



CONTRIBUTION OFFICIELLE

relative à la révision du Schéma de cohérence territoriale du pays de Saint-Brieuc

« L'AMENAGEMENT COMMERCIAL DANS LE PAYS DE SAINT-BRIEUC »

Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du pays de Saint-Brieuc est un document qui définit les orientations d'aménagement, en termes d'habitat, d'environnement, d'économie et de déplacements ; ces orientations s'imposent ensuite aux documents d'urbanisme des 64 communes du pays. Si le SCOT a été validé en 2008, le syndicat mixte du pays souhaite aujourd'hui le réviser, afin de s'adapter aux évolutions : législatives (Loi de Modernisation de l'Economie, lois issues du Grenelle de l'environnement), politiques, sociales, environnementales... La procédure de révision initiée devrait donc prendre en compte un certain nombre de thématiques : habitat, économie, déplacements, environnement bien sûr, mais également urbanisme commercial, énergie, biodiversité, aménagement numérique.

Le Conseil de développement, qui s'était déjà impliqué dans l'élaboration du SCOT, a naturellement souhaité s'impliquer dans sa révision.

M. URVOY, vice-président du pays de Saint-Brieuc en charge de l'aménagement et du Schéma de cohérence territoriale et Mme JOSSE, chargée de mission SCOT au pays sont donc venus présenter les réflexions en cours sur l'urbanisme commercial, et ce, en vue d'intégrer un document d'aménagement commercial dans le SCOT.

Les échanges autour de cette présentation ont permis d'aboutir à la rédaction puis la validation de la présente contribution.

Le Conseil de développement réaffirme tout d'abord son adhésion aux grandes orientations qui guident les élus du Syndicat mixte du pays dans l'élaboration du document d'aménagement commercial :

- la nécessité d'économiser les terres agricoles, et de densifier l'urbanisation
- l'importance de maintenir des commerces de proximité dans les bourgs et centre-ville, afin de permettre à tous d'accéder à des services de proximité
- l'impératif d'éviter et de lutter contre les friches commerciales, dont la réhabilitation coûte très cher aux collectivités.

Le Conseil de développement n'a pas souhaité, suite à la présentation du bilan d'attractivité et des enjeux d'aménagement commercial, se prononcer sur l'un ou l'autre des scénarios proposés.

Comme il l'avait déjà affirmé dans son avis relatif à l'étude diagnostic Economie Emploi Formation, le Conseil est favorable à la définition d'une stratégie globale d'aménagement commercial à l'échelle du pays ; il souhaite cependant que des marges de manœuvre soient laissées à une échelle territoriale plus fine. D'une communauté à l'autre, les réalités sont effectivement différentes.

Ainsi, entre l'agglomération briochine, où le centre commercial des Champs a récemment ouvert en centre ville, la communauté de communes Pays de Moncontour sur laquelle il n'y a pas de zones d'aménagement commercial, ou encore Quintin Communauté, dont l'offre commerciale traditionnelle a baissé de 6,5% au cours des dernières années, les territoires ne sont assurément pas confrontés aux mêmes problématiques.

Le Conseil de développement souhaite que le choix d'un scénario se fasse à la lumière des éléments suivants :

Anticiper l'arrivée du train à grande vitesse

Le projet Bretagne à Grande Vitesse, qui devrait être mis en service en 2016 aura un impact considérable pour le territoire.

Le Conseil de développement n'a pas conduit d'étude particulière mais les échanges ont montré que le projet BGV pourrait se traduire par :

- une croissance des flux touristiques dans les deux sens (au départ et vers la Bretagne), notamment sur les grands week-ends,
- une croissance importante des déplacements domicile / travail vers Rennes, dont le centre sera accessible en une trentaine de minutes. Le Conseil note à cet égard un réel risque d'aspiration, non pas des entreprises, mais des salariés qui pourraient habiter à Saint-Brieuc ou Lamballe et travailler à Rennes.

Quoi qu'il en soit, ce projet BGV devrait entraîner un renouvellement des centralités dans les gares concernées, celles de Lamballe et de Saint-Brieuc. **Les grandes orientations d'aménagement commercial doivent donc tenir compte de ces futures centralités.**

Anticiper l'arrivée de la rocade Sud pour éviter l'implantation de nouvelles zones commerciales le long de cet axe

Les principaux axes routiers s'accompagnent très souvent de la création de zones commerciales ou industrielles. Le Conseil de développement souligne donc le risque potentiel de voir se développer de nouvelles zones commerciales le long de la future rocade Sud. Et cela, alors que le bilan d'attractivité commerciale souligne que la densité locale en grandes et moyennes surfaces est supérieure à la moyenne nationale, et que le marché est tendu : toute offre nouvelle de grandes et moyennes surfaces ne répondrait donc plus à la demande.

Dans la logique du Schéma de cohérence territoriale qui définit une ceinture verte au sud de l'agglomération, le Conseil de développement souhaite que les terrains à proximité de la rocade ne soient pas transformés en zones d'aménagement commercial.

Bien prendre en compte les évolutions sociales et économiques qui impacteront l'aménagement commercial

Plusieurs tendances sociales, économiques, démographiques sont actuellement à l'œuvre. Le Conseil de développement souhaite qu'elles soient prises en compte, afin que les orientations soient adaptées aux évolutions de comportements de la population.

- L'augmentation du coût de l'énergie, et notamment de l'essence devrait modifier les comportements des consommateurs. Les commerces de type « drive » seront-ils toujours

pertinents demain, si la tendance est à la réduction des trajets en voiture individuelle, du fait d'un coût de carburant trop lourd à supporter ?

- Cette hausse du coût de l'énergie pourrait également jouer en faveur du retour vers la proximité. Le Conseil de développement constate également, que la mode des hypermarchés tend à s'estomper petit à petit. Des commerces à taille plus réduites, de proximité, ne sont-ils pas en train de réapparaître ? La demande des consommateurs est donc en train d'évoluer, et il est possible que demain, la mode des hypermarchés soit dépassée.

Les orientations du Schéma de cohérence territoriale relatives à la densification de l'urbanisation et de l'habitat dans les centres villes et les bourgs plaident également pour le maintien, voire le développement des commerces dans ces centres, afin de répondre aux demandes des futures populations.

- La tendance démographique est au vieillissement de la population ; or, les différentes politiques à l'égard des personnes âgées tendent à privilégier le maintien à domicile. Ce maintien n'est possible que si les personnes peuvent accéder à des services de proximité. Les commerces font partis des services importants à maintenir. De plus, dans son cahier sur « Les évolutions des services à la population », le Conseil de développement préconisait le maintien de lieux de rencontre de proximité : les commerces de proximité sont de ceux-ci.

Ensuite, le Conseil de développement propose que le Schéma de cohérence territoriale soit également un outil permettant d'améliorer la **qualité des zones commerciales**. En effet, les nombreuses zones commerciales existantes sont devenues des lieux de vie du territoire : forte fréquentation, concentration d'activités,... pourtant, force est de constater que la qualité urbaine de ces lieux n'est toujours pas une priorité : aucune politique de cadre de vie, équipements peu nombreux voire inexistantes,...

La qualité des zones commerciales est pourtant nécessaire pour que celles-ci restent attractives ; l'étude montre en effet que le principal concurrent du pôle commercial du pays est Internet. Ce constat semble particulièrement prégnant pour les commerces culturels. Les consommateurs ont des exigences croissantes concernant les cadres de vie dans lesquels ils sont amenés à se déplacer. Si le cadre de vie commercial, qu'il concerne les centres villes ou les zones d'activités commerciales, n'est pas pris en compte (facilité d'accès, équipement, cadre de vie convivial et agréable,...) certains commerces auront du mal à (re)gagner en attractivité.

Pour des zones d'aménagement commercial équipées, de qualité

Le Conseil de développement souhaite donc que les zones d'aménagement commercial actuelles ou les éventuelles futures zones créées soient systématiquement équipées :

- accès et desserte par un réseau de transport public (*faisabilité dans le cadre des plans de déplacements urbains par exemple*);
- accès et desserte par des cheminements piétons et cyclistes (*faisabilité dans le cadre des plans de déplacements urbains par exemple*);
- espaces de déballage spécifiques permettant la collecte et le tri des déchets lié à la consommation ;
- présence du très haut débit.

Il s'agit là des équipements « minimums » à prévoir pour toutes les zones commerciales.

Le Conseil de développement propose également que cette réflexion sur l'aménagement commercial soit l'occasion d'initier la création, ou la transformation de zones commerciales existantes en « éco-zones commerciales », à l'image des « éco-quartiers » qui se développent. Il s'agirait d'avoir, sur le

territoire du pays, des zones commerciales exemplaires en matière environnementale (parking en herbe, bâtiments autonomes en énergie, densification des constructions, cadre de vie...) mais également en matière sociale (accès facilité pour les personnes à mobilité réduite par exemple).

Le Schéma de cohérence territoriale pourrait donner un certain nombre de préconisations, allant dans ce sens. Ces zones « exemplaires » seraient également innovantes, et gagneraient ainsi en attractivité.

Plus généralement, le Conseil de développement propose qu'un label permettant de garantir un niveau minimum de qualité soit mis en place. Un label « qualiparc » existe pour les parcs d'activités ; pourquoi un label « qualité commercial » ne verrait-il pas le jour ? En effet, dans son Cahier sur « les outils de mesure du développement durable », le Conseil de développement souligne que les critères de développement durable vont prendre une place croissante ; les outils de type « label » garantissant un certain niveau de prise en compte du développement durable devraient se multiplier. Les collectivités ont donc intérêt à anticiper ce phénomène, afin de garantir un bon niveau d'attractivité des zones commerciales existantes.

Enfin, le Conseil de développement souhaite que le départ des commerces puissent être anticipé, afin d'éviter des friches commerciales. En effet, le marché local des grandes et moyennes surfaces est désormais sous tension : toute nouvelle arrivée de grande surface ne répondra pas à une demande, mais à une volonté de développer la concurrence. Dans ce contexte, le risque de friches est conséquent. Que deviendront les locaux d'une grande surface délocalisée suite à l'implantation d'un concurrent, ou suite à un déplacement de l'enseigne pour proposer une surface plus grande ?

Dans ce contexte, le Conseil de développement souhaite que l'éventuel départ des commerces puisse être anticipé et négocié, et ce, dès l'acquisition du terrain. Les collectivités facilitent souvent l'implantation des commerces, mais elles ont également besoin de pouvoir anticiper leur éventuel départ.

Cette contribution du Conseil de développement sur l'aménagement commercial est la première contribution relative à la révision du Schéma de cohérence territoriale. Elle s'adresse aux élus du Syndicat mixte du pays, mais un certain nombre de propositions peuvent également concerner les élus des communes ou des communautés qui élaborent leurs plans locaux d'urbanisme.

Le Conseil de développement souhaite également être associé à la suite de la procédure de révision du Schéma de cohérence territoriale, afin de pouvoir y contribuer.

Le Conseil de développement,

Juin 2011.



Retrouvez tous les travaux du Conseil de développement sur www.pays-de-saintbrieuc.org !