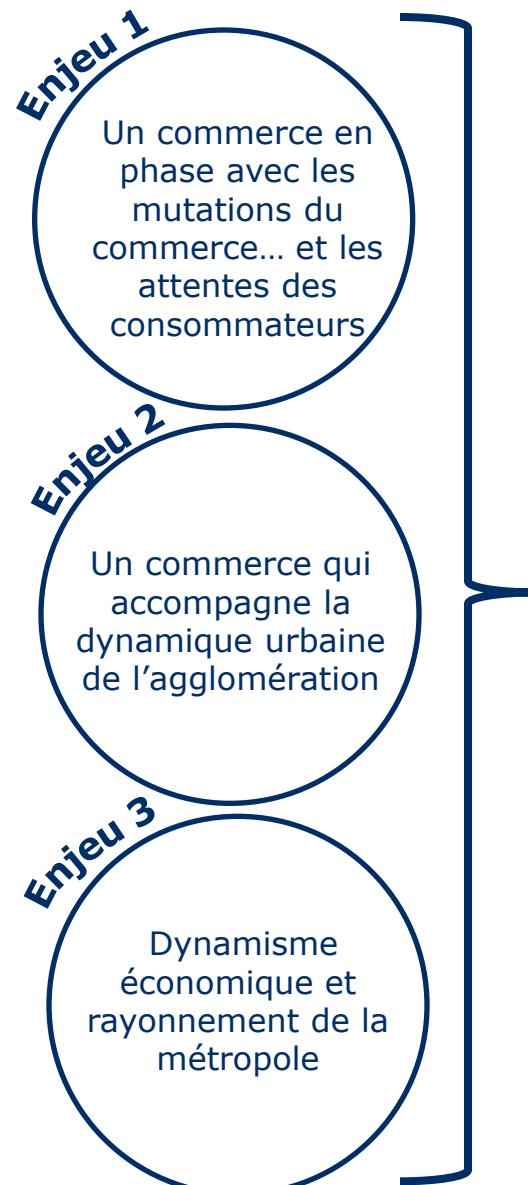
# Rappel : les objectifs principaux



# Rappel : Synthèse des enjeux

## L'armature commerciale du SCOTERS

- Pôle majeur : le centre-ville de Strasbourg
- Les structurants pôles régional et d'agglomération
- Les pôles intermédiaires
- Le tissu de proximité



Identification des **variables** et des **invariants** qui permettront l'élaboration des différents **scénarios d'évolution réalistes et crédibles** pour l'armature commerciale du SCOTERS.

# I. VARIABLES ET INVARIANTS

---

# Les objectifs principaux du DAC pour le SCOTERS

## Pourquoi réaliser un document d'aménagement commercial pour le SCOTERS ?

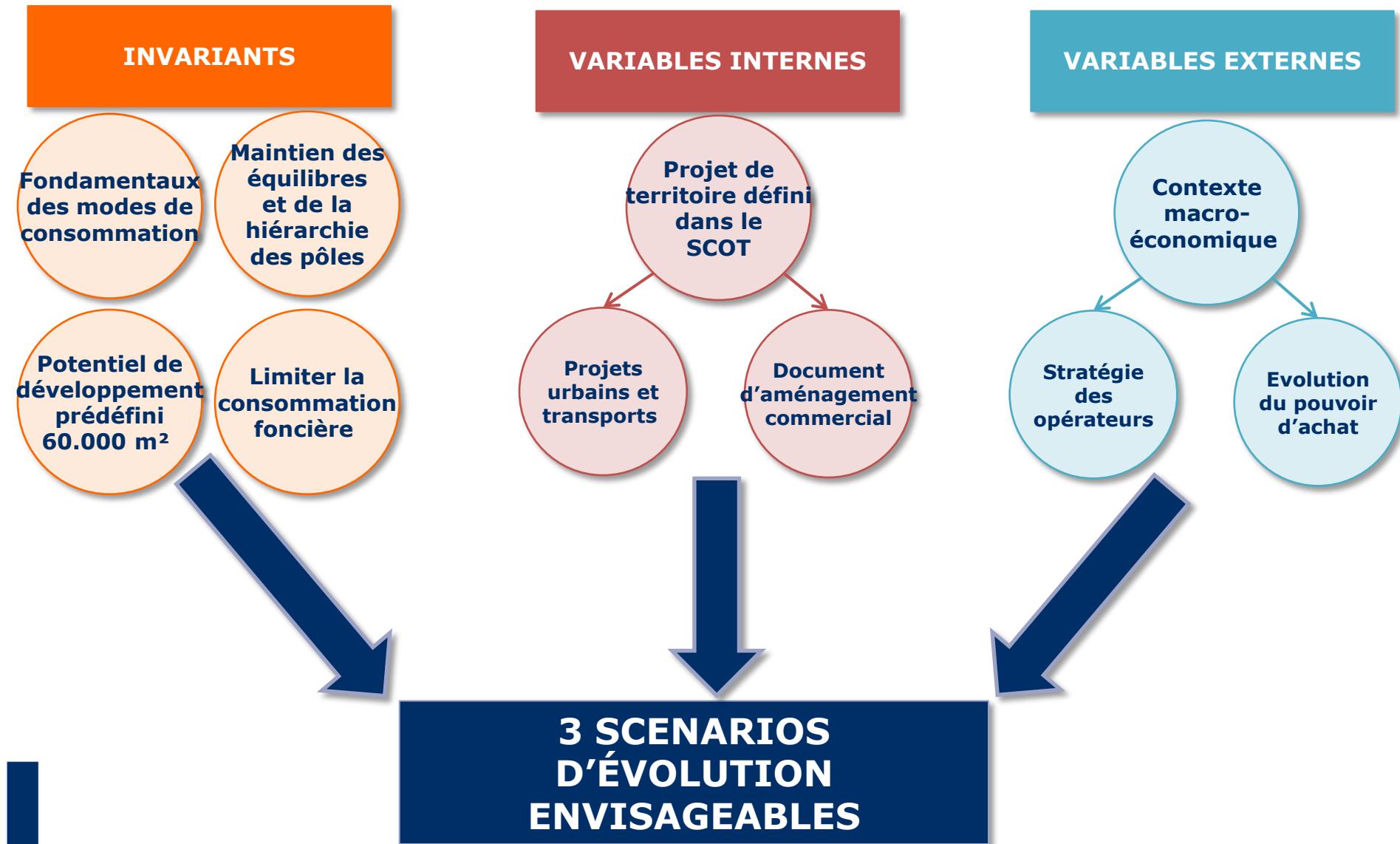
- **Objectif d'aménagement du territoire :**

### Maintien des équilibres et de la hiérarchie entre les pôles :

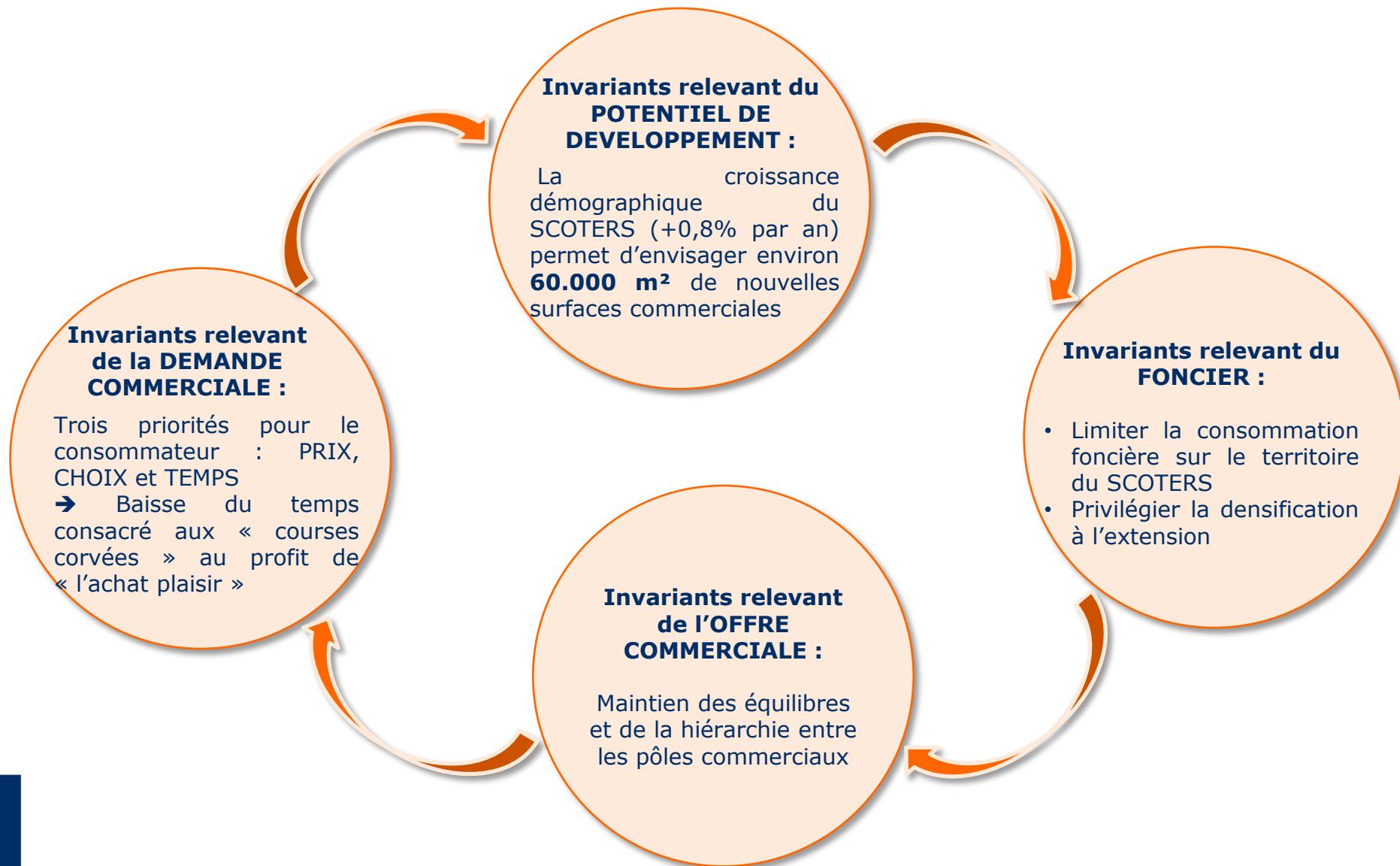
- Hiérarchie : il existe aujourd'hui une correspondance entre la hiérarchie urbaine telle qu'elle est définie par le SCOT et la hiérarchie des pôles commerciaux telle qu'elle a été identifiée dans le cadre du diagnostic. → **le commerce joue un rôle d'animation urbaine, participe à l'attractivité des territoires, la préservation de cette hiérarchie est donc primordiale**
- Équilibres : il s'agit à la fois d'un équilibre dans les formes (pas de surreprésentation d'un type de pôle au détriment d'un autre) mais aussi dans le maillage spatial. Le consommateur habitant sur le territoire du SCOTERS a aujourd'hui le choix entre différents types de pôles. (voir tableau ci-dessous)

Type de pôle	Echelle de rayonnement	Nombre total de pôles sur le territoire	Rapport nbre pôle/habitants du SCOTERS	Temps de parcours maximum en voiture pour tout habitant du SCOTERS
<b>Pôle majeur</b>	600 000 habitants et plus	1 pôle	1/600 000	35 min
<b>Pôle régional</b>	600 000 habitants	1 pôle	1/600 000	35 à 40 min
<b>Pôles structurants</b>	200 000 habitants et plus	3 pôles	1/200 000	25 min
<b>Pôles intermédiaires</b>	15 000 à 60 000 habitants	10 pôles	1/60 000	15 min
<b>Pôles de proximité</b>	3 000 à 15 000 habitants	128 pôles	1/4 700	5-10 min

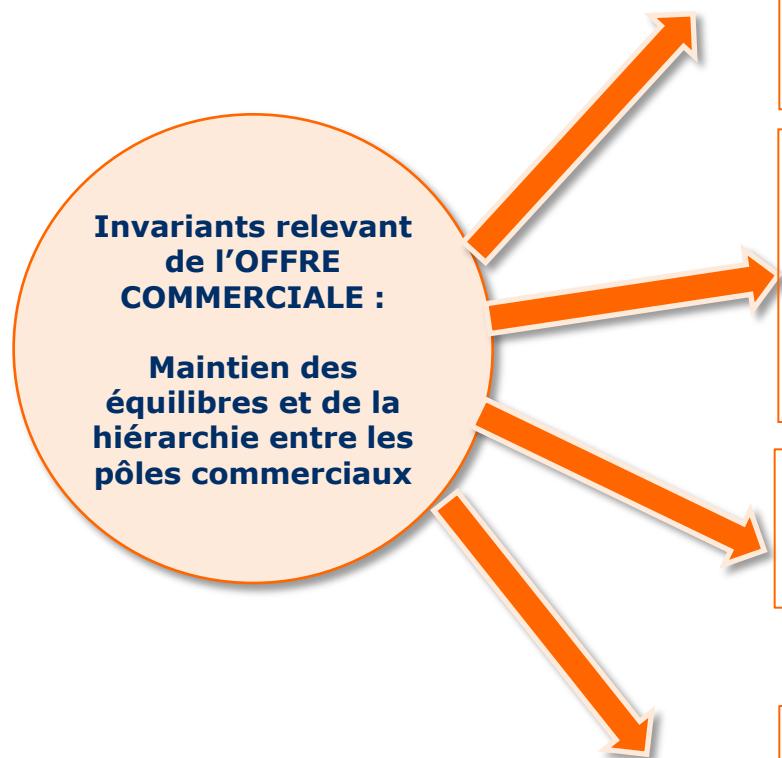
# Méthodologie de construction des scenarii



# Les invariants des scenarii

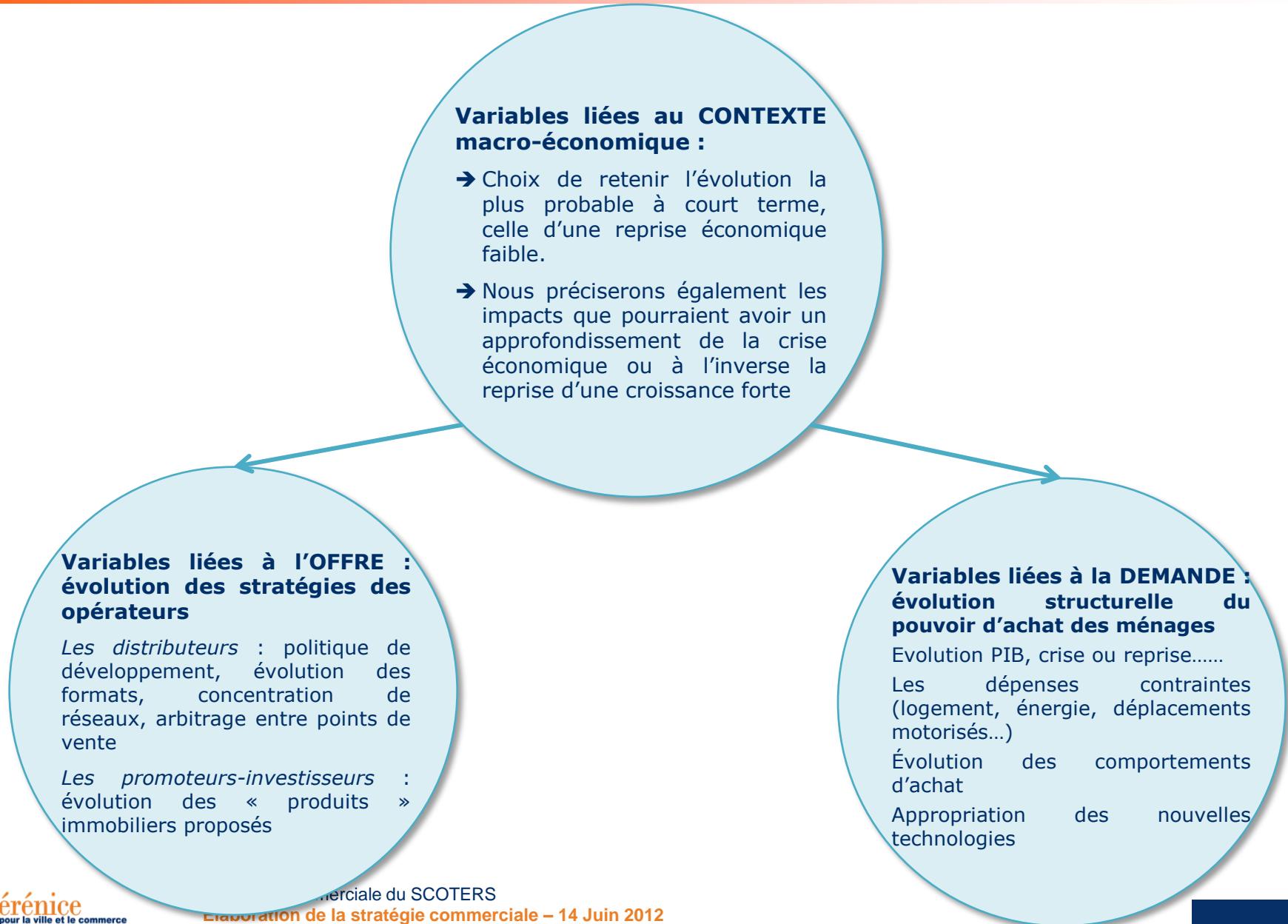


# Les invariants des scenarii : L'OFFRE COMMERCIALE

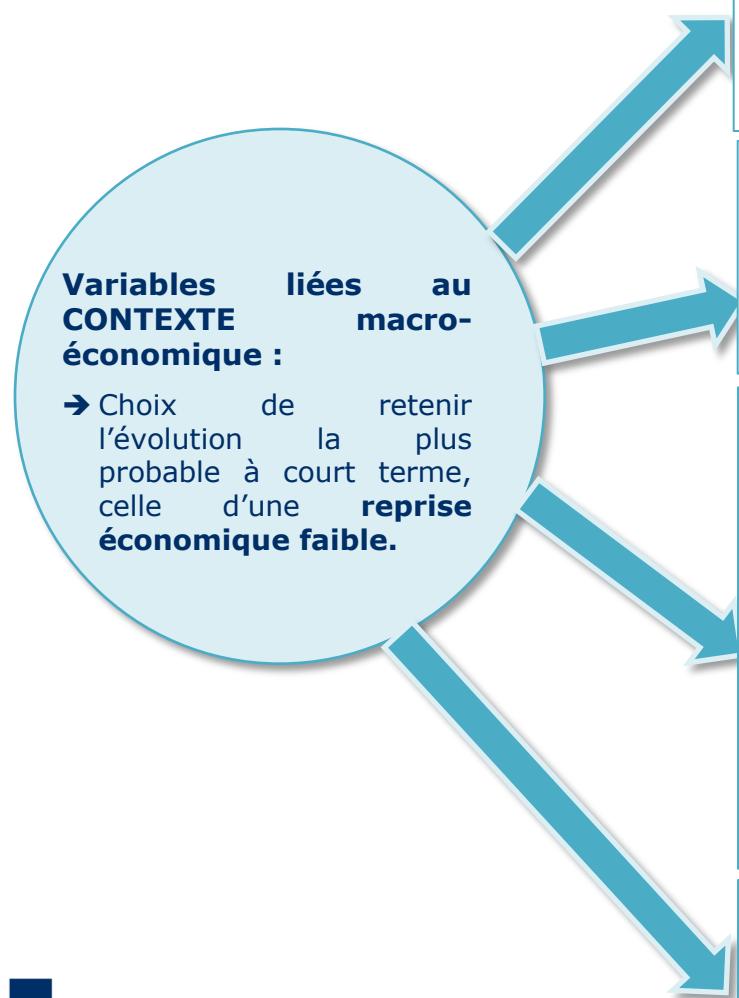


- **La confortation du centre-ville de Strasbourg, qui demeure le seul et unique pôle majeur métropolitain**
  - Des déclinaisons opérationnelles : extension du périmètre marchand, accessibilité, fonciers...
  - Une déclinaison stratégique : pas de création de « centre-ville bis » (pôle shopping avec une forte composante boutique)
- **Modernité attractivité des pôles structurants de la métropole strasbourgeoise**
  - Maintenir la capacité d'accueil de commerces innovants (nouveaux concepts, nouveaux acteurs)
  - Amélioration de l'image et de fonctionnement urbain : intégration urbaine et architecturale, accessibilité, environnement...
- **Vigilance sur les pôles intermédiaires : déjà modernes et attractifs**
  - Concurrence notamment avec les centralités de proximité, risque de déstabilisation
- **Renforcement de l'armature de proximité**
  - Implique une localisation préférentielle des activités commerciales dans l'armature de proximité, à commencer par les centralités urbaines

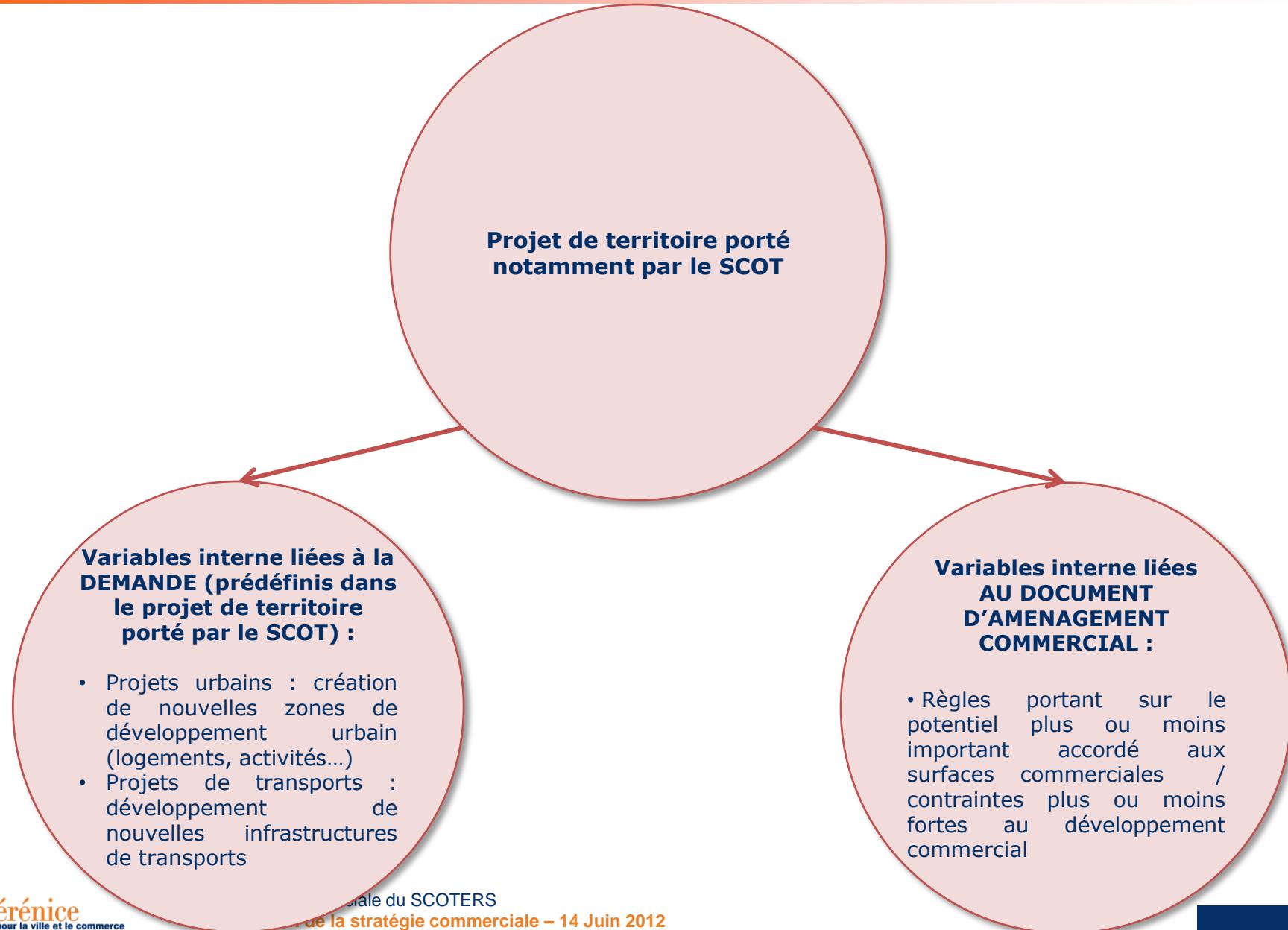
# Les Variables EXTERNES des scenarii



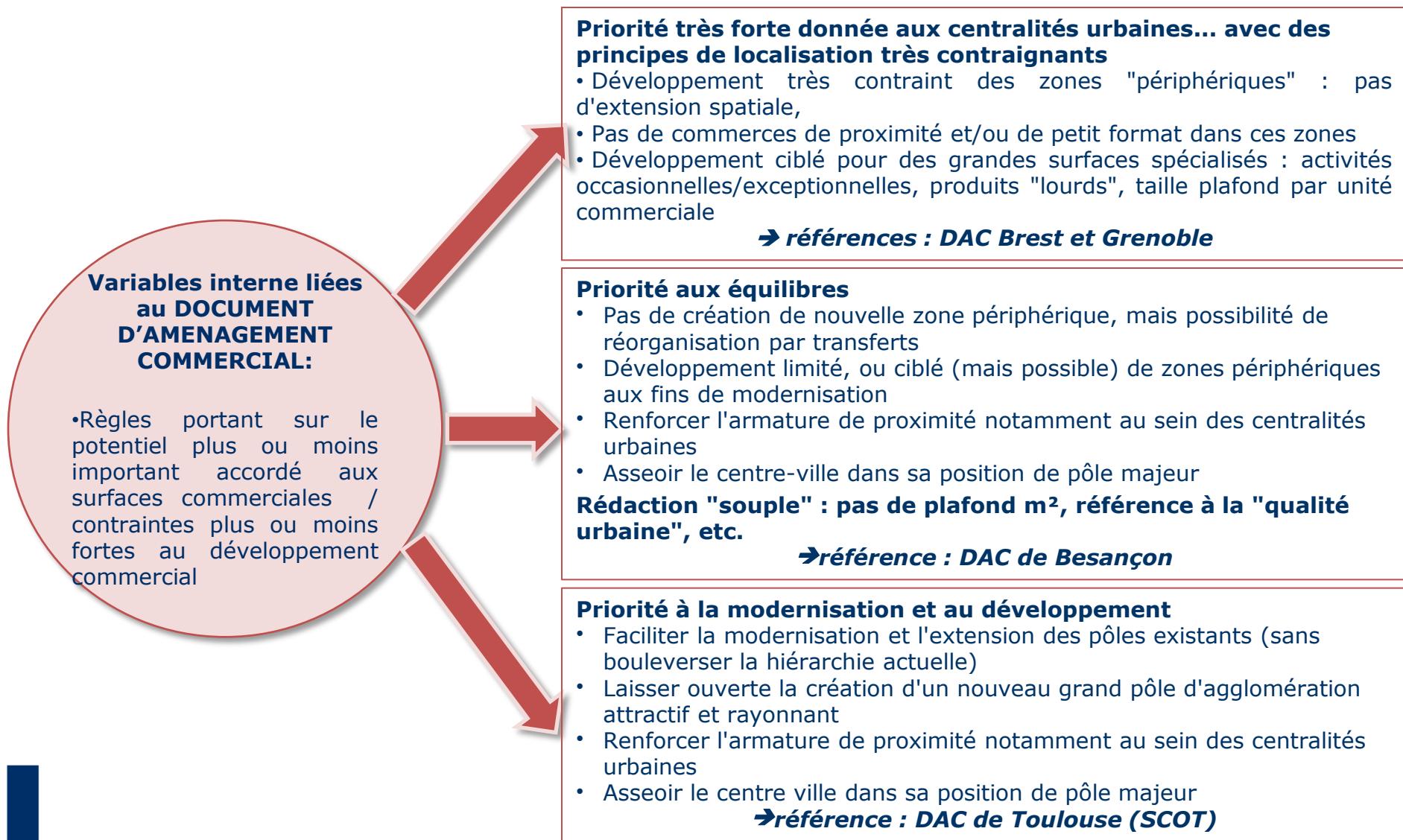
# Les Variables EXTERNES des scenarii : contexte



# Les Variables INTERNES des scenarii



# Les Variables INTERNES des scenarii : DOCUMENT D'AMENAGEMENT COMMERCIAL



## **II. LES SCÉNARIOS D'ÉVOLUTION**

---

# SCENARIO 1 : Priorité aux centralités urbaines

**Philosophie du DAC :** Localisation des activités commerciales en priorité dans le tissu urbain, le développement des polarités périphériques se fera uniquement à travers les activités commerciales qui ne peuvent pas trouver leur place dans le tissu urbain.

## Ventilation des m<sup>2</sup> potentiels

<b>Effets sur l'armature commerciale</b>	<b>Pôle majeur Centre ville de Strasbourg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de règles contraignantes hormis les règles de qualité urbaine : intégration dans le tissu urbain, qualité architecturale, ...</li> </ul>	15000 m <sup>2</sup>
	<b>Pôle régional Zone commerciale Nord</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restructuration de la zone commerciale Nord avec une marge de manœuvre limitée : pas d'extension foncière, mais densification des surfaces existantes</li> <li>Accueil uniquement des activités qui ne peuvent pas s'intégrer dans le tissu urbain : équipement lourds, exceptionnel (type meuble, bricolage...)</li> <li>Interdiction des activités de proximité (alimentaire, services) ou celles qui peuvent s'intégrer dans le tissu urbain (boutiques)</li> <li>Conditions d'insertion et de qualité urbaine pour tout développement</li> </ul>	10000 m <sup>2</sup>
	<b>Pôles structurants</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marges de manœuvre limitées : accueil uniquement d'activités complémentaires aux centralités urbaines sur un format compris entre 1 000 et 2 500 m<sup>2</sup></li> <li>Interdiction des surfaces alimentaires spécialisées ou de proximité (services, hygiène beauté...)</li> <li>Pas d'extension des galeries marchandes</li> <li>Conditions d'insertion et de qualité urbaine</li> </ul>	10000 m <sup>2</sup>
	<b>Pôles intermédiaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de règles contraignantes hormis les règles de qualité urbaine : intégration dans le tissu urbain, qualité architecturale, ...</li> <li>Possibilité d'envisager une taille limite pour la locomotive alimentaire afin de limiter l'impact sur le tissu de proximité (alimentaires spécialisés, presse...)</li> </ul>	15000 m <sup>2</sup>
	<b>Proximité</b>		

# SCENARIO 1 : Priorité aux centralités urbaines

Scenario 1	
<b>Atouts</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Protection concurrentiel pour les centralités urbaines :<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Maintien et renforcement du centre-ville</li><li>◦ Proximité : redynamisation des centres-bourgs et développement de nouveaux quartiers</li></ul></li></ul>
<b>Faiblesses</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zone commerciale Nord : rigueur urbaine, risque de poursuite du vieillissement</li><li>• Pas de dynamisation concurrentiel entre les pôles structurants</li></ul> <p><b>Risques :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Si la croissance revient</u>, risque de pression et de développement aux franges du territoire du SCOTERS</li><li>• <u>Si la crise s'accentue</u> : développement défensif des enseignes, pression notamment sur les pôles intermédiaires pour maintenir les parts de marché</li></ul>

# SCENARIO 2 : Priorité aux (ré)équilibres

**Philosophie du DAC :** choix d'un DAC axé sur les projets, qui relève davantage de l'orientation que de la réglementation et repose sur des hypothèses de développement prudentes dans la continuité de la situation actuelle.

## Ventilation des m<sup>2</sup> potentiels

Effets sur l'armature commerciale	Pôle majeur Centre ville de Strasbourg	<ul style="list-style-type: none"><li>Pas de règles contraignantes hormis les règles de qualité urbaine : intégration dans le tissu urbain, qualité architecturale, ...</li></ul>	10000 m <sup>2</sup>
	Pôle régional Zone commerciale Nord	<ul style="list-style-type: none"><li>Marge de manœuvre pour la requalification de la zone commerciale nord : croissance des surfaces commerciales pour trouver un équilibre économique à l'opération</li><li>Conditions d'insertion et de qualité urbaine</li></ul>	10000 m <sup>2</sup>
	Pôles structurants	<ul style="list-style-type: none"><li>Marge de manœuvre limitée : pas ou peu de création de nouvelles surfaces commerciale</li><li>Conditions d'insertion et de qualité urbaine</li></ul>	15000 m <sup>2</sup>
	Pôles intermédiaires	<ul style="list-style-type: none"><li>Extension modérée des galeries marchandes à condition d'insertion dans le tissu urbain</li><li>Marges de manœuvre pour l'accueil de moyennes surfaces complémentaires sur un format 1 000 à 2 500 m<sup>2</sup></li><li>Conditions d'insertion et de qualité urbaine</li></ul>	15000 m <sup>2</sup>
	Proximité	<ul style="list-style-type: none"><li>Pas de règles contraignantes hormis les règles de qualité urbaine : intégration dans le tissu urbain, qualité architecturale, ...</li><li>Possibilité d'envisager une taille limite pour la locomotive alimentaire afin de limiter l'impact sur le tissu de proximité (alimentaires spécialisés, presse...)</li></ul>	10000 m <sup>2</sup>

# SCENARIO 2 : Priorité aux (ré)équilibres

Scenario 2	
Atouts	<ul style="list-style-type: none"><li>Maintien des équilibres et de la hiérarchie actuelle :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Un centre-ville fort</li><li>○ Modernisation de la ZCN</li><li>○ Préservation de la proximité</li><li>○ Rééquilibrage des pôles structurant avec la réorganisation des surfaces commerciales au Sud ou à l'Ouest</li></ul></li></ul>
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"><li>Pôles structurants : marges de manœuvre limitées pour moderniser ces zones commerciales, pas d'extensions importantes</li></ul> <p><b>Risques :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Si la croissance revient</u>, capacité économique à moderniser les pôles structurants mais pas de marges de manœuvre, risque de report du développement sur le pôle leader (ZCN) et sur les pôles intermédiaires</li><li>• <u>Si la crise s'accentue</u> : développement défensif des enseignes, pression notamment sur les pôles intermédiaires pour maintenir les parts de marché</li></ul>

# SCENARIO 3 : Priorité au développement et au rayonnement

**Philosophie du DAC :** Choix d'un DAC proposant des orientations peu contraignantes, sans plafond ni seuil de m<sup>2</sup> tout en respectant les conditions d'insertion urbaine. Ce scenario implique une croissance urbaine et démographique significative.

**Ventilation des m<sup>2</sup> potentiels  
(bonus +20 000 m<sup>2</sup> lié à un contexte favorable)**

<b>Effets sur l'armature commerciale</b>	<b>Pôle majeur Centre ville de Strasbourg</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Pas de règles</li></ul>	10000 m <sup>2</sup>
	<b>Pôle régional Zone commerciale Nord</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Marge de manœuvre pour la requalification de la zone commerciale nord : croissance des surfaces commerciales pour trouver un équilibre économique à l'opération</li><li>Proposition d'un plafond global de m<sup>2</sup></li><li>Conditions d'insertion et de qualité urbaine</li></ul>	15000 m <sup>2</sup>
	<b>Pôles structurants</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Réorganisation des pôles structurants, pour un rééquilibrage Nord/Sud et/ou Nord /Ouest : développement de surfaces commerciales au Sud ou à l'Ouest notamment selon des logiques de transferts (sans consommation foncière)</li><li>Proposition d'un plafond global de m<sup>2</sup></li><li>Conditions d'insertion et de qualité urbaine</li></ul>	30000 m <sup>2</sup>
	<b>Pôles intermédiaires</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Extension modérée des galeries marchandes à condition d'insertion dans le tissu urbain</li><li>Marges de manœuvre pour l'accueil de moyennes surfaces complémentaires sur un format 1 000 à 2 500 m<sup>2</sup></li><li>Conditions d'insertion et de qualité urbaine</li></ul>	15000 m <sup>2</sup>
	<b>Proximité</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Pas de règles</li></ul>	10000 m <sup>2</sup>

# SCENARIO 3 : Priorité au développement et au rayonnement

Scenario 3	
Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"><li>Renforcement de l'attractivité et du rayonnement du territoire à une large échelle</li><li>Modernisation de l'appareil commercial</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Risque bouleversement des équilibres :<ul style="list-style-type: none"><li>Fragilisation du centre-ville avec développement des galeries marchandes</li><li>Fragilisation de la proximité avec le renforcement des pôles intermédiaires</li></ul></li></ul>

## **III. ANNEXES**

---

# Comment construire un DAC ?

## Critères susceptibles d'être pris en compte

- Aménagement du territoire : La revitalisation des centres-villes, la cohérence entre les équipements commerciaux, la desserte en transports, notamment collectifs, la maîtrise des flux de marchandises, la consommation économe de l'espace, la protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti

## Critères non-susceptibles d'être pris en compte

- Analyse de l'offre commerciale existante
- Impact de nouveaux projets sur l'offre existante

## Dans les ZACO :

Les auteurs du DAC définissent les équipements qui du fait de leur importance sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire

L'implantation de ces équipements est subordonnée au respect de conditions fixées par le DAC qui portent notamment sur : la desserte en transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises, le respect de normes environnementales

## Laconisme et imprécision des textes

Absence de définition des équipements susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire en raison de leur « **importance** ».

## → Réponses apportées par la doctrine

**Seuils** : Possible *a priori* si fondés sur des motifs d'intérêt général liés à l'aménagement du territoire et au développement durable et dûment circonscrits géographiquement

**Plafonds** : Prudent de ne pas en fixer car risque d'atteinte aux libertés fondamentales (la liberté d'établissement notamment) en cas d'interdiction d'implantation des établissements dépassant ces plafonds et surtout problème du contrôle

**Typologie des commerces** : Prudent de ne pas en définir car risque de tomber dans des considérations d'ordre économique et pas d'habilitation législative pour le SCOT et le DAC

# Comment construire un DAC ?

## Apport de la jurisprudence

- Possibilité de définir des niveaux d'équipements commerciaux selon différentes échelles (centralité, proximité, départemental, régional)
- Possibilité de prévoir l'implantation prioritaire de certains équipements dans les ZACO
- Interdiction des délimitations de ZACO à la parcelle
- Remise en cause de cette JP par la nouvelle rédaction de l'article L.122-1-9 CU ?  
« *Il comprend un DAC (...) qui délimite des ZACO* »
- Interdiction de prévoir des prescriptions en contradiction avec d'autres réglementations (PLU) ou procédures administratives (CDAC)
  - En dehors des ZACO, le DAC ne peut pas prévoir des conditions d'implantation du commerce (?) Le législateur a habilité l'auteur du DAC à préciser les objectifs relatifs aux **localisations préférentielles = zonage prioritaire**

## Apport de la jurisprudence administrative

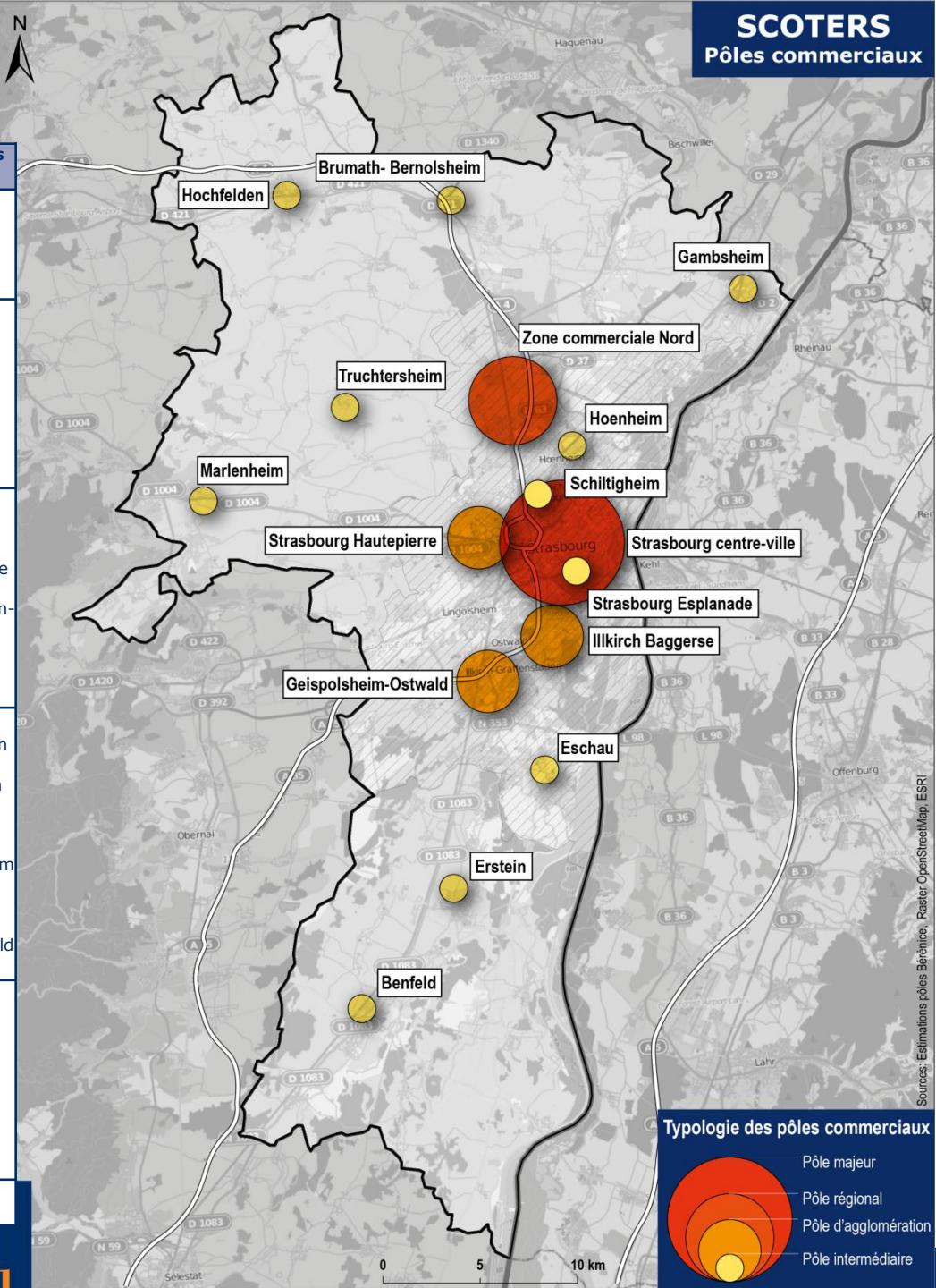
- « *les auteurs d'un SCOT peuvent fixer des orientations et des objectifs d'implantations préférentielles des activités économiques, notamment commerciales, et identifier à cet effet des zones préférentielles définies en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de qualité de l'urbanisme spécifiques à certaines parties du territoires couvertes par le schéma ; qu'en revanche, il ne lui appartient pas, par des dispositions impératives, d'interdire les opérations de création ou d'agrandissement relevant des qualifications et procédures prévues au titre V du Livre VII du code de commerce et de préciser leur localisation exclusive* »

TA Orléans 16 juin 2009 Société Sodichar et commune de Barjouville, req. n° 0602577, 0602688

- Interdiction de fixer des règles d'implantation en dehors des ZACO au-delà desquelles l'implantation d'équipements commerciaux serait prohibée (Empiètement sur les compétences des auteurs du PLU)

# Typologie des pôles

Type de pôle	Niveau de chalandise	Caractéristiques	Pôles concernés
<b>Pôle majeur</b>	600.000 hab et plus	Concentration de <b>plus de 200 unités marchandes</b> . Echelle de rayonnement large. Vocation shopping : Equipement de la personne, Culture-loisirs...	Centre-ville de Strasbourg
<b>Pôles structurants</b>	Régional 200.000 à 600.000 hab	Concentration de <b>plus de 100 unités marchandes</b> . Echelle de rayonnement large. Moyennes surfaces : alimentaire, équipement de la maison, bricolage, jardinage... Locomotive alimentaire puissante : +12.000m <sup>2</sup>	Zone Commerciale Nord
	Agglomération 60.000 à 200.000 hab	Concentration de <b>plus de 50 unités marchandes autour d'une locomotive alimentaire dont la surface est supérieure à 6.000-7.000 m<sup>2</sup></b> . Echelle de rayonnement métropolitain. Equipement généraliste : alimentaire, équipement de la personne, de la maison, ...	Auchan Hautepierre Auchan Baggerse Leclerc Geipolsheim La Vigie
<b>Pôles intermédiaires</b>	15.000 à 60.000 hab	Concentration d' <b>au moins 10 unités marchandes autour d'une locomotive alimentaire dont la surface est comprise entre 2.500 m<sup>2</sup> et 6.000-7.000 m<sup>2</sup></b> . Echelle de rayonnement intercommunal ou interquartier. Hypermarché complété par une petite galerie et quelques moyennes surfaces : alimentaire, services et offre complémentaire.	Leclerc Schiltigheim Leclerc Erstein Simply Marlenheim Super U Bernolsheim Super U Eschau Super U Gamsheim Super U Hoenheim Super U Truchtersheim Intermarché Benfeld
<b>Pôles de proximité -</b>	< à 15.000 hab	<b>Centralité urbaine : concentration à minima de 3 commerces de proximité dans le tissu urbain avec ou sans locomotive alimentaire</b> 74 sur le territoire (surface inférieure à 2.500 m <sup>2</sup> ). Echelle de rayonnement communal ou de quartier. Offre alimentaire et services. Supermarché isolé dans le tissu diffus	74 sur le territoire du SCOTERS 68 sur le territoire du SCOTERS



# SCOTERS - Strasbourg

## Pôles commerciaux

