

Institut d'Aménagement d'Urbanisme de Lille

Master de Sciences et Technologies,  
mention Urbanisme et Aménagement  
Parcours : ACTEUR

# **Le futur Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) du SCoT de Lille Métropole : un outil pour accompagner la planification des centralités commerciales**

Tutrice universitaire : Christine LIEFOOGHE

Tuteur·rice professionnel·le : Alexis MARCOT et Emma RAUDIN

**Sephora DERROUCHE**

Année : 2022-2023

ADULM, Centre Europe Azur, 323 avenue du Président Hoover, 59000 Lille, France

Faculté des sciences  
économiques, sociales  
et des territoires

 Université  
de Lille

 **l'Agence**  
DE DÉVELOPPEMENT  
ET D'URBANISME DE  
**Lille Métropole**

# Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Christine Liefoghe d'avoir accepté d'être ma tutrice de stage et de mémoire, pour ses conseils et sa disponibilité le long du stage, et ce jusqu'à la toute fin. Je remercie également Christophe Demazière pour avoir accepté de faire partie de mon jury de soutenance de mémoire.

Je souhaite remercier Alexis Marcot et Emma Raudin de m'avoir suivi tout le long de ce stage à l'ADULM, pour leurs conseils, leurs expertises mais aussi leur bonne humeur.

Merci à Gaël et Marie-Edmée de m'avoir accueillie dans leur bureau pendant ces six mois qui ont été agréables, et merci à l'équipe Planification et à toute l'ADULM de m'avoir ouvert leurs portes.

Enfin, merci à Yanis pour son soutien, sa patience (et aussi pour sa maîtrise de  $\LaTeX$ ).

# Sommaire

<b>Remerciements</b>	<b>ii</b>
<b>Sommaire</b>	<b>iii</b>
<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>1 L'évolution des liens entre le commerce et la ville en France</b>	<b>4</b>
<b>2 Connaître les enjeux commerciaux et logistiques du territoire du SCoT de Lille Métropole</b>	<b>38</b>
<b>3 Mettre en œuvre la démarche du DAACL</b>	<b>74</b>
<b>Conclusion</b>	<b>85</b>
<b>Bibliographie</b>	<b>87</b>
<b>Acronymes</b>	<b>91</b>
<b>Liste des tableaux</b>	<b>93</b>
<b>Table des figures</b>	<b>96</b>
<b>A Annexes</b>	<b>97</b>
<b>Table des matières</b>	<b>100</b>

# Introduction

Il y a plus de 10 ans, un article de Télérama titrait « la France moche », une enquête sur les zones commerciales périphériques et les lotissements qui grignotent les campagnes par l'étalement urbain (Télérama, 2010). Cet article a beaucoup fait parler de lui et a contribué à diffuser le sujet de l'esthétisme parfois douteux des espaces d'entrées de ville, de leur manque de qualité paysagère, mais surtout des conséquences de ces zones. Les zones commerciales sont construites autour de la mobilité en voiture exclusivement, et causent une artificialisation des sols non négligeables en se diffusant le long des réseaux routiers qui se sont développés, ce qui met en péril la biodiversité. Ces zones commerciales ont fait concurrence aux centre-villes en les vidant de leurs commerces, et aujourd'hui, elles se concurrencent entre elles. Modèles d'un urbanisme fonctionnaliste datant des années 1960 qui semble aujourd'hui dépassé, ces zones apparaissent aujourd'hui comme vieillissantes et ne répondant plus aux enjeux et besoins actuels. Le gouvernement français a annoncé tout récemment un grand programme de transformation des zones commerciales. L'objectif est de moderniser ces zones afin de les rendre « à hauteur humaine », des projets pilotes pour les faire muter ont été annoncés (Télérama, 2023). Si les zones commerciales semblent en perte de vitesse, on observe aujourd'hui un développement des surfaces logistiques avec la croissance du commerce en ligne et la modification des modes de consommation. Ces surfaces logistiques soulèvent des critiques similaires d'artificialisation des sols et de perte de la biodiversité. Les collectivités cherchent ainsi à encadrer ces formes de développement commercial et logistique. Cet encadrement peut notamment se faire à travers la planification du territoire. C'est le rôle du document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL).

Le DAACL est un document faisant partie du Schéma de cohérence territoriale (SCoT). Le SCoT est un document de planification stratégique qui couvre plusieurs intercommunalités, à l'échelle d'un bassin de vie. Il définit un projet d'aménagement et de développement sur un horizon large, à 20 ans, en mettant en cohérence les diverses politiques sectorielles. Le SCoT s'inscrit dans la hiérarchie des normes de l'urbanisme, il doit être compatible au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) qui est le document de planification régional, et se décline dans les plan local d'urbanisme intercommunal (PLU(i)) qui doivent lui être compatibles. Nous avons travaillé sur le sujet de réflexions autour d'un futur DAACL pour le SCoT de Lille Métropole, dans le cadre d'un stage de Master 2 en Urbanisme et Aménagement à l'Agence

de développement et d'urbanisme de Lille Métropole. Le SCoT de Lille Métropole a été approuvé le 10 février 2017, et son bilan des six ans a confirmé son maintien en vigueur en décembre 2022. Le SCoT de Lille Métropole est un territoire du nord de la France organisé autour de la métropole lilloise, composé de 133 communes et de deux intercommunalités pour 1,26 million d'habitants<sup>1</sup>. Le territoire possède une couverture commerciale importante, et est traversé par des enjeux logistiques par sa position au croisement de différents flux européens. Le DAACL est alors un outil dont il peut être intéressant de se saisir.

L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM) est une association (loi 1901), dont le but est de « susciter, conduire ou suivre les études et actions favorisant le développement et la qualité de l'aménagement de la métropole lilloise transfrontalière » (ADULM, s. d.). C'est un outil d'aide à la décision qui accompagne depuis 30 ans les collectivités et les acteurs locaux dans la mise en place et le suivi des politiques publiques. L'ADULM est financée en majorité par la Métropole Européenne de Lille (MEL), et elle constitue l'outil technique du Syndicat mixte du SCoT de Lille Métropole. L'ADULM est composée d'une équipe pluridisciplinaire (architectes, urbanistes, ingénieurs, sociologues, cartographes, graphistes, économistes, ingénieurs...) et est organisée en sept pôles travaillant en interaction. J'ai rejoint le pôle « Planification stratégique et SCoT » de l'ADULM. Cette équipe de six personnes est chargée de l'élaboration et du suivi du SCoT. L'équipe réfléchit actuellement aux futures évolutions du SCoT, dans un travail préalable avant une révision. C'est dans ce contexte que s'inscrit la mission du stage, qui est d'apporter des réflexions sur le DAACL qui devra faire partie du prochain SCoT. Cette mission se décompose en plusieurs travaux. D'abord, appréhender les attendus réglementaires relatifs à l'élaboration d'un DAACL. Ensuite, il s'agit d'élaborer un benchmark auprès d'autres territoires ayant travaillé sur un DAAC ou un DAACL, d'en déduire les principaux enseignements, et ensuite de décrire une méthodologie d'élaboration du document. Un premier travail de diagnostic orienté sur la dimension logistique a également été effectué. Ces missions ont conduit à l'élaboration de ce mémoire, sur le sujet de l'élaboration du DAACL du SCoT de Lille Métropole, qui permet de mener une réflexion sur les sujets de commerce et de logistique et l'organisation en centralités du territoire.

Il nous faut d'abord donner une première définition du commerce. Le commerce implique la notion d'échange, on trouve ainsi dans un dictionnaire la définition suivante : « activité qui consiste à échanger, ou à vendre et à acheter, des marchandises, des produits, des valeurs, etc. » (« commerce », CNTRL, 2012). Le commerce se définit également par le rôle d'intermédiaire et de mise en lien entre un vendeur et un acheteur. L'échange qui a lieu au sein du commerce est avant tout un échange de biens matériels, mais il traduit aussi d'autres dimensions, comme une proximité sociale. Par sa vocation d'interface, le commerce est un témoin des pratiques de consommation et de leur évolution, ainsi que de leurs conséquences dans l'espace du territoire et pour les différents acteurs économiques (Dugot, 2019). Le commerce est de plus en plus dépendant de la logistique

1. <https://www.scot-lille-metropole.org/scot-de-lille-metropole/chiffres-cles/>

qui le supporte. La logistique regroupe l'ensemble des activités liées au transport et au stockage de marchandises, et consiste à acheminer celles-ci de façon efficace. Le secteur de la logistique est assez difficile à appréhender car en constante évolution, mais pose un certain nombre de questions à propos de l'organisation que l'on souhaite pour l'approvisionnement d'un territoire, que ce soit en termes de flux ou de répartition des fonctions supportant la ville. Ces questionnements sont transcrits par l'apparition récente de la logistique dans le DAACL.

Le DAACL est tenu d'organiser le commerce sur le territoire du SCoT et doit pour cela définir des secteurs de « centralités urbaines » à conforter et où le commerce est à même de s'installer. Cela place les centralités, et en particulier les centralités commerciales au cœur de notre sujet. La définition de la centralité fait écho à celle de la ville, c'est un espace qui contient tout ce qui fait l'essence de la ville, à savoir une concentration des pouvoirs politiques, économiques ainsi que toutes les aménités de la ville (éducation, culture, loisirs, et donc les commerces). La centralité est généralement définie par son accessibilité et son attractivité, par sa position géographique de centre et par les fonctions qu'elle accueille (Lebrun, 2023).

Le commerce est dans une période de mutation, entre remise en question du modèle classique des grandes surfaces et bouleversements dus à la croissance du commerce électronique. Les liens entre le commerce et la ville ont toujours été complexes, l'un ne fonctionnant pas sans l'autre mais les deux se développant de manière séparée et suivant des logiques contrastées. Aujourd'hui, le commerce électronique qui dématérialise ou déterritorialise l'achat, en remplaçant le magasin par l'entrepôt, questionne à nouveau cette organisation. Face à ces évolutions, les collectivités ont une volonté d'encadrer et d'orienter les dynamiques sur leur territoire, ce qu'elles peuvent faire entre autres par le biais des documents de planification, comme ici le DAACL. Nous nous questionnerons ici sur la capacité du DAACL à agir pour la préservation et le renforcement des centralités commerciales. Nous nous demanderons de quelle manière le DAACL est un outil intéressant pour les enjeux de commerce et de logistique, et comment il peut être mis en œuvre, à partir du cas du SCoT de Lille Métropole.

Nous commencerons par étudier l'évolution des liens entre le commerce et la ville, dans la perspective réglementaire de l'urbanisme commercial jusqu'au DAACL, ainsi qu'à travers les mutations que le commerce a connues, des débuts de la société de consommation jusqu'à l'avènement du commerce électronique. Nous réfléchirons ensuite aux enjeux commerciaux et logistiques qui sont soulevés pour l'aménagement du territoire du SCoT de Lille Métropole, ce qui nous permet d'entamer une réflexion sur les centralités commerciales. Nous aborderons pour finir le sujet du processus d'élaboration du DAACL, et la manière de le mener pour répondre aux enjeux évoqués précédemment.

# 1

## L'évolution des liens entre le commerce et la ville en France

Le commerce a toujours eu des liens privilégiés avec la ville, bien que les logiques marchandes et urbaines puissent être très différentes. Nous allons voir de quelle manière les lois liées à l'urbanisme ont encadré le commerce, et cela jusqu'à l'apparition du DAACL. Nous retracerons les évolutions du commerce, jusqu'à la volonté de ville durable. Nous discuterons ensuite des conséquences de l'e-commerce sur l'aménagement de la ville.

### **1.1 Depuis la loi Royer, l'empilement réglementaire de l'urbanisme commercial**

Le DAACL est un document d'urbanisme qui traite de l'aménagement commercial dans le SCoT. Nous allons d'abord présenter le contexte réglementaire de l'urbanisme commercial dans lequel le DAACL s'insère, nous pourrons ainsi par la suite nous questionner au sujet de ce document. Nous verrons ensuite les différentes évolutions que le DAACL a connues, avant d'aborder la portée de ce document en application.

#### **1.1.1 La mise en place du système d'autorisation d'exploitation commerciale**

Le terme même d'urbanisme commercial fait son apparition dans les années 1960, face à une volonté nouvelle de l'État d'intervenir sur le champ commercial, qui marque une rupture avec une longue tradition de non-intervention. La liberté d'entreprendre et de commercer a en effet été obtenue dans les suites de la Révolution française en abolissant le système de corporations, et cette liberté a toujours été chèrement préservée depuis, faisant du commerce un des rares domaines relevant quasi exclusivement du droit

privé. Or, la révolution fordiste qui prend de l'ampleur dans les années 1960 bouleverse le secteur commercial et inquiète ses acteurs principaux, les « petits » commerçants indépendants. On commence alors à établir différentes lois pour tenter d'encadrer le développement commercial de la grande distribution (Dugot, 2019).

Après quelques tentatives infructueuses d'encadrement, la première loi marquant particulièrement l'intervention de l'État dans le domaine du commerce et de l'urbanisme commercial est la loi d'orientation du commerce et de l'artisanat, dite loi Royer du 27 septembre 1973. Cette loi exprime sa volonté de préserver la liberté d'entreprendre, et justifie son action en argumentant qu'il n'y a pas de réelle liberté d'entreprendre sans concurrence loyale, et vise donc à l'essor de toutes les formes de commerce. Elle institue entre autres une nouvelle procédure d'autorisation d'un magasin, d'ordre économique et non urbanistique, bien distincte du permis de construire. Cette autorisation d'exploitation commerciale (AEC) est examinée par les commissions départementales d'urbanisme commercial (CDUC) créées quelques années auparavant, ainsi que la commission nationale d'urbanisme commercial (CNUC) comme pendant national en cas de recours. Les critères d'analyse dont disposent les CDUC pour délivrer ces autorisations sont notamment :

Dans un principe de gestion économe du sol, le document d'orientation et d'objectifs fixe les orientations et les objectifs en matière de :

- l'offre et la demande globales pour chaque secteur d'activité dans la zone de chalandise concernée ;
- la densité d'équipement en moyennes et grandes surfaces dans cette zone ;
- l'effet potentiel du projet sur l'appareil commercial et artisanal de cette zone et des agglomérations concernées, ainsi que sur l'équilibre souhaitable entre les différentes formes de commerce ;
- l'impact éventuel du projet en termes d'emplois salariés et non salariés ;
- les conditions d'exercice de la concurrence au sein du commerce et de l'artisanat.

(Royer, 1973)

On constate ainsi que ces critères sont avant tout d'ordre économique : l'urbanisme commercial fait ici la part belle au commerce en laissant la planification et l'organisation de la ville en second plan, si ce n'est totalement absent. Les questions de répartition des polarités, de gestion des flux ou de formes urbaines sont laissées de côté. Cette loi est avant tout une loi de protection du « petit commerce indépendant » face à la grande distribution, ce qui est confirmé par les seuils d'application de l'autorisation commerciale : à partir de 1500 m<sup>2</sup> de surface de vente pour les communes de plus de 40 000 habitants et à partir de 1000 m<sup>2</sup> de surface de vente pour les autres communes. Les extensions sont aussi concernées dès qu'elles dépassent 200 m<sup>2</sup> de surface de vente et que la surface totale dépasse les seuils fixés.



Si la volonté affichée de régulation des équilibres commerciaux est claire, cela n'a cependant pas empêché le fort développement des grandes surfaces, supermarchés et hypermarchés. La loi Royer a en effet été détournée par de nombreux aspects. Il y a eu par exemple des inflexions à la définition de la surface de vente (par exemple avec des espaces de stockage ou de circulation plus importants). Cette loi a aussi vu apparaître la forme de lotissements commerciaux : plusieurs unités chacune en dessous des seuils nécessitant l'autorisation, mais qui réunies constituent une polarité commerciale non négligeable. Si ces détournements ont été aussi présents, c'est que les surfaces commerciales représentent des revenus fonciers très rentables pour les communes, qui se concurrencent entre elles pour accueillir la prochaine zone commerciale. Cela a conduit à une démultiplication de ces zones commerciales pour former le paysage d'entrée de ville que l'on connaît bien aujourd'hui, avec des formes de « boîtes à chaussures » regroupées en périphérie, pouvant causer des déséquilibres territoriaux et la saturation des axes routiers. Cela a aussi entraîné un certain nombre de questionnements sur les procédures d'attribution de ces terrains, allant par moment jusqu'à des affaires judiciaires liées à de la corruption (Dugot, 2019).

La loi Royer a donc été complétée par divers textes réglementaires et législatifs pour pallier ces détournements. On peut citer un décret de 1988 précisant que la demande d'autorisation commerciale doit être déposée par le propriétaire ou l'exploitant du terrain souhaité. Des demandes étaient en effet parfois déposées afin de bloquer l'accès à un terrain par la concurrence. La loi Doubin du 31 décembre 1990 amende la loi Royer en considérant comme un même ensemble commercial les entreprises sur un même site, y compris issus de propriétaires et d'opérations différentes, dans le but de lutter contre la pratique des lotissements commerciaux.

La loi Sapin sur la prévention de la corruption et la transparence de la vie économique et des procédures publiques du 29 janvier 1993 a été rédigée dans cette même optique. Elle traite de la corruption engendrée par le système d'autorisations commerciales par une refonte de celui-ci. Les CDUC et CNUC deviennent respectivement les commissions départementales d'équipement commercial (CDEC) et commissions nationales d'équipement commercial (CNEC). Au-delà du simple changement de dénomination — il est toutefois intéressant de noter le remplacement du terme urbanisme par équipement, confirmant que la composante d'aménagement spatial était secondaire — leur composition et leur fonctionnement sont modifiés. De vingt membres, elles passent à sept membres votant à main levée, et il n'y a plus de représentant direct de commerçants parmi eux. De plus, les dossiers de demande d'autorisation doivent être plus complets et précis, comprenant entre autres une étude d'impact économique, pour réduire le risque d'autorisations délivrées sans un dossier permettant un réel examen du projet commercial. Les principes du système d'autorisation d'exploitation commerciale ne sont donc pas modifiés, mais des ajustements sont faits pour lutter contre les phénomènes de corruption.

La croissance très forte de la grande distribution n'est cependant pas particulièrement freinée par les réglementations prises. Aussi, la loi Raffarin du 5 juillet 1996 relative au

développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat abaisse le seuil rendant l'AEC obligatoire à 300 m<sup>2</sup> de surface de vente. Ce durcissement important des règles traduit un front contre la grande distribution, et on lui prête des intentions de protectionnisme face à l'arrivée des hard-discounters allemands (Dugot, 2019). Les critères d'examen des CDEC sont additionnés des thématiques d'emploi et d'environnement. La loi Raffarin laisse également la possibilité de créer un Schéma de développement commercial (SDC). Ce schéma a fait l'objet de quelques expérimentations, mais c'est la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) qui développe nationalement cet outil, en l'intégrant dans le SCoT nouvellement créé. Elle intègre aussi les AEC à la planification urbaine en les rendant compatibles avec le SCoT. Les outils de planification commencent ainsi à être mobilisés pour l'urbanisme commercial. Les SDC n'ont cependant jamais eu de rôle très fort et ceux rédigés ont été assez peu opérationnels.

La loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008 a pour objectif la baisse des prix et l'amélioration du niveau de vie des Français, et cherche pour cela à relancer la concurrence. Elle relève par conséquent le seuil des AEC à 1000 m<sup>2</sup>, les 300 m<sup>2</sup> de la loi Raffarin étant jugés trop contraignants. Cette loi se met également en conformité avec le droit européen, suite à des injonctions de préserver la liberté d'établissement et d'entreprendre. Les CDEC deviennent alors commission départementale d'aménagement commercial (CDAC), et leurs critères ne sont plus économiques : si l'on veut réglementer le commerce, cela doit se faire dans le cadre de l'intérêt général, auquel l'aménagement du territoire et le développement durable répondent. Cela indique un changement d'optique aussi dû aux orientations européennes sur la concurrence. La composition des CDAC (12 membres) ainsi que quelques règles de fonctionnement sont ensuite modifiées par la loi relative à l'Artisanat, Commerce et Très petites entreprises (ACTPE) du 18 juin 2014.



FIGURE 1.1 – Surfaces commerciales autorisées chaque année en France en m<sup>2</sup>, selon les différents régimes d'urbanisme commercial en vigueur (CDUC en 1974, CDEC en 1996, CDAC depuis 2008). (PROCOS, 2019a)

Ce rapide historique illustre bien la succession et l'empilement de textes législatifs sur l'urbanisme commercial. Cela démontre l'intérêt porté au sujet, mais surtout une grande difficulté à le réguler, avec des textes dans la réaction face à un secteur commercial en perpétuelle évolution et adaptation aux contraintes législatives. L'exemple des drives est assez parlant : ces points de retrait permettant de récupérer des achats en voiture se sont démultipliés très rapidement. La première réglementation à ce sujet date de 2013, afin de les soumettre à une AEC comme un commerce classique. Mais à cette date, il y avait déjà 2900 drives en France, et certains étaient même déjà en friche suite à des investissements massifs de toutes les chaînes de distribution pour des terrains non contrôlés par une AEC (Dugot, 2019). Le champ de l'urbanisme commercial est ainsi peu lisible et peu efficace face à la grande distribution, en témoigne le graphique figure 1.1, montrant le nombre important de surfaces autorisées en dépit des lois d'encadrement. Les nouveaux critères d'aménagement du territoire des CDAC semblent intéressants pour traiter d'urbanisme, mais ils laissent dans les faits une très grande marge de manœuvre aux CDAC. Or celles-ci acceptent presque systématiquement les projets commerciaux (le taux d'AEC délivrées depuis 2002 est toujours supérieur à 80 %), ce qui résulte en des surfaces commerciales de millions de m<sup>2</sup> de surface de vente (Dugot, 2019). On constate depuis 2008 une tendance à la baisse des demandes de surface, signe que le marché arrive à saturation.

### 1.1.2 Les évolutions législatives du DAACL

Après avoir vu l'évolution des législations sur l'urbanisme commercial, nous allons maintenant nous concentrer sur les différentes itérations qu'a connues le DAACL avant d'arriver à sa forme actuelle, qui est l'objet de notre travail.

La loi de modernisation de l'économie (LME) du 4 août 2008 a introduit un certain nombre de mesures visant à « lever les contraintes empêchant certains secteurs de se développer, créer des emplois et faire baisser les prix »<sup>1</sup>. Cela se traduit par l'encouragement aux entrepreneurs, le renforcement de la concurrence et l'attractivité du territoire. Dans ce contexte, comme nous l'avons mentionné, le seuil des AEC est relevé à 1000 m<sup>2</sup> au lieu de 300 m<sup>2</sup>. C'est aussi cette loi qui instaure le Document d'Aménagement Artisanal et commercial (DAC) dans son article 102<sup>2</sup>. Ce DAC est un document facultatif intégré dans le SCoT. Le DAC définit des zones d'aménagement commerciales (ZACOM) pour déterminer les conditions d'implantation des commerces. Il s'agit de zonages pouvant aller jusqu'à la parcelle dans lesquels les implantations de commerces peuvent être régulées à partir de conditions d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement. En 2010, la loi Grenelle II rend le DAC obligatoire afin de généraliser son usage.

Le bilan des DAC montre que la hiérarchisation des polarités commerciales est réalisée par les collectivités, sans globalement de bouleversement de leur hiérarchie existante.

1. <https://www.economie.gouv.fr/cedef/loi-de-modernisation-economie-lme>

2. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000019283050>

L'ambition des territoires est très variable, traduisant la marge laissée aux collectivités pour se saisir de ce sujet. Mais si l'analyse du territoire et des polarités commerciales est faite, la portée opérationnelle de ce document est très réduite. Une des premières raisons pour cela est la faible couverture du territoire français par les SCoT : seuls 30 % des projets examinés en CDAC en 2012 sont couverts par un SCoT, et parmi ceux-ci, les orientations générales du document permettent une grande liberté d'interprétation (Dugot, 2019).

En 2014, la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 24 mars 2014 supprime ce document au motif d'éviter un nouveau développement de quartiers monofonctionnels. Il est cependant rétabli sous une autre forme quelques mois plus tard à peine, par la loi ACTPE du 18 juin 2014. Il prend alors le nom de Document d'Aménagement Artisanal et commercial (DAAC), et est facultatif. Le principe des ZACOM est supprimé, mais un dispositif similaire les remplace : le DAAC a la charge de définir des « centralités urbaines » ainsi que des « secteurs d'implantation périphérique ». Ces secteurs ne sont cependant pas aussi précis que les ZACOM, ne descendant pas jusqu'à la parcelle, dans l'esprit du reste du SCoT qui est un document de planification à la petite échelle, et laissant la charge du travail à la parcelle aux CNEC. On note aussi le changement d'acronyme, avec l'ajout de la dimension artisanale, qui peut alors aussi être régulée par les mêmes mécanismes que les établissements commerciaux. Cet ajout semble exprimer une volonté de développer une mixité des fonctions, mais on peut s'interroger sur la décision d'appliquer à l'artisanat des règles similaires aux commerces.

La loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ÉLAN) du 23 novembre 2018 couvre de nombreux sujets liés à l'urbanisme et l'immobilier. Elle rend ainsi le DAAC obligatoire et le renforce, en autorisant le document à déterminer le « type d'activité et la surface de vente maximale des équipements commerciaux spécifiques aux secteurs ainsi identifiés » en plus des conditions d'implantations plus générales, dans l'objectif de maintenir et de renforcer le commerce dans les centralités urbaines (article 169 loi ÉLAN). Cette évolution permet ainsi de renforcer et de faciliter la mise en œuvre et l'application des DAAC, qui souhaitaient parfois cibler une catégorie de commerce spécifique (que ce soit en nature d'activité ou en surface), mais n'étaient pas en capacité de l'écrire précisément, sous peine de s'exposer au risque de contentieux.

L'ordonnance relative à la modernisation des SCoT du 17 juin 2020 ne touche pas directement le DAAC, mais est une réorganisation du contenu du SCoT : le rapport de présentation devient une annexe, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) devient le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) qui a une vision du territoire sur vingt ans, son contenu, comme celui du document d'orientation et d'objectifs (DOO), est plus souple. Le DOO est ainsi organisé autour de trois thématiques, le commerce s'insérant dans le troisième point, d'après l'article L.141-5 du Code de l'urbanisme :

Dans un principe de gestion économe du sol, le document d'orientation et d'objectifs fixe les orientations et les objectifs en matière de :

- 1° Développement économique et d'activités, en intégrant les enjeux d'économie circulaire et en visant une répartition équilibrée entre les territoires ;
- 2° Préservation et développement d'une activité agricole respectant les sols ainsi que l'environnement et tenant compte des besoins alimentaires ;
- 3° Localisations préférentielles des commerces dans les polarités existantes et à proximité des lieux de vie, des secteurs de revitalisation des centres-villes, des transports et préservation environnementale, paysagère et architecturale des entrées de villes.

Cela nous amène à la dernière loi de notre inventaire, la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience à ses effets du 22 août 2021, appelée plus communément loi Climat et Résilience. Cette loi récente fait l'actualité en urbanisme depuis sa promulgation, en particulier pour l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) qu'elle fixe d'ici à 2050, et pour cela « le rythme de l'artificialisation des sols dans les dix années suivant la promulgation de la présente loi doit être tel que, sur cette période, la consommation totale d'espace observée à l'échelle nationale soit inférieure à la moitié de celle observée sur les dix années précédant cette date » (Article 191, Loi Climat et Résilience).

L'artificialisation est la transformation d'un sol agricole, naturel ou forestier par des aménagements (urbanisation, infrastructures) entraînant une imperméabilisation complète ou partielle, ce qui altère ses fonctions écologiques et son potentiel agronomique<sup>3</sup>.

Bien que ce ne soit pas directement le sujet ici, il est à noter que cette loi a fait l'objet de nombreux débats sur ses modalités et son application, allant jusqu'à sa modification en juillet 2023. Celle-ci compte un certain nombre d'ajustements, dont un allongement des délais d'élaboration des documents d'urbanisme pour se mettre en conformité avec la loi (février 2027 pour les SCoT au lieu d'août 2026). Nous reprenons les différentes itérations qu'a connues le DAACL dans la frise figure 1.2.

La loi Climat et Résilience modifie ainsi le DAAC qui devient le DAACL par son article 219. Il intègre ainsi la logistique commerciale par le biais de conditions d'implantation et de secteurs d'implantation privilégiés à déterminer. Il n'y a cependant pas de définition donnée de la logistique commerciale. L'article complet du Code de l'Urbanisme qui régit le DAACL dans sa forme actuelle s'écrit ainsi :

**Article L. 141-6 du Code de l'urbanisme**

Modifié par LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 - art. 219 (V)

Le document d'orientation et d'objectifs comprend un document d'aménagement artisanal, commercial et logistique déterminant les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, en raison de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable.

---

3. <https://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr/consommation-despaces-et-artificialisation-definitions>

## ÉVOLUTIONS LÉGISLATIVES DU DAACL

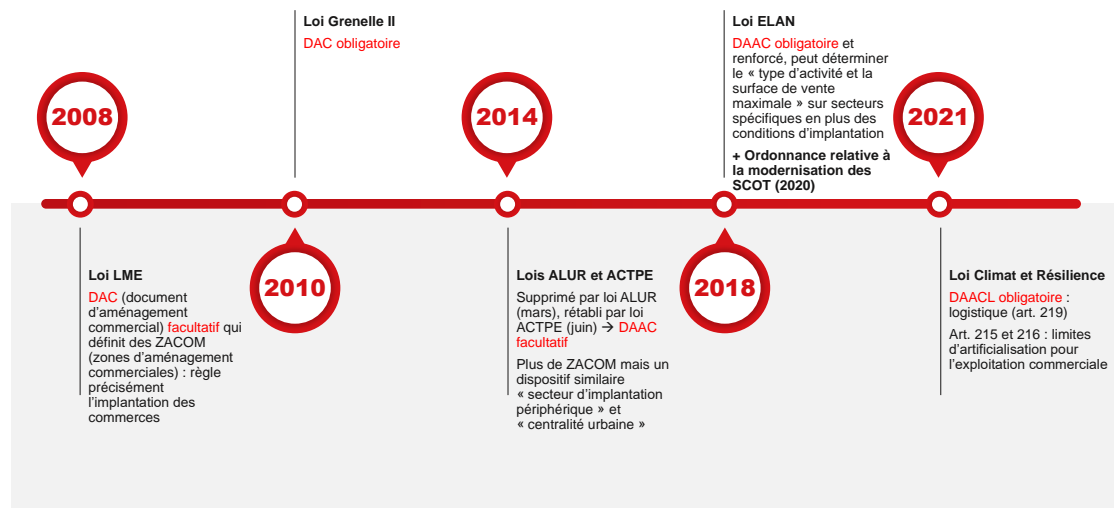


FIGURE 1.2 – Évolutions législatives du DAACL — Réalisation : Sephora Derrouiche.

Il détermine les conditions d'implantation des constructions commerciales et des constructions logistiques commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et de leur impact sur les équilibres territoriaux, notamment au regard du développement du commerce de proximité, de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises. Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, la protection des sols naturels, agricoles et forestiers, l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes et l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement.

Pour les équipements commerciaux, ces conditions portent également sur la desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes ainsi que sur leur qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux.

Le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique localise les secteurs d'implantation périphérique ainsi que les centralités urbaines, qui peuvent inclure tout secteur, notamment centre-ville ou centre de quartier, caractérisé par un bâti dense présentant une diversité des fonctions urbaines, dans lesquels se posent des enjeux spécifiques du point de vue des objectifs mentionnés au 3° de l'article L. 141-5. Il prévoit les conditions d'implantation, le type d'activité et la surface de vente maximale des équipements commerciaux spécifiques aux secteurs ainsi identifiés.

Pour les équipements logistiques commerciaux, il localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises et au regard des objectifs mentionnés au second alinéa de l'article L. 141-3.

Il peut également :

- 1° Définir les conditions permettant le développement ou le maintien du commerce de proximité dans les centralités urbaines et au plus près de l'habitat et de l'emploi, en limitant son développement dans les zones périphériques ;
- 2° Prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines afin de limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines ;

La révision ou l'annulation du document d'aménagement artisanal, commercial et logistique est sans incidence sur les autres documents du schéma de cohérence territoriale.

Le DAACL est donc un document obligatoire faisant partie intégrante du DOO, qui fixe les conditions d'implantation des commerces et de la logistique commerciale, et définit des secteurs d'implantation (centralités, secteurs d'implantation périphérique) où ces conditions sont plus précises (dont le type d'activité et la surface de vente maximale). L'objectif de ce document est d'encadrer et de contrôler le développement commercial au profit des centralités urbaines, ce qui est conforté par ses possibilités facultatives : encourager le développement ou le maintien du commerce de proximité et de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines.

Il est intéressant de noter la dernière phrase de l'article L.141-6 du Code de l'urbanisme. Le DAACL dispose en effet d'une responsabilité juridique indépendante des autres pièces du SCoT, ce qui signifie qu'il peut être remis en cause sans que le SCoT entier risque l'annulation. Cette mesure s'explique par l'exposition assez forte au contentieux du DAACL, puisqu'il touche à l'implantation des commerces, donc à la liberté de commercer et d'entreprendre qui est instaurée dans le droit européen comme un principe fondamental. Il est cependant possible de limiter les implantations commerciales sous réserve d'un intérêt général (dont la protection de l'environnement, ce qui implique notamment le besoin d'aménagement du territoire), à condition de limites raisonnables et strictement nécessaires, et sans discrimination selon les opérateurs économiques. Le DAACL se justifie alors par la notion de préservation du commerce en centre-ville comme étant d'intérêt général afin de pouvoir tout de même réglementer ce sujet, mais les conditions d'implantation restent sujettes à interprétation et sont à écrire avec précaution.

### 1.1.3 Une absence de définition de la logistique commerciale

Le DAACL instaure ainsi la notion de logistique commerciale, mais ne la définit pas. Le terme interroge : quelle est la spécificité de la logistique commerciale, par rapport à la logistique classique ? Est-ce que toute logistique n'est-elle pas de manière inhérente commerciale ? Comment trace-t-on les contours de cette logistique commerciale ? Pour tenter d'éclaircir ces questions, nous avons consulté les débats parlementaires de la loi Climat et Résilience à ce sujet. Ces débats étaient riches au vu de l'ampleur et de la variété des sujets dont traite la loi, les sujets du DAACL et de la logistique ont donc été traités de manière assez succincte, mais nous pouvons tout de même identifier quelques éléments nous intéressant.

Le premier élément est que la modification du DAACL s'est faite par le biais d'un amendement adopté, et non dans le texte de la loi initial. Il s'agit de l'amendement 5149 proposé par le député M. Lionel Causse, nommé « Inclusion d'une analyse de l'implantation des constructions logistiques commerciales dans le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique ». L'exposé sommaire de cet amendement indique qu'il « vise à renforcer la capacité des collectivités territoriales à planifier le développement de l'implantation des entrepôts logistiques à vocation commerciale ». Les collectivités réalisent pour cela une analyse de l'implantation des constructions logistiques commerciales, au regard de leur surface et de leur impact sur les équilibres territoriaux en termes économiques et en termes d'aménagement. Cet impact est lié notamment au regard des conséquences sur les commerces de proximité et sur les flux de personnes et de marchandises créés (exposé sommaire amendement). La logistique commerciale est ici assimilée aux « entrepôts logistiques à vocation commerciale ». La question des entrepôts est également majeure dans les débats des articles du titre IV de la loi, qu'il s'agisse d'entrepôts destinés au commerce physique ou à l'e-commerce, les deux catégories étant d'ailleurs rarement séparées dans des entrepôts distincts. On peut ainsi citer cette intervention du rapporteur à l'origine de l'amendement instaurant le DAACL :

Vous nous parlez d'e-commerce alors que votre amendement traite de logistique : il me semble que les deux notions sont souvent mélangées, en fonction du message que l'on a envie de faire passer. Les entrepôts logistiques peuvent servir aux EHPAD, aux hôpitaux, aux artisans locaux ; de nombreux secteurs y ont recours et l'entreprise que vous citez régulièrement n'est pas la seule à faire de la logistique en France. (M. Lionel Causse, rapporteur. Rapport de la Commission, Comptes rendus Volume 2, Réunion du mercredi 17 mars 2021 à 14 heures 30 ([assemblee-nationale.fr](http://assemblee-nationale.fr)))

L'adjectif « commerciale » accolé à la logistique dans le texte de loi semble d'après ces propos cibler les établissements desservis par des chaînes logistiques spécifiques. Ainsi, un entrepôt qui livre un magasin ferait partie de la logistique commerciale, contrairement à un autre entrepôt livrant un hôpital. La logistique industrielle ne semble pas incluse. Si l'on peut conceptualiser cette définition qui restreint le champ de la logistique, elle demande cependant un certain nombre de précisions avant d'être réellement exploitable



par les collectivités. La lecture juridique que certaines collectivités ont faite, ainsi que des sollicitations auprès de l'État pour éclaircir cette définition, révèlent le flou de cette définition, et la nécessité pour chaque territoire de se la réapproprier et l'affiner selon ses besoins (source).

#### 1.1.4 La portée du DAACL

Au-delà de la création du DAACL en lui-même, la loi Climat et Résilience a également apporté d'autres modifications concernant l'urbanisme commercial. Le concept de zéro artificialisation nette se veut transversal dans l'aménagement du territoire et sa planification, et les projets commerciaux n'y échappent pas. Deux articles modifiant le Code du commerce les concernent en particulier, qui expriment en substance :

Article 215 : Les projets commerciaux entre 3000 et 10 000 m<sup>2</sup> qui engendrent une artificialisation des sols ne peuvent pas bénéficier d'exploitation commerciale, sauf dérogations. Les projets de 10 000 m<sup>2</sup> et plus sont interdits.

Article 216 : Le maire ou président de l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) avec la compétence urbanisme peut saisir la commission départementale d'aménagement commercial pour les projets commerciaux entre 300 et 1000 m<sup>2</sup> qui artificialisent les sols. (Loi Climat et Résilience)

Il y a ainsi une limite d'artificialisation, définitive lorsque le projet fait plus de 10 000 m<sup>2</sup>. Ce seuil est cependant élevé et concerne peu de projets commerciaux : en 2019, sur plus de 800 projets examinés en CDAC, seuls 21 faisaient plus de 10 000 m<sup>2</sup> (PROCOS, 2021). L'interdiction d'artificialisation peut bénéficier d'une dérogation entre 3000 et 10 000 m<sup>2</sup>. Le second article permet par ailleurs des conditions plus larges pour pouvoir saisir un projet en CDAC.

Cela nous amène à la portée du DAACL dans la législation. Le DAACL fait partie du DOO du SCoT, et est donc opposable aux documents inférieurs (PLU(i), cartes communales) qui doivent lui être compatibles. Le rapport de compatibilité signifie que l'on doit s'inscrire dans l'esprit du document, sans contradiction forte, mais avec certains ajustements possibles. Le PLU(i) a un rôle prescriptif fort sur les règles d'occupation des sols s'appliquant sur son périmètre, puisque les permis de construire et autres autorisations d'urbanisme doivent s'y conformer. Certaines opérations foncières ou d'aménagement sont également dans un rapport de compatibilité avec le SCoT, telles que les Zone d'aménagement différé (ZAD), Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), les lotissements et les opérations soumises à autorisations de plus de 5000 m<sup>2</sup> ou les réserves foncières de plus de 5 ha d'un seul tenant (article L.142-1 et R.142-1 du Code de l'urbanisme).

Les AEC doivent également être compatibles avec le SCoT, et c'est sûrement là un des intérêts majeurs du DAACL, en plus de sa transcription dans le PLU(i). Les AEC concernent les projets de création, d'extension, de changement de secteur d'activité d'un commerce de détail, à partir d'un seuil de surface de vente, qui est de 1000 m<sup>2</sup>, sauf conditions spécifiques (article L.752-1 du Code de commerce). Ces autorisations

sont délivrées selon des critères d'aménagement du territoire (localisation du projet et intégration urbaine, consommation économe de l'espace, effet sur l'animation de la vie urbaine ou rurale, effet sur les flux de transports et accessibilité en transports collectifs et modes doux, effet sur la préservation ou la revitalisation du tissu commercial de centre-ville), de développement durable (qualité environnementale, insertion paysagère et architecturale, nuisances), et de protection des consommateurs (accessibilité et variété de l'offre, gestion des risques) (article L.752-6 du Code de commerce). La CDAC délivre ces autorisations, ou s'il y a nécessité d'un permis de construire, l'examine et donne un avis favorable qui tient lieu d'autorisation. La CDAC est présidée par le préfet du département qui fixe sa composition par arrêté préfectoral pour chaque demande d'AEC. Elle est composée de 11 membres pouvant voter sur les projets, dont certains sont déterminés selon la localisation du projet <sup>4</sup> :

- deux personnalités qualifiées en matière de consommation et de protection du consommateur ;
- deux personnalités qualifiées en matière de développement durable et d'aménagement du territoire ;
- une personne représentant les maires au niveau départemental ;
- une personne représentant les intercommunalités au niveau départemental ;
- le maire de la commune d'implantation ;
- le président de l'EPCI à fiscalité propre dont est membre la commune d'implantation ;
- le président du syndicat mixte ou de l'EPCI mentionné chargé du SCoT dans le périmètre duquel est située la commune d'implantation ou à défaut le maire de la commune la plus peuplée de l'arrondissement ou, à défaut, un membre du Conseil départemental ;
- le président du Conseil départemental ;
- le président du Conseil régional.

Les membres de la CDAC délibèrent à partir des éléments fournis par le dossier de demande d'autorisation (analyse d'impact...), puis votent de manière nominative. Une fois la décision prise, elle peut faire l'objet d'un recours par une saisine de la commission nationale d'aménagement commercial (CNAC), soit par le pétitionnaire si elle est négative, soit par un tiers concurrent si elle est positive.

Nous avons synthétisé les obligations réglementaires du DAACL, son articulation avec le DOO ainsi que les réflexions que cela pose en termes d'enjeux, de portée et de mise en œuvre dans le schéma figure 1.3.

Nous avons décrit ici les grandes évolutions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme commercial en France. Ces évolutions se traduisent par un empilement de textes qui peut rendre la compréhension difficile, à commencer par le double système d'autorisation permis de construire/autorisation d'exploitation commerciale. Le

4. <https://cnac.entreprises.gouv.fr/cdac-organisation-et-fonctionnement>

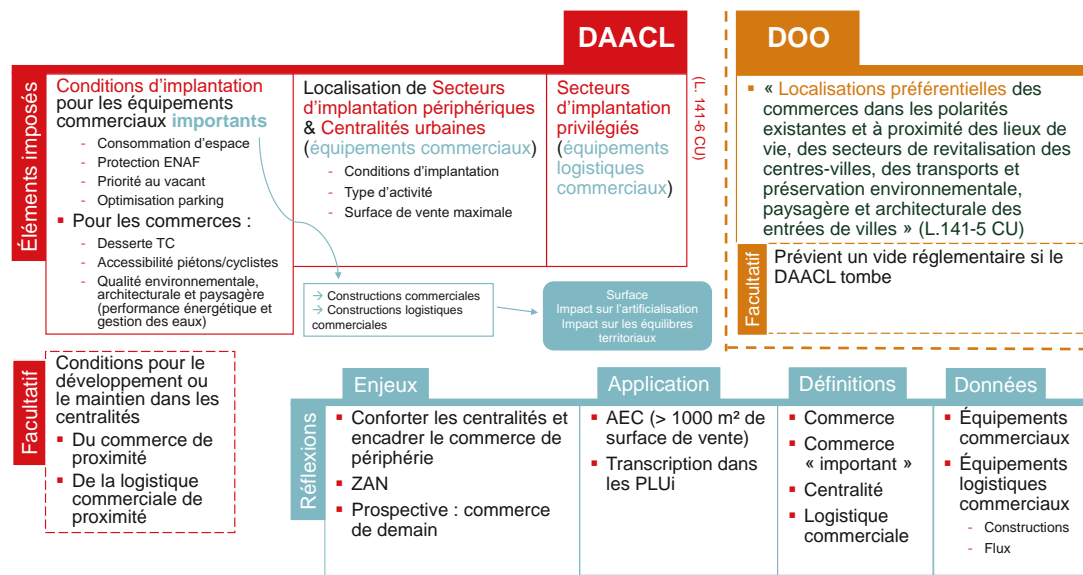


FIGURE 1.3 – Le DAACL : obligations et mise en œuvre — Réalisation : Sephora Derrouiche

DAACL est un document d'urbanisme traitant majoritairement de l'urbanisme commercial, dont la portée est encore à discuter. Maintenant que nous avons mieux cerné l'appareil réglementaire, nous pouvons discuter du contexte commercial auquel celui-ci s'applique.

## 1.2 Les mutations du commerce, de l'avènement de la société de consommation à la ville durable

### 1.2.1 Une définition du commerce

Avant d'élaborer un historique des évolutions du commerce dans la ville, il convient de définir plus précisément celui-ci. Le commerce est un terme polysémique qui porte avant tout sur la notion d'échange. Un dictionnaire nous donne la définition suivante : « Activité qui consiste à échanger, ou à vendre et à acheter, des marchandises, des produits, des valeurs, etc. » (CNTRL, 2012). Une autre définition décrit une activité qui « consiste dans l'achat de marchandises pour les revendre sans leur apporter de transformation matérielle importante » (Krier et Jallais, 1985, cité dans Dugot, 2019). Si l'on se tourne vers un regard plus statistique, l'Insee décrit le commerce ainsi : « Le commerce regroupe les unités statistiques (entreprises, unités légales ou établissements) dont l'activité principale consiste à revendre des marchandises achetées à des tiers, sans les transformer. Cette activité peut comporter accessoirement des activités de production. L'activité des intermédiaires du commerce qui mettent en rapport les acheteurs et les vendeurs

(ou bien exécutent des opérations commerciales pour le compte d'un tiers), sans être propriétaires des produits concernés, fait partie du commerce. » (Insee). On comprend de ces quelques définitions la prépondérance de l'échange et le « rôle d'intercession entre un vendeur et un acheteur » (Dugot, 2019) qu'a le commerçant par sa mise en lien. La notion d'échange au sein du commerce ne traduit pas uniquement le simple déplacement de biens matériels, mais traduit aussi diverses dimensions, telles que la relation sociale et la proximité entre le marchand et l'acheteur. Le commerce est le théâtre, à la fois cause et conséquence, de l'évolution des pratiques de consommation, de leur traduction à différentes échelles géographiques et avec différents acteurs économiques (Dugot, 2019).

On différencie traditionnellement le commerce en deux secteurs : le commerce de détail et le commerce de gros. Le commerce de gros est le « regroupement des entreprises dont l'activité économique consiste à titre principal à revendre des marchandises en leur nom propre à des distributeurs, des entreprises de production et plus largement des clients professionnels » (Dugot, 2016), il s'agit des opérations de distribution entre le producteur et un acheteur professionnel. Le stockage des marchandises constitue un aspect important de ce commerce, qui nécessite d'acheter et de vendre « en gros » pour des économies d'échelles. Le commerce de détail quant à lui est « la catégorie de vente de marchandises en petites quantités, voire à l'unité, aux consommateurs finaux et, spécialement, aux particuliers » (Desse et al., 2008). Le commerce de détail est celui qui a une plus grande visibilité dans la ville et peut-être celui qui a un plus grand rôle à jouer dans l'urbanité d'un territoire (comme l'illustre l'image d'Épinal des petits commerces qui animent une rue et contribuent au lien social).

Il est intéressant de considérer cette séparation historique du commerce en deux champs, mais leurs frontières se trouvent maintenant floutées. Le commerce de gros peut aussi vendre à des particuliers, et le commerce de détail prendre en charge des activités de stockage de marchandises. On mentionne aujourd'hui plus facilement la logistique plutôt que le commerce de gros, comme une approche intégrée de toute la chaîne de distribution, du producteur au consommateur final. La complexification des échanges issue de la mondialisation a modifié l'organisation fonctionnelle des acteurs : si certains peuvent encore être identifiés comme appartenant à l'une ou l'autre de ces catégories, d'autres les ont bouleversées (Dugot, 2019). Ces quelques définitions posées, nous pouvons désormais nous intéresser aux évolutions du commerce et de ses liens avec la ville, en partant du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à nos jours.

### **1.2.2 L'arrivée de la société de consommation et le développement de la grande distribution**

Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le commerce est traditionnellement constitué de petites boutiques en centre-ville, appartenant à des commerçants ou des artisans indépendants. Cet état des lieux voit sa première mutation par l'apparition des grands magasins qui se développent dans les grandes villes mondiales. Le développement des transports publics urbains permet d'attirer une nouvelle clientèle et de construire une nouvelle manière

de faire du commerce. Il s'agit de regrouper un grand nombre de denrées à un même endroit et de bénéficier de la production en série, ce qui permet d'acheter en gros et de les vendre à un prix plus réduit que dans les boutiques. Les grands magasins ont une image de luxe et de progrès, en témoigne le récit *Au bonheur des Dames* de Zola, qui illustre l'essor de ces magasins au détriment des petites boutiques. Les grands magasins n'ont cependant pas eux-mêmes perduré, et ceux restants se sont repositionnés sur le luxe, comme Le Bon Marché, Printemps ou Les Galeries Lafayette (Jehl, 2020).

La mutation la plus importante du commerce est sans doute l'apparition du libre-service. Ce concept provient des États-Unis, avec un brevet de magasin déposé en 1917 par Clarence Saunders qui développe l'enseigne Piggly Wiggly (Jehl, 2020). Le libre-service, s'il perturbe les clients à son origine, finit par les séduire. Le vendeur est en effet remplacé par un caissier, laissant le client sélectionner et collecter lui-même ses achats qui sont exposés simplement sur des rayons accessibles. Cela permet de baisser notablement les prix des produits, les rendant beaucoup plus attractifs que dans les épiceries et boutiques classiques. Très vite, ce modèle se développe, d'abord aux États-Unis puis dans les autres pays. En France, le premier supermarché est inauguré en 1958 à Rueil-Malmaison dans les Hauts-de-Seine, rapidement suivi par d'autres, dont Edouard Leclerc qui ouvre l'année d'après le premier supermarché de ce qui deviendra sa chaîne (Le Parisien, 2008). Le premier hypermarché français est lui un Carrefour inauguré en 1963 à Sainte-Geneviève-des-Bois dans l'Essonne, avec 2500 m<sup>2</sup> de surface et un concept de vente « tout sous le même toit » (Le Parisien, 2018). À partir de ces dates clés, les années 1960 voient les grandes surfaces foisonner sur le territoire français à un rythme effréné : plus de 200 supermarchés et des dizaines d'hypermarchés par an. On compte déjà 2056 supermarchés et 207 hypermarchés en 1973 (Metton, 1982, cité dans Jehl, 2020). C'est le début de la société de consommation. Ces grandes surfaces s'implantent préférentiellement en entrée de ville : le foncier y a un coût modéré pour de grandes surfaces disponibles, et l'accessibilité en véhicule est facile.

Après le premier élan de nouveauté, le développement commercial se structure et se consolide. Le terrain principal de ce développement sont les périphéries et les entrées de ville. Des grandes surfaces spécialisées apparaissent pour des produits nécessitant de l'espace (meubles, jardinerie, automobile). Encore plus compétitive que les supermarchés et hypermarchés, une offre de magasins hard-discount émerge avec des compagnies comme Lidl ou Aldi qui viennent d'Allemagne, qui apportent des prix encore plus réduits, dans des surfaces de vente plus restreintes, avec un minimum de références et de manutention. Les différents établissements commerciaux se regroupent en centres commerciaux, un lieu à la réalisation et gestion commune, avec des espaces de circulation internes entre les différentes boutiques. En plus des magasins classiques, on y trouve aussi des restaurants, dans l'optique d'inciter les consommateurs à passer plusieurs heures, voire la journée dans le centre. Les centres commerciaux prennent généralement la forme de galeries couvertes, sur un ou plusieurs niveaux, avec un grand magasin alimentaire servant de « locomotive », et un parking suffisamment grand pour convenir aux jours de plus forte affluence. Ce développement commercial a en effet été pensé par

et pour la voiture, qu'il s'agisse de la localisation des magasins faciles d'accès par les axes routiers, des grands parkings pour pouvoir garer sa voiture, ou du principe même de l'hypermarché de faire des courses en grande quantité à transporter en voiture. Les premiers centres commerciaux français sont apparus en 1969 (Cap 3000 à Nice et Parly 2 au Chesnay-Rocquencourt dans les Yvelines), et leur croissance a été fulgurante : 230 constructions entre 1970 et 1974 (Desse et al., 2008, cité dans Jehl, 2020) et 835 centres commerciaux existants en 2019 (Jehl, 2020).

La loi Royer, qui fixe un seuil de 1000 m<sup>2</sup> maximum de construction sans demande d'exploitation commerciale, modifie les formes prises par les commerces. On voit se développer de plus en plus les petites et moyennes surfaces spécialisées, les fameuses « boîtes à chaussures » qui essaient nos entrées de ville (figure 1.4b). Sur un seul niveau, avec un bardage métallique et un parking accolé, elles sont rapides et économes à construire. Elles se regroupent en zones d'activités commerciales qui vont rapidement couvrir les périphéries des villes dans les années 1980, d'abord les plus grandes, puis les villes moyennes et plus petites. Face à cette concurrence et avec la mobilité accrue des habitants, les petits commerces de centre-ville et centre-bourg périclitent.

Les années 1990 amènent le tournant du développement vers les loisirs dans les ensembles commerciaux. Le nombre important de surfaces commerciales accentue la concurrence entre elles, et chacune cherche à se démarquer pour attirer le chaland. Une des orientations prises est alors de diversifier l'offre pour ajouter une dimension de loisirs à celle de l'achat pur. Les offres de restauration foisonnent, ainsi que les cinémas multiplexes et autres activités de loisirs (salles de sport, *escape game*...). L'aménagement des centres commerciaux (figure 1.4a) évolue également avec une forme rappelant celle des rues commerçantes et incitant à la flânerie, en adoptant les codes et ambiances des centres-villes dans ces espaces périphériques, qui contribue à flouter leurs différenciations.

Le modèle des *retail parks* s'est développé dans les années 2000. Provenant du monde anglo-saxon et intégré avec succès en France, le *retail park* est un ensemble commercial périphérique à ciel ouvert, géré par un opérateur unique (figure 1.4c). Ce modèle apporte une structuration commune des constructions commerciales, mais aussi des aménagements extérieurs (parkings, cheminements) qui sont mutualisés. Moins anarchique que les zones commerciales classiques, et offrant plus de surface pour moins de charges que les centres commerciaux, les *retail parks* se sont très vite imposés dans le paysage européen et français : on compte 600 *retail parks* en 2017 pour près de 6 millions de m<sup>2</sup> GLA (*gross leasable area*, surface commerciale utile ou surface de vente). La forme des *retail parks* a évolué, passant d'un simple linéaire commercial à une mise en scène paysagère allant jusqu'à recréer une rue et portant une grande attention au parcours des consommateurs (Jehl, 2020).

Une autre forme de commerce s'est répandue de manière fulgurante en France dans les années 2000, il s'agit des drives. Le drive est décrit comme un « point permanent de retrait pour la clientèle d'achats au détail commandés par voie télématique, organisé pour l'accès



FIGURE 1.4 – (a) Centre commercial Euralille, France. (ADULM) (b) Exemple de « boîtes à chaussure » à Plan-de-Campagne, France. (LP et F.Y., <https://www.laprovence.com/article/edition-vitrolles-marignane/4052679/la-plus-vaste-zone-commerciale-deurope-bientot-redessinee.html>) (c) *Retail park* à Estaimpuis, Belgique. (Google maps 2022)

en automobile » (article L.752-1 du Code de commerce). Le client passe sa commande sur internet, puis vient la chercher en voiture au drive, qui peut être un espace accolé à un magasin, ou être un entrepôt indépendant. L'évolution des technologies de l'information et de la communication (TIC) et de l'e-commerce a permis cet essor, qui représente un gain de temps pour le consommateur, et une manière de conserver les clients plus à même de se reporter sur l'achat par e-commerce à travers la multicanalité (optimisation des différents canaux de distribution, physiques comme numériques). Comme explicité auparavant, les drives se sont largement répandus sur le territoire français avant tout encadrement sur le sujet, en majorité par la grande distribution alimentaire : on compte 2900 drives en 2013, et plus de 5000 en 2019 (LSA, 2019). Aujourd'hui, nous voyons apparaître d'autres formats de drives : les drives fermiers qui regroupent des producteurs ruraux (Deprez, 2017) ou les drives piétons dans les centres-villes, mais ils sont encore très marginaux par rapport aux drives classiques.

### 1.2.3 Un modèle en crise : la vacance commerciale dans les centres-villes et dans les zones périphériques

En quelques décennies, cette formidable croissance du commerce de périphérie a, comme nous l'avons vu, fortement marqué l'aménagement et le paysage des villes françaises. Si les entrées de ville sont les espaces significatifs de ce changement, elles ne sont pas les seules à en ressentir les effets. Car les parts de marché des commerces ne sont pas extensibles à l'infini, et ce qui a été gagné par les commerces de périphérie a généralement été perdu par ceux des centres-villes. Ces dernières décennies montrent une concentration des établissements commerciaux par les grandes marques (distribution alimentaire ou autres) aux dépens du commerce indépendant sous forme de boutique. Les boutiques représentaient ainsi deux tiers du chiffre d'affaires du commerce de détail en 1972 (Desse et al., 2008) mais seulement 30 % en 2014 (Jehl, 2020). En opposition, les grandes et moyennes surfaces représentaient en 2014 près de 66 % des parts de vente du commerce pour uniquement 9 % des établissements de commerce de détail (Madry à partir de l'Insee-EPC, 2014, cité dans Jehl, 2020). Le commerce de périphérie représente 70 % des parts de marchés, alors que les centres-villes n'en représentent que 17 % (13 % pour les faubourgs et le rural) (Madry, 2016). Ces quelques chiffres représentent bien la diminution de l'offre de proximité, ce qui engendre notamment un manque d'accessibilité commerciale dans les régions rurales. Cela s'explique par plusieurs facteurs : le coût du foncier et des charges beaucoup plus onéreux en centre-ville, la plus grande capacité et modularité des surfaces ont poussé les distributeurs à aller en périphérie, pouvant ainsi offrir une variété de produits à plus bas prix attirant les consommateurs. Alors que ce modèle et l'utilisation de la voiture s'est développé, l'accessibilité de celle-ci est facilitée en périphérie, contrairement aux centres-villes non pensés pour la voiture (problèmes de congestion, difficultés d'accès, peu de stationnement).

Cette chute du commerce de centre-ville se traduit concrètement par un phénomène de vacance des locaux commerciaux, qui touche à l'aménagement urbain et l'animation des centres. Il s'agit d'autant de locaux difficilement mutables pour une autre fonction que le commerce, mais où les commerçants ne s'installent pas, et autant de façades vides là où un commerce participait à l'animation de la rue et contribuait à l'urbanité de la ville. La vacance commerciale a diverses définitions et méthodes de mesure, mais il s'agit communément des unités commerciales vides sur un temps  $t$  qui est celui de l'enquête. Ce vide peut être mesuré sur le terrain (local visuellement inexploité), par des loyers impayés, une information de déménagement sans nouvel occupant, décision de justice de cessation d'activité... S'il est habituel d'avoir un léger taux de vacance qui traduit un dynamisme du commerce qui se renouvelle, les taux actuels sont particulièrement élevés. Le taux de vacance commerciale moyen sur l'ensemble de la France est de 12,5 % en 2019. Les villes les plus touchées sont les « petites villes moyennes » (aire d'influence de moins de 200 000 habitants) avec une vacance dépassant les 13 %, alors que les métropoles ont un taux de vacance plus faible (9,9 %) mais qui croît tout de même rapidement. Pour comparaison, le taux moyen de vacance dans les centres-villes en France était de 7,2 % en 2012 (PROCOS, 2019b).



Ce phénomène de vacance n'est cependant pas cantonné aux centres-villes, et touche aussi les autres formes de commerces, y compris en périphérie. Les centres commerciaux atteignent, eux aussi, les 12,5 % de vacance en 2019, ce qui s'explique notamment par des charges importantes pour les enseignes qui peuvent alors préférer les *retail parks*. Mais même les *retail parks* et les zones d'activités commerciales en général ne sont pas épargnées par la vacance qui était de 8,5 % en 2019. Si ce chiffre est plus faible que pour les autres formes de commerce, la tendance est toutefois à une hausse plus rapide du taux de vacance (figure 1.5, Jehl, 2020).

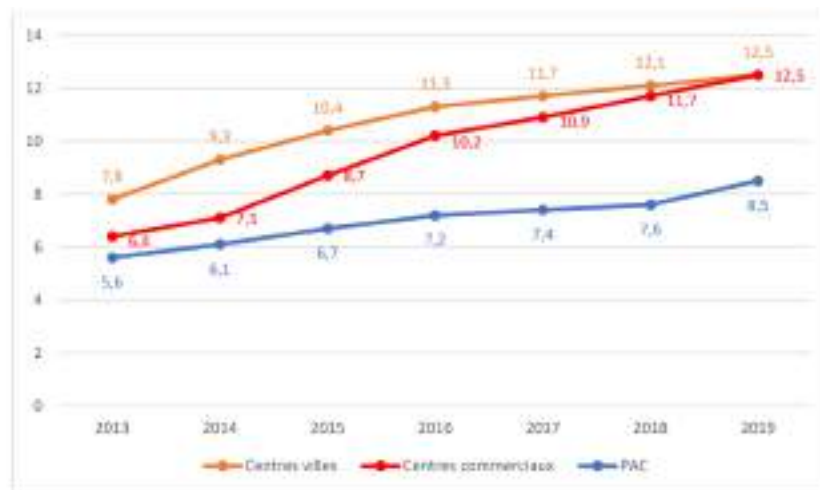


FIGURE 1.5 – Évolution du taux de vacance commerciale par type de pôle marchand. [PAC : parc d'activités commerciales]. (Jehl, 2020)

Cette vacance des zones d'activités périphériques s'explique par la surproduction des grandes et moyennes surfaces de ces dernières décennies. La France a en effet connu une explosion de ses surfaces commerciales (figure 1.6), passant de 30 millions de m<sup>2</sup> en 1960 à 72 millions de m<sup>2</sup> en 2015 (Madry, 2016, cité dans Jehl, 2020 ; LSA, 2016). Cette hausse est principalement le fait des grandes et moyennes surfaces de périphéries qui s'étendent afin de vendre une plus grande quantité et variété de produits et avoir un rayonnement plus large. Nous parlons de surproduction car il y a un découplage entre la consommation des ménages et la création de nouvelles surfaces de vente, l'évolution de la seconde surpassant de loin la première : 38 % contre 60 % en 15 ans (Madry, 2016, cité dans Jehl, 2020).

#### 1.2.4 Le retour au centre-ville de la grande distribution

On observe à partir de la fin des années 2000 une tendance à de nouveaux commerces dits de proximité de la grande distribution dans les centres urbains. On peut citer les enseignes Carrefour city et Carrefour Express, Auchan piéton (*Click and Collect*) et My Auchan, Monop' et Monop'daily... En opposition aux hypermarchés classiques, les distributeurs cherchent par ces formats à répondre à un besoin de proximité des

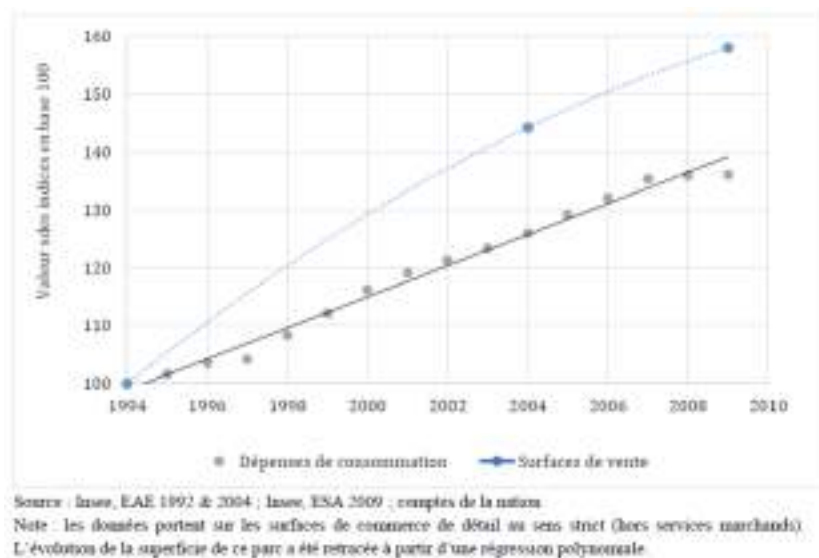


FIGURE 1.6 – Évolution de la superficie du parc de magasins du commerce de détail et de la dépense de consommation finale des ménages en volume, entre 1994 et 2009 (base 100 en 1994). (Madry, 2016, cité dans Jehl, 2020)

consommateurs urbains actifs. Ces enseignes ont toutes la particularité d'être des petits formats (220 m<sup>2</sup> en moyenne pour Monop', moins de 500 m<sup>2</sup> pour My Auchan) avec un nombre limité de références du quotidien (entre 6000 à 10 000). En comparaison, un hypermarché Auchan dispose de plus de 60 000 références, un Monoprix près de 30 000 références (sites Auchan, Monoprix). Les magasins visent à desservir des consommateurs piétons à proximité presque immédiate de l'emplacement, ce qui correspond à des déplacements de quelques minutes à pied (figure 1.7). Cette proximité des consommateurs peut d'ailleurs être la raison de facteurs variables : lieu de travail, d'habitation, ou sur un itinéraire de déplacement.

Pourquoi cette forme de revirement et de retour vers la ville, en contraste fort avec le modèle des hypermarchés et grandes surfaces ? Sophie Lestrade (2013) identifie trois facteurs principaux aux différentes échelles, internationales, nationales et locales. Tout d'abord, les grands distributeurs ont cherché à s'internationaliser dans les années 1980 afin de s'insérer dans la mondialisation et échapper aux contraintes réglementaires françaises, avec un succès contrasté. Les marchés internationaux se sont révélés moins assurés, d'autant plus que la crise boursière de 2008 a accentué les incertitudes. La mise en œuvre de la directive européenne « Service » de 2006 conduisant à un assouplissement des réglementations commerciales encourage les distributeurs à se recentrer sur le marché européen.

À l'échelle nationale, le modèle des grands formats semble arriver en bout de course. Nous l'avons évoqué, la surproduction des grandes surfaces en périphérie a amené le marché à saturation. Les distributeurs ont tenté de retarder cet effet par diverses stratégies (fusions-



FIGURE 1.7 – Description du concept Monop' d'ultra-proximité. (Monoprix, 2023)

acquisitions menant à une concentration du marché par des groupes restreints, extension des surfaces de vente pour grignoter des parts de marché des concurrents ou installation en proche banlieue grâce au renouvellement urbain pour atteindre les consommateurs des centres urbains). De plus, la loi Raffarin de 1996 qui réduit le seuil d'autorisation d'exploitation commerciale à 300 m<sup>2</sup> et institue des contraintes importantes pour les grands formats (dont des études d'impact supplémentaires dès 1000 m<sup>2</sup>), et de manière générale les politiques d'aménagement qui s'ajoutent ont complexifié les créations de grandes surfaces commerciales.

Dans les agglomérations, le choix de développer des magasins de proximité peut s'expliquer par un contexte local spécifique. Le groupe Carrefour développe ainsi son enseigne Carrefour City en 2009, d'abord pour le marché parisien. Ces petits magasins (200 m<sup>2</sup> à 900 m<sup>2</sup> de surface de vente) proposent une large amplitude horaire et des produits du quotidien. Cette création vise d'abord à réorganiser le réseau de magasins hétéroclites dont dispose Carrefour dans la ville de Paris suite à diverses acquisitions de marques (Dia, Champion, Ed...). Certains de ces magasins étaient orientés hard-discount, mais avaient peu de succès face aux acteurs spécialisés comme Lidl, en plus de concurrencer directement les hypermarchés Carrefour. En réponse, le choix a été fait de repositionner ces magasins vers un autre type de clientèle : les consommateurs urbains actifs aisés, en grand nombre sur le territoire parisien (Lestrade, 2013).

Suite au développement des petits formats de la grande distribution, d'autres enseignes traditionnellement installées en périphérie comme le bricolage ou l'ameublement ont pris le pas et testent des petits magasins de proximité dans les centres urbains pour se diversifier et proposer de nouveaux services. Castorama devient ainsi « Casto » en centre-ville, Ikea City présente une surface plus limitée avec moins de produits et différentes possibilités de livraison.

L'arrivée de la grande distribution dans les cœurs d'agglomération a entraîné un certain nombre de recompositions. D'abord commerciale, où l'on constate une baisse des petits commerces alimentaires traditionnels. Les modes de consommation des habitants évoluent aussi, suite à la recomposition de l'offre, mais également aux nouvelles modalités (horaires d'ouverture plus étalés par exemple). Par la suite, les politiques urbaines locales sont aussi modifiées selon les tendances observées (pour tenter de pallier un monopole, réglementations sur les livraisons). Il s'agit finalement de recompositions similaires à celles observées lors du développement des hypermarchés, adaptées à la situation des cœurs urbains, avec leurs caractéristiques socioculturelles propres (Lestrade, 2013).

### **1.2.5 Un modèle de commerce en rupture avec les principes de la ville durable**

Nous avons parcouru les diverses évolutions du commerce sur plus d'un siècle. Qu'en est-il de sa place aujourd'hui face aux nouveaux enjeux que connaissent les villes ? Dans un contexte de changement climatique que nous observons être de plus en plus prégnant (comme les multiples rapports du GIEC l'explicitent, dont le plus récent (GIEC, 2023)), un changement de modèle s'impose. Pour tenter de lutter et de s'adapter face à ce changement, le paradigme de la ville durable a émergé.

La ville durable découle de la notion de développement durable. Dans les années 1970, une prise de conscience écologique s'installe, le rapport « Les limites à la croissance » dit rapport Meadows est publié en 1972. C'est la première analyse majeure de l'impact de la croissance économique et démographique sur les ressources naturelles qui ne seraient plus à terme suffisantes, ce qui entraînerait une catastrophe écologique, sauf avec un changement de modèle ne prônant plus la croissance sans limites. En 1987, quinze ans plus tard, le rapport Brundtland introduit la notion de « développement durable » définie comme « un mode de développement qui répond aux besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. » (rapport Brundtland, 1987). Le développement durable conserve l'idée de développement économique, mais en y additionnant les piliers sociaux et environnementaux pour atteindre un équilibre entre les trois. Ce concept a servi de socle au Sommet de la Terre de Rio en 1992 et a perduré depuis, notamment avec l'Agenda 21, programme d'action ratifié par les pays signataires destiné aux collectivités locales pour réaliser les objectifs du développement durable. Cette notion a cependant souvent été débattue, que ce soit par son hypothèse d'une poursuite de la croissance, ou le flou de cette notion très englobante. Si ce flou a contribué à sa diffusion massive, il contribue à brouiller ce terme et rend plus difficile les réalisations concrètes face aux ambitions affichées (« Développement durable », Géoconfluences, 2023).

La ville durable est ainsi une ville cherchant à appliquer les principes du développement durable dans ses aménagements et son fonctionnement. On y ajoute généralement le concept de participation citoyenne pour une meilleure implication des habitants. L'idée est d'agir sur des problèmes globaux à l'échelle locale, tels que la réduction de la pollution,

des nuisances environnementales ou de l'artificialisation des sols. Pour cela, on peut faire un travail de réintroduction de la nature et de la biodiversité en ville, ou de réduction de l'étalement urbain et de recherche de mixité fonctionnelle pour une ville plus compacte (« Ville durable », Géoconfluences, 2020). Tout comme le concept de développement durable, la ville durable soulève son lot de critiques similaires. Les reproches faits sont de l'ordre du manque de concrétisations face aux objectifs indiqués, une certaine homogénéisation de la nature à sauvegarder, un manque de prise en compte des inégalités environnementales ou bien des écoquartiers conduisant à une certaine gentrification plutôt qu'à de la mixité sociale (« Ville durable : notion en débat », Géoconfluences, 2018).

Or, l'état actuel du commerce que nous avons décrit s'inscrit quasiment en opposition aux principes de la ville durable, ce qui est exacerbé notamment par les centres commerciaux périphériques. L'organisation économique du commerce — et de la société capitaliste en général — poussent à une hyperconsommation des biens et des ressources avec des cycles de vie de plus en plus courts. Nous pouvons prendre l'exemple du secteur de l'équipement de la personne dont la rotation des collections s'est accélérée de plus en plus. De deux collections par an (« automne/hiver » et « printemps/été »), nous sommes passés à un système de *fast fashion* et de micro cycles ne durant parfois que deux semaines. Cette tendance à l'instantanéité a été accentuée par les TIC et l'e-commerce que nous aborderons par la suite. Les conséquences de ce modèle sont une surproduction et une surconsommation de vêtements à très bas prix, ce qui est atteint en réduisant à la fois sur la qualité et la durabilité des produits, mais aussi sur les conditions de travail des ouvriers. En témoigne l'effondrement de l'immeuble Rana Plaza au Bangladesh en 2013, qui a engendré 1127 morts évitables, les normes de sécurité et les consignes d'évacuer n'avaient pas été respectées (L'Express, 2017). Des milliers et des milliers de vêtements, parfois neufs ou portés une poignée de fois, se retrouvent jetés dans des immenses décharges à ciel ouvert, dégradant l'environnement (Oxfam, 2020).

Toute la filière d'acheminement des produits vendus dans les commerces est particulièrement polluante, car intégrée dans la mondialisation. Les chaînes de production d'un produit unique sont éclatées entre différents pays afin de minimiser les coûts de production, ce qui multiplie les trajets parcourus. Le développement de la logistique et le coût encore relativement faible des carburants rendent ce modèle intéressant économiquement, mais les coûts environnementaux ne peuvent plus être négligés aujourd'hui (émissions de gaz à effet de serre (GES), pollution...).

Pour revenir à des problématiques davantage liées à l'aménagement de l'espace sur un territoire plus local, le commerce participe au développement du tissu périurbain, qui s'accompagne d'un étalement urbain diffus et d'une artificialisation des sols accrue. L'étalement urbain est une forme d'urbanisation se déployant « de proche en proche », avec la particularité d'être peu dense et discontinu, entraînant un mitage des espaces ruraux par les lotissements pavillonnaires et les zones d'activité. C'est une forme d'urbanisation intimement liée à la motorisation des déplacements et en particulier à la voiture individuelle qui la rend possible. Sa très faible densité complique fortement la

mise en place de toute autre forme de mobilité plus sobre écologiquement (transport collectif, vélo, marche), et rend les habitants captifs de la voiture. De plus, toutes les infrastructures et les réseaux nécessaires pour viabiliser les lotissements sont d'autant de coûts supplémentaires pris en charge par les collectivités. Le tissu périurbain a généralement été conçu sans réflexion globale sur l'aménagement du territoire souhaité, et respecte les principes du « zoning » ou zonage, à savoir la répartition en zones distinctes des différentes fonctions de la ville : logement, activité, commerce et équipement. Ces fonctions sont séparées, et demandent une multiplication des déplacements — en voiture donc. C'est la « France moche » que titre Téléràma dans un article de 2010 qui a fait date. Les principes de la ville durable privilégient à l'inverse une ville dense et avec une mixité fonctionnelle, réalisable avec des modes de transports doux. L'artificialisation des surfaces entraîne diverses conséquences écologiques néfastes : diminution des terres agricoles et donc de notre capacité alimentaire, ruissellement des eaux au lieu de leur absorption — donc moins de recharge des nappes phréatiques et augmentation des risques d'inondation, réduction de la biodiversité, réduction du captage de CO<sub>2</sub> par les sols... Et l'artificialisation est particulièrement importante en France : elle est estimée à environ 30 000 ha par an, environ trois fois la surface de Paris, soit une croissance quatre fois plus rapide que celle de la population (Grisot, 2023). Le choix des enseignes de s'implanter dans des zones d'activités commerciales dans les entrées de ville participe donc de cet étalement urbain. La surproduction de surfaces commerciales et la grande disponibilité des terres agricoles, ainsi que l'évolution constante de la concurrence, incitent les distributeurs commerciaux à recréer une nouvelle surface plutôt que d'améliorer un magasin en perte de compétitivité. Cela génère à terme de la vacance et des friches commerciales, comme nous l'avons évoqué.

Des débuts de la société de consommation jusqu'à la prise de conscience de la nécessité d'une ville durable, le commerce a toujours été un élément participant de la construction des villes. La France a connu un développement commercial particulièrement intense, avec son lot de conséquences : surproduction de surfaces, modification des paysages, perte de vitesse des commerces de centre-ville, impacts écologiques... Depuis plusieurs années, une nouvelle révolution commerciale semble être en marche : celle du commerce électronique, dit e-commerce. Nous allons voir comment son apparition modifie les compositions actuelles du commerce, notamment par le développement de plus en plus important de la logistique, et les questions que cela pose pour l'aménagement du territoire.

### **1.3 L'avènement de l'e-commerce : quel futur pour le commerce physique et sa place dans l'aménagement de la ville ?**

L'e-commerce constitue un nouveau bouleversement des pratiques commerciales par sa possibilité d'affranchissement du commerce physique. Pour cela, il s'appuie sur le secteur de la logistique qui s'est considérablement développé dans un monde globalisé où la rapidité et la fluidité des échanges est essentielle. La logistique est aujourd'hui un

facteur à intégrer dans l'organisation et la planification des villes et dans la recherche de centralités.

### 1.3.1 L'apparition et le développement de l'e-commerce

Le commerce électronique, que nous appellerons ici e-commerce, s'est répandu depuis les années 1990 avec l'avènement des technologies de l'information et de la communication, et en particulier le développement d'Internet. Sommairement, l'e-commerce est l'échange marchand de biens ou de services par l'intermédiaire des réseaux informatiques, avec une transaction financière en ligne. Contrairement aux formes de commerces majoritairement en usage jusque-là, hormis la vente par correspondance, cette forme de commerce ne nécessite pas d'interface directe entre le vendeur et le client dans un magasin physique. L'achat est dématérialisé, pouvant s'effectuer à n'importe quelle heure ou dans n'importe quel lieu possédant un accès à internet, et l'acheminement du bien se fait par livraison dans un lieu défini par l'acheteur (à domicile ou en point relais). Très rapidement, l'e-commerce a connu un développement considérable. La pandémie de Covid-19 a radicalement bouleversé, au moins pour un temps, un bon nombre de nos habitudes et des fonctionnements de la société. Elle n'a pas épargné le secteur du commerce, entre les périodes de confinement des personnes et les fermetures de magasins dits « non-essentiels ». C'était l'occasion pour le secteur de l'e-commerce d'accélérer encore plus son développement, en contribuant au passage au numérique d'un bon nombre de commerçants.

Prenons quelques chiffres pour illustrer cela. En 2022, 42 millions de Français ont déjà acheté un produit sur internet (Fevad, 2023). L'e-commerce représente 12,4 % des parts de marché du commerce de détail en 2022, contre 9,9 % en 2019 avant la pandémie de Covid-19 (Fevad, 2023). De nombreuses formules ont été expérimentées par les entreprises, et certaines ont su tirer leur épingle du jeu dans la structuration de l'e-commerce. On compte aujourd'hui 207 000 sites marchands actifs en France, mais l'e-commerce est un secteur particulièrement concentré : 1,1 % des sites marchands représentent à eux seuls 76 % du chiffre d'affaires du secteur de l'e-commerce (figure 1.8a, Fevad, 2023). Dans le top 10 des sites marchands visités en France, on retrouve les *pure players*, qui ont une activité en ligne uniquement (Amazon, CDiscount, Booking.com, Aliexpress). Les grandes surfaces apparaissent aussi, notamment grâce au poids du drive (E. Leclerc, Carrefour). On identifie aussi Leboncoin.fr et Vinted, deux sites de vente entre particuliers (ou CtoC : *Consumer to Consumer*). La présence de ces deux sites dans cette liste montre l'importance et l'intérêt des consommateurs pour l'achat de seconde main, ce qui peut s'expliquer par la recherche d'une bonne affaire et d'économies mais peut-être aussi par une certaine conscience écologique.

L'e-commerce apporte de nouvelles manières de consommer et d'acheter. L'un des grands changements est l'usage généralisé de la livraison par l'acheteur. Une très forte proportion des achats de l'e-commerce est livrée à domicile ou retirée dans un point-relais (figure 1.8b). Le *Click and Collect* et le drive, qui amènent tout de même le client sur le lieu du magasin sont bien moins utilisés. L'e-commerce bouleverse ainsi un certain nombre



FIGURE 1.8 – (a) Les dix premiers sites de e-commerce visités en 2023. (b) Les modes de livraison utilisés par les acheteurs en ligne. (Fevad, 2023)

des pratiques du commerce, et semble représenter une « troisième révolution commerciale », qui requestionne le rôle et la place du commerce physique. C'est un domaine encore très neuf, constamment en évolution au vu des progrès technologiques ainsi que des modifications des comportements des consommateurs. Il est ainsi difficile de prévoir l'e-commerce de demain, ainsi que les formes logistiques qui l'accompagneront.

### 1.3.2 La logistique comme support essentiel des activités commerciales

Toute la mécanique de l'e-commerce et du commerce en général ne pourrait pas fonctionner sans une activité essentielle : la logistique. La logistique regroupe l'ensemble des activités de transport et d'entreposage des marchandises au sens large. Au sein de celle-ci, on peut définir la logistique urbaine de façon normative et « idéale » comme

l'ensemble des activités qui optimisent les mouvements de marchandises dans les villes et apportent des réponses innovantes aux nouvelles demandes des consommateurs et des entreprises dans le respect de conditions sociales et environnementales de bon niveau. Elle comprend de multiples opérations physiques telles que la préparation et l'emballage des commandes, le transport et la livraison (des établissements et des particuliers), l'entreposage à court terme des marchandises, la gestion des points de dépôt et d'enlèvement des colis, des retours, des palettes vides et emballages. Ces opérations, soutenues par la sophistication continue des chaînes logistiques globales et un nombre croissant de solutions technologiques et d'algorithmes, permettent d'approvisionner les villes (Dablanc, 2022)



Dans les faits, la mise en œuvre d'activités logistiques engendre toutefois un certain nombre de préjudices sociaux et environnementaux. Les conditions matérielles des travailleurs de la logistique sont précaires, avec des formes d'emploi peu stables (entrepreneuriat), du travail à la tâche et pénible (on parle de l'ubérisation). Les critiques de ces formes de travail sont nombreuses : employés d'Amazon qui souffrent de conditions de travail difficiles et hostiles (NYTimes, 2015), la plateforme de livraison de repas Deliveroo condamnée pour « travail dissimulé » car la plateforme utilise le statut d'indépendant pour un exercice relevant du statut de salarié (Le Monde, 2022)...

La logistique urbaine, aussi appelée logistique du dernier kilomètre, est le dernier maillon de la chaîne logistique ou *supply chain*, qui est de plus en plus globalisée. C'est la desserte réalisée vers le client final, qu'il s'agisse d'une entreprise (on parle de BtoB, *business to business*) ou d'un consommateur particulier (BtoC, *business to consumer*). C'est le chaînon de la logistique qui est le plus visible dans les villes, et c'est avant tout une logistique routière : 90 % du transport de marchandises se fait par la route (Chaire Logistics City, 2019). La logistique urbaine est difficile à étudier puisqu'elle est particulièrement diverse. Chaque secteur économique a quasiment sa propre chaîne logistique, avec ses propres marchandises et des volumes variables, sa propre manière de les acheminer, des horaires spécifiques... Ainsi, 50 % des livraisons sont des colis, 20 % des palettes et 13 % du vrac (Dablanc, 2022). Si l'on connaît relativement bien le fonctionnement des filières de la logistique urbaine en BtoB, l'organisation du BtoC est encore très nouvelle, et on manque de données à ce sujet. On constate tout de même une démultiplication des véhicules de livraison, due notamment au e-commerce et à la livraison de plus en plus importante des particuliers en délais courts (livraison le lendemain de l'achat par exemple). La multiplication des points de livraison diminue en effet le taux de remplissage des véhicules, qui sont en général des véhicules utilitaires légers (VUL) et non des poids lourds afin d'être plus maniables en ville. Cela entraîne une augmentation des flux et de la congestion en ville, en plus de conflits liés au manque de places dédiées à la livraison (figure 1.9). D'autres tendances vont à l'inverse vers une massification des flux, comme la professionnalisation de plus en plus importante des livraisons ou le développement des points relais.

La logistique et la logistique urbaine sont à l'origine d'une pollution et d'émissions de CO<sub>2</sub> assez importantes, qui augmente d'autant plus que les flux sont démultipliés, même s'il est difficile de la quantifier. Une évaluation des émissions du transport de marchandises BtoB (hors e-commerce) en Île-de-France montrait que le secteur représentait près de 20 % des émissions de CO<sub>2</sub> en 2013, alors qu'il constituait seulement 8 % des distances parcourues par la route (Dablanc, 2022). Pour une logistique moins polluante, un des enjeux est de réduire la place de la route, et de développer le transport de marchandises par train ou par voie fluviale, deux modes de transport beaucoup moins polluants, et permettant de massifier le transport de marchandises.

Nous avons d'abord parlé de la dimension de transport, mais la logistique regroupe aussi les lieux d'entreposage. L'immobilier logistique, et en particulier les entrepôts, est le sujet qui nous intéresse le plus ici, le DAACL ayant vocation à traiter avant tout



FIGURE 1.9 – Rue bloquée à cause de livraisons. (Pierre Gleizes/REA, <https://www.lesechos.fr/idees-debats/sciences-prospective/sortir-du-casse-tete-de-la-logistique-urbaine-1001719>)

des implantations spatiales. La catégorie « entrepôt » est large, et regroupe beaucoup de réalités très différentes, bien entendu du stockage, mais aussi des opérations de groupage/dégroupage ou de préparation de commandes. Nous pouvons nous référer à la typologie réalisée par Afilog (figure 1.10) des espaces logistiques, qui définit quatre types d'espaces, allant du grand entrepôt « classique » placé en entrée d'agglomération près des axes routiers, jusqu'aux très petits espaces urbains de livraison (points-relais et autres).

Nous avons assisté ces dernières décennies à un phénomène d'étalement logistique (Dablanc, 2022). La localisation des entrepôts ne dépend en effet pas uniquement d'une réduction des déplacements entre les origines et les déplacements des marchandises, loin de là. L'objectif est une minimisation globale des coûts de la chaîne logistique, en particulier le foncier des grands entrepôts, qui doit être bien desservi en infrastructures routières. La forte croissance du marché immobilier et le phénomène d'étalement urbain en général a ainsi poussé les implantations d'entrepôts de plus en plus loin des centres d'agglomération, ce qui a pour conséquence une augmentation des flux de véhicules qui doivent parcourir des distances de plus en plus grandes. Cet étalement est illustré par la carte 1.1, représentant l'évolution des entrepôts de messagerie en Île-de-France.

Les entrepôts, en particulier ceux des géants du e-commerce comme Amazon, sont aujourd'hui critiqués pour leur concurrence face au commerce physique. On leur reproche de plus l'artificialisation de surfaces agricoles importantes, la filière est estimée représenter 1 % des surfaces artificialisées en France (Afilog, 2018).

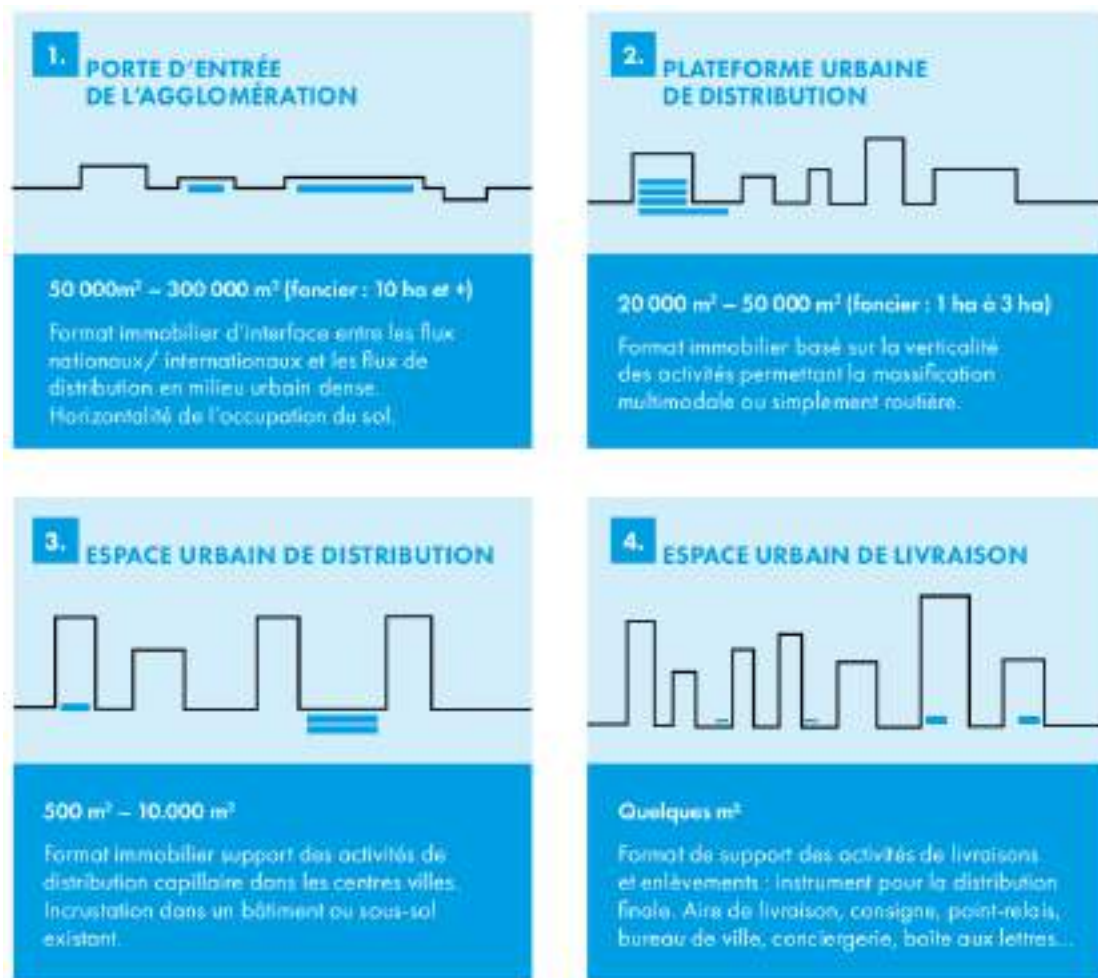
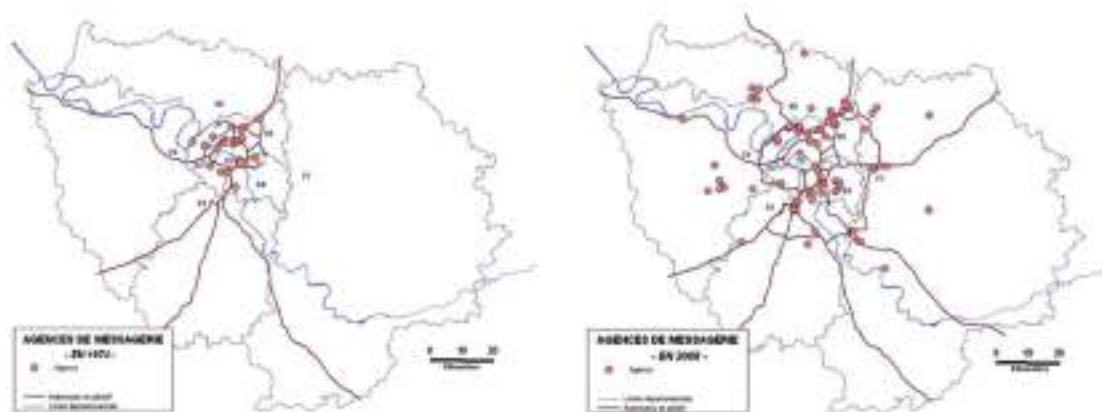


FIGURE 1.10 – La typologie Afilog des activités logistiques. (Afilog, 2018)

### 1.3.3 Les *dark stores*, exemple d'organisation d'un nouveau modèle d'aménagement commercial et logistique

On observe aujourd'hui aussi une tendance à une nouvelle implantation plus proche des cœurs d'agglomération de petits entrepôts urbains, face à la demande de délais de livraisons de plus en plus courts. C'est le cas des *dark stores*, petits entrepôts fermés au public faisant office de supermarchés de proximité, implantés en plein centre, parfois dans des rues commerçantes (figure 1.11). Les *dark stores* (comme Gorillas ou Getir) promettent des temps de livraison ultra-courts, en dix à quinze minutes, à partir de commandes sur internet. Pour atteindre ce temps de livraison, l'objectif est d'avoir un maillage de petits entrepôts en cœur urbain, qui proposent un nombre limité de références courantes. Ce modèle de *quick commerce* s'est rapidement développé en France suite à la pandémie de Covid-19 dans les plus grandes agglomérations. À Paris, on



CARTE 1.1 – Étalement logistique en Île-de-France : localisation des entrepôts de la messagerie de colis en 1976 et 2008. (Dablanc & Andriankaja, 2011)

comptait près de 80 *dark stores* recensés pour 9 opérateurs en janvier 2022 (Apur, 2022). La course à l'implantation pour des nouveaux segments de marché a inquiété les pouvoirs publics ainsi que les commerçants à qui ces nouveaux commerces font concurrence. On rapporte des nuisances sonores et de l'encombrement dus aux livreurs, et une perte d'animation commerciale par l'obstruction des façades. Les réactions ont été fortes face à un marché qui était déjà en train de se restructurer en quelques entreprises seulement, et il faudra observer si le phénomène se pérennise. Les *dark stores* ont été par la suite classés dans la sous-destination entrepôt dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) dans la mesure où ils n'accueillent pas de clients, ce qui clarifie leur positionnement et permet un encadrement plus facile<sup>5</sup>.

Les *dark stores* répondent à une envie d'hyperproximité et de praticité des consommateurs. La livraison de produits courants en des temps très rapides et sur des horaires étendus permettent ainsi une facilité des commandes d'appoint qui évite d'avoir à sortir de chez soi. Il nous faut toutefois soulever une ambiguïté des consommateurs. D'une part, il y a la volonté de proximité, d'efficacité et de rapidité de l'achat. La livraison, qu'elle soit à domicile ou en point-relais, doit être la plus rapide possible, le lendemain, voire en quinze minutes pour des produits alimentaires. D'autre part, les prises de conscience écologiques sont de plus en plus fréquentes. Il faudrait limiter l'usage des véhicules polluants, voitures et camionnettes, privilégier les circuits courts face à un produit ayant réalisé plusieurs fois le tour de la planète. Ces deux positions apparaissent paradoxales. Il nous faut d'abord considérer que ces deux postures ne sont pas forcément adoptées par les mêmes personnes, et si c'est le cas, elles n'auront probablement pas un poids égal. Nous parlons cependant ici d'une population à l'échelle de toute une agglomération, où ces deux discours seront mêlés. La collectivité doit alors composer avec ces injonctions contradictoires ou au moins difficiles à concilier. À elle d'essayer d'orienter le secteur

5. <https://www.banquedesterritoires.fr/reglementation-des-dark-stores-apres-larret-du-conseil-detat-le-decret-est-enfin-paru>

FIGURE 1.11 – Façade d'un *dark store*, Lille. (ADULM)

privé vers des solutions efficaces tout en étant respectueuses de l'environnement.

La pratique, tout comme l'implantation en général d'entrepôts amenés à compléter ou remplacer des commerces par le biais de la livraison directe au consommateur, soulève donc des questions en termes d'aménagement du territoire. Bien que l'implantation d'un commerce relève de l'initiative privée, les collectivités publiques peuvent, comme nous l'avons vu, tenter d'infléchir et d'encadrer ces développements par les documents de planification ou les autorisations d'exploitation commerciale. Cette même question se pose aujourd'hui pour les entrepôts. Quel modèle de logistique dans les agglomérations est-il souhaitable d'encourager ? Des entrepôts rejetés dans les dernières couronnes, là où ils ne sont pas visibles, ne provoquent pas de conflits d'usage importants, mais qui artificialisent des surfaces et ajoutent autant de kilomètres à parcourir pour les véhicules de livraison ? À l'inverse, des petites surfaces logistiques au cœur des villes ou presque, permettant de desservir (très) rapidement les usagers, mais peut-être au détriment d'autres fonctions urbaines et d'un certain nombre de nuisances ? Cela nous amène à interroger chaque étape de la chaîne logistique, qui vise à optimiser son fonctionnement. La collectivité peut alors essayer de questionner les critères de cette optimisation : pas uniquement financière, mais qui recherche aussi une minimisation des émissions de CO<sub>2</sub> ou qui réduit les flux de véhicules et les nuisances associées.

Il y a un point d'attention sur le développement de l'intermodalité, puisque le transport se fait encore beaucoup trop par la route et génère une quantité conséquente d'émissions de CO<sub>2</sub>. Les sites logistiques possédant un embranchement fer ou eau seraient alors à privilégier. Le regroupement des activités logistiques sur ces sites multimodaux est une piste intéressante afin de limiter un étalement logistique. C'est le cas de la plateforme

multimodale Delta 3 à Dourges dans le Pas-de-Calais qui permet l'usage des trois modes de transport de manière complémentaire. Comme cette plateforme qui est notamment un lieu de transit depuis l'étranger, il faut prendre en compte le fait que les chaînes logistiques sont intégrées et pour certaines mondialisées. L'implantation d'un très grand entrepôt Amazon, pour ne pas citer l'entreprise, servira certes en partie au territoire alentour, mais vise une zone de desserte bien plus large, qui peut traverser des frontières. Il y a donc une réflexion à faire sur les échelles d'interventions, et une nécessité de coopérations intercommunales, voire interrégionales. Dans tous les cas, la logistique devra s'adapter au modèle de ville que l'on souhaite développer, à savoir aujourd'hui plutôt un modèle de ville dense, compacte et avec une mixité des usages. L'un de ces modèles est la ville du quart d'heure.

### 1.3.4 La ville du quart d'heure, un modèle de proximité commerciale ?

La ville du quart d'heure est un modèle de ville où tous les services essentiels sont disponibles à moins de quinze minutes à pied ou à vélo. Il s'agit d'un concept popularisé par l'urbaniste Carlos Moreno à partir de travaux antérieurs, car la question d'un modèle de ville mettant en avant la proximité a fait l'objet de nombreuses réflexions. Nous avons mentionné plusieurs fois le concept de proximité sans le définir jusque-là. La proximité implique l'idée d'un « voisinage spatial », le fait d'être proche, d'être à une distance réduite. Cette distance recouvre plusieurs dimensions. La plus employée est la dimension spatiale (un périmètre de 1 km par exemple) avec l'idée de déplacement facile, notamment à pied. Cette dimension spatiale est souvent associée à une dimension temporelle, où la proximité se mesure par le temps de parcours, comme c'est le cas ici pour la ville du quart d'heure. La proximité peut aussi être sociale, institutionnelle (par exemple avec des effets de frontière), virtuelle... La proximité comme rapport spatial est propre à chaque individu, et peut être un critère d'épanouissement personnel (Di Méo, 2023). Ici nous considérerons principalement la proximité comme étant spatiale et temporelle. Elle peut être polycentrique, dotée de rythmes différents, selon que les individus soient mobiles ou non, selon leur lieu d'habitation, de travail...

Le modèle de la ville du quart d'heure est destiné aux zones à forte densité, Moreno parlant plutôt de « territoires de la demi-heure » pour des zones plus faiblement denses. La ville du quart d'heure interroge les modèles de ville et d'urbanisme que nous estimons souhaitables et durables, c'est-à-dire à la fois viables, équitables et vivables, d'après la réunion des trois piliers du développement durable. Face aux réponses technologiques, se reposant sur les innovations pour améliorer l'organisation de la ville (Smart Cities), Moreno oppose une remise en question des modes de vie, et en particulier de la mobilité. Les villes actuelles et en particulier leurs périphéries sont fortement organisées autour de la voiture, qui a conditionné les déplacements, mais aussi l'urbanisme avec le fonctionnalisme. En opposition à ce modèle imposant des déplacements quotidiens parfois importants, Moreno propose un accès à six fonctions urbaines dans un périmètre accessible dans un temps court par des mobilités décarbonées :

- habiter dans de bonnes conditions ;

- travailler en évitant les déplacements pendulaires ;
- faire ses courses à proximité et de manière saine ;
- l'accès à la santé physique et mentale ;
- l'apprentissage et la culture ;
- et le plaisir, les loisirs en harmonie avec la nature

(Moreno, 2021)

Il s'agit de transformer les rythmes de la ville, dans une organisation polycentrique répartissant ces fonctions dans tout l'urbain — et non uniquement dans des petites centralités ou « villages » cloisonnés et détachés du reste de l'agglomération. Une telle ville se construirait d'abord avec un recensement des services présents pour observer les rééquilibres nécessaires. Des outils de gestion du foncier afin d'éviter la spéculation semblent essentiels, écrit Moreno, si l'on souhaite que les villes du quart d'heure soient accessibles à tous et ne deviennent pas de énièmes quartiers gentrifiés. Le chantier est phénoménal : pour certaines villes, c'est toute l'organisation qu'il faudrait repenser. Certaines de ces aspirations ne relèvent d'ailleurs pas exclusivement de l'urbain. Moreno mentionne le développement du télétravail et du *coworking* comme illustration de la possibilité de travailler sans se déplacer ou très peu. C'est omettre qu'une grande partie de la population n'a pas cette possibilité-là : en 2021, 22 % des salariés en moyenne ont effectué du télétravail, dont une majorité de cadres (Insee, 2022). Les employés des commerces ou du secteur de la logistique font d'ailleurs partie de cette catégorie de métiers non ou peu télétravaillables. Il est vrai qu'une réorganisation des mobilités d'une part de la population a tout de même un impact non négligeable sur les flux de personnes.

Quelle serait la traduction des principes de la ville du quart d'heure pour le commerce et la logistique, en y intégrant les évolutions liées au e-commerce et au développement de la livraison à domicile ? Cela dépend de l'orientation prise par les commerces dans leurs relations avec la ville, qui semblent entre deux voies de modernisation. D'une part, le commerce peut se « reterritorialiser ». Les magasins évoluent et s'adaptent en complémentarité avec les canaux de vente numériques. Les commerces indépendants traditionnels comme la grande distribution se réinventent, notamment à travers le développement de petits formats de proximité ou une importance de l'expérientiel (Madry, 2018). On obtiendrait alors des formes de « petit » commerce — en termes de surface et de zone de chalandise, et non en termes de capital car la plupart de ces commerces sont aujourd'hui franchisés. Ces petits commerces seraient dépendants de la ville et d'une certaine forme d'urbanité recherchée dans les centralités des villes du quart d'heure.

D'autre part, il pourrait y avoir une « désintermédiation » du commerce, qui consiste à supprimer les intermédiaires commerciaux en s'affranchissant des magasins. C'est à la fois la voie empruntée par les circuits courts ou les drives fermiers (Deprez, 2021), qui valorisent les productions locales, et celle des *pure players* de l'e-commerce qui effectuent leurs livraisons depuis les infrastructures logistiques (Madry, 2018). Nous

aurions alors un modèle sans commerce, ou du moins pas comme interlocuteur principal. On peut imaginer la mise en place de plateformes de producteurs pour des circuits courts, mais également la présence d'un réseau dense d'entrepôts afin de desservir les consommateurs. La question de la localisation de ces entrepôts se pose donc, par exemple avec une fin de chaîne au cœur de la centralité (petit entrepôt urbain, point relais...) dans le but de massifier au mieux les livraisons. Dans une ville du quart d'heure, on peut par ailleurs imaginer des modes alternatifs de livraison au véhicule utilitaire léger, comme des vélos cargos électriques, moins polluants. Mais nous pouvons également imaginer une situation dans laquelle les entrepôts sont rejetés hors de la centralité pour limiter les nuisances. Elle pourrait alors s'affranchir de la nécessité de commerce, en préférant d'autres critères (habitat, travail, équipements...).

Ainsi, nous avons vu les bouleversements de l'e-commerce qui réinvente la manière et les territoires de l'achat. Le secteur de la logistique a suivi en conséquence, se réadaptant pour desservir de plus en plus les consommateurs de manière directe. Nous observons à la fois une augmentation des flux de véhicules routiers, et un étalement de l'immobilier logistique, qui engendre des problèmes de congestion et de pollution. Il y a cependant aussi une tendance à l'installation de petits entrepôts urbains afin de desservir au plus près les habitants. Ces différentes évolutions questionnent les collectivités sur les orientations de planification souhaitées, particulièrement sur la définition de centralités.

Nous avons constaté l'empilement de textes réglementaires d'urbanisme commercial, qui ne parviennent cependant pas à encadrer les développements du commerce en périphérie des villes. Le développement de la grande distribution a repoussé les commerces des centres-villes vers les périphéries, mais ce modèle semble aujourd'hui atteindre ses limites, en particulier face aux bouleversements dus à l'e-commerce. Le développement de celui-ci et des fonctions logistiques réinterrogent nos visions de la ville, des centralités et des proximités. Maintenant que nous avons décrit les relations entre le commerce et la ville, nous pouvons nous interroger sur les enjeux du commerce et de la logistique qui concernent le DAACL.



# 2

## Connaître les enjeux commerciaux et logistiques du territoire du SCoT de Lille Métropole

Après avoir décrit les évolutions des liens entre le commerce et la ville, nous pouvons maintenant identifier les enjeux liés au commerce et à la logistique sur le territoire du SCoT de Lille Métropole. Pour cela, nous allons d'abord décrire l'organisation commerciale et logistique du territoire, ainsi que la prise en compte de ces thématiques dans les différents documents d'urbanisme. Nous nous appuyons ensuite sur les travaux réalisés par d'autres SCoT afin d'identifier les enjeux communs aux territoires. Face au constat d'un besoin de travail sur la question des centralités commerciales et la définition de la logistique, nous réalisons ensuite des explorations cartographiques.

### **2.1 Le SCoT aujourd'hui : le territoire et la planification commerciale**

#### **2.1.1 L'organisation commerciale du territoire du SCoT**

Le territoire du SCoT de Lille Métropole recouvre 133 communes, 2 intercommunalités et 1,26 million d'habitants sur près de 98 800 ha. Les deux intercommunalités qui le composent sont la MEL qui compte 95 communes, et la Communauté de Communes Pévèle Carambault (CCPC) qui en compte 38 pour environ 90 000 habitants<sup>1</sup>. Le territoire du SCoT est principalement organisé autour de l'agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing, qui a la particularité d'avoir une organisation polycentrique. Cette agglomération représente le premier pôle urbain et économique de la région Hauts-de-France et rayonne

---

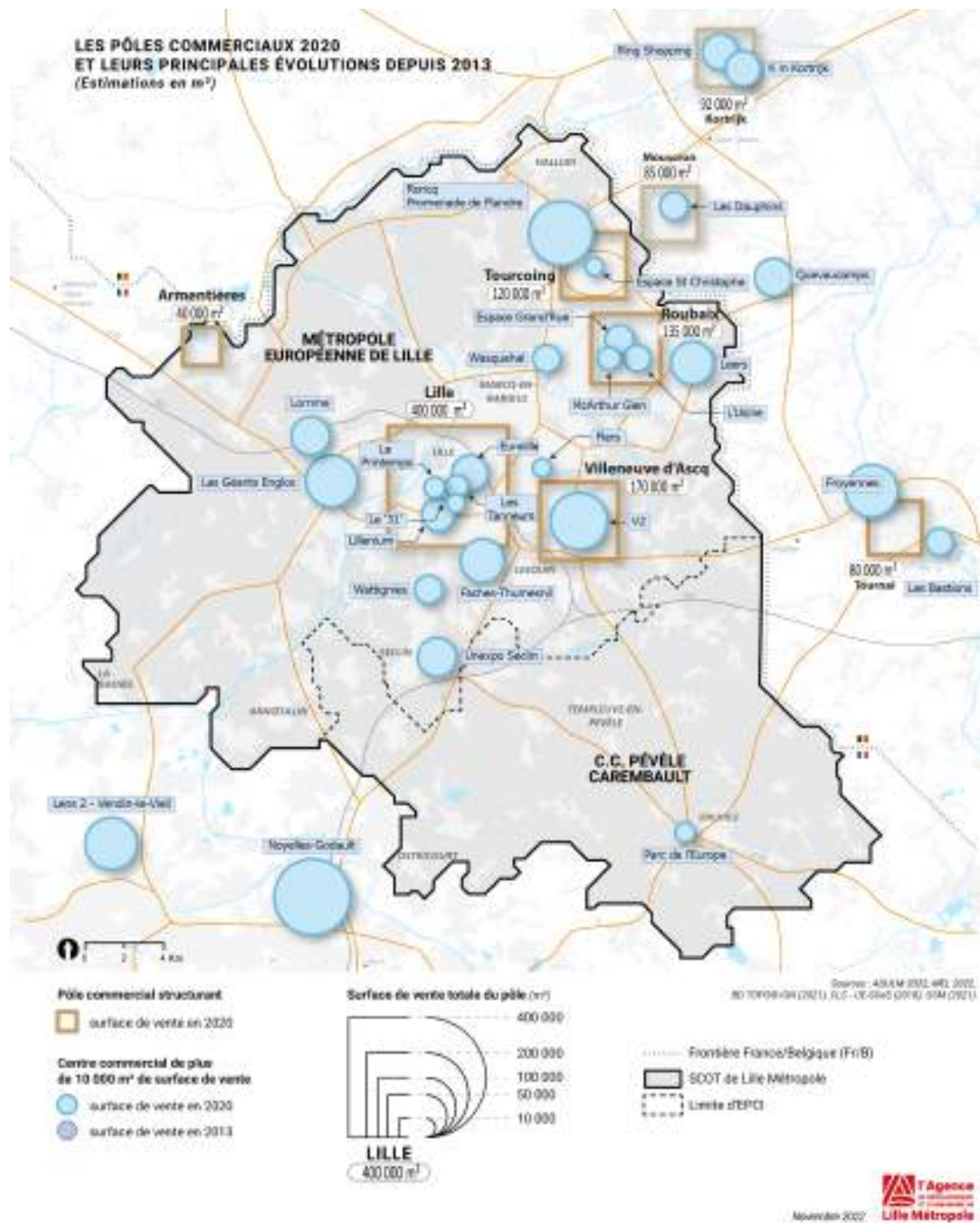
1. <https://www.scot-lille-metropole.org/scot-de-lille-metropole/chiffres-cles/>

largement au-delà de son périmètre, avec un quart de l'emploi et du produit intérieur brut (PIB) régional (AID, 2021). Le territoire du SCoT est frontalier à la Belgique et se connecte aux métropoles du nord-ouest de l'Europe (en particulier Paris, Bruxelles et Londres, accessibles en moins de 1h30 en train). Avec 1290 habitants/km<sup>2</sup>, le territoire du SCoT a une densité forte, mais avec des disparités assez importantes entre le cœur métropolitain et les couronnes périurbaines, qui expriment des besoins commerciaux variés.

Le SCoT compte un nombre important de surfaces commerciales, en particulier de grande taille, surtout présentes dans la MEL. On relève en effet une densité commerciale moyenne de 815 m<sup>2</sup> pour 1000 habitants, alors que celle-ci est de 768 m<sup>2</sup> à Marseille ou 654 m<sup>2</sup> à Lyon. Il en va de même pour la densité en hypermarchés, qui est de 163 m<sup>2</sup> pour 1000 habitants à Lille, contre 150 m<sup>2</sup> à Marseille et 111 m<sup>2</sup> à Lyon (AID, 2021). Ces surfaces commerciales sont surtout présentes dans la partie agglomérée du SCoT, et la majorité est regroupée dans de grands pôles commerciaux carte 2.1. Certains de ces pôles commerciaux sont situés en cœur d'agglomération, comme les centres commerciaux Euralille à Lille ou V2 à Villeneuve d'Ascq. D'autres sont plutôt positionnés en périphérie de la tâche urbaine, c'est le cas Promenade de Flandre à Roncq, Les Géants à Englos ou encore Unexpo Seclin. Comme sur l'ensemble du territoire national, on observe une baisse des demandes de création de surfaces commerciales face à un marché en saturation, les dernières plus importantes en date étant Promenade des Flandres et Lillénium, inaugurées en 2020.

La construction commerciale du territoire est liée à l'installation des acteurs de la grande distribution, en particulier le groupe Auchan. La famille Mulliez qui a fondé le groupe est en effet originaire du Nord (le premier supermarché Auchan était implanté à Roubaix). Le territoire du SCoT a donc servi de point d'appui pour le développement du groupe, qui s'est rapidement développé pour devenir un des premiers distributeurs français, avec un rayonnement important à l'international. Aujourd'hui organisée dans l'Association Familiale Mulliez (AFM), elle comporte des dizaines d'enseignes faisant la richesse de la famille, évaluée sixième plus riche de France. Une enquête de Médiacités révèle le poids du patrimoine immobilier de l'AFM dans la MEL, les parcelles possédées par les entreprises représentant près de 5 millions de m<sup>2</sup> de surface, soit 0,8 % de la surface de la MEL, ce qui est considérable. Le groupe a en effet privilégié l'achat de terrains à la location pour y installer des surfaces commerciales et particulièrement ses grands formats d'hypermarchés. Les centres commerciaux de Promenade de Flandre, V2 ou Englos sont par exemple portés par un hypermarché Auchan. Face aux difficultés des hypermarchés, le groupe Auchan cherche aujourd'hui à se renouveler, notamment en développant des activités immobilières mixtes par le biais de l'opérateur immobilier Nhood, qui gère les actifs de la foncière immobilière Ceetrus, anciennement Immochan (Médiacités, 2023).

Le niveau de revenus est plus faible dans la MEL que dans les autres métropoles. Le revenu médian par unité de consommation y est ainsi de 20 730 €/an, alors qu'il est de 21 480 €/an à Marseille (*Mémo Commerce ADULM*, 2022). Cette particularité contribue



CARTE 2.1 – L’organisation commerciale du territoire du SCOT. (ADULM, 2022)

au développement des hard discounts sur le territoire (LIDL, Aldi). La métropole est

historiquement un haut lieu de la vente à distance, avec des entreprises implantées comme La Redoute, Les 3 suisses ou Blanchemaille. Le secteur a connu des mutations très importantes avec la progression de l'e-commerce, avec de fortes pertes d'emploi (4700 emplois en moins soit 47 % en moins entre 2009 et 2019 ; *Mémo Commerce ADULM*). Le secteur du commerce en général est toutefois toujours créateur d'emploi sur le territoire, en particulier dans les secteurs de l'alimentaire et de l'hôtellerie, bars et restaurants. Cela en fait le deuxième secteur d'emploi métropolitain avec 97 000 emplois salariés (*Mémo Commerce ADULM*, 2022).

### 2.1.2 Le traitement du commerce dans le SCoT de Lille Métropole et le projet de PLU3

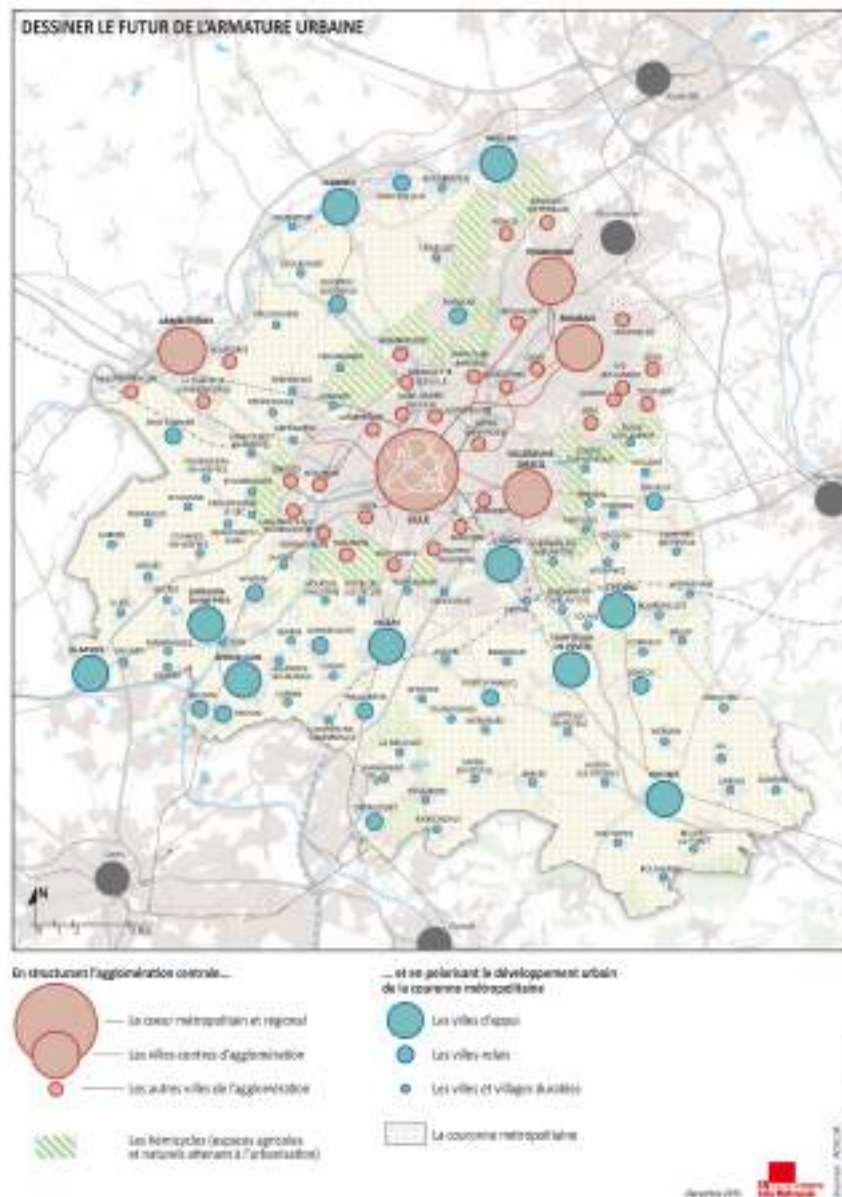
Le SCoT de Lille Métropole a été approuvé le 10 février 2017 après un début d'élaboration en 2014. Les deux ambitions majeures du SCoT qui guident les orientations d'ici 2035 sont :

- développer la métropole européenne et transfrontalière, dynamiser son attractivité et fluidifier l'accessibilité du territoire ;
- protéger, préserver et reconquérir le cadre de vie, l'environnement ainsi que les ressources naturelles, tout en engageant la transition énergétique.

(*SCoT en bref*, 2021)

Ces deux ambitions se déclinent de manière transversale dans toutes les thématiques du SCoT : développement urbain, mobilité, habitat, économie et emploi, commerce, environnement, cadre de vie. Ces ambitions sont spatialisées au travers d'une armature urbaine qui permet d'orienter le développement résidentiel vers les pôles qui concentrent déjà des fonctions de centralités et permettent une mobilité (cf. carte 2.2). Cette armature différencie l'agglomération centrale, qui est constituée de tissus urbains continus, et la couronne métropolitaine, où les tissus résidentiels des communes sont séparés par des espaces naturels, agricoles ou forestiers. L'armature définit en tout six niveaux de communes qui représentent la hiérarchie actuelle du territoire du SCoT. L'armature appuie le compte foncier du SCoT, un outil permettant d'encadrer l'artificialisation des surfaces afin de réduire leur rythme, en encourageant le renouvellement urbain.

Le PADD du SCoT de Lille Métropole s'organise en cinq axes thématiques pour répondre aux ambitions souhaitées. Le cinquième axe vise à « satisfaire les besoins de proximité des habitants », qui consiste à construire une « ville des courtes distances, praticable et pratiquée » (PADD). Au sein de cet axe, on identifie la nécessité de construire une armature commerciale, afin que chacun ait accès au commerce via les centralités commerciales urbaines. Les pôles de proximité sont le niveau le plus local, qui permet une offre commerciale de base à moins de dix minutes à pied. Le PADD souligne également la question des pôles commerciaux monofonctionnels, interdisant toute nouvelle construction d'un grand centre commercial périphérique (excepté Promenade des Flandres qui était en cours de réalisation), et encourageant la mutation des grands centres commerciaux monofonctionnels vers une meilleure intégration urbaine et multifonctionnelle.



CARTE 2.2 – Armature urbaine. DOO de Lille Métropole, approuvé en 2017.

Les périmètres de ces centres commerciaux ne sont pas modifiés sans un projet urbain adéquat.

Le DOO, qui est la partie opposable du SCoT, transcrit les ambitions du SCoT en orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal. Il définit les localisations préférentielles des commerces, selon des objectifs de revitalisation des centres, de maintien

d'une offre commerciale diversifiée de proximité, de cohérence entre la localisation des équipements commerciaux, de maîtrise des flux de personnes et de marchandises, de consommation économe de l'espace, de préservation de l'environnement, et de paysages et d'architecture. Le DOO définit ainsi une armature commerciale avec cinq niveaux de centralités à partir du rayonnement et de la fréquence des besoins auxquels elles répondent, cette armature est reprise ici (figure 2.1). Les localisations préférentielles des commerces sont ainsi situées au sein du tissu urbain — existant ou futur — mixte bien desservi par différents modes de transport. Certains linéaires urbains sont déjà identifiés en tant que centralité pour leur vocation commerciale, comme le Grand Boulevard (axe Lille/La Madeleine/Roubaix/Tourcoing), l'avenue de Dunkerque (axe Lille/Lambersart/Lomme), l'axe Lille/Fives/Villeneuve d'Ascq ou la rue du Faubourg d'Arras (axe Lille/Wattignies). Il revient ensuite aux PLU d'identifier précisément les périmètres de ces localisations préférentielles (DOO).



FIGURE 2.1 – Armature commerciale. (SCoT en bref, 2021)

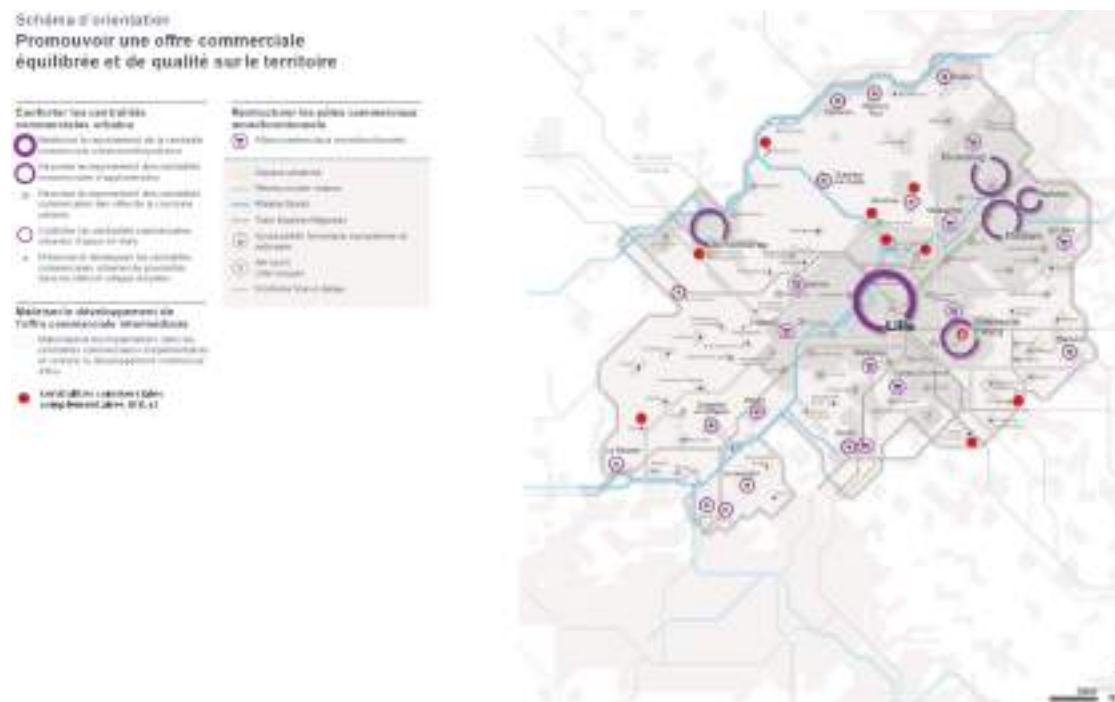
Le DOO définit de plus certaines conditions d'implantation spécifiques. Ainsi, il est possible d'avoir une offre commerciale diffuse dans le tissu urbain tant que celle-ci ne dépasse pas 400 m<sup>2</sup> de surface de plancher, prioritairement pour des usages courants ou de dépannage. Le DOO définit et liste les pôles monofonctionnels d'agglomération, qui sont au nombre de 12. Il s'agit des sites offrant plus de 10 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher de commerce, qui rayonnent largement et induisent des flux importants. Ces sites sont quasiment exclusivement dédiés au commerce et sont organisés autour d'accès par la voirie. Le DOO décline le PADD, inscrit l'interdiction de création de nouveaux pôles commerciaux d'envergure, de limiter les périmètres existants et d'engager un travail de restructuration de ces pôles.

Le SCoT actuel ne possède pas de DAAC (qui n'était pas obligatoire au moment de son élaboration), mais possède tout de même un certain nombre de recommandations et de règles à propos du commerce. Concernant la définition des centralités commerciales, le SCoT pose les principes généraux avec des règles par type de commune, mais laisse la charge du tracé précis aux documents inférieurs.

La MEL finalise actuellement la procédure de renouvellement de son PLU à l'échelle des 95 communes. Le projet de PLU3 a été commencé en 2020 et arrêté le 10 février 2023. Le reste de l'année est consacré à la consultation administrative et à l'enquête publique, pour une approbation estimée au premier trimestre de 2024. Le SCoT de Lille Métropole a été associé au projet en tant que personne publique associée, et a rendu un avis sur le projet de PLU3 au regard de sa compatibilité avec le SCoT. Nous avons pu consulter le projet du PLU3 dans ce cadre et examiner sa prise en compte des enjeux commerciaux.

Le PLU3 transcrit en effet les orientations liées au commerce du SCoT, qu'il s'agisse de l'armature commerciale ou du travail de restructuration des centres commerciaux monofonctionnels, dont les périmètres sont bien tracés, indiqués comme un zonage UX, qui ouvre notamment droit à une diversification d'activités économiques (industrie, entrepôts...). Le PLU3 définit également un zonage UX.x comme « centralité commerciale complémentaire ». Ces zones sont identifiées « pour leur vocation commerciale spécifique poursuivant des enjeux d'amélioration qualitative et de structuration urbaine des secteurs concernés, situé en entrée de ville ou à proximité des axes routiers » (PLU3). Elles sont au nombre de 14, et il s'agit de zones commerciales déjà existantes dont le périmètre dessiné est restreint. Le PLU3 autorise la construction neuve d'une certaine surface variable (de 0 m<sup>2</sup> à 10 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher), là aussi avec l'ouverture d'une mixité de fonctions (artisanat, industrie, bureau...). Nous les avons localisées sur la carte 2.3, qui présente le schéma d'organisation commerciale du PLU3 et recense aussi les pôles commerciaux monofonctionnels. Ce zonage vise à encadrer des pôles commerciaux périphériques secondaires, même si l'on peut tout de même s'interroger de la possibilité laissée d'autoriser une augmentation parfois très importante de la surface commerciale de ces sites.

Le PLU3 définit également une « servitude de mixité fonctionnelle ». Il s'agit d'une servitude imposant aux programmes neufs d'habitat d'avoir une mixité fonctionnelle en fournissant également une surface minimum de locaux d'activités. C'est un outil intéressant permettant d'infléchir les programmations de construction pour une meilleure mixité fonctionnelle. Toutefois, cet outil n'est mobilisé à l'heure actuelle dans le PLU3 dans aucune commune. Maintenant que le principe de cet outil est défini, il reviendra aux communes de s'en saisir afin de pouvoir mieux orienter les constructions sur leur territoire. L'étude des orientations du SCoT et de leur traduction montre ainsi la prise en compte des enjeux commerciaux par les documents d'urbanisme, mais également parfois une certaine difficulté à dépasser les règles générales pour aller au-delà du simple encadrement d'une situation actuelle.



CARTE 2.3 – Les centralités commerciales urbaines et complémentaires. (PADD du projet de PLU3 de la MEL)

### 2.1.3 La prise en compte de la logistique dans les documents d'urbanisme

L'organisation logistique du territoire est moins connue que son organisation commerciale, mais elle est essentielle pour une métropole marchande. La métropole lilloise est positionnée au carrefour de grands axes à la fois routiers, ferroviaires et fluviaux entre de grandes villes et des infrastructures importantes (ports de Rotterdam, Anvers, Dunkerque, aéroports de Paris et Bruxelles...). Cela en fait un lieu de passage et d'installation logistique important. Le projet du Canal Seine-Nord Europe (CSNE), qui vise à relier l'agglomération parisienne avec le réseau fluvial du nord de la France et de l'Europe par un canal à grand gabarit, consoliderait encore davantage la position de la métropole lilloise, qui possède les ports de Lille. De nombreuses entreprises logistiques s'installent sur le territoire (on compte 14 400 salariés privés lors de l'élaboration du SCoT), mais la demande est contrainte par le manque de grandes emprises disponibles, et un certain nombre d'installations se font au sud de la métropole sur la plateforme Delta 3 à Dourges (SCoT). Il y a donc un enjeu de mobilisation d'espaces logistiques.

Le transport de marchandises a un impact important sur les flux et la congestion routière. Les modes alternatifs (fer et eau) sont encore peu développés en comparaison : 14 % du trafic s'effectue par ces modes, le reste par la route. Ces modes sont plus performants sur les longues distances, ils représentent 22 % du trafic de transit (49 % du trafic sur le territoire), pour seulement 8 % du trafic d'échange (37 % du trafic sur le territoire). Le



trafic interne à la métropole (13 % du trafic) est lui presque exclusivement routier. Ce trafic routier est divisé en deux modes : les poids lourds (69 %) et les véhicules utilitaires légers (31 %), la proportion de VUL augmente pour le trafic interne (Plan de Mobilité (PDM)).

Ces flux sont essentiellement présents sur deux corridors autoroutiers : l'A1/A22 de Paris vers Tourcoing et Courtrai, et l'A1/A27 de Paris vers Tournai en passant par la Pévèle. En agglomération, le transport de marchandises est en fait essentiellement le fait des particuliers : les véhicules particuliers représentent 50 % des trajets. De plus, la séparation entre les lieux de production et les lieux de consommation induit des déplacements plus complexes pour aller jusqu'aux consommateurs finaux (infrastructures logistiques, transporteurs, chargeurs, distributeurs). La livraison à domicile contribue également à cette multiplication des flux. Or, ces augmentations causent des nuisances fortes : pollution atmosphérique, bruit, congestion routière. Une tonne de marchandises transportées par camion émet cinq fois plus de gaz à effet de serre que si transportée par voie ferrée ou fluviale (PDM). Face à ces enjeux économiques et environnementaux, plusieurs documents tentent d'encadrer le sujet de la logistique.

Ainsi, le SCoT vise à « améliorer l'accessibilité du territoire et la fluidité des déplacements » (DOO). Pour le transport de marchandises, il s'agit de développer l'usage des modes fer et eau. Pour cela, le SCoT prévoit de maintenir les infrastructures ferroviaires existantes, de réaliser la mise à gabarit de la Deûle et de la Lys, et de préserver des opportunités foncières existantes ou potentielles en bordure d'eau à destination d'activités économiques utilisant le canal. Il s'agit également de resserrer les liens et partenariats entre la plateforme Delta 3, les ports de Lille, les terminaux ferroviaires à conteneurs de Mouscron-Courtrai-LAR, gare de Lomme Délivrance. Des réflexions sur l'amélioration de la logistique et du transport de marchandises sont en cours, notamment avec la mise en place du centre multimodal de distribution urbaine (CMDU) aux ports de Lille.

La MEL a engagé l'élaboration de son PDM, dont l'enquête publique s'est déroulée début 2023. Dans sa partie transport de marchandises, le PDM a pour objectif de limiter « l'expansion des flux de marchandises, tout en encourageant le report modal de la route vers le fer et l'eau et en optimisant les schémas logistiques ». Il fixe des objectifs en 2035 de part modale des modes fer et eau de 20 % en transport d'échange et 30 % en transit, pour respectivement en 2016 8 % et 22 % (PDM). Il développe pour cela plusieurs orientations dans son plan d'action, comme le fait de créer des zones réservées à la logistique utilisant des modes alternatifs dans le PLU et de réserver des zones de livraison dans tous les projets afin de ne pas se décharger et encombrer la voie publique. Des réflexions autour de la logistique du dernier kilomètre, de la transition énergétique ou de la compréhension du e-commerce sont également exprimées et encouragées.

Le SRADDET des Hauts-de-France a été adopté le 4 août 2020. Ce document possède plusieurs objectifs concernant la logistique à l'échelle régionale cette fois. Le SCoT doit prendre en compte les objectifs du SRADDET et être compatible avec les règles écrites dans le fascicule. Sous la rubrique « Affirmer un positionnement hub logistique »,

on peut retrouver des objectifs tels que « Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises », « Optimiser l'implantation des activités logistiques », « Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces », « Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures ». Certains de ces objectifs indiquent des résultats à atteindre, que l'on retrouve dans le tableau 2.1 (réduire la part modale de la route, augmenter les taux de remplissage des véhicules). On retrouve la déclinaison de ces objectifs dans les règles générales du SRADDET, en particulier les règles 1, 2, 3 et 19 déclarant en substance :

- 1 Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT :
  - veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante ;
  - privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux.
- 2 Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible.
- 3 Les SCoT, les PLU(i), les PDU, les plans de la mobilité et les PCAET intègrent dans leurs réflexions la gestion du dernier km ; lorsqu'ils comprennent un pôle d'envergure régionale, et dès lors que le besoin est identifié. Les documents de planification doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine.
- 19 Dans le cadre de leur stratégie foncière, les SCoT veillent à favoriser la mise en valeur des infrastructures de transport ferroviaires et fluviales, notamment en préservant les capacités de développement et d'accès.

#### Résultats à atteindre :

		2012	2030	2050
Taux de charge	Tx de remplissage pour les + de 3,5 tonnes	15%	40%	70%
Trajets à vide	Km. parcourus	20%	10%	5%
Eco-conduite	nbre de chauffeurs formés	30%	100%	100%
Part modale (fluvial, ferroviaire)	Part modale en tonne / km	15%	25%	30%

TABLEAU 2.1 – Objectifs pour le transport de marchandises. (SRADDET Hauts-de-France)

À travers l'analyse de ces différents documents, nous pouvons constater le traitement qui est fait de la logistique sur le territoire. Les objectifs sont une meilleure accessibilité et attractivité de la métropole lilloise et de la région en général, pour mieux la connecter

au réseau du nord de l'Europe. L'accent est mis sur les modes de transport (privilégier le fer et l'eau), mais aussi sur l'immobilier logistique. Il s'agit de pouvoir permettre l'installation aux entreprises en offrant des infrastructures compétitives, de préférence sur des plateformes logistiques regroupées et bénéficiant de multimodalité. La gestion de la logistique urbaine et du dernier kilomètre est cependant plus imprécise. Les projets doivent notamment prévoir et gérer l'addition de flux, mais il y a peu d'indications sur les modalités de cette gestion. Le secteur de la logistique est en effet agile et adaptable aux demandes des entreprises et aux contextes locaux, il est donc très difficile d'instaurer des règles générales, au risque de causer de nouvelles nuisances par ricochet.

Nous avons ainsi décrit la situation commerciale et logistique du territoire du SCoT de Lille Métropole, ainsi que le traitement de ces thématiques par les différents documents d'urbanisme. Il y a cependant encore un manque de connaissances sur la logistique du territoire, en particulier urbaine, et sur les capacités d'intervention des documents d'urbanisme et du DAACL. Il est donc intéressant de se renseigner sur le traitement de ces questions dans d'autres collectivités.

## **2.2 S'appuyer sur les travaux d'autres SCoT : le besoin d'un travail fin sur les centralités et de connaissances sur la logistique**

Le SCoT de Lille Métropole devra réaliser un DAACL lors de sa prochaine révision, qui sera probablement engagée d'ici 2026. Il s'agit d'un document nouveau pour le territoire, en particulier concernant les thématiques logistiques qui ont été ajoutées en 2021 par la loi Climat et Résilience. Nous avons donc effectué un benchmark auprès d'autres SCoT ayant réalisé ou étant en cours d'élaboration d'un DAACL, ou à défaut d'un DAAC. Relativement peu de SCoT ont aujourd'hui entamé une révision qui inclut un DAACL puisque la création de celui-ci est encore très récente. Nous avons tout de même identifié plusieurs documents élaborés ou en cours d'élaboration. Nous avons consulté ces documents ou à défaut des documents intermédiaires de travail (diagnostic, préfiguration). Nous avons également contacté des personnes ayant travaillé sur le sujet du DAAC(L) au sein du syndicat mixte élaborant le SCoT. Ci-dessous se trouve le tableau 2.2 indiquant les SCoT avec lesquels nous avons pu effectuer des entretiens ainsi que plusieurs autres SCoT que nous avons identifiés comme disposant d'un DAAC ou d'un DAACL.

Nous avons en fait identifié uniquement deux SCoT approuvés ou arrêtés disposant d'un DAACL : le premier est le SCoT de Carcassonne Agglo, arrêté le 16 décembre 2022, le second est le SCoT des Territoires du Grand Vendômois dans le Loir-et-Cher, approuvé le 8 juin 2022. Les autres SCoT identifiés ont une démarche de DAACL en cours, ou un DAAC achevé. Nous avons contacté quatre SCoT de la région Hauts-de-France (Flandre et Lys, Grand Douaisis, Grand Amiénois et Bassin creillois et vallées brethoises) qui peuvent posséder des enjeux similaires liés à leur positionnement régional. De même,

SCoT	DAACL	DAAC	SCoT approuvé en	En révision depuis	Contacté
Flandre et Lys		X		2019	
Grand Douaisis		X		2019	
Grand Amiénois	X			2012	2018
Bassin creillois et des vallées brethoise	X			2013	2017
SCoTAM (Metz)		X		2021	Modification
Carcassonne Agglo	X		Arrêté 16 décembre 2022	2017	
Territoires du Grand Vendômois (Loir-et-Cher)	X			2022	
SCOTERS (Strasbourg)	X			2006	2018
Besançon Cœur Franche-Comté	X			2011	2017
Sud Loire (Saint-Etienne)	X			2013	2018
Marseille Provence	X			2013	
Nantes Saint-Nazaire	X	X		2016	2022
Pays de Brest		X		2019	2019
Cœur de Faucigny (Haute-Savoie)	X		2009 - 2011 - 2017	2020 : fusion de 3 SCoT	
Territoire du Pays horloger / PNR du Doubs Horloger	X				2022
Seuil du Poitou (Poitiers)		X		2020	
agglomérations de Beaune, Gevrey-Chambertin et Nuits-Saint-Georges		X	Arrêté 06 juillet 2022		2017
Orléans Métropole		X		2019	
Vosges Centrales		X		2021	
Pays de Lorient		X		2018	
Lannion-Trégor		X		2020	
Région Mulhousienne		X		2019	
Grand Clermont		X	2011 – modification en 2019		

Entretien fait	
Pas d'entretien	
SCoT en cours	Nom du SCoT
SCoT approuvé	Nom du SCoT
Non contacté	Nom du SCoT

TABLEAU 2.2 – Tableau des SCoT avec un DAACL ou un DAAC identifiés — Réalisation : Séphora Derrouiche.

plusieurs SCoT sont organisés autour d'une métropole, comme le SCoTAM (Metz), le SCOTERS (Strasbourg), le SCoT de Nantes Saint-Nazaire ou le SCoT du Pays de Brest. Par souci de lisibilité, nous écrirons DAACL pour parler du document en règle générale, en spécifiant s'il s'agit d'un DAAC ou d'un DAACL lorsque nous prendrons des exemples d'un SCoT en particulier.

Pour notre benchmark, nous avons réalisé 10 entretiens avec des personnes ayant travaillé sur le sujet des DAACL, directement dans le syndicat mixte ou dans l'agence d'urbanisme ayant participé à l'écriture du SCoT (tableau entretiens annexe A.1). Ces entretiens étaient à visée exploratoire, il s'agissait de comprendre les modes d'élaboration du document, connaître la démarche de travail, les méthodes de diagnostic et l'objet des réflexions. Une trame de questions adaptable permettait un meilleur déroulé de l'entretien, réalisée à partir des premières interrogations que nous avons et de la consultation en amont des documents (trame entretiens annexe A.2).

### 2.2.1 Les enjeux identifiés à propos du DAACL

À partir de ces entretiens, des documents et d'autres ressources consultées, nous avons pu identifier les enjeux qui ressortent à propos de l'encadrement du commerce et de la logistique par le DAACL. L'enjeu principal du document qui est revenu dans chaque entretien pourrait être résumé par « conforter les centralités et réguler les zones commerciales ». Dans un contexte de surproduction des surfaces commerciales engendrant des

phénomènes de vacance surtout visibles dans les centre-villes et centre-bourgs, auquel on ajoute la limite d'artificialisation engendrée par le ZAN, la question du renouvellement des centralités est en effet très discutée. On peut d'ailleurs l'observer à travers les différents programmes de revitalisation des centres, comme Action Cœur de Ville ou Petites villes de demain. Un premier travail est d'abord de définir ces centralités. La question prospective et du commerce de demain prend également une part importante des réflexions, face aux crises des surfaces commerciales, des changements des modes de consommation et de la croissance de l'e-commerce. Ainsi, le SCoT de Nantes Saint-Nazaire souhaite réfléchir à la mutation de zones commerciales anciennement périphériques pour les transformer en quartiers. Ces zones commerciales ont en effet été rattrapées par l'étalement urbain, et face à leur vieillissement, il est question de transformer ces enclaves monofonctionnelles pour les requalifier en véritables morceaux de ville.

Un document de travail de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) sur le sujet du DAACL souligne les points de convergence suivants à propos de la logistique :

- Difficultés à définir la logistique « commerciale » et risque de confusion entre plusieurs types de logistique qui sont très différentes (B to B, B to C);
- Une meilleure appréhension de la « grande » logistique, particulièrement dans les territoires traversés par les flux de marchandises;
- Volonté des territoires de réglementer les entrepôts de grande taille, voire souhait de ne pas les accueillir dans un contexte de tensions sur le foncier;
- Glissement d'une partie des questions logistiques vers le volet économique du SCoT (zones d'activités);
- Difficultés à faire atterrir le sujet de la logistique urbaine et commerciale dans les SCoT, y compris de la part des bureaux d'études engagés dans l'élaboration des DAACL

(FNAU Interclub, 2022)

Nous avons identifié des réflexions similaires lors de nos entretiens. Le sujet de la logistique est complexe à appréhender pour tous les techniciens travaillant sur le sujet, et la restriction de celle-ci à la logistique « commerciale » n'aide pas forcément à éclaircir la situation. Il y a notamment un enjeu de solidarité territoriale autour de la répartition des fonctions logistiques dans une agglomération, relevés par les SCoT du Grand Amiénois et de Nantes Saint-Nazaire. Les élus souhaitent encadrer le développement des grands entrepôts, et ce développement doit idéalement être réparti entre les différentes communes de l'agglomération. Il n'est en effet pas rare que cette charge logistique repose sur quelques communes périurbaines uniquement, mais qui sont alors privées d'autres types de développements dans un contexte de pression foncière, alors que ces infrastructures logistiques desservent toute l'agglomération voire au-delà.

Un autre enjeu est lié à l'application du DAACL et sa transcription dans les PLU(i), soulevé par le SCoT de Flandre et Lys. Il y a en effet un risque de sous-interprétation des orientations du DAACL, ce qui peut conduire à des règles compliquant l'aménagement du territoire. Un exemple cité concerne le dessin des centralités commerciales. Le SCoT avait défini des principes mais n'était pas particulièrement contraignant afin de laisser une certaine liberté aux communes. Un EPCI a choisi de définir ses centralités comme étant tout le zonage « UA » (zone urbaine mixte), sans affiner ce tracé. Cela pose aujourd'hui problème pour la planification, puisque des commerces s'installent dans des zones classées comme centralités, alors que cela ne relève pas d'une réalité du territoire, au risque de concurrencer les centralités commerciales avérées. À l'inverse, une sur-interprétation peut également provoquer des complications d'aménagement. Le SCoT de Flandre et Lys fixe ainsi une limite minimale d'implantation de 300 m<sup>2</sup> pour les commerces dans les sites d'implantation périphérique. Un PLU(i) a défini un seuil de 100 m<sup>2</sup> minimum, se voulant plus contraignant. Mais cela a occasionné un quasi-blocage d'une zone commerciale car la mesure était très limitante pour les nouvelles implantations.

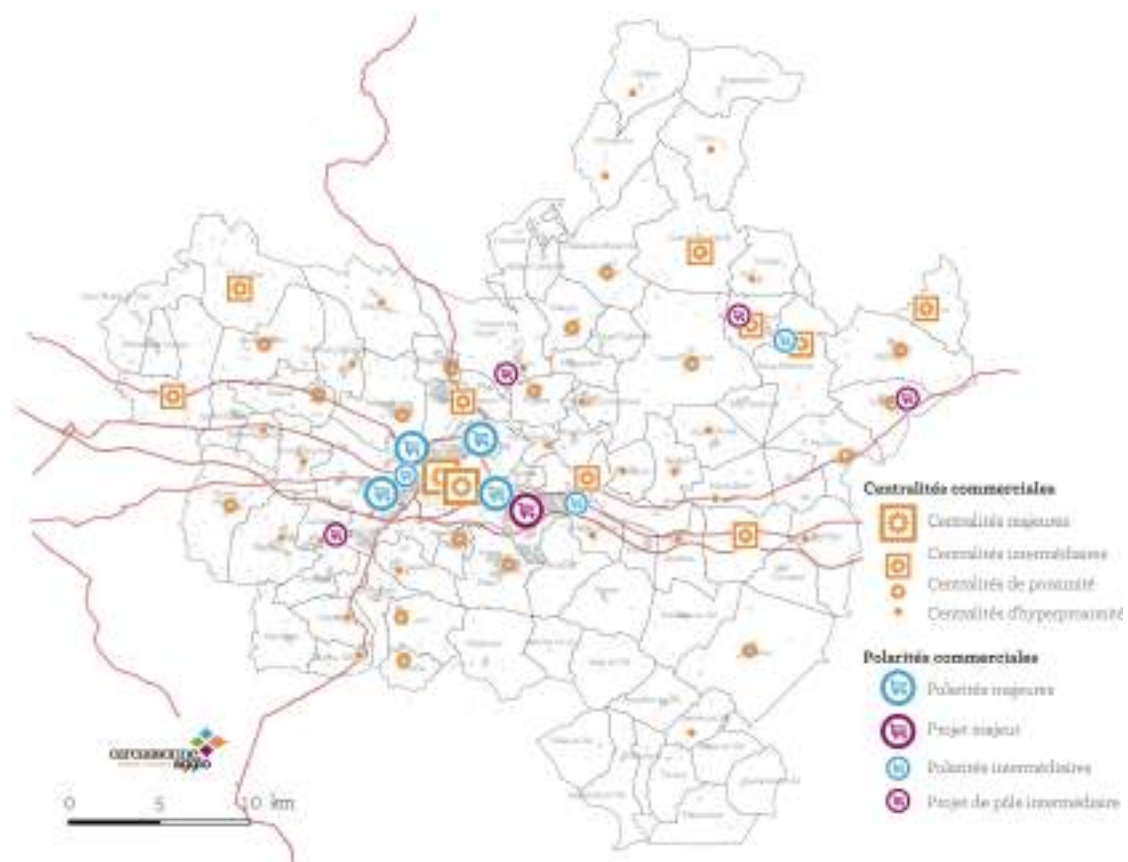
Nous avons ainsi identifié plusieurs enjeux autour de l'encadrement du commerce et de la logistique, le premier étant la préservation et la valorisation des centralités. Une fois ces enjeux définis, nous allons maintenant voir les travaux engagés par les différents SCoT lors de leur diagnostic.

### 2.2.2 Les travaux menés pour un diagnostic commercial et logistique

En premier lieu, les DAACL doivent définir leur périmètre d'action et donc préciser leur définition du commerce. Celle-ci est globalement similaire entre les différents documents à quelques nuances près. Le SCoT du Pays de Brest considère ainsi dans son DAACL le commerce de détail (activités de ventes de biens non (ou peu) transformés à la clientèle), l'artisanat commercial (activités avec fabrication et vente de biens, services à caractère artisanal), ainsi que les commerces de véhicules automobiles et motocycles, les drives et les équipements cinématographiques. Les cinémas et commerces de véhicules sont ici une exception, et ne sont habituellement pas intégrés. C'est le cas dans le SCoT du Grand Douaisis, qui comprend le commerce de détail, l'artisanat commercial et les drives. Il exclut le commerce de gros, l'hôtellerie-restauration, les activités de loisirs et les concessionnaires automobiles.

Une des obligations principales du DAACL est de définir les localisations préférentielles des commerces, pour les centralités et les secteurs d'implantation périphériques. Les SCoT établissent généralement pour cela une armature commerciale, qui définit différents niveaux de polarités commerciales par commune, ou plus précisément au niveau infracommunal. Ces niveaux de polarités peuvent être établis par différents critères, plusieurs SCoT ont fait le choix de travailler sur les fréquences d'achat. C'est le cas du SCoT du Grand Amiénois et du SCoT du Bassin creillois et des vallées brethoise. Il s'agit de classer les magasins selon le rythme de fréquentation par les consommateurs. Ainsi, une boulangerie pourra être classée comme un commerce quotidien, un supermarché

comme un commerce souvent fréquenté, alors qu'un magasin de bricolage aura une fréquence occasionnelle ou rare. Une fois cette typologie définie, elle permet d'organiser les polarités commerciales selon leur vocation à accueillir un certain seuil de fréquentation : les centralités dites de proximité accueilleront par exemple en majorité des commerces quotidiens, alors que la grande centralité métropolitaine sera élargie à tous les types de commerces. Cela permet d'orienter le devenir des polarités commerciales, sans pour autant stopper entièrement le développement du commerce. Le SCoT de Carcassonne Agglo, quant à lui, définit ses centralités et polarités selon le nombre et la diversité de commerces présents. Il définit à partir de cela quatre niveaux de centralités et de polarités, représentés sur la carte 2.4.



CARTE 2.4 – Typologie de sites commerciaux sur Carcassonne Agglo. (DAAC de Carcassonne Agglo)

Les SCoT effectuent une analyse de leur tissu commercial afin de mieux connaître l'offre et les besoins. Lors de cette analyse, plusieurs territoires ont constaté qu'ils disposaient d'une couverture commerciale complète, voire en excès. C'est le cas notamment des SCoT de Carcassonne Agglo, de Besançon et du SCoTAM (Metz). L'enjeu pour ce type de territoire n'est donc plus de proposer une nouvelle offre commerciale pour ses habitants

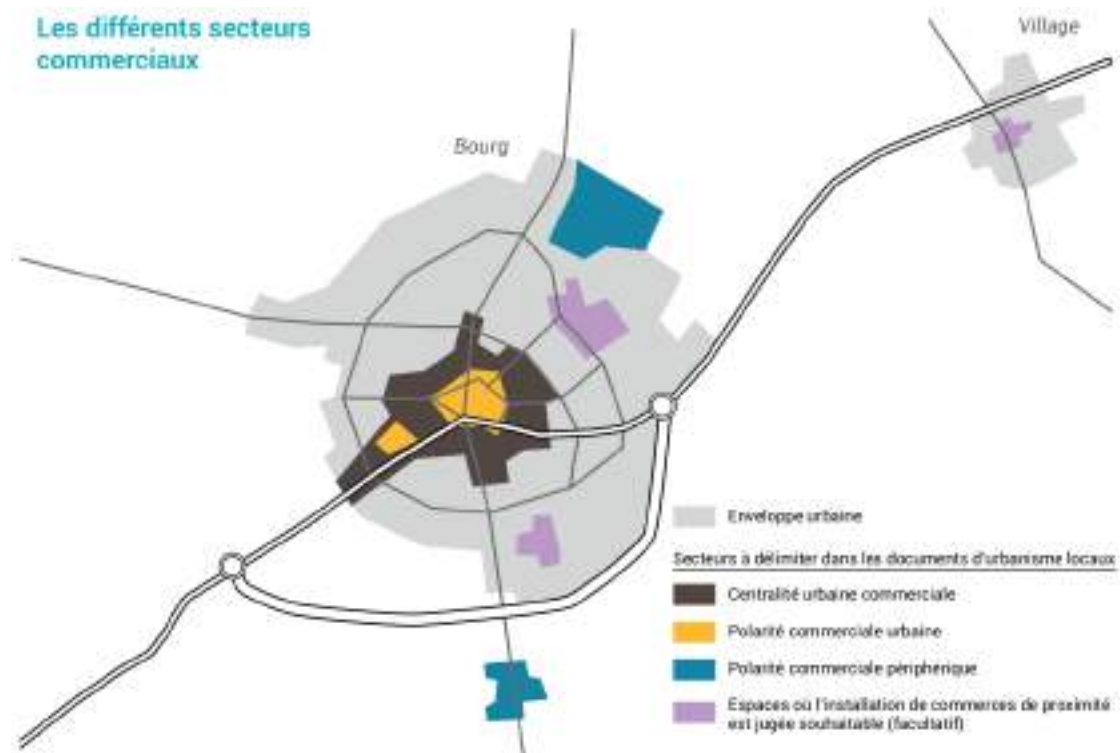
et usagers, mais plutôt de réorganiser l'offre existante vers une meilleure répartition et qualité de l'offre. Il a ainsi été constaté pour le SCoT du Grand Douaisis que le développement de grandes et moyennes surfaces favorise l'apparition de locaux vacants voire de friches commerciales. Un argument communément utilisé pour l'installation de nouvelles surfaces commerciales est la création d'emplois, mais là aussi, il a été montré que les créations de surfaces ont tendance à déplacer l'emploi plutôt qu'à réellement en créer.

Un enjeu important du diagnostic des DAACL est la définition des centralités commerciales sur le territoire. Il y a un consensus général sur la nécessité de préserver le commerce de centralité et de limiter l'implantation périphérique. Le passage de l'armature commerciale par commune à une localisation plus précise des centralités est alors un travail demandant du temps, mais se révélant utile pour organiser au mieux le commerce dans l'agglomération. Il s'agit en effet d'un travail au long cours de définition, comme nous l'a expliqué le SCoT du Pays de Brest qui travaille depuis de nombreuses années sur la situation commerciale du territoire. Cela leur permet une fine connaissance et une capacité de conceptualiser l'organisation commerciale, comme le montre ce schéma (carte 2.5) présentant les différents types d'espaces commerciaux et leur répartition dans une commune. Concrètement, le SCoT a ainsi pu définir ses polarités commerciales (urbaines et périphériques) avec une certaine précision d'identification des fonctions, puisque six niveaux sont définis et les secteurs des polarités sont nommés à l'intérieur des communes, comme on l'observe sur la carte 2.6.

Le SCoTAM définit ses centralités comme « des lieux caractérisés par une mixité fonctionnelle constituant un cadre urbain pour le commerce ». La distinction entre les différents niveaux de centralité s'effectue par le rayonnement de l'offre et sa fréquence. Un « pôle d'achats courants » répond ainsi aux « besoins quotidiens d'un bassin de vie local », et doit être accessible aux habitants en cinq minutes en voiture. Le SCoT du Grand Douaisis a défini ses centralités par la densité et la diversité de l'offre commerciale existante. Le tracé de ces centralités a été précisé par un travail entre le Syndicat mixte et les communes qui connaissent leur territoire. Cela a permis d'aboutir à des tracés très précis, quasiment à la parcelle (carte 2.7). Il y a un travail de sensibilisation à effectuer auprès des communes pour réaliser ce travail de définition de leurs centralités dans les PLU(i). C'est certes un travail assez conséquent, mais qui permet par la suite aux communes d'avoir une meilleure prise en main de leur territoire à propos des commerces mais pas uniquement, les centralités commerciales sont généralement les centralités urbaines des communes.

Plusieurs SCoT ont travaillé sur la thématique de requalification ou de mutation des secteurs d'implantation périphériques. Dans un contexte de limite d'artificialisation, ces zones commerciales peuvent en effet offrir d'importantes réserves foncières. Un premier travail sur le sujet a été engagé dans le SCoT du Bassin creillois et des vallées brethoise. De même, le SCOT de Nantes Saint-Nazaire a mené des réflexions sur la mutation de certaines de ses zones commerciales. La zone Atlantis ou Saint-Sébastien par exemple, sont des zones anciennement périphériques qui sont aujourd'hui rattrapées par la ville,

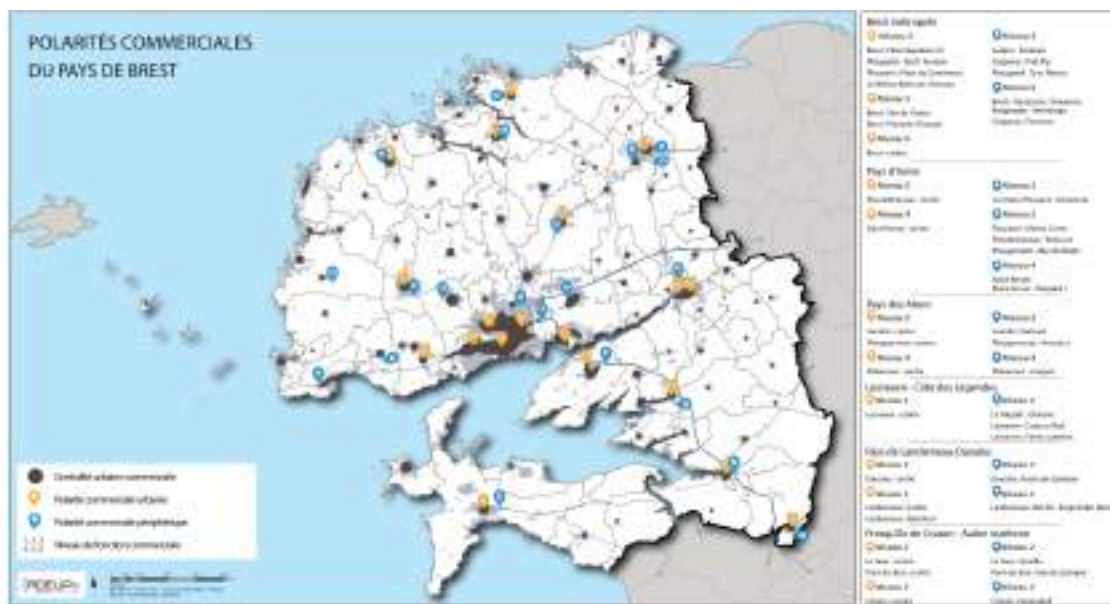




CARTE 2.5 – Les différents secteurs commerciaux. (DAAC du Pays de Brest)

avec un bon niveau de desserte en transport en commun.

La définition de la logistique commerciale, nous l'avons vue, est un sujet complexe. Les SCoT essaient d'en donner une définition, mais tous s'accordent sur le fait que le sujet est difficile à prendre en main. La logistique, ou plutôt les multiples filiales logistiques, répondent à des logiques très différentes selon les entreprises et leur structuration peut être complexe : certaines chaînes seront gérées de bout en bout par une même compagnie, alors que d'autres feront appel à un opérateur différent pour chaque étape. La logistique commerciale est une définition à adapter selon les besoins de chaque territoire. Le SCOT de Nantes Saint-Nazaire et le SCOTERS (Strasbourg) définissent cette logistique « pour le territoire » comme étant les entrepôts desservant les commerces et les consommateurs finaux. Le SCOT de Nantes a réalisé un travail important d'identification d'objets, partant du champ entier de la logistique avant de le restreindre à ce qui est identifié comme logistique commerciale. Ainsi, ce qui relève des hôpitaux, des déchets ou des entreprises est mis de côté. Ce travail est effectué avec un regard foncier puisque c'est le levier du SCoT (un seuil de surface a été placé à 5000 m<sup>2</sup> car le SCoT a un regard sur les projets au-delà). Lors de ces travaux, un double enjeu est apparu : des besoins sur la logistique urbaine dans les villes de Nantes et de Saint-Nazaire, mais aussi un enjeu foncier sur les très grands entrepôts logistiques (> 5000 m<sup>2</sup>) dans les communes périurbaines. Des

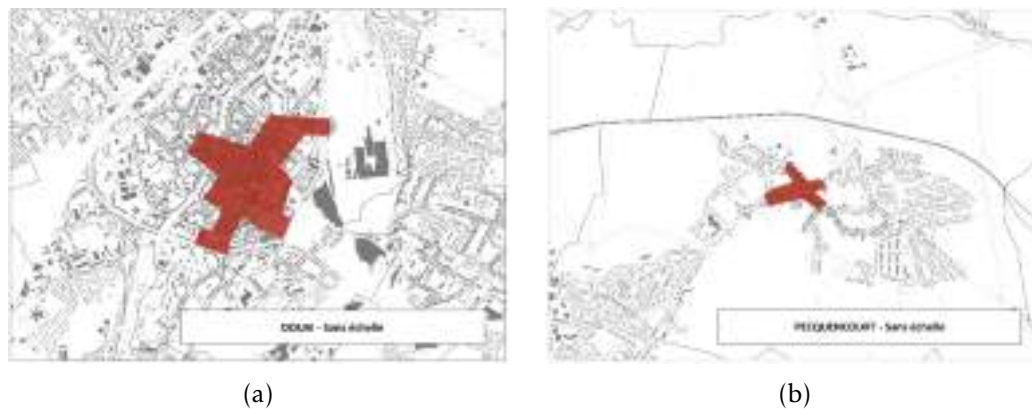


CARTE 2.6 – Polarités commerciales du pays de Brest. (DAAC du Pays de Brest)

orientations semblaient plutôt être prises vers la grande logistique, mais le sujet n'est pas encore tranché à l'heure actuelle. Le SCOT du Grand Amiénois est lui aussi en cours de réflexion sur cette définition. Un travail par opposition d'idées a été fait (distinguer la logistique exogène et endogène, BtoB et BtoC...). La logistique « pour le territoire » est ici définie par la logistique du dernier kilomètre et la messagerie (colis de moins de 2 kg), à savoir l'approvisionnement du commerce de détail et la logistique urbaine classique. La logistique amont et agro-alimentaire ont été écartées, car le territoire est très agricole, avec notamment beaucoup d'activités de stockage de blé, qui entrent dans la filière mais ne représentent pas ce que l'on veut encadrer.

Afin de donner un troisième éclairage, le SCOTERS (Strasbourg) définit dans sa préfiguration du DAACL la logistique pour le territoire à partir de la typologie AFIOLOG en prenant les deux premières catégories : les espaces urbains de livraison (entrepôts de proximité de moins de 2000 m<sup>2</sup>, espace de logistique urbaine, mais aussi drives, drives piétons et autres lieux de retrait), et les entrepôts intermédiaires à vocation infrarégionale de moins de 10 000 m<sup>2</sup>. Les entrepôts de plus grande taille n'ont alors pas vocation à être traités dans le DAACL, ce qui n'empêche d'ailleurs pas que le SCoT s'en saisisse dans un autre chapitre.

Afin de mener à bien un tel travail de diagnostic, le sujet des données employées et de l'accès aux informations est essentiel, qu'il s'agisse du sujet commercial ou logistique. Les bases de données classiques donnant des informations sur les activités, les surfaces commerciales ou les locaux (SIRENE, Codata, BPE, CDAC, fichiers fonciers...) sont intéressantes et nécessaires, mais elles ont toutefois leurs limites. Certaines sont imprécises



CARTE 2.7 – Localisations des centralités commerciales. (DAAC du Grand Douaisis)

ou mal renseignées, parfois suffisamment pour que l'information ne soit pas fiable à un niveau infracommunal, alors que l'on peut tolérer une certaine marge d'erreur à l'échelle de l'agglomération. Il peut alors être nécessaire de compléter l'information, que ce soit par du travail de terrain ou des compléments d'information par les communes qui connaissent mieux leur territoire, comme l'a fait le SCOTERS. Au-delà de la présence d'activités, il est aussi intéressant de connaître les tendances et les évolutions du marché. Pour cela, on peut mener des entretiens avec les acteurs du commerce, comme l'a fait le SCoT de Besançon.

D'autres types d'entretiens ou d'enquêtes peuvent être menés auprès des habitants afin de connaître leurs habitudes de consommation. Le SCOT du Grand Amiénois a ainsi missionné un bureau d'études techniques (BET) pour la réalisation d'une enquête sur les comportements d'achat. L'enquête a pris la forme de la question « Où êtes-vous allé la dernière fois que vous avez acheté X item? » pour 19 catégories d'items regroupant une large partie des achats. Cette enquête menée sur les réseaux sociaux a permis en un mois de récolter environ 5000 réponses exploitables sur 466 communes. Après un redressement selon les catégories de population et les bassins de vie, l'enquête a permis de déterminer une matrice des flux de consommation croissant l'habitat et le lieu de consommation, avec des précisions selon le type de magasin. Cela permet d'obtenir une connaissance des lieux les plus fréquentés, ainsi que le taux d'évasion et de rétention des consommateurs dans certains secteurs.

### 2.3 Obtenir des connaissances sur la logistique dans le territoire du SCoT de Lille Métropole

Le SCoT de Lille Métropole devra prochainement réaliser un DAACL qui comprend une partie logistique. Or nous l'avons vu, la connaissance logistique sur le territoire est relativement imprécise, en particulier pour ce qui relève de la logistique urbaine — la grande logistique de transit est elle mieux connue. Le territoire a de plus un

intérêt grandissant à mieux appréhender le secteur de la logistique. D'une part avec le projet du Canal Seine-Nord Europe qui conduira probablement à une augmentation des passages de marchandises et des implantations logistiques sur ou à proximité du territoire. D'autre part, l'objectif ZAN incite à questionner les constructions du territoire et leur optimisation foncière. Les entrepôts nécessitant des surfaces importantes sont concernés par le sujet, de même que les zones d'activités où ils sont généralement implantés, qui pourront faire l'objet de requalifications.

Nous avons donc tenté une première exploration cartographique de ce secteur logistique. Nous nous sommes pour cela inspirés d'une méthodologie de travail de l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise, *UrbaLyon*. Cette méthodologie a pour objectif de réaliser un observatoire des entrepôts de la logistique dans le cadre du Schéma logistique des biens et des services de la Métropole de Lyon. Cet observatoire prend la forme d'une plateforme de datavisualisation, *Logisti'Cartes*, avec un tableau de bord interactif permettant de consulter les données des activités liées aux filières logistiques. Cette méthodologie est ambitieuse et coûteuse en temps, puisque les données extraites des bases font ensuite l'objet d'un travail de vérification important (prise de contact avec l'entreprise, visite de terrain pour vérifier la bonne géolocalisation des bâtiments...). Il ne s'agit pas ici de la reproduire, mais de partir de ce travail afin de réaliser des explorations sur le territoire du SCoT de Lille Métropole. Les données utilisées sont extraites à partir d'une liste déterminée de codes NAF (nomenclature d'activité française, aussi appelé APE : activité principale exercée). Il s'agit d'un code délivré par l'Insee lors de l'immatriculation d'une activité à vocation statistique. *UrbaLyon* a ainsi isolé une liste d'activités faisant partie du commerce de gros, du transport de marchandises et des prestataires logistiques (annexe A.3). Ces activités ont ensuite été regroupées en filières logistiques comme indiqué dans la tableau 2.3.

Pour tenter de reproduire cette méthodologie, nous avons travaillé avec deux sources de données. La première est la base *CapFinancials* (*CapFi*). Cette base est une version traitée et actualisée de la base *Sirene* de l'Insee, qui identifie les entreprises et les établissements en France. Cette base est très intéressante car elle est fondée sur une base légale (la nécessité pour une entreprise de s'identifier et de posséder un numéro de SIRET/SIREN), ce qui en fait une donnée de référence. La seconde est la base des fichiers fonciers (en particulier la table *pb0010\_loca1*). Cette base identifie et décrit les locaux. C'est là aussi une base de référence, puisqu'elle repose sur les déclarations aux impôts. Il faut cependant noter que les données sont donc déclaratives, ce qui peut engendrer des erreurs ou des manques d'information car non complétée. Le choix de ces deux bases s'est fait pour avoir d'une part les établissements et le détail de l'activité, et d'autre part les informations de surface des locaux pour permettre une approche par le foncier. Après une extraction des codes NAF identifiés par *UrbaLyon*, nous avons pu commencer une exploration cartographique. La base des fichiers fonciers (FF) contient 2143 locaux, la base de *CapFi* contient, elle, 15 188 établissements sur le territoire du SCoT de Lille Métropole.

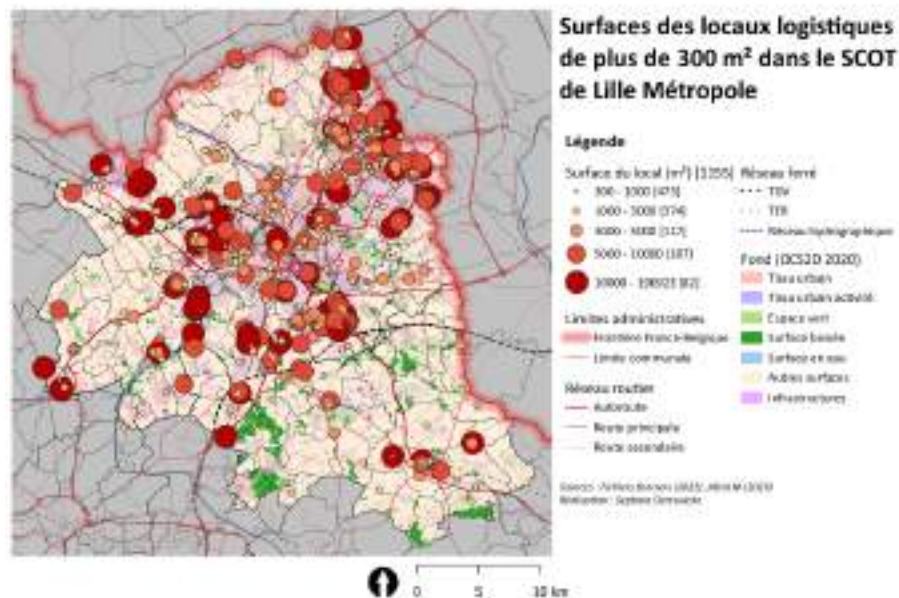
Dénomination Regroupement	Dénomination « Filière » Logistique
<b>Distribution commerciale</b>	Grande distribution généraliste Grande distribution spécialisée Commerce de détail franchisé / indépendant
<b>Distribution spécialisée BtoB</b>	Fournitures de bureau Linge industriel Transport de produits en vrac Commerce de gros de produits électriques, électroniques et électroménager Commerce de gros de matériels, machines et fournitures pour l'industrie et les services Commerce de gros de produits combustibles, chimiques et intermédiaires
<b>Distribution spécialisée BtoC</b>	Commerce de gros de produits pharmaceutiques Distribution spécialisée imprimés Distribution spécialisée textile, habillement et chaussures Distribution spécialisée meuble & Déménagement Commerce de gros de produits de l'industrie automobile Commerce de gros d'autres produits domestiques (vaisselle, beauté, horlogerie...)
<b>Distribution spécialisée BTP</b>	Commerce de gros de BTP & location PL travaux publics
<b>E-commerce et logistique urbaine</b>	E-commerce Logistique urbaine / « dernier kilomètre »
<b>Frais et alimentaire</b>	Commerce de gros de boissons Commerce de gros alimentaires & produits agricoles Messagerie frais / surgelés
<b>Services divers à la logistique</b>	Transitaires / conteneurs & Commissionnaires organisateurs Opérateurs ferroviaires & Marutention Conditionnement Entreposage sécurisé Services à la logistique
<b>Transport et réseau de messagerie</b>	Messagerie traditionnelle et Transporteur indépendant Réseau palettes Location de véhicules (avec chauffeurs)
<b>Transport Express</b>	Messagerie express (monocolis)
<b>Valorisation des déchets</b>	Valorisation des déchets

TABLEAU 2.3 – Tableau des filières logistiques. (UrbaLyon)

### 2.3.1 Une exploration des locaux logistiques

Nous avons commencé par la base des fichiers fonciers. Après une appropriation de la base, nous avons réalisé une première exploitation par surface du local (carte 2.8). Pour une meilleure lisibilité, nous avons fixé un seuil minimal de 300 m<sup>2</sup> de surface de local, et déterminé des classes de surface. Ces classes sont inspirées de la typologie Afilog mais adaptées au territoire, et sont fixées selon des limites réglementaires. Ainsi, 300 m<sup>2</sup> est le seuil minimum pour qu'un maire puisse saisir la CDAC si un projet artificialise les sols, 1000 m<sup>2</sup> est le seuil minimum nécessitant une AEC, 3000 m<sup>2</sup> est le seuil minimum nécessitant une dérogation pour artificialiser les sols. Le SCOT a un regard sur les projets de plus de 5000 m<sup>2</sup>, et les projets de plus de 10 000 m<sup>2</sup> sont interdits en artificialisation. Sans grand étonnement, les surfaces les plus importantes sont les moins nombreuses (82 locaux de plus de 10 000 m<sup>2</sup> pour 2143 locaux en tout, soit 3,8 %). On constate que les locaux logistiques sont regroupés dans les zones d'activités (le CRT de Lesquin, le MIN de Lomme ou le CIT de Roncq ressortent particulièrement). On constate aussi le positionnement de ces locaux le long des axes routiers mais aussi fluviaux, avec la

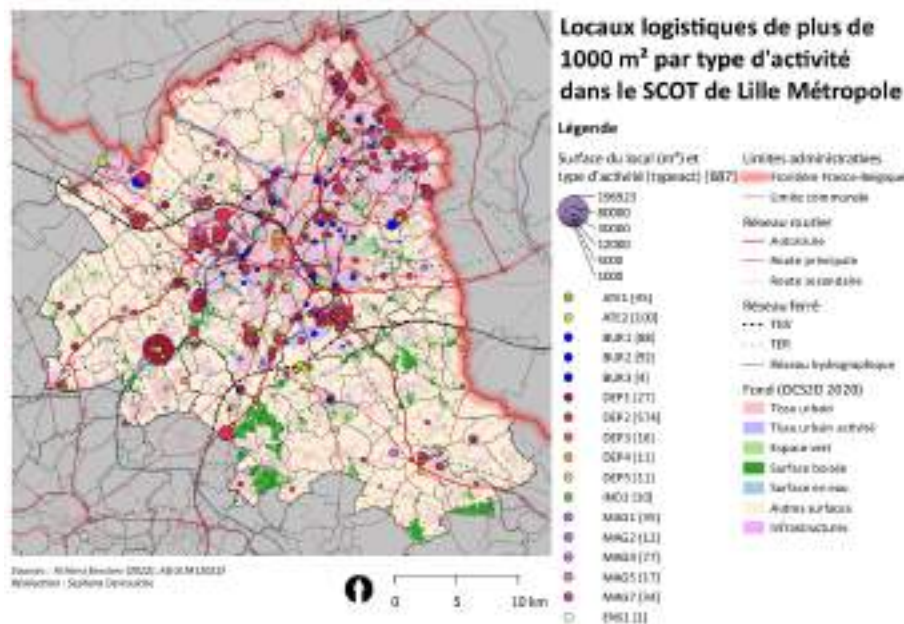
présence du port de Lille et du port de Santes. La plus grande surface logistique est localisée à Wavrin, il s'agit d'une entreprise d'affrètement de véhicules, d'une emprise de 196 923 m<sup>2</sup>.



CARTE 2.8 – Surfaces des locaux logistiques de plus de 300 m<sup>2</sup> dans le SCoT de Lille Métropole.

La table des fichiers fonciers possède une donnée de classement du type d'activité, qui est représenté sur la carte 2.9. Nous avons ici fait ressortir les locaux de plus de 1000 m<sup>2</sup>, qui représentent un tiers des locaux logistiques. La grande majorité de ces locaux est classée en DEP2, à savoir les « lieux de dépôts couverts », ce qui correspond bien aux entrepôts que l'on essaye d'identifier. Hormis cette classe, on identifie aussi un certain nombre d'ateliers artisanaux (ATE1 et ATE2), de bureaux (BUR1, 2 et 3) qui regroupent notamment des sièges d'activités logistiques, ainsi que des magasins (MAG1 à MAG7). On identifie également un certain nombre d'artefacts et d'erreurs dans la base : un local est classé ENS1 (école privée), mais est après vérification un commerce de gros alimentaire. MAG1 et MAG2 représentent des boutiques d'une surface principale inférieure à 400 m<sup>2</sup>, alors que nous avons sélectionné les locaux de plus de 1000 m<sup>2</sup>. Cela s'explique par la définition de la surface prise : la surface du local est la somme de toutes les surfaces, principales et secondaires, ce qui inclut les dépendances, les surfaces de stationnement... Nous remarquons aussi la présence de quelques surfaces classées DEP4 en plein centre de Lille. Il s'agit en fait de parkings de stationnement couvert. Ces données apparaissent, mais ne nous intéressent pas dans le cadre d'une identification des surfaces logistiques, il conviendrait de les retirer.

Une fois ces premières analyses nous permettant d'explorer les données dont nous



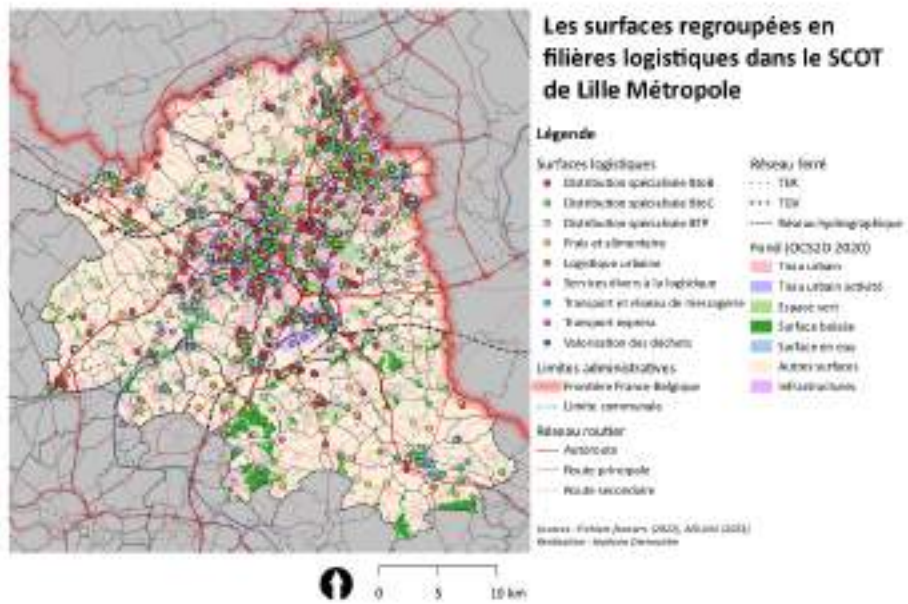
CARTE 2.9 – Locaux logistiques de plus de 1000 m<sup>2</sup> par type d'activité dans le SCoT de Lille Métropole.

disposons, nous pouvons effectuer le regroupement en filières logistiques (carte 2.10). Nous avons repris la liste des codes NAF et l'avons organisée en filières logistiques d'après le modèle d'UrbaLyon (annexe A.3). Cela nous permet d'obtenir la carte suivante, organisant les locaux par filière logistique. Sur cette carte, nous observons la présence des locaux logistiques d'abord dans l'agglomération centrale et dans les zones d'activités. Il y a une forte proportion de la filière du BtoB et du BtoC.

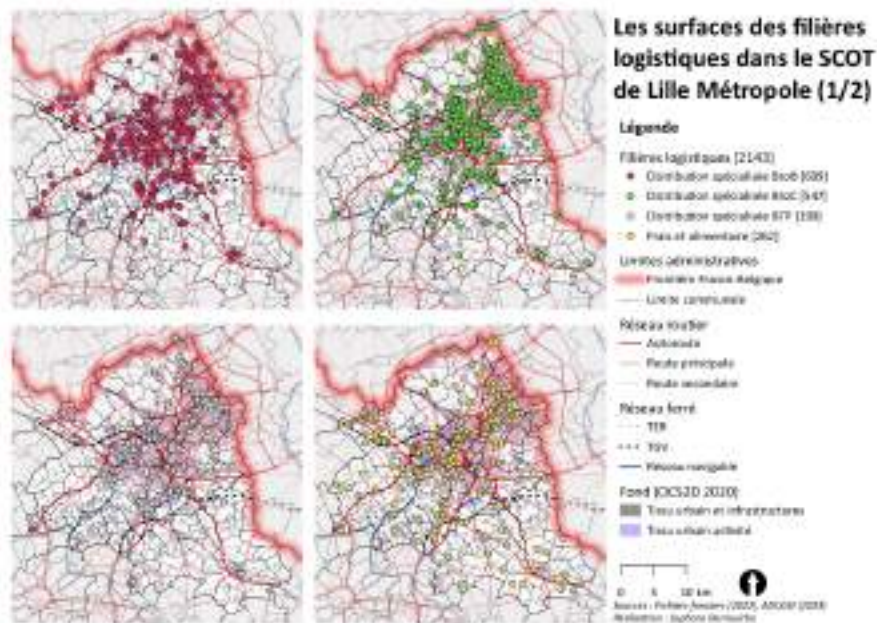
Pour une meilleure lisibilité, nous avons séparé les filières logistiques afin de pouvoir les comparer dans les deux cartes 2.11 et 2.12. Nous confirmons en effet le poids des filières du BtoB et du BtoC implantées de manière générale dans l'agglomération, même si le BtoB est un peu plus présent dans les zones d'activités. La filière du BTP est davantage concentrée dans les zones d'activités, à l'inverse de la filière frais et alimentaire qui semble aussi être implantée selon des logiques d'axes, et on identifie une concentration au MIN de Lomme. Le CRT de Lesquin est globalement un lieu de concentration pour toutes les filières logistiques, et il semble y avoir une concentration de la filière transport et réseau de messagerie à Orchies.

### 2.3.2 Une exploration des activités logistiques

Après cette exploration des fichiers fonciers, nous allons maintenant nous tourner vers la base CapFinancials. Le regard n'est ici plus foncier mais orienté vers les activités (établissements et entreprises). À ce titre, nous disposons principalement des informa-

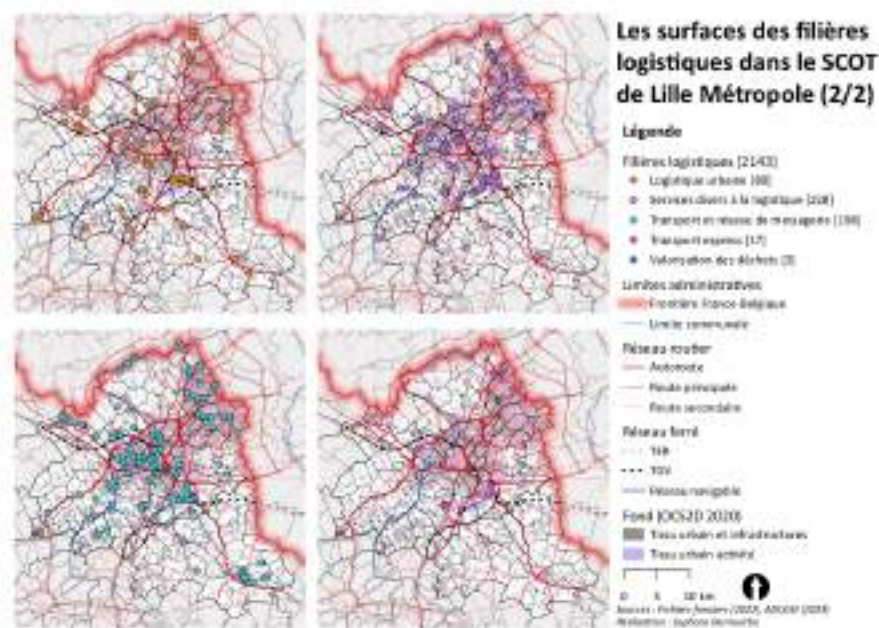


CARTE 2.10 – Les surfaces regroupées en filières logistiques dans le SCoT de Lille Métropole.



CARTE 2.11 – Les surfaces des filières logistiques dans le SCoT de Lille Métropole (1/2).

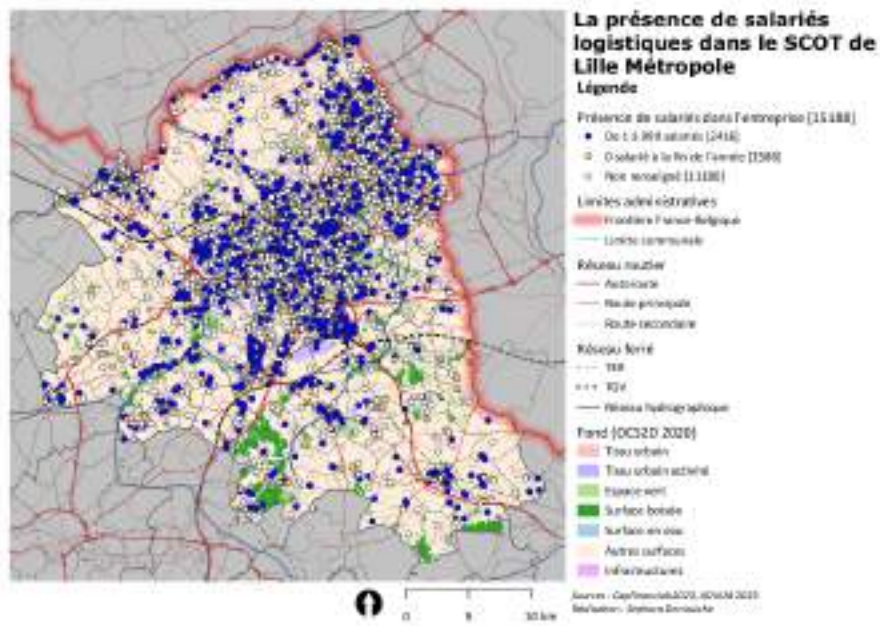




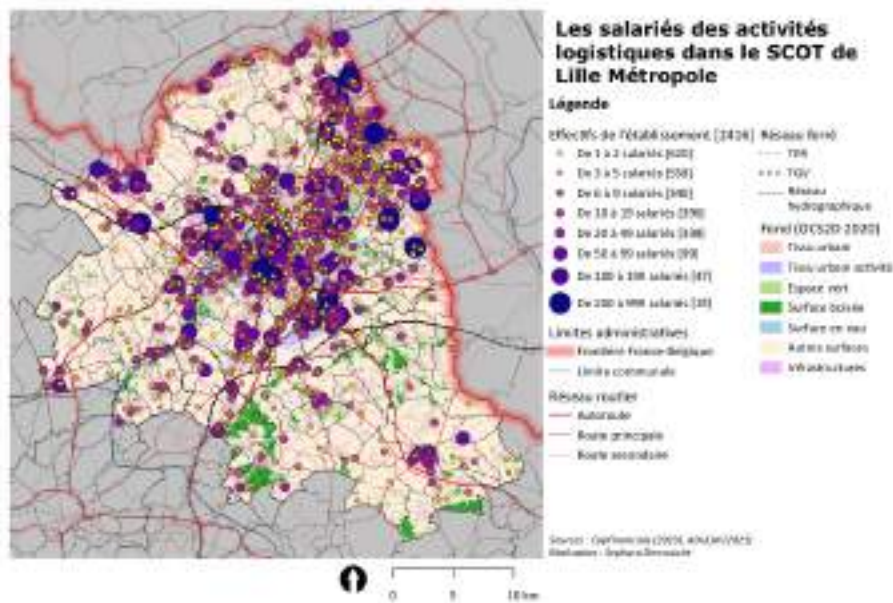
CARTE 2.12 – Les surfaces des filières logistiques dans le SCoT de Lille Métropole (2/2).

tions d'effectifs de salariés dans les entreprises. Il est à noter que contrairement aux fichiers fonciers, CapFinancials recense directement le nom de l'entreprise, ce qui permet des vérifications plus aisées de sa nature. Nous avons d'abord repéré la présence de salariés ou non au sein des activités logistiques. La carte 2.13 fait assez bien ressortir la concentration d'établissements logistiques dans les zones d'activités (en plus de ceux cités précédemment, on repère aussi la Pilaterie à la frontière entre Marcq-en-Baroeul et Villeneuve d'Ascq), et le long des axes, notamment le long de l'A1. On constate que l'emploi salarié est plutôt minoritaire parmi les activités logistiques. En faisant le croisement sur les activités où le nombre de salariés n'est pas renseigné, on obtient 8655 entrepreneurs individuels sur près de 11 000 (les 2500 activités restantes n'ont probablement effectivement pas été renseignées pour cette information).

Nous allons maintenant nous concentrer sur les activités avec au moins un salarié, et nous nous limiterons aux activités de plus de dix salariés pour plus de lisibilité. On compte 2416 activités avec au moins 1 salarié (16 % des activités) et 898 activités de plus de 10 salariés, soit 6 % des activités. Nous voyons sur les cartes 2.14 et 2.15 la répartition des entreprises au sein de ces tranches d'effectifs. Seules 18 entreprises possèdent plus de 200 salariés. Parmi celles-ci, les trois entreprises les plus importantes sont La Redoute à Wattrelos, et deux antennes de La Poste à Lille et à Lesquin où se trouve le centre de tri. La logistique n'est ainsi pas un secteur particulièrement concentré, on y trouve beaucoup plus de petites entreprises voire d'entrepreneurs individuels que de grands groupes.

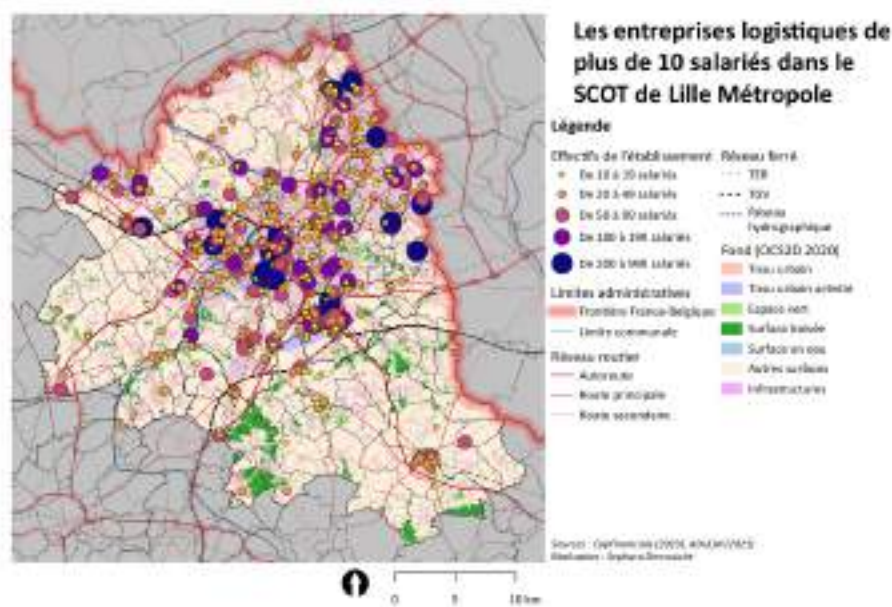


CARTE 2.13 – La présence de salariés logistiques dans le SCoT de Lille Métropole.



CARTE 2.14 – Les salariés des activités logistiques dans le SCoT de Lille Métropole.

De la même manière que pour les fichiers fonciers, nous représentons les activités logistiques de plus de 10 salariés regroupées par filières. Si l'on observe des tendances



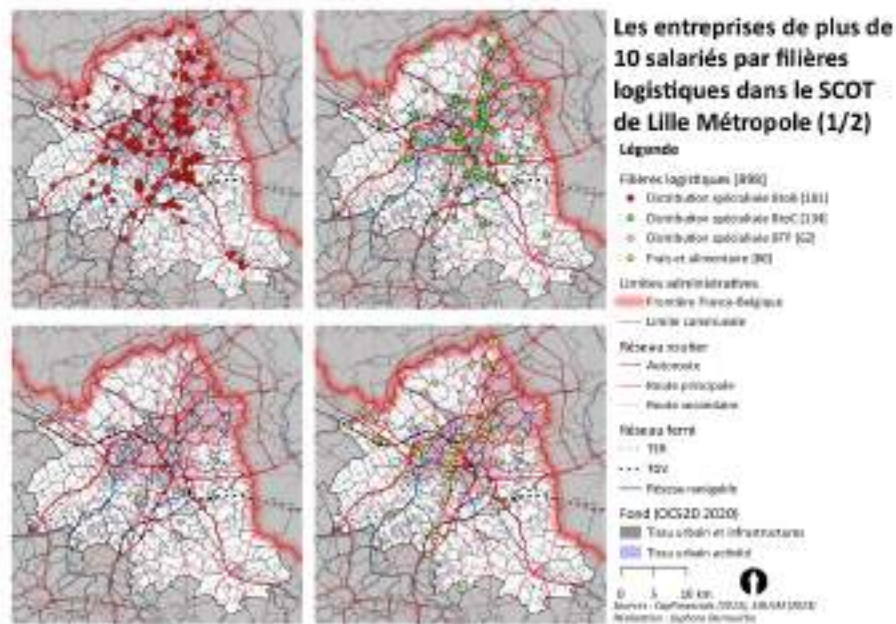
CARTE 2.15 – Les entreprises logistiques de plus de 10 salariés dans le SCoT de Lille Métropole.

similaires, certains points sont distincts. Ainsi, contrairement aux locaux logistiques, le BtoB et le BtoC ne sont pas aussi prédominants dans les activités logistiques, alors que la filière de transport et réseau de messagerie a un poids beaucoup plus important. Le transport express et la logistique urbaine sont dans les deux cas des filières marginales.

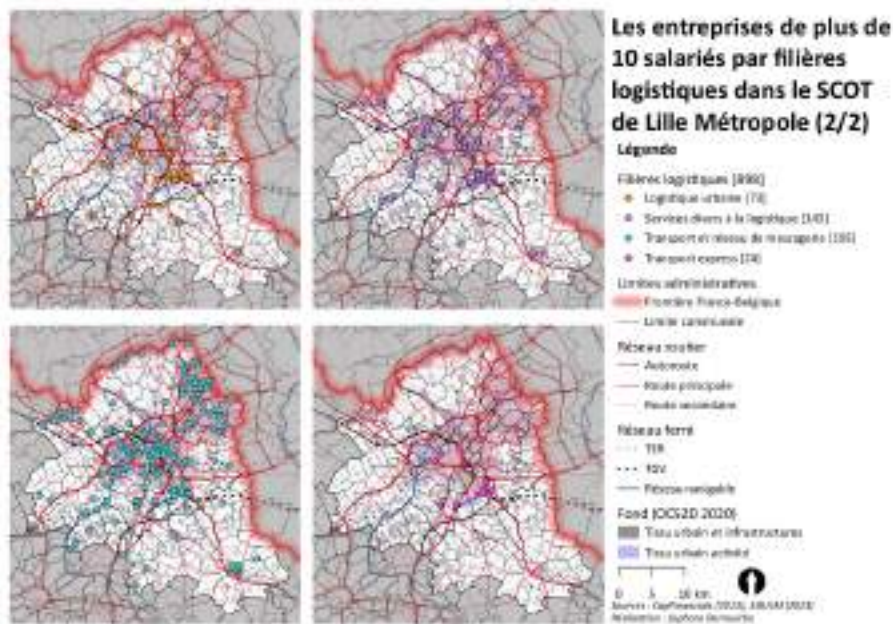
Il est difficile d'interpréter les cartes obtenues. Cela demande en effet une connaissance assez fine du territoire, mais aussi de l'organisation des filières logistiques elles-mêmes afin de pouvoir éprouver la solidité de ces premières explorations cartographiques. Nous avons constaté la présence d'un certain nombre d'erreurs liées aux bases utilisées, sans pouvoir s'assurer de la faible occurrence de ces erreurs. Il faut aussi questionner la sélection des codes NAF choisis. Par exemple, les commerces de gros sont sélectionnés, mais plusieurs de ces magasins ont à la fois pour clients des professionnels et des particuliers. Il peut donc y avoir un risque que les commerces de détail qui fournissent aussi des professionnels nous échappent, alors que leur organisation et leur impact sur la logistique sont potentiellement semblables. Cette première exploration souligne finalement le fait qu'il est nécessaire d'engager un véritable travail d'appropriation du sujet de la logistique afin de pouvoir l'étudier et in fine intervenir sur le secteur. Ce travail d'appropriation peut notamment se faire par des entretiens avec des acteurs de la logistique ou du travail de terrain — comme l'a fait UrbaLyon dans le but de consolider son approche.



CARTE 2.16 – Les entreprises de plus de 10 salariés regroupées en filières logistiques dans le SCoT de Lille Métropole.



CARTE 2.17 – Les entreprises de plus de 10 salariés par filières logistiques dans le SCoT de Lille Métropole (1/2).



CARTE 2.18 – Les entreprises de plus de 10 salariés par filières logistiques dans le SCoT de Lille Métropole (2/2).

Afin de poursuivre les réflexions sur la logistique, on peut se poser diverses questions. Au regard de l'objectif ZAN, on peut identifier la part des locaux logistiques situés dans la tâche urbaine ou non, ainsi que la part située au sein des zones d'activités, pour étudier si les filières sont concentrées ou non sur le territoire. Pour ce qui est du développement de la multimodalité, on peut analyser la proportion d'activités situées à proximité de la voie d'eau ou d'installations terminales embranchées (ITE), et cibler les zones du territoire possédant ces caractéristiques pour les réserver au développement d'activités logistiques.

## 2.4 Explorer la notion de centralité commerciale et sa représentation sur le territoire

La notion de centralité est au cœur de notre sujet, puisque le DAACL est chargé d'organiser le commerce sur le territoire du SCoT et doit notamment définir des secteurs de « centralités urbaines ». Conforter les centralités est apparu comme un enjeu par les territoires réfléchissant à leur organisation commerciale. Ceux-ci doivent donc être en mesure de définir ces centralités à même de constituer des secteurs préférentiels d'implantation des commerces. Quelle définition utiliser de la centralité, et en particulier de la centralité marchande ? La question est complexe et a fait l'objet de nombreuses recherches dans le domaine de la géographie. Nous reprenons ici les travaux de Nicolas Lebrun lors de son mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches qui explore le sujet

et analyse l'état des recherches sur la thématique (2023). Il explique que le concept est notamment lié aux travaux d'Henri Lefebvre, dont *Le droit à la ville* est avant tout un droit à la centralité. Cette centralité est traditionnellement ancrée dans les centres-villes pour ce qui est des villes européennes, et est représentée par une concentration des pouvoirs politiques, économiques et des aménités de la vie urbaine — on peut faire le lien avec le concept d'urbanité. Ces aménités sont les équipements, l'éducation, la culture, les loisirs ainsi que les commerces. La vie urbaine est alors propice aux rencontres, aux échanges et au « ludique ». En plus de ces critères classiques de la centralité, on peut y ajouter la dimension symbolique de celle-ci, à entendre comme une appropriation des lieux au sens large. Le concept de centralité est aussi lié aux recherches sur l'analyse spatiale, à commencer par les travaux de Christaller sur les lieux centraux. Lebrun souligne une certaine confusion entre les termes centre, centralité et polarité. Ils semblent parfois interchangeable, surtout lorsque l'on emploie une approche par les fonctions urbaines. Le terme centralité peut à la fois être caractérisé par sa position géographique (se rapprochant du concept de centre), et par sa relation fonctionnelle (son contenu, les fonctions dont elle dispose). Cet amalgame lieu/fonction ne se recoupe toutefois pas nécessairement, en particulier avec l'essor des mobilités qui réinterrogent les dynamiques spatiales. L'acceptation classique d'une centralité définie par son accessibilité et son attractivité n'est plus entièrement satisfaisante. Cela vaut pour les centralités urbaines, et il en est de même pour les centralités marchandes qui peuvent être distinctes des premières : on identifie aujourd'hui des polarités de périphérie pouvant être assimilées à des centralités marchandes (Lebrun, 2023).

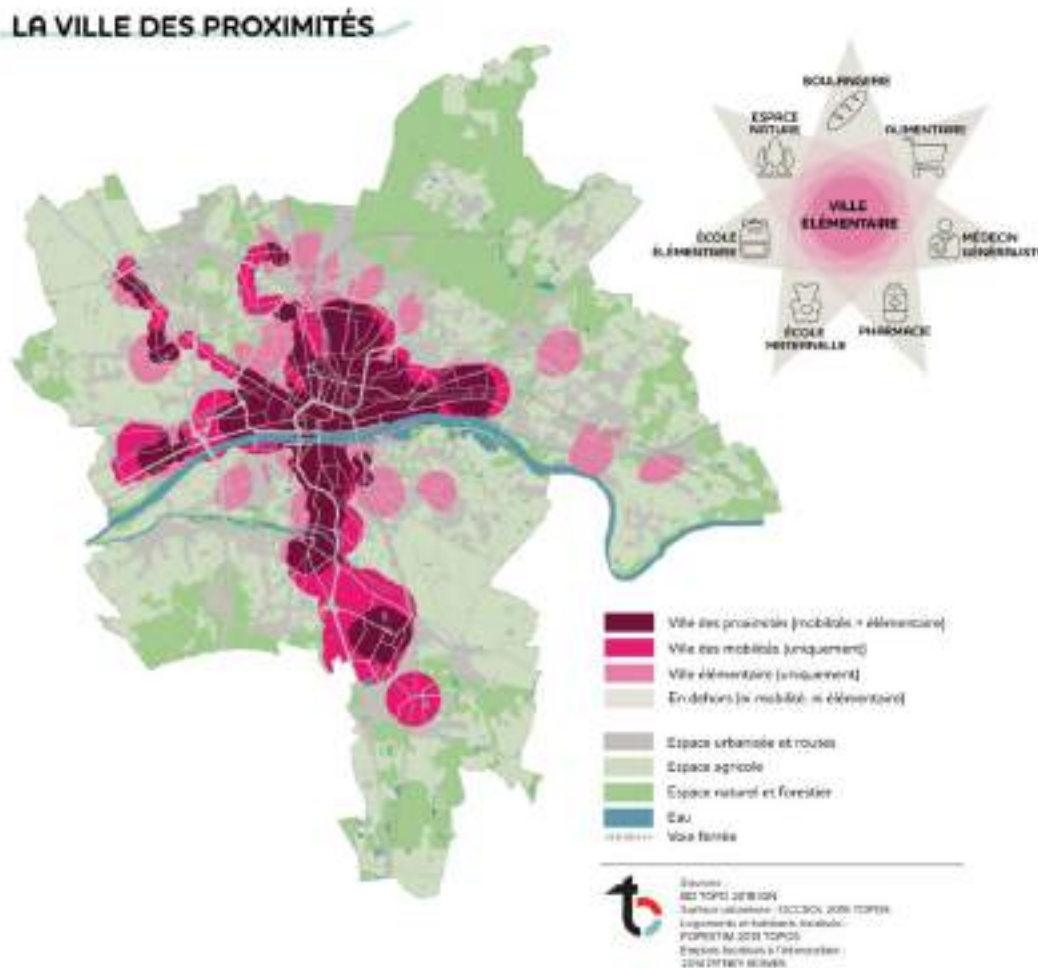
L'application de ce concept de manière opérationnelle dans la planification se traduit généralement par une vision fonctionnaliste ainsi que la prise en compte de l'accessibilité. Le SCoT de Lille Métropole définit ses centralités commerciales urbaines ainsi : « Les centralités commerciales urbaines correspondent à des espaces multifonctionnels desservis par différents modes de transports et où se trouvent concentrés des équipements (publics ou privés), des logements, des activités commerciales et artisanales, ainsi que des services (marchands ou non) » (DOO SCoT Lille Métropole, 2017). Ces centralités commerciales sont avant tout définies par leur fonction, et il est précisé que certaines entrées de ville peuvent être considérées comme des centralités.

Dans le cadre de travaux préparatoires au futur DAACL, nous avons exploré les représentations possibles des centralités commerciales sur le territoire du SCoT de Lille Métropole. Nous nous sommes pour cela appuyés sur Topos, l'agence d'urbanisme des territoires de l'Orléanais qui a élaboré une méthodologie de définition de la ville des proximités<sup>2</sup>. Cette méthodologie a été choisie car elle est relativement simple à mettre en œuvre. Elle consiste d'abord à identifier la présence d'un bouquet de 7 services « élémentaires » (boulangerie, pharmacie, école élémentaire...). À partir de la géolocalisation de ces services, on détermine des zones tampons de 900 m (soit quinze minutes à pied, évaluée comme distance acceptable) autour de ceux-ci : c'est la ville élémentaire. Ensuite, on regarde la « ville des mobilités », ce sont les secteurs à proximité d'un réseau

---

2. <https://www.topos-urba.org/>

de transport en commun structurant. La ville des proximités est l'intersection de ces deux aspects afin de représenter les espaces qui bénéficient d'un niveau important de proximité (carte 2.19). C'est un outil d'aide à la décision intéressant qui permet de mieux rendre compte des dynamiques du territoire au-delà de la dichotomie urbanisé/non urbanisé, et permet d'orienter les politiques publiques d'aménagement.



CARTE 2.19 – La ville des proximités. <https://www.topos-urba.org/ville-des-proximites/>

Nous nous sommes inspirés de cette méthodologie afin de tenter une première approche des centralités commerciales sur le territoire du SCoT de Lille Métropole. Nous travaillons ici sur des centralités commerciales, nous n'avons donc pas utilisé tout le panier de services de Topos. Nous considérons dans notre panier de services essentiels les boulangeries, les commerces alimentaires non spécialisés (de la supérette à l'hypermarché) et les pharmacies. Nous avons également ajouté les salons de coiffure, en considérant qu'il s'agit d'un service marchand souvent présent et pouvant témoigner d'une cen-

tralité commerciale. Nous nous sommes de plus arrêtés à la construction de la ville « élémentaire », c'est-à-dire que nous n'avons pas pris en compte l'effet des mobilités et de l'accessibilité en transport en commun. Pour réaliser ce travail, nous nous sommes à nouveau appuyés sur la base de données CapFinancials, cette fois en identifiant les commerces et services marchands de notre panier de services défini (tableau 2.4).

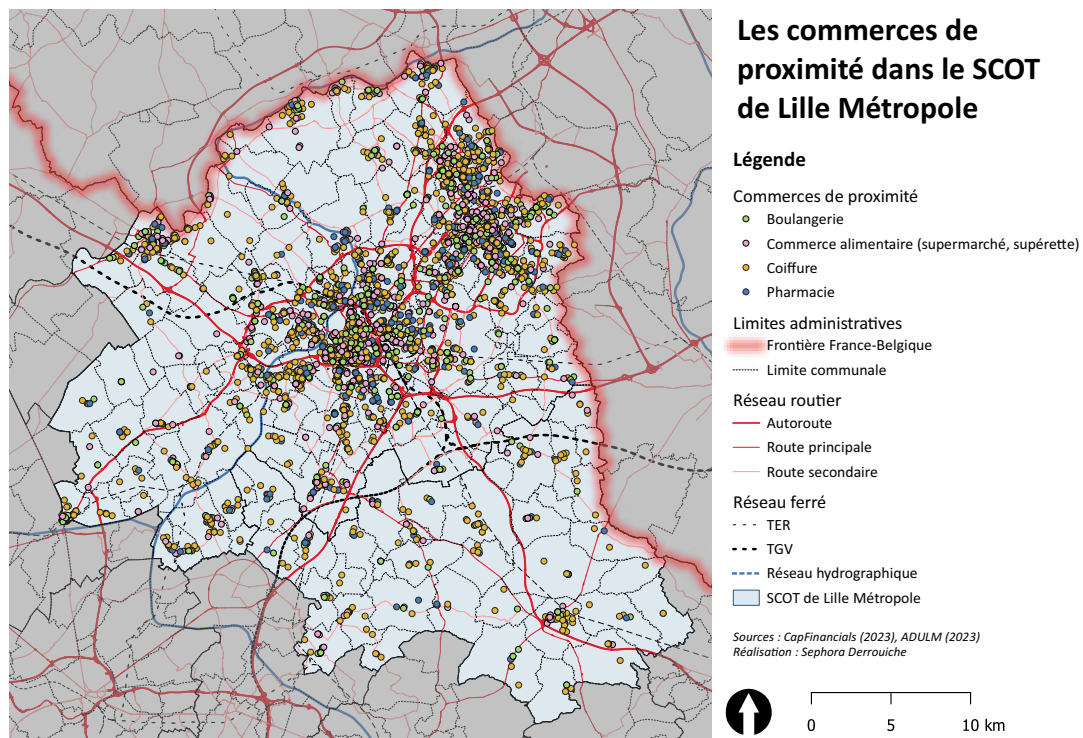
Code_NAF	Libelle_NAF	Compte_CapFi
	<b>Boulangerie</b>	988
1071B	Cuisson de produits de boulangerie	75
1071C	Boulangerie et boulangerie-pâtisserie	740
4724Z	Commerce de détail de pain, pâtisserie et confiserie en magasin spécialisé	173
	<b>Alimentaire (supermarché, supérette)</b>	1153
4711F	Hypermarchés	27
4711D	Supermarchés	280
4719A	Grands magasins	3
4711B	Commerce d'alimentation générale	739
4711C	Supérettes	104
4773Z	<b>Commerce de détail de produits pharmaceutiques en magasin spécialisé</b>	535
9602A	<b>Coiffure</b>	2082
	Total	4758

TABLEAU 2.4 – Codes NAF

Les quatre commerces et services commerciaux identifiés comme de proximité sont localisés sur la carte 2.20. On constate que leur répartition suit majoritairement celle de la tâche urbaine de l'agglomération, et on observe aussi certaines localisations selon les axes de flux routiers. On compte au total 4758 commerces de proximité, qui sont pour moitié des salons de coiffure, pour un quart des boulangeries, un autre quart des commerces alimentaires non spécialisés, et pour un huitième des pharmacies. À partir de la localisation de ces commerces, nous avons établi des zones tampons de 900 mètres à vol d'oiseau, soit environ quinze minutes à pied ou cinq minutes à vélo. En faisant l'intersection de ces zones, nous obtenons les secteurs à moins de 900 mètres de chaque catégorie de commerces de proximité, ce qui indique une diversité de l'offre commerciale. En observant la carte 2.21, nous constatons que ces zones recouvrent en fait une vaste majorité de la tâche urbaine. Ce résultat est cohérent, mais cela nous permet difficilement d'en tirer des analyses pertinentes pour l'aménagement du territoire au sein des communes, du moins dans sa partie la plus urbaine. Cette carte nous permet tout de même de confirmer les centralités commerciales à l'échelle de la métropole. Nous

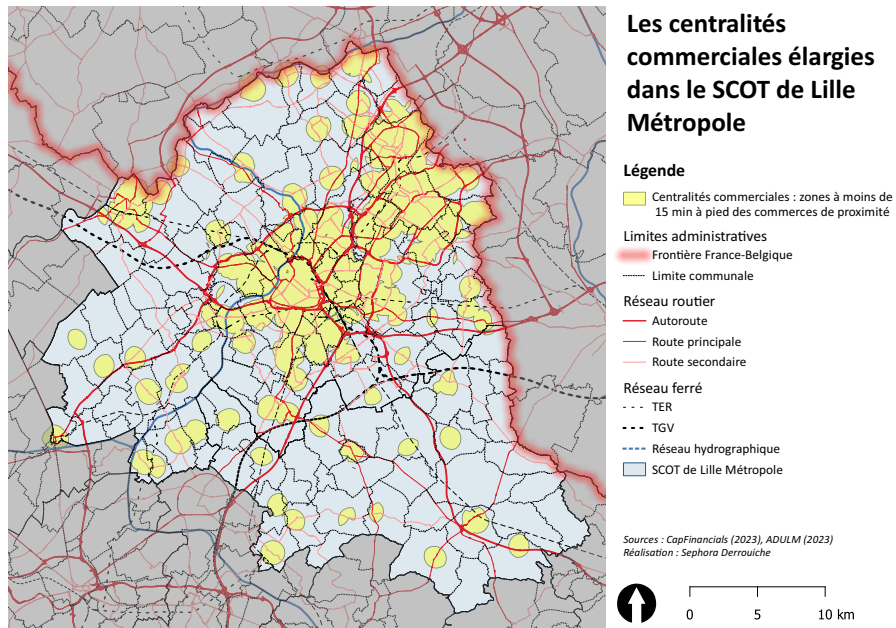


pouvons notamment observer les centralités commerciales des communes de la couronne périurbaine qui disposent de ce panier de service. Un certain nombre de ces communes ne disposent toutefois pas d'une centralité commerciale par manque d'un ou plusieurs commerces, nous en dénombrons 43, ce qui correspond à un tiers des communes du SCoT. Parfois, il ne manque qu'un seul type de commerce, mais plusieurs communes ont seulement un ou deux commerces présents sur leur territoire.

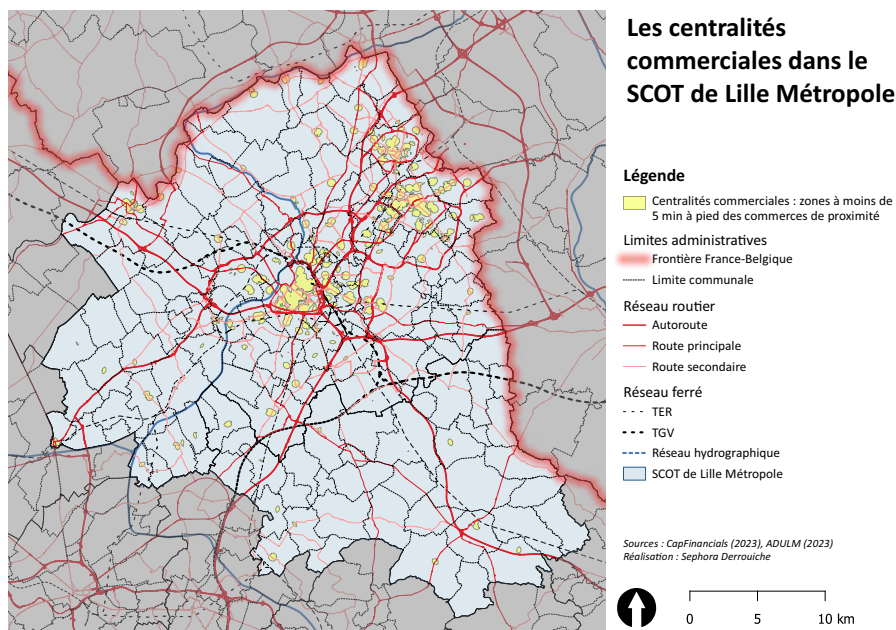


CARTE 2.20 – Les commerces de proximité dans le SCoT de Lille Métropole

Afin de permettre une analyse intéressante à l'échelle infracommunale et non plus seulement métropolitaine, nous avons restreint le périmètre d'attractivité des commerces à 300 mètres, soit cinq minutes à pied, représenté sur la carte 2.22. Cette fois, près de la moitié des communes du SCoT ne comptent pas de centralité commerciale sur leur territoire, presque exclusivement des communes de la couronne périurbaine. Le seuil de 300 m est en effet un seuil plus adapté à l'analyse pour un tissu urbain plus dense. Sans surprise, le cœur métropolitain qu'est le centre de Lille est bien visible, de même que les centre-villes de Roubaix et Tourcoing. On observe aussi la présence des axes indiqués comme centralités commerciales dans le SCoT, de manière très visible comme l'axe Lille/Fives/Villeneuve d'Ascq, ou de façon plus éparse, comme pour le Grand Boulevard (Lille/La Madeleine/Roubaix), l'Avenue de Dunkerque (Lille/Lambersart) ou la rue du Faubourg d'Arras (Lille/Wattignies).

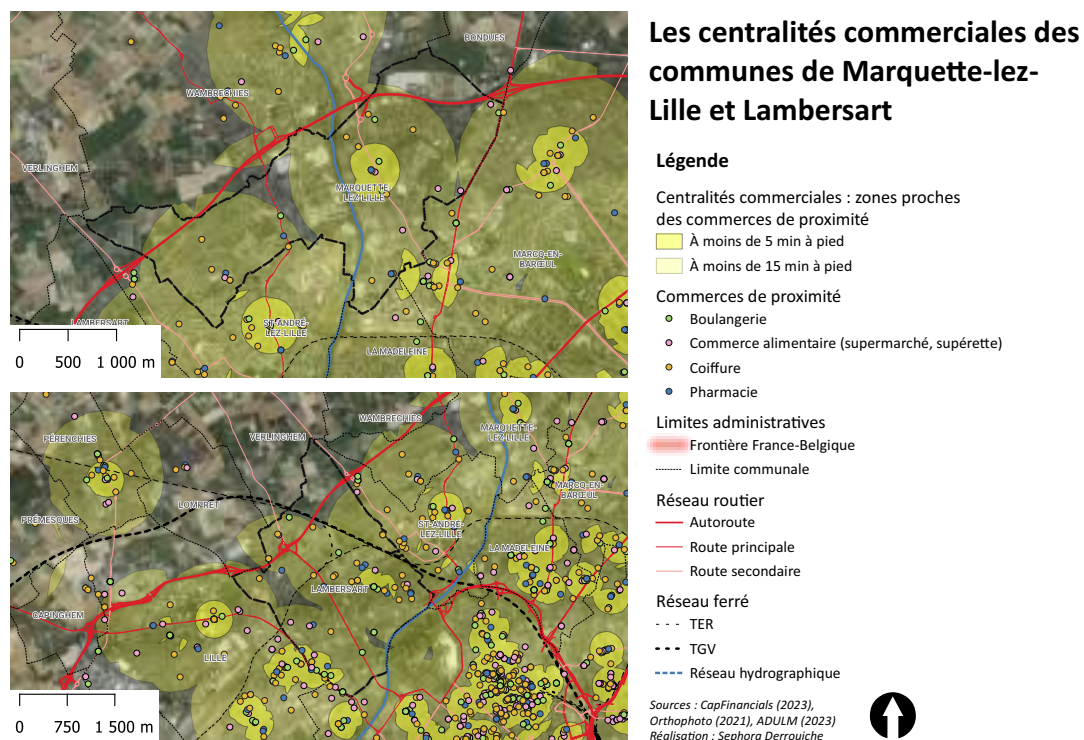


CARTE 2.21 – Les centralités commerciales élargies dans le SCoT de Lille Métropole.



CARTE 2.22 – Les centralités commerciales dans le SCoT de Lille Métropole.

Prenons deux exemples concrets, avec les communes de Marquette-lez-Lille et Lambersart dont nous connaissons l'organisation commerciale (carte 2.23). Ces communes, villes de la couronne de l'agglomération, sont situées au nord de Lille. La ville de Marquette-lez-Lille est organisée de manière multipolaire, le canal de la Deûle créant une séparation entre les deux parties de la commune. La rive droite est la partie plus historique de Marquette-lez-Lille, où l'on retrouve aujourd'hui davantage de commerces, alors que la rive gauche regroupait les industries le long du canal, comme les Grands Moulins de Paris. On retrouve ce constat fait par l'exploitation cartographique. Nous pouvons distinguer la centralité sur la rive droite. Nous pouvons aussi voir que la ville de Marquette-lez-Lille fonctionne avec ses communes voisines dont elle bénéficie des centralités, d'une part avec Marcq-en-Barœul, d'autre part avec Saint-André-lez-Lille. Il y a toutefois des erreurs de référencement dans la base de données dont nous disposons. Ainsi, il y a un supermarché Intermarché au nord de la ville, mais il n'apparaît pas au bon endroit sur notre cartographie (il est localisé à la frontière avec Marcq-en-Barœul, soit plus d'un kilomètre d'erreur).



CARTE 2.23 – Les centralités commerciales des communes de Marquette-lez-Lille et Lambersart.

L'organisation commerciale de Lambersart est quant à elle composée de l'avenue de Dunkerque qui longe le sud de la commune et fait la frontière avec Lomme, ainsi que de son

centre-bourg historique et du quartier Canon d'Or à l'est de la commune. Là aussi, nous retrouvons la construction commerciale de la commune sur la cartographie effectuée, en particulier pour le linéaire de l'avenue de Dunkerque. Toutefois, la construction de l'outil, qui identifie les zones à proximité des différents types de commerces, peut induire un décalage dans le dessin de la centralité. Nous en avons l'exemple pour la commune de Lambersart, puisque la centralité identifiée est en fait entre le bourg et le Canon d'Or. L'intersection des différentes zones tampons peut conduire à ce type de situations, où le tracé représente en fait un espace de part et d'autre de commerces de proximité, mais qui n'en contient pas en son sein, ce qui constitue une limite de l'outil.

Cette méthode est ainsi intéressante pour travailler à la définition des centralités des communes. Cela permet d'obtenir des résultats relativement fiables à l'échelle d'une agglomération. À l'échelle d'une commune, comme nous venons de le voir avec ces deux exemples, cela nous apporte un premier tracé relativement consistant, mais qui demande d'être précisé. Les bases de données comportent assez souvent des erreurs lorsqu'on les regarde finement, et il convient de les corriger, par un travail de vérification, qui peut être fait par ou en coopération avec les communes qui connaissent mieux leur territoire. Ce travail consistait en une première étape de définition des centralités commerciales, et nous pouvons proposer plusieurs pistes d'amélioration. Une première piste d'amélioration est la modification des critères de définition des zones de centralités. Au lieu d'une intersection pure entre des commerces à une distance acceptable, nous pouvons par exemple réaliser une superposition de ces zones en ajoutant les continuités. Cela pourrait faire apparaître les linéaires commerciaux qui disposent d'une variété de commerces. Une autre manière de dessiner les centralités — mais ce n'était pas l'objet de cette méthodologie — serait d'associer l'intensité commerciale à sa diversité, en affichant les concentrations de commerces. Il serait également intéressant d'apporter la prise en compte des mobilités en transport en commun pour faire apparaître des centralités au rayonnement plus large. Pour affiner ce travail, nous pourrions aussi réaliser des isochrones de déplacement à partir des réseaux de circulation et non à vol d'oiseau, afin de faire apparaître l'influence des coupures par les infrastructures (voies ferrées, canal, voies rapides ou grandes emprises bâties).

Nous avons identifié les enjeux communs aux SCoT ayant élaboré un DAACL. L'enjeu de conforter les centralités commerciales et de limiter les implantations périphériques se traduit par un besoin de connaître les centralités du territoire. De plus, on relève des difficultés d'appréhension du sujet de la logistique. Nous avons donc entamé des recherches cartographiques sur ces deux sujets, qui mettent en lumière la nécessité d'un travail fin sur ces questions. Une fois ces enjeux et ces questionnements identifiés, nous pouvons réfléchir au processus d'élaboration du DAACL.

# 3

## Mettre en œuvre la démarche du DAACL

Nous avons déterminé des enjeux liés au DAACL et souligné la nécessité de réfléchir aux sujets de centralités commerciales et du secteur logistique. Nous pouvons à présent considérer la mise en œuvre du processus d'élaboration du DAACL dans le SCoT de Lille Métropole. Nous nous appuyons pour cela sur les démarches entamées par les autres SCoT lors de leur élaboration, pour pouvoir proposer une méthodologie de réalisation du document.

### **3.1 Les orientations prises et les méthodes de travail des SCoT ayant entamé la démarche du DAACL**

#### **3.1.1 Les orientations prises**

Les échanges avec les différents SCoT ayant réalisé des DAACL nous ont permis d'identifier diverses orientations prises pour encadrer le commerce et la logistique. Rappelons tout d'abord le consensus global de préserver et conforter le commerce de centralité et de limiter les implantations périphériques. La plupart des SCoT interrogés ont inscrit le fait de ne plus autoriser la construction de nouvelles zones commerciales en périphérie d'agglomération, dans un contexte de couverture commerciale du territoire complète et d'objectif ZAN. Les conditions d'implantation des commerces sont un élément important à préciser pour les secteurs de centralité et les secteurs d'implantation périphériques (SIP), elles peuvent prendre la forme d'un tableau qui résume les seuils maximum de surface selon la hiérarchie des polarités, comme c'est le cas du DAAC du Pays de Brest (tableaux 3.1 et 3.2). Comme on le lit sur ce tableau, les implantations commerciales sont fléchées en priorité vers les secteurs définis (centralités et polarités commerciales). Les nouvelles implantations sont interdites dans le tissu urbain diffus afin de ne pas

déséquilibrer des polarités existantes. C'est aussi le cas des DAAC du Grand Douaisis ou de Flandre et Lys. Cette interdiction pourrait questionner puisque le DAACL est censé donner des localisations préférentielles et non obligatoires. Cela dépend toutefois du contexte local, le SCoT du Pays de Brest bénéficie d'un consensus des élus sur la nécessité de protéger le commerce de centralité, et l'interdiction ne fait alors pas débat. Nous pouvons voir que le DAAC du Pays de Brest fixe des plafonds d'implantation assez précis selon la hiérarchie des polarités, en particulier pour les grandes surfaces alimentaires, les magasins de bricolage-jardinage et les magasins de meubles, qui sont les types de commerces les plus demandeurs en grandes surfaces périphériques. Les polarités commerciales périphériques sont tenues à une surface minimale d'implantation des commerces de 300 m<sup>2</sup>. Ce seuil s'explique par la volonté de ne pas délocaliser des petits commerces qui auraient pu avoir vocation à s'installer en centralité dans les zones commerciales périphériques. Cette règle est elle aussi commune à la plupart des DAACL. Toujours concernant l'encadrement des SIP, plusieurs DAACL ont fait le choix de limiter les implantations par la fréquence d'achat, et réserve les implantations dans les SIP aux achats exceptionnels, comme ceux du Bassin creillois et des vallées brethoise et du Grand Amiénois. Cela laisse la possibilité à des magasins nécessitant de telles surfaces de s'installer, sans risquer là aussi de trop déstabiliser les centralités existantes. Afin de préserver les commerces existants et ne pas les mettre en danger, les DAACL leur laissent une possibilité d'extension, d'après les règles existantes s'ils sont localisés dans des polarités commerciales, ou en autorisant un certain pourcentage d'extension s'ils sont en dehors : 15 % de la surface de vente pour le DAACL du Pays de Brest.

Un autre enjeu du DAACL est l'évolution et la mutation des SIP. Le DAAC de Nantes Saint-Nazaire en cours d'élaboration vise ainsi à orienter et faciliter ces mutations, notamment à travers la définition des conditions d'implantation, en utilisant le coefficient de biotope (part minimale d'une parcelle dédiée à la nature ou végétalisée) ou en demandant la construction d'un parking en ouvrage à partir d'une certaine surface. Une hiérarchie de ces secteurs a été faite en prenant en compte les enjeux de renouvellement urbain et de mixité fonctionnelle. Le DAAC du Grand Douaisis définit une typologie des SIP, dont l'une des catégories est les « secteurs vieillissants qui demandent à entamer un processus de requalification ». Les conditions d'implantation demandent impérativement une accessibilité en transport en commun et en modes doux (avec création de stationnement vélo pour toute création ou extension). Les projets doivent favoriser la densité du bâti et s'installer en priorité dans les espaces vacants. Un fichier des espaces vacants est d'ailleurs mis à disposition des porteurs de projets, qui doivent en prendre connaissance. Les projets doivent prévoir leur réversibilité afin de pouvoir faciliter la mutation des espaces. Les conditions d'implantation des DAACL demandent une certaine qualité architecturale, avec une compacité des bâtiments et des surfaces de stationnement, une insertion paysagère de ceux-ci et des espaces alentour. Enfin, plusieurs critères sont liés à l'efficacité énergétique, par l'usage d'éco-matériaux, la gestion des eaux de pluies, ou la production d'énergies renouvelables. Il est à noter que toutes ces conditions d'implantation sont généralement de l'ordre de l'incitation et non de la contrainte. Le SCoT de Flandre et Lys définit 11 thèmes liés au développement durable pour les espaces

	Secteurs à vocation commerciale forte		Autres secteurs dans lesquels l'implantation de commerces est possible sous conditions			Secteurs sans vocations commerciales	
	CENTRALITÉ URBAINE	POLARITÉS COMMERCIALES URBAINES    PÉRIPHÉRIQUES	RESTE DE L'ENVELOPPE URBAINE	SITES ET ÉQUIPEMENTS TOURISTIQUES	ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (non commerciales)	DIFFUS	
NOUVELLES IMPLANTATIONS	Possibilité d'implantation de nouveaux commerces	OUI		Seulement dans secteurs définis par le document d'urbanisme local, où l'implantation de commerces de proximité est jugée souhaitable	Seulement si lié à la vocation touristique du site ou de l'équipement	Seulement si strictement lié à une activité de production sur site des industriels et artisans, la commerce n'est pas l'activité principale de l'entreprise.	NON
	Création Surface de vente maximale		500 m <sup>2</sup> <small>(voir aussi les modalités d'application)</small>				Sans objet
	Création Surface de vente maximale	Plafonds de niveau 1 - Selon le type d'activité*	Selon niveau de fonction commerciale et type d'activité*		300 m <sup>2</sup>	30 % de l'aubé de production affilé, dans la limite de 300 m <sup>2</sup>	Sans objet
EXISTANT	Extension des commerces existants	Dans la limite des plafonds de surface de vente		15 % maximum de la surface de vente à l'appropriation du SICU dans la limite du plafond de niveau 2			

\* Type d'activité : grandes surfaces alimentaires / meubles / bricolage - jardinage / autres

TABLEAU 3.1 – Conditions d'implantation des commerces selon les secteurs. (DAAC du Pays de Brest)

	Plafond défini en m <sup>2</sup> de surface de vente			
	Grande surface alimentaire	Bricolage-jardinage	Meubles	Autres
Niveau 1	2 200	2 000	1 000	1 000
Niveau 2	2 700	3 000	1 500	1 000
Niveau 3	3 200	4 000	2 000	1 000
Niveau 4	4 500	5 000	2 500	2 000
Niveau 5	6 000*	5 000	2 500	2 000
Niveau 6	10 000	format exceptionnel	format exceptionnel	format exceptionnel

\* plafond porté à 10 000 m<sup>2</sup> pour les polarités brestoises du phare de l'Europe et de l'Iroise

TABLEAU 3.2 – Plafond des surfaces de vente par niveau de polarité commerciale. (DAAC du Pays de Brest)

commerciaux. Le respect des 3 premiers critères au moins permet d'accorder aux projets commerciaux en SIP une marge d'agrandissement de surface de plancher supplémentaire, dans une démarche incitative. Ces critères sont les suivants :

- La qualité des espaces de stationnement, des espaces vélos et piétons
- Le raccordement aux axes de transport urbains existant
- Le traitement de qualité des interfaces espaces publics/espaces privés,

**insertion paysagère et impact sur le paysage environnant**

- La limitation des nuisances sonores et visuelles
- Les espaces et solutions permettant d’optimiser les conditions de travail
- La gestion économe de l’énergie, sobriété et efficacité énergétique
- La gestion et la maîtrise de la qualité de la ressource en eau (consommée et rejetée)
- La réduction des déchets à la source et la prise en charge de leur recyclage
- La proximité des services pour le personnel du commerce
- L’utilisation d’une signalétique et d’enseignes harmonieuses
- L’usage de matériaux éco-responsables

(SCoT de Flandre et Lys)

Abordons maintenant le sujet de la logistique. Les Drives, même isolés, doivent s’implanter préférentiellement dans les pôles commerciaux écrit le DAACL de Carcassonne Agglo. Le DAACL du SCOTERS (Strasbourg) vise un maillage logistique du territoire, et identifie pour cela plusieurs secteurs d’implantations préférentielles. Ces secteurs sont des sites multimodaux (présence de voies ferrées et/ou fluviales), relativement proches de lieux denses en population. Le DAACL du Grand Amiénois en cours penche vers le choix d’encadrer la logistique urbaine sur le territoire. Concernant la logistique urbaine, le DAACL de Carcassonne Agglo définit une prescription qui est la suivante :

Les pôles commerciaux définis par le DAACL sont les espaces prioritaires de développement de la logistique urbaine. Les aménagements devront favoriser l’optimisation des flux logistiques. Les circulations et les voiries devront notamment être pensées en conséquence au sein des polarités.

Les projets de plus de 300 m<sup>2</sup> devront justifier de leur anticipation des flux logistiques en démontrant que l’impact des flux générés ne nuit pas à l’animation et la fonctionnalité de la zone.

Les communes concernées par des centralités commerciales majeures ou intermédiaires devront anticiper l’impact de la logistique du dernier kilomètre en cherchant à amoindrir les nuisances par la mutualisation des flux, la gestion du stationnement dédié aux livraisons... (DAACL de Carcassonne Agglo).

Le SCoT fait ainsi le choix de la logistique urbaine dans son DAACL, et l’impact de celle-ci doit être pris en compte à la fois par les projets lors de la justification de leur implantation (dans un dossier d’AEC), et par les communes qui devront avoir une réflexion sur le sujet, probablement dans le cadre de leur PLU.

Un dernier point à souligner nous a été signalé par les SCoT du Grand Douaisis et du Pays de Brest. Il s’agit de l’exposition au contentieux du DAACL, puisque l’on touche à des sujets commerciaux. Afin de se prémunir dans le cas où le DAACL est annulé, il est important de conserver une partie commerce dans le DOO afin de pouvoir tout de



même garder des orientations liées au commerce. Le DOO et le DAACL se doivent donc d'être complémentaires. Cette articulation est faite dans le SCoT du Grand Douaisis en positionnant les principes, les objectifs ainsi que l'armature commerciale dans le DOO, alors que les conditions d'implantation précises sont décrites dans le DAACL.

### 3.1.2 Le déroulé de la démarche

Nous avons échangé sur les orientations prises par les SCoT pour leur DAACL. Nous allons maintenant discuter de l'élaboration de ce document et le déroulé de celle-ci. Une des questions récurrentes pour pouvoir élaborer le DAACL est l'accompagnement ou non par un bureau d'études. Il s'agit en effet d'un sujet demandant des connaissances du domaine du commerce, et à présent également de la logistique. Les SCoT sont élaborés par les Syndicats mixtes, qu'il s'agisse d'une ingénierie interne ou non. La plupart des SCoT que nous avons interrogés ont été élaborés en grande partie par les Agences d'urbanisme rattachées au territoire, avec une partie de l'élaboration pouvant être externalisée à des bureaux d'études. Le DAACL a souvent fait partie d'externalisation, qu'elle soit partielle ou non. Certains SCoT ont délégué toute l'élaboration du DAACL, tandis que d'autres ont uniquement délégué certaines missions, comme des parties de diagnostic, la réalisation d'enquêtes (très chronophages en interne) ou l'animation d'ateliers. L'élaboration du DAACL, et du SCoT en général, a une gouvernance organisée autour d'un comité de pilotage d'élus (COPIL) qui assure le suivi de l'élaboration et réalise les arbitrages. Le COPIL peut parfois accueillir également des acteurs partenaires autres qu'élus, c'est le cas du SCOTERS. Ce COPIL est appuyé d'un comité technique (COTECH), qui à la charge de la coordination du projet et de sa mise en œuvre. Le déroulé classique de l'élaboration du DAACL suit les étapes classiques des documents d'urbanisme. On commence par la réalisation du diagnostic, qui comprend une phase d'acculturation des élus et des techniciens et permet de construire et de regrouper de la connaissance sur le sujet. La phase de diagnostic est aussi la phase où des démarches coûteuses en temps sont lancées, comme des enquêtes. Une fois qu'une compréhension suffisante du sujet est acquise, il y a la phase de détermination des enjeux. Il s'agit de déterminer ce qui est « en jeu », littéralement, à savoir les gains ou les pertes selon l'évolution d'une situation, les différents risques et les possibilités d'actions que le diagnostic aura contribué à identifier. L'objectif est de déterminer ce qui est important, et quelle trajectoire on souhaite donner au sujet d'étude. Après que les enjeux sont déterminés, il faut déterminer les orientations prises, c'est-à-dire les principes d'actions que l'on souhaite pour atteindre nos enjeux et objectifs. Nous avons explicité certaines des orientations prises lors de l'élaboration des DAACL ci-dessus. Enfin, la dernière étape consiste en l'élaboration des règles. Ces règles précisent les orientations et permettent de les rendre opérationnelles, en les concrétisant dans un document à valeur réglementaire, qui est ici le DOO. Voilà rapidement les étapes classiques de l'élaboration d'un document d'urbanisme, en ne prenant en compte que ce qui mène à son écriture, et en omettant les phases conduisant à son approbation définitive, telles que l'enquête publique.

Les élus, qui sont décisionnaires sur les orientations que prend le document, sont im-

pliqués tout le long de la démarche, par divers moyens. Il y a évidemment le COPIL, mais d'autres temps peuvent être organisés. D'abord, un temps introductif permet de marquer le lancement de la démarche. Le SCoTAM (Metz) a organisé un séminaire de lancement ouvert largement aux élus intéressés. Ce séminaire avait pour objectif une acculturation des élus au sujet du DAACL, afin de leur présenter son intérêt, son contenu et les méthodes de travail engagées. De même, le SCoT du Grand Amiénois a organisé une commission d'une demi-journée, qui consistait à présenter des premiers éléments de diagnostic au sujet du DAACL, suivi d'un temps d'atelier pour que les élus puissent échanger sur les enjeux et que des premières définitions puissent émerger. Le format en atelier (de manière isolée ou en série, généralement sur le temps d'une demi-journée) semble fonctionner assez bien pour faire avancer la démarche. Les élus peuvent ainsi se mobiliser sur ces quelques temps sans nécessairement suivre la démarche de manière pointue, et cela permet de déterminer certaines tendances ou arbitrages. Ces ateliers peuvent avoir des modalités variées. Ils peuvent être thématiques, en particulier dans le cadre d'une révision complète du SCoT (les thèmes commerce et économie sont alors souvent regroupés, comme dans le SCoT de Besançon). Il peut aussi s'agir d'ateliers transversaux permettant d'intégrer les interactions entre les différents thèmes du SCoT, et mieux appréhender celui-ci dans sa globalité. Le SCoT de Carcassonne a effectué ce choix-là. Les ateliers peuvent être destinés à des publics variés, qu'il s'agisse des élus seuls, ou de regrouper ensemble des élus, des techniciens et des acteurs partenaires de la démarche d'élaboration (comme les chambres consulaires, CCI ou CMA pour le DAACL). Selon le territoire et sa taille, il peut être difficile de mobiliser tous les élus sur un même temps, les ateliers peuvent alors être organisés selon des critères spatiaux : le SCoT de Flandre et Lys a regroupé ensemble les élus venant d'un même bassin de vie, mais aussi ceux des communes appartenant au même niveau d'armature urbaine, qui sont susceptibles de connaître des problématiques similaires.

Lors de nos échanges avec les différents SCoT, plusieurs points nous ont été signalés comme nécessitant une attention particulière. Lors de l'élaboration de la démarche, il peut être difficile de mobiliser les élus des communes à suivre celle-ci, par exemple en intégrant le COPIL. C'est d'autant plus vrai si l'élaboration du DAACL est intégrée dans la révision globale du SCoT, le sujet risque alors d'être « noyé ». La transmission des informations par les techniciens du COTECH directement auprès de leurs élus respectifs semble cependant faciliter cette mobilisation, nous a indiqué le SCoT de Nantes Saint-Nazaire. L'importance de la validation des acteurs politiques est essentielle pour une mise en œuvre efficace du DAACL, et des documents de planification en général. Le SCoT de Metz est composé de sept intercommunalités. Le choix a été fait de réaliser le DAACL sur un temps assez long, 2 ans et demi, pour prendre le temps de l'appropriation du sujet dans le but que chaque intercommunalité puisse définir sa propre stratégie commerciale. L'implication a été variable selon les différentes intercommunalités et le niveau de portage politique, ce qui résulte en des stratégies commerciales d'ambitions assez variables, mais parfois relativement faibles.

### 3.1.3 L'implication des acteurs

Nous nous sommes intéressés à la question de l'implication d'acteurs lors de la démarche d'élaboration du DAACL. Les chambres consulaires (CCI et CMA) ont été presque unanimement citées comme ayant été impliquées de près ou de loin à la démarche, en tant que représentantes des entreprises commerciales et des artisans. Le SCOT du Pays de Brest a par exemple mis en place une charte partenariale préalable entre l'EPCI, la CCI et la CMA. Des acteurs privés ont aussi parfois été sollicités, mais ce n'est pas systématique. Ces acteurs peuvent être des opérateurs commerciaux issus de la grande distribution, des associations de commerçants, des foncières immobilières, la directrice d'un centre commercial (SCOTAM)... Si les acteurs à rencontrer sont globalement connus dans le monde du commerce, il en est autrement pour la logistique. Le SCOT du Grand Amiénois indique ainsi que les acteurs à rencontrer ne pourront être identifiés qu'une fois que le périmètre de la logistique aura été défini. Ces rencontres ont généralement un but informatif, soit pour mieux connaître les dynamiques du commerce et les positionnements de ses acteurs, soit pour les informer des futures orientations prises. Cela peut être des entretiens individuels, qui est une forme assez classique et efficace, comme l'ont fait les SCOT de Nantes (10-15 entretiens), Strasbourg ou Metz. Il peut cependant aussi s'agir de formats collectifs, en réunion d'information voire d'ateliers de travail. Le SCoT du Grand Douaisis a ainsi organisé des petits-déjeuners collectifs avec les principales enseignes commerciales de la grande distribution sur le territoire, afin d'échanger à propos d'éléments de diagnostic. Cette modalité s'est cependant révélée peu efficace face aux enjeux de concurrence entre les enseignes, il y avait très peu de communication pour ne pas révéler les stratégies en cours. Toutefois, des ateliers avec une entrée sur le commerce de demain et la prospective pourraient tout de même être intéressants car ce sont des sujets qui questionnent les enseignes, dont le numérique et les nouvelles pratiques, comme le confirme le SCOT de Nantes Saint-Nazaire. Le SCOTERS a organisé une réunion d'information auprès des opérateurs commerciaux, et constatent qu'ils ont conscience des enjeux liés à l'objectif ZAN, ils acceptent par exemple assez bien le fait de ne plus pouvoir construire de nouvelles zones commerciales ou d'étendre des périmètres existants. Au-delà des acteurs privés, il y a aussi la question de l'implication du grand public à la démarche, qu'il soit consommateur, usager, habitant ou citoyen, selon le regard porté. La question de l'implication de la société civile dans l'élaboration du DAACL n'est encore que rarement abordée, et c'est généralement dans le cadre d'un recueil d'informations (enquêtes ou entretiens pour connaître les pratiques ou les besoins). Nous sommes en mesure de nous demander si d'autres modalités d'implication peuvent être mises en œuvre, alors que les questions de concertation et de place des citoyens dans les décisions publiques apparaissent de plus en plus prégnantes.

## 3.2 Quelle application pour le SCoT de Lille Métropole ?

Nous avons étudié les obligations réglementaires du DAACL, échangé avec des SCoT ayant entamé ou fini la démarche d'élaboration d'un DAACL, et réalisé de premières

exploitations cartographiques afin d’appréhender l’ampleur du sujet. Nous en arrivons donc à cette question : quelle application de la démarche pour un futur DAACL dans le SCoT de Lille Métropole? Rappelons des éléments de calendrier : le SCoT de Lille Métropole a été approuvé en 2017, et son bilan des six ans a été validé fin 2022, autorisant la prolongation du document. Les SCoT devront cependant se mettre en conformité avec l’objectif ZAN de la loi Climat et Résilience une fois que les SRADDET positionnés au-dessus d’eux seront mis à jour. Le calendrier de la dernière évolution de la loi Climat et Résilience fixe février 2027 comme délai. Lors de la prochaine révision, le SCoT devra intégrer un DAACL. Ce DAACL permettra de poursuivre la politique d’urbanisme commercial engagée depuis les années 2000, consolider le volet commercial du SCoT, et s’adapter aux évolutions à venir. Nous avons donc réfléchi à la manière dont l’élaboration du DAACL se traduirait pour le SCoT de Lille Métropole.

Un premier questionnement, et non des moindres, est la temporalité de la réalisation du DAACL. Nous pouvons attendre la révision du SCoT, mais au risque que le DAACL se retrouve mêlé à de nombreux autres enjeux et priorités qui pourraient le placer au second rang des réflexions, notamment auprès des élus qui seraient particulièrement sollicités. Une autre option est de commencer l’élaboration du DAACL plus tôt afin de se concentrer uniquement dessus et de permettre un travail plus approfondi. Cela permettrait une marge de manœuvre plus grande, avec plus de temps pour détailler le sujet et plus de flexibilité pour engager des démarches et rencontrer des acteurs hors du cadre légal de la révision. C’est intéressant surtout pour le sujet de la logistique, qui comme on l’a vu demande un certain temps d’investigation, mais aussi pour celui des centralités, qui est un élément important du DAACL, et constitue un élément transversal de la lecture de l’organisation du territoire.

Nous avons réfléchi aux formes de gouvernance que pourrait prendre une telle élaboration, synthétisée dans le schéma ci-dessous (figure 3.1). Il faut préciser que tout ce que nous présentons ici est encore aux prémices d’une réflexion, et qu’il ne s’agit pas d’une feuille de route toute tracée, mais plutôt des pistes qui sont tout à fait modifiables. Nous partons du Syndicat mixte du SCoT, qui délègue le sujet à une « commission » DAACL. Le statut de cette commission n’est pas fixé, il peut s’agir d’une commission au sens propre nécessitant une délibération du Syndicat mixte, mais aussi d’un simple groupe de travail. Elle serait constituée de représentants d’élus de chaque intercommunalité (MEL, CCPC) ainsi que de techniciens de la MEL, la CCPC ainsi que de l’ADULM qui est l’outil technique du Syndicat mixte. Cette commission est elle-même en lien avec un comité technique de travail, qui peut être composé de techniciens de l’ADULM ou des collectivités, mais aussi être appuyé par un BET. Ce comité technique organise ensuite les relations avec les différents acteurs, que l’on sollicite à différents niveaux d’interpellation pour l’élaboration du DAACL. Les élus, qu’ils soient du SCoT ou des communes, sont les acteurs principaux de la démarche, en tant que décisionnaires sur le projet. On identifie ensuite la CCI et la CMA, qui représentent les acteurs du commerce et de la logistique, ces acteurs étant variés et à identifier plus précisément. Les habitants font aussi partie des acteurs pouvant être intégrés à la démarche par le biais d’enquêtes ou

d’entretiens. Enfin, d’autres acteurs pourraient être sollicités si l’on identifie un besoin ou un questionnement particulier : cela pourrait être des associations notamment sur la précarité alimentaire, des acteurs des circuits courts ou de l’alimentation en général, des agriculteurs, des coopératives d’achat... Tous ces acteurs peuvent être interpellés par différentes modalités de rencontre, qui peuvent être des entretiens ou des enquêtes, des conférences ou des ateliers. Certaines de ces modalités de rencontre peuvent être entamées avant le lancement officiel de la démarche du DAACL par délibération.

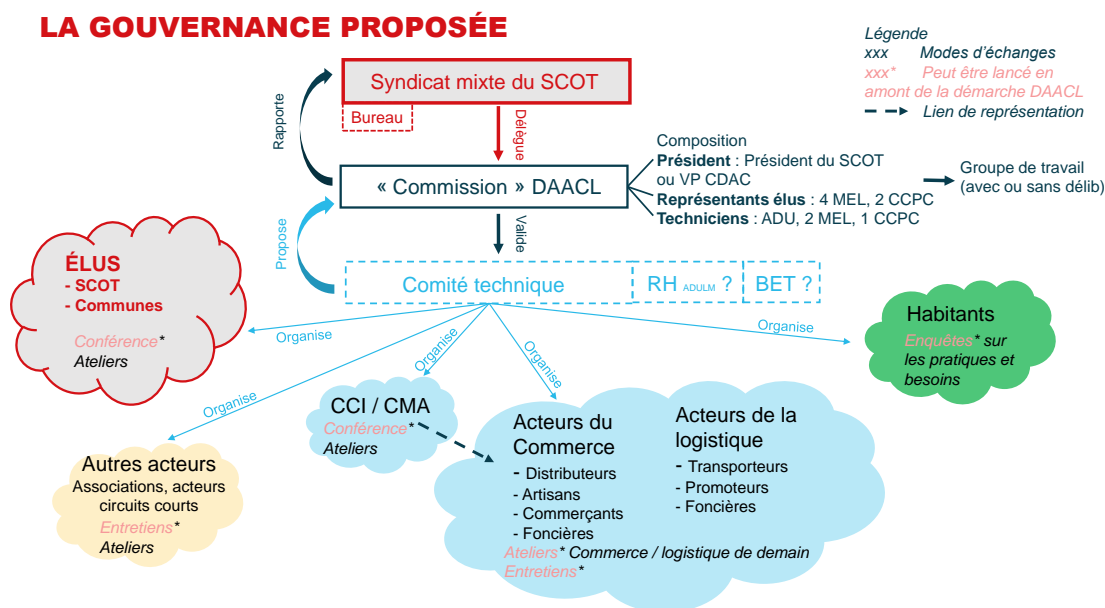


FIGURE 3.1 – La gouvernance proposée. (ADULM)

Les principales étapes de l’élaboration du DAACL sont reprises dans le schéma ci-dessous (figure 3.2). Nous commençons classiquement par la phase de diagnostic qui découle sur la phase de (co)-construction des enjeux. Ensuite viennent les phases de choix des orientations, et enfin la finalisation du document avec sa rédaction. Dans le calendrier de ces phases, un jalon important est les futures élections municipales de 2026. En effet, qui dit élections dit nouveaux élus municipaux et donc nouvelles personnes avec qui travailler, devant s’approprier le sujet afin de pouvoir établir un projet politique découlant sur des orientations. Le DAACL étant probablement difficilement réalisable et élaboré avant ces élections de 2026, les phases de choix des orientations et donc de finalisation du document doivent nécessairement se dérouler après celles-ci, afin d’assurer une continuité du processus et ne pas avoir à revenir en arrière. D’après les temps d’élaboration classiques de ce type de documents ainsi que d’après l’expérience des autres SCoT, il faudrait compter a minima 18 mois pour la réalisation des trois premières phases, sans compter le temps d’adoption. Dans le cadre d’une révision globale du SCoT, cette durée peut être séquencée, puisque le DAACL s’intègre dans les étapes d’élaboration du SCoT. La commission constituée pour le DAACL suit tout le processus

de son élaboration.

## L'ÉLABORATION DU DAACL

### Les principales étapes

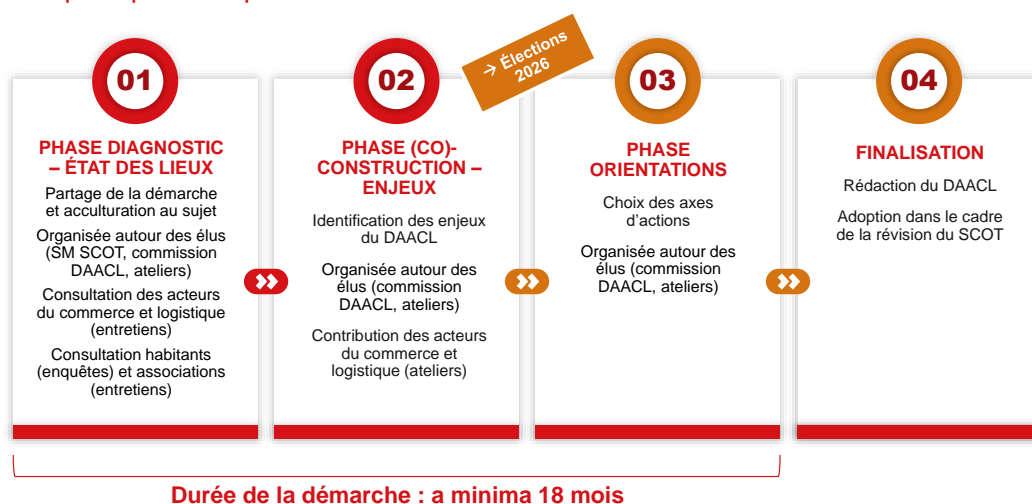


FIGURE 3.2 – Les différentes phases du DAACL. (ADULM)

La phase de diagnostic est la phase de construction de connaissances sur les sujets du DAACL. Plusieurs axes de travail sont identifiés, un premier axe est géographique et urbain : il s'agit de réfléchir aux notions de centralités et de proximité, au devenir des secteurs périphériques ainsi qu'à l'accessibilité aux commerces. Un second axe est orienté vers la sociologie et la démographie du territoire, par des recherches sur le tissu commercial et logistique, et sur les besoins des habitants. Le troisième axe relève de la prospective, en s'interrogeant sur le commerce de demain ainsi que les questions environnementales, de transition, de consommation et de transport durable face aux urgences écologiques. Dans cette phase, les élus peuvent être mobilisés par une conférence introductive de formation, composée d'une partie descendante de présentation, et d'une partie ateliers qui présente par exemple des éléments de diagnostic. Les autres acteurs sont sollicités dans cette phase par des démarches pouvant être mises en œuvre avant le lancement officiel de la démarche, qui sont des entretiens pour les chambres consulaires, les acteurs du commerce et de la logistique, des enquêtes pour les habitants et usagers, et des ateliers pour les acteurs de la logistique. Pour réaliser cette phase de diagnostic, un appui peut être cherché auprès d'un BET qui peut réaliser les entretiens et enquêtes, ainsi qu'appuyer à l'animation des ateliers d'acculturation.

La phase de (co)-construction des enjeux vise à déterminer ces enjeux et élaborer des propositions d'orientations. Cette phase mobilise le plus les élus volontaires, qui peuvent être impliqués par une série de trois ateliers. Cette construction en série permet un échange entre les techniciens et les élus, qui proposent et valident respectivement les

différentes propositions. Ces propositions sont alimentées par des ateliers prospectifs avec les différents partenaires sur les thématiques du commerce et de la logistique de demain. Là aussi, le BET peut appuyer l'animation de ces ateliers prospectifs.

La phase d'orientations, qui doit donc se dérouler après les futures élections municipales, vise à déterminer des orientations détaillées sur le commerce et la logistique. Les élus et les techniciens échangent là aussi pour préciser ces orientations, par exemple par des ateliers de partage. Les chambres consulaires peuvent transmettre leurs avis face au projet, qui fait l'objet d'une première rédaction, avec ou sans l'appui d'un BET. Enfin, la phase de validation consiste à élaborer la rédaction finale du DAACL, avec une relecture juridique du document, qui est présenté au Syndicat mixte du SCoT et transmis pour information aux chambres consulaires.

Concernant la production de ce document, le travail sera probablement réparti entre l'ADULM, outil technique du SCoT de Lille Métropole, et un BET missionné en appui pour l'externalisation de certaines missions que l'ADULM ne pourrait pas effectuer. Les moyens mobilisés et la hauteur de l'importance de l'appui du BET sont à équilibrer selon les nécessités. Parmi les missions difficilement réalisables par l'ADULM, nous pouvons citer la réalisation d'enquêtes, l'appui d'animation aux ateliers, qui peut se faire par l'intervention d'un expert du sujet ou l'assistance juridique pour la rédaction finale du document. Un élément décisionnel pour le déroulé de l'élaboration est le budget, puisque des dispositifs particuliers s'appliquent lorsque l'élaboration est délibérée qui permettent d'obtenir des dotations supplémentaires ou des exonérations de certains frais, notamment pour les externalisations.

Pour synthétiser ces réflexions, deux scénarios d'élaboration du DAACL sont possibles. D'abord, le lancement officiel de la démarche du DAACL est délibéré en amont d'une révision complète. Cela permet d'entamer les travaux politiques avec les élus, avec la mise en place d'une commission de suivi. Plusieurs variantes de travail sont possibles avec les différents acteurs que l'on peut solliciter. Dans le cas contraire, l'élaboration du DAACL se fait en même temps que le reste de la révision du SCoT d'ici 2026. Les travaux avec les élus ne peuvent donc pas être lancés, mais certaines démarches de diagnostic et de travaux préparatoires peuvent tout de même être faites dans le cadre des travaux de l'ADULM, notamment avec des rencontres d'acteurs sous différentes modalités. Cela permet d'explorer plus profondément les sujets du commerce et de la logistique. Dans tous les cas, le portage politique de l'élaboration par les élus est essentiel pour la mener à bien. Il s'agit donc de réfléchir à faciliter la saisie et l'appropriation du sujet par les élus, pour pouvoir réaliser ce projet de territoire.

Nous avons regardé les manières dont le DAACL est exploité par les différents SCoT, les orientations qui ont été prises, mais aussi leurs méthodes de travail et les choix d'implication des acteurs au processus de la démarche de DAACL. Nous avons pu à partir de cela réaliser une première méthodologie d'élaboration du DAACL, appliquée au SCoT de Lille Métropole.

# Conclusion

Nous avons ainsi discuté de l'évolution des relations entre le commerce et la ville. L'urbanisme réglementaire a fait face à un empilement de textes réglementaires depuis la loi Royer, mais ces textes ont peu réussi à endiguer le développement effréné des commerces dans les périphéries des villes, voire les ont amené vers de nouvelles formes diffusant encore plus les zones commerciales. Depuis les débuts de la société de consommation, l'organisation commerciale des territoires a été bouleversée, redirigeant les commerces de centre-ville vers leurs périphéries. Ce modèle atteint cependant aujourd'hui ses limites, et nous assistons à une valorisation des commerces de proximité, alors que les zones commerciales actuelles sont en opposition avec les principes d'une ville durable. Le commerce électronique bouleverse à nouveau le monde commercial et ses interactions avec la ville, en supprimant la nécessité du passage par un commerce physique. Cela fonctionne grâce à un support important des fonctions logistiques qui se développent sur les territoires. Ces évolutions nous poussent à questionner nos visions des centralités et de la proximité face au développement des mobilités et des différents modes d'approvisionnement des biens. Après avoir identifié ces éléments de contexte et de conceptualisation, nous nous sommes interrogés sur les enjeux que soulèvent l'élaboration du DAACL du SCoT de Lille Métropole, avec l'appui d'expertise d'autres collectivités. Celles-ci soulignent la nécessité de mener un travail fin sur les centralités commerciales, ainsi que le besoin de connaissance du secteur logistique. À partir de ces observations, nous avons entamé des travaux exploratoires sur ces deux sujets. Les recherches cartographiques sur la logistique confirment le besoin d'affiner nos connaissances du secteur. Les explorations sur le dessin de centralités à une échelle infracommunale sont prometteuses mais à consolider par la suite. Enfin, nous nous sommes intéressés à la démarche d'élaboration du DAACL, en s'appuyant sur les expertises d'autres collectivités. Cela nous a permis d'ébaucher un processus d'élaboration pour le futur DAACL du SCoT de Lille Métropole.

La question des centralités commerciales et de leur définition apparaît au cœur des enjeux du DAACL et de la stratégie que celui-ci mène sur son territoire. Le DAACL permet d'encadrer et d'orienter les activités commerciales et logistiques. Les règles liées au commerce dans ce document permettent généralement une préservation de l'état actuel du commerce et incitent à une amélioration globale des formes urbaines du commerce, avec plus ou moins de précisions. Les règles liées à la logistique sont cependant encore



nouvelles et il est difficile d'évaluer leur efficacité à encadrer ce secteur. Ce travail nous a permis d'approcher ce qu'était ce document d'urbanisme et ses applications. Il s'agit ici d'un document de planification, mais qui est aussi à mettre en relation avec les différentes échelles de l'urbanisme, jusqu'au projet urbain et au travail de requalification des zones commerciales.

Face aux évolutions du secteur commercial, le DAACL propose de définir un projet d'aménagement, qui est à réfléchir selon les orientations que l'on souhaite donner au commerce ainsi qu'à la ville, vers plus de durabilité. Il s'agit aujourd'hui d'orienter les villes vers plus de densité et de mixité, ce qui nous questionne sur notre vision de l'urbanité, des centralités, ainsi que sur la place et l'évolution d'une société de consommation face aux urgences climatiques et aux enjeux de demain. Nous avons assez peu mentionné le sujet, mais il nous faut aussi réfléchir à des villes qui laissent plus de place et de pouvoir de décision à leurs habitants et usagers, qui les considèrent davantage comme des citoyens plutôt que des consommateurs.

# Bibliographie

## Littérature blanche

- Brundtland, G. H. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development : Our Common Future*. United Nations. <https://www.are.admin.ch/are/en/home/media/publications/sustainable-development/brundtland-report.html>
- Chaire Logistics City. (2019). *Welcome to Logistics City*. <https://www.lvmt.fr/wp-content/uploads/2019/10/Welcome-to-Logistics-City-1.pdf>
- Dablanc, L. (2022). La logistique et la ville. Questions environnementales et territoriales de la logistique urbaine. *L'Information géographique*, Vol. 86(3), 49-77. <https://doi.org/10.3917/lig.863.0049>
- Dablanc, L., & Andriankaja, D. (2011). Desserrement logistique en Île-de-France : la fuite silencieuse en banlieue des terminaux de fret. *Flux*, N° 85-86(3), 72-88. <https://doi.org/10.3917/flux.085.0072>
- Deprez, S. (2017). Les drives : une proximité renforcée ou réinventée? Quand la distribution alimentaire connectée réécrit les territoires d'approvisionnement des consommateurs. *Flux*, N° 109-110(3), 102-117. <https://doi.org/10.3917/flux1.109.0102>
- Deprez, S. (2021). E-commerce : quand le numérique réécrit le rapport à la consommation. *La Géographie*, N° 1580(1), 46-50. <https://doi.org/10.3917/geo.1580.0046>
- Desse, R.-P., Fournié, A., Gasnier, A., Lemarchand, N., Metton, A., & Soumagne, J. (2008). *Dictionnaire du commerce et de l'aménagement* (Presses universitaires de Rennes, Éd.).
- Di Méo, G. (2023). Espace et temps de la proximité : GéoProximitéS. *Ma Proximité*, N° 0. <https://quamoter.hypotheses.org/1699>
- Dugot, P. (2016). Commerce de gros, logistique, logistique urbaine. *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, 66, 77-81. <https://doi.org/10.25518/0770-7576.4308>
- Dugot, P. (2019). *Commerce et urbanisme commercial dans la fabrique de la ville durable*. Presses universitaires du Midi.
- GIEC. (2023). *Synthesis Report Of The IPCC Sixth Assessment Report* (rapp. scient.). GIEC. [https://report.ipcc.ch/ar6syr/pdf/IPCC\\_AR6\\_SYR\\_LongerReport.pdf](https://report.ipcc.ch/ar6syr/pdf/IPCC_AR6_SYR_LongerReport.pdf)
- Grisot, S. (2023). *Manifeste pour un urbanisme circulaire*. Éditions Apogée.

- Jehl, L. (2020). *Restructurer les zones commerciales : enjeux urbanistiques et de gouvernance, pour des villes plus durables ?* [Thèse de doct., Université de Lille].
- Krier, H., & Jallais, J. (1985). *Le commerce intérieur*. Presses universitaires de France.
- Lebrun, N. (2023). *Réinterroger la centralité marchande. Pôles, territoires, discontinuités et réseaux au service de la centralité* [Habilitation à diriger des recherches]. Université Paris 8 - Vincennes-Saint-Denis. <https://hal.science/tel-03961158>
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Economica Anthropos.
- Lestrade, S. (2013). Le commerce de proximité de la grande distribution en France. De nouveaux modèles de magasins pour de nouvelles relations avec la ville? *Les Annales de la recherche urbaine*, 108(1), 24-35. <https://doi.org/10.3406/aru.2013.3204>
- Madry, P. (2016). *Ville et commerce à l'épreuve de la déterritorialisation* [thèse de doct., Université de Bretagne occidentale - Brest].
- Madry, P. (2018). Le commerce demain, avec ou sans la ville? *La Géographie*, N° 1570(3), 18-22. <https://doi.org/10.3917/geo.1570.0018>
- Metton, A. (1982). L'expansion du commerce périphérique en France. *Annales de Géographie*, 91(506), 463-479. <https://doi.org/10.3406/geo.1982.20129>
- Moreno, C. (2021). Vivre dans nos métropoles : la révolution de la proximité. *Constructif*, N° 60(3), 75-78. <https://doi.org/10.3917/const.060.0075>

## Littérature journalistique

- Le Monde. (2022). *Deliveroo condamnée à une amende de 375 000 euros pour travail dissimulé*. [https://www.lemonde.fr/societe/article/2022/04/19/deliveroo-condamnee-a-une-amende-de-375-000-euros-pour-travail-dissimule\\_6122785\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2022/04/19/deliveroo-condamnee-a-une-amende-de-375-000-euros-pour-travail-dissimule_6122785_3224.html)
- Le Parisien (Éd.). (2008). *Il y a 50 ans naissait le premier supermarché*. <https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/il-y-a-50-ans-naissait-le-premier-supermarche-15-10-2008-276356.php>
- Le Parisien (Éd.). (2018). *Pour la première fois en 1963, « tout sous le même toit » au Carrefour de Sainte-Geneviève-des-Bois*. Consulté le 17 juillet 2023, depuis <https://www.leparisien.fr/essonne-91/pour-la-premiere-fois-en-1963-tout-sous-le-meme-toit-au-carrefour-de-sainte-genevieve-des-bois-22-02-2018-7573719.php>
- L'Express. (2017). *L'effondrement du Rana Plaza, symbole des abus de la fast fashion*. [https://archive.wikiwix.com/cache/index2.php?url=https%3A%2F%2Fwww.lexpress.fr%2Fstyles%2Fmode%2F1-effondrement-du-rana-plaza-symbole-des-abus-de-la-fast-fashion\\_1899144.html#federation=archive.wikiwix.com&tab=url](https://archive.wikiwix.com/cache/index2.php?url=https%3A%2F%2Fwww.lexpress.fr%2Fstyles%2Fmode%2F1-effondrement-du-rana-plaza-symbole-des-abus-de-la-fast-fashion_1899144.html#federation=archive.wikiwix.com&tab=url)
- LSA (Éd.). (2016). *Le bilan de l'immobilier commercial 2015 par Cushman & Wakefield en 10 chiffres [Exclu LSA]*. <https://www.lsa-conso.fr/le-bilan-de-l-immobilier-commercial-2015-par-cushman-wakefield-en-10-chiffres-exclu-lsa,231645>
- LSA (Éd.). (2019). *La France championne de l'e-commerce de PGC grâce au drive [Étude]*. <https://www.lsa-conso.fr/la-france-championne-de-l-e-commerce-de-pgc-grace-au-drive-etude,319952>

- Médiacités. (2023). *Métropole de Lille : l'empire foncier des Mulliez enfin dévoilé*. Consulté le 31 août 2023, depuis <https://www.mediacites.fr/enquete/lille/2023/08/30/metropole-de-lille-lempire-foncier-des-mulliez-enfin-devoile/>
- NYTimes. (2015). *Inside Amazon : Wrestling Big Ideas in a Bruising Workplace*. <https://www.nytimes.com/2015/08/16/technology/inside-amazon-wrestling-big-ideas-in-a-bruising-workplace.html>
- Télérama. (2010). *Comment la France est devenue moche*. <https://www.telerama.fr/monde/comment-la-france-est-devenue-moche,52457.php>
- Télérama. (2023). *La fin de la France moche : l'État l'annonce, mais peut-on y croire ?* <https://www.telerama.fr/debats-reportages/la-fin-de-la-france-moche-l-etat-l-annonce-mais-peut-on-y-croire-7017107.php>

## Webographie

- ADULM. (s. d.). *Site de l'ADULM*. <https://www.adu-lille-metropole.org/>
- ADULM. (2022). *Bilan du SCOT de Lille Métropole* (rapp. tech.). ADULM. <https://www.adu-lille-metropole.org/productions/bilan-du-scot-de-lille-metropole/>
- Afilog. (2018). *Typologie des espaces logistiques urbains*. <https://afilog.org/logurbaine/typologie/>
- AID. (2021). *Le commerce dans la métropole lilloise : diagnostique et enjeux*.
- Apur. (2022). *Les nouvelles formes de la distribution alimentaire à Paris* (rapp. scient.). Apur. [https://www.apur.org/sites/default/files/drive\\_pietons\\_dark\\_kitchens\\_dark\\_stores\\_paris.pdf?token=QHM2BKIT](https://www.apur.org/sites/default/files/drive_pietons_dark_kitchens_dark_stores_paris.pdf?token=QHM2BKIT)
- CNTRL. (2012). *Commerce*. <https://www.cnrtl.fr/definition/commerce>
- Fevad. (2023). *Les chiffres-clés du e-commerce 2023*. <https://www.fevad.com/les-chiffres-clés-du-e-commerce-2023-la-fevad-publie-son-rapport-annuel-sur-letat-du-marche/>
- FNAU Interclub. (2022). *Le DAACL dans le cadre d'un SCoT*.
- Géoconfluences (Éd.). (2018). *Notion en débat : la ville durable*. Consulté le 12 août 2023, depuis <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/ville-durable>
- Géoconfluences (Éd.). (2020). *Ville durable*. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/ville-durable>
- Géoconfluences (Éd.). (2023). *Développement durable*. Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2023, depuis <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/developpement-durable>
- Insee. (2022, mars 9). *En 2021, en moyenne chaque semaine, un salarié sur cinq a télétravaillé* (rapp. scient.). Insee. Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2023, depuis [https://www.insee.fr/fr/statistiques/6209490#figure5\\_radio2](https://www.insee.fr/fr/statistiques/6209490#figure5_radio2)
- Mémo Commerce ADULM. (2022). ADULM. <https://www.adu-lille-metropole.org/productions/memo-commerce-2022/>
- Monoprix. (2023). *Nos enseignes*. <https://entreprise.monoprix.fr/qui-sommes-nous/nos-enseignes/>

- Oxfam. (2020). *L'impact de la mode : drame social, sanitaire et environnemental*. Consulté le 16 septembre 2023, depuis <https://www.oxfamfrance.org/agir-oxfam/impact-de-la-mode-consequences-sociales-environnementales/>
- PROCOS. (2019a). *Immobilier de commerce en France : bilan et perspectives du marché*. [https://www.prococos.org/images/prococos/Documents\\_Prococos/Immobilier\\_de\\_commerce\\_en\\_France.pdf](https://www.prococos.org/images/prococos/Documents_Prococos/Immobilier_de_commerce_en_France.pdf)
- PROCOS. (2019b). *Palmarès Prococos 2019 des centres-villes commerçants*. [https://www.prococos.org/images/prococos/presse/2019/prococos\\_palmares\\_2019.pdf](https://www.prococos.org/images/prococos/presse/2019/prococos_palmares_2019.pdf)
- PROCOS. (2021). *Bilan et perspective de l'immobilier de commerce*. [https://www.prococos.org/images/prococos/images\\_page\\_d\\_accueil/Newsletter/Fevrier\\_21/Prococos\\_bilan.pdf](https://www.prococos.org/images/prococos/images_page_d_accueil/Newsletter/Fevrier_21/Prococos_bilan.pdf)
- Loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat (1973). <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000509757>
- SCoT de Besançon. (s. d.) (En révision). <http://www.scot.grandbesancon.fr/news/>
- SCoT de Carcassonne Agglo. (2022, décembre 16). <https://www.carcassonne-agglo.fr/fr/services/amenagement/scot.html>
- SCoT de Flandre et Lys. (2019). <https://www.cc-flandrelys.fr/vivre-et-s-installer/amenagement/scot-de-flandre-et-lys>
- SCoT du Bassin creillois et des vallées brethoise. (s. d.) (En révision). <https://oiselavalle.eu/?p=8075>
- SCoT du Grand Douaisis. (2019). <https://grand-douaisis.com/scot-mixte-presentation/>
- SCoT du Pays de Brest. (2019). <https://www.pays-de-brest.fr/le-scot/documents-de-reference/523-le-scot-du-pays-de-brest>
- SCoT en bref. (2021). ADULM. <https://www.scot-lille-metropole.org/actualites/le-scot-en-bref/>
- SCoTAM (Metz). (2021).

# Acronymes

- ACTPE** Artisanat, Commerce et Très petites entreprises.
- ADULM** Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole.
- AEC** Autorisation d'exploitation commerciale.
- AFM** Association Familiale Mulliez.
- ALUR** Accès au logement et un urbanisme rénové.
- APE** Activité principale exercée.
- BET** Bureau d'études techniques.
- CapFi** CapFinancials.
- CCPC** Communauté de Communes Pévèle Carambault.
- CDAC** Commission départementale d'aménagement commercial.
- CDEC** Commission départementale d'équipement commercial.
- CDUC** Commission départementale d'urbanisme commercial.
- CMDU** Centre multimodal de distribution urbaine.
- CNAC** Commission nationale d'aménagement commercial.
- CNEC** Commission nationale d'équipement commercial.
- CNUC** Commission nationale d'urbanisme commercial.
- COFIL** Comité de pilotage d'élus.
- COTECH** Comité technique.
- CSNE** Canal Seine-Nord Europe.
- DAAC** Document d'Aménagement Artisanal et commercial.
- DAACL** Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique.
- DAC** Document d'Aménagement Artisanal et commercial.
- DOO** Document d'orientation et d'objectifs.
- ÉLAN** Évolution du logement, de l'aménagement et du numérique.
- EPCI** Établissement public de coopération intercommunale.
- FF** Fichiers fonciers.

- FNAU** Fédération nationale des agences d'urbanisme.
- GES** Gaz à effet de serre.
- ITE** Installations terminales embranchées.
- LME** Loi de modernisation de l'économie.
- MEL** Métropole Européenne de Lille.
- NAF** Nomenclature d'activité française.
- PADD** Projet d'Aménagement et de Développement Durables.
- PAS** Projet d'Aménagement Stratégique.
- PDM** Plan de Mobilité.
- PIB** Produit intérieur brut.
- PLU** Plan Local d'Urbanisme.
- PLU(i)** Plan local d'urbanisme intercommunal.
- SCoT** Schéma de cohérence territoriale.
- SDC** Schéma de développement commercial.
- SIP** Secteurs d'implantation périphériques.
- SRADDET** Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.
- SRU** Solidarité et Renouvellement Urbain.
- TIC** Technologies de l'information et de la communication.
- VUL** Véhicules utilitaires légers.
- ZAC** Zone d'Aménagement Concerté.
- ZACOM** Zones d'aménagement commerciales.
- ZAD** Zone d'aménagement différé.
- ZAN** Zéro artificialisation nette.

# Liste des tableaux

2.1	Objectifs pour le transport de marchandises. (SRADDET Hauts-de-France)	47
2.2	Tableau des SCoT avec un DAACL ou un DAAC identifiés — Réalisation : Sephora Derrouiche. . . . .	49
2.3	Tableau des filières logistiques. (UrbaLyon) . . . . .	58
2.4	Codes NAF . . . . .	69
3.1	Conditions d'implantation des commerces selon les secteurs. (DAAC du Pays de Brest) . . . . .	76
3.2	Plafond des surfaces de vente par niveau de polarité commerciale. (DAAC du Pays de Brest) . . . . .	76



# Listes des cartes

1.1	Étalement logistique en Île-de-France : localisation des entrepôts de la messagerie de colis en 1976 et 2008. (Dablanc & Andriankaja, 2011) . . .	33
2.1	L'organisation commerciale du territoire du SCOT. (ADULM, 2022) . . .	40
2.2	Armature urbaine. DOO de Lille Métropole, approuvé en 2017. . . . .	42
2.3	Les centralités commerciales urbaines et complémentaires. (PADD du projet de PLU3 de la MEL) . . . . .	45
2.4	Typologie de sites commerciaux sur Carcassonne Agglo. (DAAC de Carcassonne Agglo) . . . . .	52
2.5	Les différents secteurs commerciaux. (DAAC du Pays de Brest) . . . . .	54
2.6	Polarités commerciales du pays de Brest. (DAAC du Pays de Brest) . . . .	55
2.7	Localisations des centralités commerciales. (DAAC du Grand Douaisis) .	56
2.8	Surfaces des locaux logistiques de plus de 300 m <sup>2</sup> dans le SCoT de Lille Métropole. . . . .	59
2.9	Locaux logistiques de plus de 1000 m <sup>2</sup> par type d'activité dans le SCoT de Lille Métropole. . . . .	60
2.10	Les surfaces regroupées en filières logistiques dans le SCoT de Lille Métropole. . . . .	61
2.11	Les surfaces des filières logistiques dans le SCoT de Lille Métropole (1/2).	61
2.12	Les surfaces des filières logistiques dans le SCoT de Lille Métropole (2/2).	62
2.13	La présence de salariés logistiques dans le SCoT de Lille Métropole. . . .	63
2.14	Les salariés des activités logistiques dans le SCoT de Lille Métropole. . .	63
2.15	Les entreprises logistiques de plus de 10 salariés dans le SCoT de Lille Métropole. . . . .	64
2.16	Les entreprises de plus de 10 salariés regroupées en filières logistiques dans le SCoT de Lille Métropole. . . . .	65
2.17	Les entreprises de plus de 10 salariés par filières logistiques dans le SCoT de Lille Métropole (1/2). . . . .	65
2.18	Les entreprises de plus de 10 salariés par filières logistiques dans le SCoT de Lille Métropole (2/2). . . . .	66
2.19	La ville des proximités. <a href="https://www.topos-urba.org/ville-des-proximites/">https://www.topos-urba.org/ville-des-proximites/</a>	68

---

2.20 Les commerces de proximité dans le SCoT de Lille Métropole . . . . .	70
2.21 Les centralités commerciales élargies dans le SCoT de Lille Métropole. . .	71
2.22 Les centralités commerciales dans le SCoT de Lille Métropole. . . . .	71
2.23 Les centralités commerciales des communes de Marquette-lez-Lille et Lambersart. . . . .	72

# Table des figures

1.1	Surfaces commerciales autorisées chaque année en France en m <sup>2</sup> , selon les différents régimes d'urbanisme commercial en vigueur (CDUC en 1974, CDEC en 1996, CDAC depuis 2008). (PROCOS, 2019a) . . . . .	7
1.2	Évolutions législatives du DAACL — Réalisation : Sephora Derrouiche. . .	11
1.3	Le DAACL : obligations et mise en œuvre — Réalisation : Sephora Derrouiche	16
1.4	(a) Centre commercial Euralille, France. (ADULM) (b) Exemple de « boîtes à chaussure » à Plan-de-Campagne, France. (LP et F.Y., <a href="https://www.laprovence.com/article/edition-vitrolles-marignane/4052679/la-plus-vaste-zone-commerciale-deurope-bientot-redessinee.html">https://www.laprovence.com/article/edition-vitrolles-marignane/4052679/la-plus-vaste-zone-commerciale-deurope-bientot-redessinee.html</a> ) (c) <i>Retail park</i> à Estaimpuis, Belgique. (Google maps 2022) . . . . .	20
1.5	Évolution du taux de vacance commerciale par type de pôle marchand. [PAC : parc d'activités commerciales]. (Jehl, 2020) . . . . .	22
1.6	Évolution de la superficie du parc de magasins du commerce de détail et de la dépense de consommation finale des ménages en volume, entre 1994 et 2009 (base 100 en 1994). (Madry, 2016, cité dans Jehl, 2020) . . .	23
1.7	Description du concept Monop' d'ultra-proximité. (Monoprix, 2023) . . .	24
1.8	(a) Les dix premiers sites de e-commerce visités en 2023. (b) Les modes de livraison utilisés par les acheteurs en ligne. (Fevad, 2023) . . . . .	29
1.9	Rue bloquée à cause de livraisons. (Pierre Gleizes/REA, <a href="https://www.lesechos.fr/idees-debats/sciences-prospective/sortir-du-casse-tete-de-la-logistique-urbaine-1001719">https://www.lesechos.fr/idees-debats/sciences-prospective/sortir-du-casse-tete-de-la-logistique-urbaine-1001719</a> ) . . . . .	31
1.10	La typologie Afilog des activités logistiques. (Afilog, 2018) . . . . .	32
1.11	Façade d'un <i>dark store</i> , Lille. (ADULM) . . . . .	34
2.1	Armature commerciale. ( <i>SCoT en bref</i> , 2021) . . . . .	43
3.1	La gouvernance proposée. (ADULM) . . . . .	82
3.2	Les différentes phases du DAACL. (ADULM) . . . . .	83

# A

## Annexes

### A.1 Tableau des entretiens

SCOT	DAACL	Approuvé en	En révision depuis	Stade d'élaboration	Révision globale du SCOT	Externalisation	Personne contactée
Pays de Brest		2019		Fait	Oui		Nadine Le Hir (économie), Nadège Lourdeau (planification) : ADEUPa
Carcassonne Agglo	Oui	2022 (arrêté)	2017	Fait	Oui		Cédric Vandaele (Directeur Planification et Transitions, Carcassonne Agglo)
Flandre Lys			2019	Fait	Oui	D. Lestoux	Pierre Duponchel (Responsable du SM, AGUR)
Nantes Saint-Nazaire	~	2016	2022	DAAC en cours par modification, et révision du SCOT engagée en 2022 donc DAACL prévu pour fin 2025	Non	D. Lestoux (partiel)	Lucie Renou (Chargée d'études économie territoriale), Alice Fouquet (Chargée d'études planification) : AURAN
Besançon Cœur Franche-Comté	Oui	2011	2017	DAAC en cours avec avenant logistique (non commencé), arrêt prévu 09/2024	Oui	D. Lestoux	Justine Huot-Marchand (planification, AUDAB)
Bassin creillois et des vallées brethoise	Oui	2013	2017	Marché lancé début 2023 pour 1 an, débat du PAS en 09/2023	Oui	AID Observatoire + Interface transport	Sylvain Dubois (Directeur du SMBCVB)
Grand Douaisis		2019		Fait	Oui	Oui + 1 ETP commerce-éco	Adeline Perotin (Responsable du pôle Urbanisme, SM)
SCOTERS (Strasbourg)	Oui	2006	2018	Préfiguration discutée en 12/2022, ateliers DOO fin 2023	Oui	D. Lestoux	Jessy Muckensturm (Chargée de mission SCOTERS)
SCOTAM (Metz)		2021		Enquête publique en 09/2023	Non (modification)	Bérénice	Emmanuel Viau (Chef de projet SCOT, AGURAM)
Grand Amiénois	Oui	2012	2018	DAACL suivant les étapes du SCOT, aujourd'hui en diagnostic et prévu sur 4 ans (2022-2026)	Oui	AID Observatoire	Véréna Bourbia (Chargée d'études économiques et ressources territoriales, ADUGA)

### A.2 Trame des entretiens

Questionnaire à visée exploratoire, à destination d'acteurs impliqués dans l'élaboration d'un DAAC(L) (Syndicat mixte, Agence d'urbanisme), afin d'interroger les modes d'élaboration du document. Les questions et thématiques sont à adapter selon la configuration de chaque entretien et servent de support à la discussion.

[Me présenter, introduire la démarche (contexte et missions de stage), préciser ce que je connais déjà des documents]

- Définition choisie des « commerces » : commerce de détail/de gros, inclue les Drives, les services commerciaux (coiffeur...), la restauration/hôtellerie... ?
- Comment sont définis les secteurs (centralités et périphériques) ?
- Quels indicateurs sont utilisés, quelles bases de données ?
- Quelle méthodologie et déroulé de l'élaboration ?
- Quels acteurs sont sollicités ? À quel niveau de sollicitation et avec quelles attentes ?

**Pour les DAACL :**

- Définition « construction/équipement logistique commercial » : quel type : entrepôts logistiques, points relais, casiers, à destination des particuliers ou non... ?
- Quels indicateurs et données pour la logistique ?
- Quel encadrement de la logistique commerciale ? Par les conditions d'implantations, par les communes, les porteurs de projets... ?



# Table des matières

<b>Remerciements</b>	<b>ii</b>
<b>Sommaire</b>	<b>iii</b>
<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>1 L'évolution des liens entre le commerce et la ville en France</b>	<b>4</b>
1.1 Depuis la loi Royer, l'empilement réglementaire de l'urbanisme commercial	4
1.1.1 La mise en place du système d'autorisation d'exploitation commerciale . . . . .	4
1.1.2 Les évolutions législatives du DAACL . . . . .	8
1.1.3 Une absence de définition de la logistique commerciale . . . . .	13
1.1.4 La portée du DAACL . . . . .	14
1.2 Les mutations du commerce, de l'avènement de la société de consommation à la ville durable . . . . .	16
1.2.1 Une définition du commerce . . . . .	16
1.2.2 L'arrivée de la société de consommation et le développement de la grande distribution . . . . .	17
1.2.3 Un modèle en crise : la vacance commerciale dans les centres-villes et dans les zones périphériques . . . . .	21
1.2.4 Le retour au centre-ville de la grande distribution . . . . .	22
1.2.5 Un modèle de commerce en rupture avec les principes de la ville durable . . . . .	25
1.3 L'avènement de l'e-commerce : quel futur pour le commerce physique et sa place dans l'aménagement de la ville? . . . . .	27
1.3.1 L'apparition et le développement de l'e-commerce . . . . .	28
1.3.2 La logistique comme support essentiel des activités commerciales	29
1.3.3 Les <i>dark stores</i> , exemple d'organisation d'un nouveau modèle d'aménagement commercial et logistique . . . . .	32
1.3.4 La ville du quart d'heure, un modèle de proximité commerciale?	35
<b>2 Connaître les enjeux commerciaux et logistiques du territoire du SCoT de Lille Métropole</b>	<b>38</b>

2.1	Le SCoT aujourd'hui : le territoire et la planification commerciale . . .	38
2.1.1	L'organisation commerciale du territoire du SCoT . . . . .	38
2.1.2	Le traitement du commerce dans le SCoT de Lille Métropole et le projet de PLU3 . . . . .	41
2.1.3	La prise en compte de la logistique dans les documents d'urbanisme	45
2.2	S'appuyer sur les travaux d'autres SCoT : le besoin d'un travail fin sur les centralités et de connaissances sur la logistique . . . . .	48
2.2.1	Les enjeux identifiés à propos du DAACL . . . . .	49
2.2.2	Les travaux menés pour un diagnostic commercial et logistique .	51
2.3	Obtenir des connaissances sur la logistique dans le territoire du SCoT de Lille Métropole . . . . .	56
2.3.1	Une exploration des locaux logistiques . . . . .	58
2.3.2	Une exploration des activités logistiques . . . . .	60
2.4	Explorer la notion de centralité commerciale et sa représentation sur le territoire . . . . .	66
<b>3</b>	<b>Mettre en œuvre la démarche du DAACL</b>	<b>74</b>
3.1	Les orientations prises et les méthodes de travail des SCoT ayant entamé la démarche du DAACL . . . . .	74
3.1.1	Les orientations prises . . . . .	74
3.1.2	Le déroulé de la démarche . . . . .	78
3.1.3	L'implication des acteurs . . . . .	80
3.2	Quelle application pour le SCoT de Lille Métropole? . . . . .	80
	<b>Conclusion</b>	<b>85</b>
	<b>Bibliographie</b>	<b>87</b>
	Littérature blanche . . . . .	87
	Littérature journalistique . . . . .	88
	Webographie . . . . .	89
	<b>Acronymes</b>	<b>91</b>
	<b>Liste des tableaux</b>	<b>93</b>
	<b>Table des figures</b>	<b>96</b>
<b>A</b>	<b>Annexes</b>	<b>97</b>
A.1	Tableau des entretiens . . . . .	97
A.2	Trame des entretiens . . . . .	97
A.3	Sélection des codes NAF de la méthodologie d'UrbaLyon . . . . .	99
	<b>Table des matières</b>	<b>100</b>



Derrouiche Sephora, 2023, **Le futur Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) du SCoT de Lille Métropole : un outil pour accompagner la planification des centralités commerciales**

Institut d'Aménagement, d'Urbanisme et de Géographie de Lille, Université de Lille, mémoire de fin d'étude du Master U&A, ACTEUR

**Mot clefs :** DAACL, SCoT de Lille Métropole, centralité commerciale, logistique

**Key-words :** DAACL, SCoT of Lille Métropole, commercial centrality, logistic

**Résumé :** Ce mémoire de fin d'études a été élaboré dans le cadre d'un stage sur le sujet de réflexions sur un futur Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) pour le SCoT de Lille Métropole. Le DAACL est un document d'urbanisme qui vise à encadrer et orienter les implantations des équipements commerciaux et logistiques. Nous voyons de quelle manière le DAACL peut contribuer à la planification des centralités commerciales. Nous nous sommes d'abord interrogés sur l'évolution des relations entre le commerce et la ville avec le déplacement des commerces vers la périphérie de celles-ci. Les nouvelles évolutions du commerce, en particulier le commerce électronique et la place prépondérante de la logistique réinterrogent les dynamiques commerciales sur les territoires, alors que les villes souhaitent évoluer vers plus de durabilité. Nous nous interrogeons donc sur l'évolution des notions de centralité et de proximité, et le rôle que le DAACL peut avoir. À partir d'échanges avec d'autres SCoT, nous avons pu déterminer le besoin du SCoT de Lille Métropole de travailler sur le sujet des centralités commerciales à l'échelle fine, ainsi que le besoin de connaissances du secteur de la logistique. Par la suite, nous avons réfléchi au processus d'élaboration du futur DAACL du SCoT de Lille Métropole.

**Abstract :** This master thesis was written as part of an internship on the subject of reflections on a future *Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique* (DAACL) for the Lille Métropole SCoT. The DAACL is a urban planning document designed to guide the locations of commercial and logistics facilities. This work aims to determine how the DAACL can contribute to the planning of commercial centralities. We began by looking at the evolution of the relation between trade and the city, as shops move to the suburbs. New developments in retailing, in particular e-commerce and the growing importance of logistics, are re-examining the dynamics of retailing in local areas, at a time when cities are seeking to move towards greater sustainability. So we're looking at how notions of centrality and proximity are evolving, and what role the DAACL can play. Based on exchanges with other SCoTs, we were able to identify the need for the Lille Métropole SCoT to work on the subject of commercial centralities on a fine-scale, as well as the need for knowledge of the logistics sector. We then turned our attention to the process of drawing up the future DAACL for the Lille Métropole SCoT.