

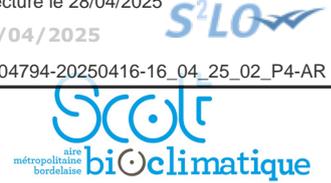
.D2O.

Envoyé en préfecture le 28/04/2025

Reçu en préfecture le 28/04/2025

Publié le 29/04/2025

ID : 033-253304794-20250416-16\_04\_25\_02\_P4-AR



# Document *d'Orientation et d'Objectifs*

Document d'aménagement  
*artisanal, commercial et logistique*

SCoT bioclimatique de l'aire métropolitaine bordelaise  
Projet arrêté le 16 avril 2025



Envoyé en préfecture le 28/04/2025

Reçu en préfecture le 28/04/2025

Publié le 29/04/2025



ID : 033-253304794-20250416-16\_04\_25\_02\_P4-AR



avec la contribution de



## **Le DAACL, un cadre de référence pour l'aménagement et le développement commercial artisanal et logistique**

### **1. Les dispositions relatives à l'aménagement commercial**

- > Le cadre réglementaire
- > Le champ d'application du volet commerce, artisanat et logistique

### **2. Synthèse des enjeux et des besoins**

### **3. Les objectifs d'aménagement commercial, artisanal et logistique**

- > Poursuivre la consolidation de l'armature commerciale et artisanale
- > Organiser les activités logistiques autour d'un équilibre territorial et environnemental

### **4. Les orientations et les localisations préférentielles commerciales, artisanales et logistiques**

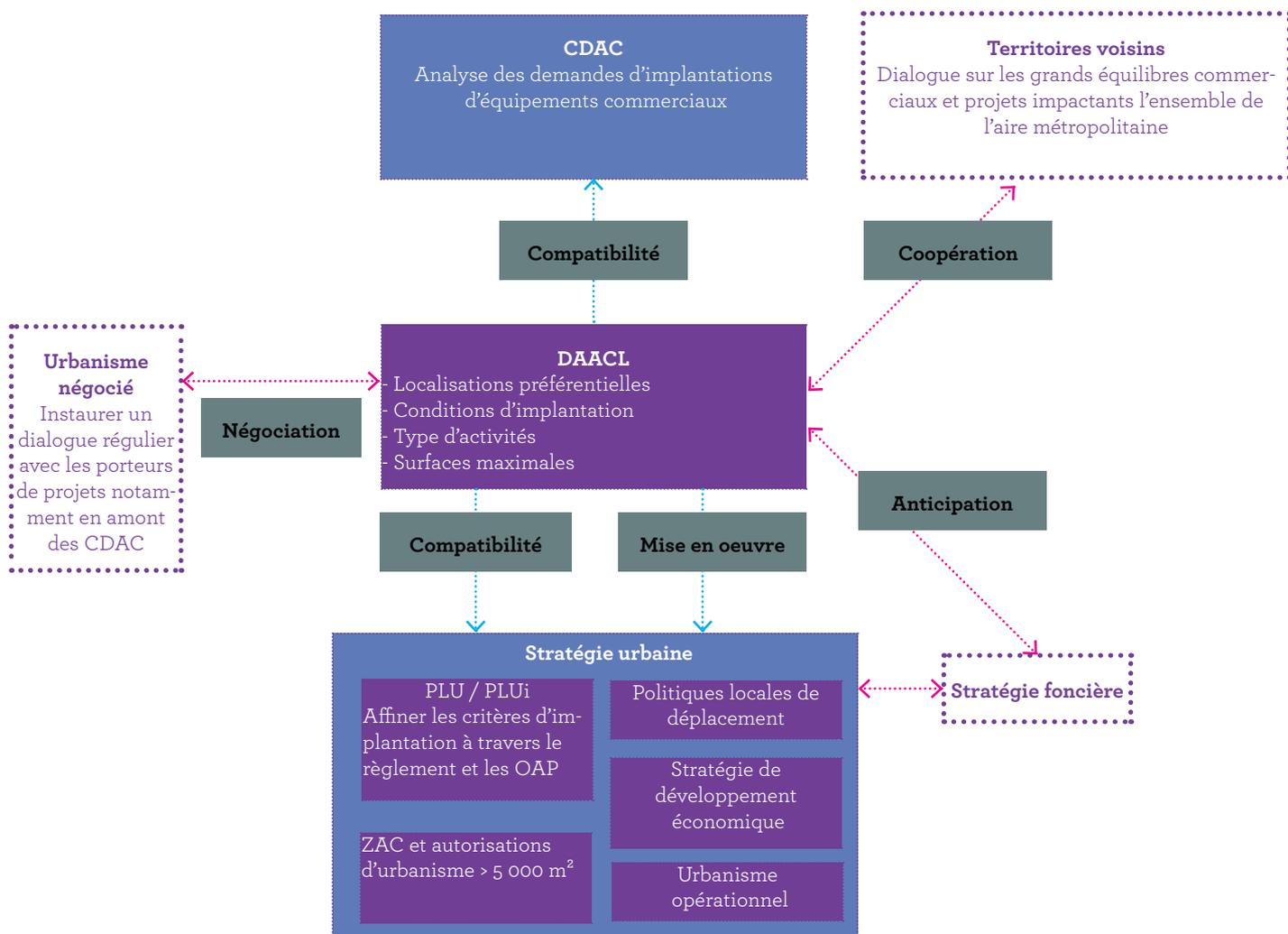
- > Les orientations et les localisations préférentielles commerciales et artisanales
- > Les orientations et les localisations préférentielles logistiques

### **5. Les conditions d'implantation des équipements commerciaux, artisanaux et logistiques**

- > Transformer les zones commerciales, artisanales et logistiques face aux défis fonciers, énergétiques et climatiques

Un cadre de référence pour l'aménagement et le développement commercial artisanal et logistique

### Un outil levier de dialogue et de négociation au coeur d'un système de régulation



## *Le DAACL, un cadre de référence pour l'aménagement et le développement commercial artisanal et logistique*

L'aire métropolitaine bordelaise connaît une dynamique économique et démographique forte, marquée par une croissance soutenue de sa population et une diversification de ses activités commerciales, artisanales et logistiques. Cette évolution s'accompagne d'enjeux majeurs en matière d'aménagement du territoire, d'équilibre entre les différentes polarités urbaines et de préservation de l'environnement.

Dans ce contexte, le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) constitue un outil stratégique visant à encadrer le développement des implantations commerciales et artisanales, tout en garantissant une cohérence avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'aire métropolitaine bordelaise. Il a pour vocation de renforcer l'attractivité des centralités, de promouvoir un aménagement équilibré et de favoriser un développement économique durable.

Ce document définit ainsi les orientations et les règles permettant de structurer l'offre commerciale, artisanale et logistique sur l'ensemble du territoire métropolitain. Il vise à :

- Préserver et dynamiser les différentes centralités identifiées par le SCoT, en y concentrant prioritairement les nouvelles implantations commerciales.
- Accompagner la transformation des zones commerciales existantes, pour intégrer les enjeux environnementaux et climatiques, en veillant à la sobriété foncière et à la réduction des flux de transport liés aux activités économiques.
- Poursuivre la régulation du développement des zones commerciales en périphérie, afin de limiter l'étalement urbain et l'impact sur les mobilités.
- Organiser et structurer les infrastructures logistiques, en réponse aux nouveaux modes de consommation et à la montée en puissance du e-commerce.

# Les dispositions relatives à l'aménagement commercial, artisanal, logistique

## 1. 1 Le cadre réglementaire

Article L141-6 - Code de l'urbanisme -

*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.*

*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 des friches 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 document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) est un outil du schéma de cohérence territoriale (SCoT) destiné à orienter l'aménagement du territoire concernant le commerce (y compris la logistique associée) et l'artisanat.*

*Ce document d'aménagement permet notamment de déterminer les conditions d'implantation :*

- des équipements commerciaux susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable ;
- 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 ;
- de certains secteurs d'implantation périphérique et des centralités urbaines à enjeux spécifiques (au regard des principes de localisations préférentielles des commerces prévus par l'article L. 141-5 du code de l'urbanisme).

Dans ce cas, le DAACL détermine aussi le type d'activité et la surface de vente maximale des équipements commerciaux spécifiques de ces secteurs ;

- les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire et de certains autres critères.

Le DAACL peut aussi préciser les conditions permettant le maintien ou le développement :

- 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 ;
- de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines, pour limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines.

Ce document étant intégré au SCoT, il est élaboré dans le cadre de la procédure de SCoT, par l'établissement qui porte ce schéma. Ses prescriptions s'imposent notamment : • à certains documents de planification,

dont les plans locaux d'urbanisme (PLU, PLUi), les documents tenant lieu de PLU, les cartes communales (CC), les plans de mobilité (PM ou PDM)... ;

- et à certains programmes et projets opérationnels : zones d'aménagement différé (ZAD) et périmètres provisoires de ZAD, zones d'aménagement concerté (ZAC), projets soumis à autorisations d'exploitation commerciale (AEC) ou à autorisation au titre des établissements de spectacles cinématographiques, etc

## références

**Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)** est un document de planification qui, à l'échelle régionale, définit la stratégie, les objectifs et les règles établis par la Région dans divers domaines de l'aménagement du territoire, notamment le développement économique et la logistique. Les contrats régionaux de développement et de transition viennent préciser, secteur par secteur, l'accompagnement régional destiné aux collectivités.

**Le schéma de développement économique de la Métropole**, voté en 2021, est structuré autour de trois axes :

- la défense des emplois de tous les actifs du territoire,
- le rééquilibrage territorial,
- l'alliance entre le développement économique, la transition écologique et la capacité d'innover.
- une alliance entre le développement économique, la transition écologique et la capacité d'innover.

**Schéma de développement économique de la Communauté de Communes de Montesquieu**

Il définit les principales orientations de l'intercommunalité en matière de développement économique

## Le champ d'application du volet commerce, artisanat et logistique

Le volet commerce du SCoT vise à orienter l'implantation des commerces et de l'artisanat commercial, en accord avec la Directive Service Européenne de 2008 et dans le respect des lois Elan et Climat et Résilience.

Ces lois rappellent que toute différenciation en matière d'implantation commerciale ne peut être justifiée que par des enjeux d'aménagement du territoire, de développement durable (notamment en lien avec les flux de véhicules et de marchandises), de diversité commerciale garantissant un accès équitable aux citoyens, ainsi que par les impacts sur la vie sociale et l'animation des centres-villes.

L'efficacité de cette approche repose également sur une définition précise de son champ d'application et de la notion même de commerce.

Ainsi, les activités encadrées par le D2O et le DAACL sont définies comme suit :

### Définition du commerce

*Toute activité de vente de biens ou services dans des conditionnements adaptés à une clientèle générant des flux de véhicules particuliers ou de transport en commun que la transaction soit réalisée sur place ou par voie dématérialisée. Sont exclus de cette définition les restaurants dont les caractéristiques d'insertion urbaine et d'animation locale sont spécifiques, les concessions automobiles et espaces de ventes de véhicules de loisirs compte-tenu de besoins en foncier spécifique et d'une influence réduite sur les flux de circulation. Les show-rooms, magasins d'usines ne rentrent pas dans cette classification sous réserve que leur surface ne dépasse pas 15% de la surface de l'unité bâtie et que l'impact sur les flux de véhicule est réduit. La typologie d'activité est prise en compte et pas seulement le type de distribution. Ainsi sont intégrés sous le terme commerce : les formes de commerce physique accueillant du public, les formes dites de drives ou de retraits par des particuliers, les formes de distributeurs dits automatiques ou automates*

## Les activités concernées

Sans être exclusives, les activités mentionnées ci-contre relèvent du champ d'application du DOO et du DAACL, quel que soit leur mode de distribution, dès lors qu'elles génèrent des flux de véhicules particuliers. En raison de leur typologie et des flux qu'elles induisent, ces activités jouent un rôle structurant dans l'aménagement du territoire et l'animation de la vie locale. Au fil de la mise en œuvre du volet commerce, de nouvelles formes de distribution pourront émerger.

Leur intégration dans ce cadre devra alors être évaluée en fonction de leur impact sur les flux et de leur contribution à l'organisation du territoire.

- Alimentaire : commerces d'alimentation générale, épicerie, primeur, vins et spiritueux, crèmerie, fromagerie, cafés, bonbons, poissonneries, boucheries, charcuteries, traiteurs, boulangeries.

- Culture-loisirs : fleurs, tabac, presse, librairie, photographe, jardinerie, informatique, sport.

- Hygiène-santé-beauté : coiffeur, institut de beauté, parfumerie, opticien, pharmacie et parapharmacie.

- Équipement de la maison : électroménager, tv-hifi, décoration, art de la table, linge de maison, bricolage, quincaillerie, meubles, brocantes.

- Équipement de la personne : vêtements, chaussures, bijouterie, maroquinerie, horlogerie, mercerie, dépôt vente.

- Les services aux particuliers : pompes funèbres, pressing, cordonnerie, toilettage pour chien, tatouage, agence immobilière, banque, assurance, auto-école, location et réparations diverses.

## Les activités non concernées

Sans caractère exclusif, les activités mentionnées ci-dessous ne relèvent pas du champ d'application du volet commerce du DOO et du DAACL. En raison de leur typologie et des flux qu'elles engendrent, elles peuvent ou doivent être implantées en dehors des localisations préférentielles dédiées au commerce. :

- Les hôtels-restaurants y compris les campings,
- Le commerce de gros ayant principalement comme clientèle des professionnels,
- La vente directe de produits agricoles domiciliée sur le lieu de production,
- Les stations de distribution de carburants,
- Les concessionnaires automobiles, camping-car, garages, nautisme, accastillage, motocycles et motoculture de plaisance,
- Les cinémas, bowling, parc de loisirs, salle de fitness,
- Les pépinières avec espace de production.

Compte tenu de l'impact de la vente directe des productions agricoles sur les filières alimentaires en centres-villes et centres-bourgs,

## Les formes de logistique

Le volet commerce du DOO et le DAACL ont pour objectif de spatialiser les fonctions de logistique commerciale. Dans le cadre du SCoT, sont considérés comme commerce tous les sites logistiques (distributeurs automatiques, casiers) destinés à desservir une clientèle de particuliers et générant des flux de véhicules particuliers ou de deux-roues ayant un impact sur le dimensionnement des voiries ou nécessitant des aménagements de stationnement.

Les entrepôts de e-commerce, les dark-stores et les dark-kitchens ne sont pas classifiés comme commerce, car ils ne génèrent pas de flux de particuliers. Toutefois, ils feront l'objet de prescriptions spécifiques dans le volet logistique du DAACL.

## **Le DAACL dans le SCoT bioclimatique de l'aire métropolitaine bordelaise : passer d'un rôle de régulateur à un rôle de transformateur**

L'évolution du cadre réglementaire pour intégrer le DAACL dans le SCoT consiste à mieux prendre en compte l'intégration du commerce, de l'artisanat et de la logistique dans l'aménagement du territoire. Il contribue à changer le rôle du SCoT. Le Scot actuel se positionnait autour d'un rôle de régulateur avec une fonction d'encadrement de la croissance et de recherche d'équilibre centralités - périphéries. Avec une attention plus marquée à la réduction des possibilités foncières en périphérie et à la maîtrise du commerce de flux.

L'enjeu de demain n'est plus seulement de réguler mais de faire muter les espaces commerciaux, artisanaux et logistiques pour répondre aux nouveaux usages de consommation, muter pour proposer des espaces intégrant la transition énergétique et plus largement environnementale, muter pour plus de multifonctionnalité.

La prise en compte plus forte des modes de vie et des nouveaux modes de consommation s'accompagne d'une inflexion marquée vers la transformation des espaces commerciaux de périphérie et la réduction du nombre d'espaces commerciaux monofonctionnels.

Avec le DAACL du SCoT bioclimatique, il s'agit de passer d'un rôle de régulateur à un rôle de transformateur.

# Synthèse des enjeux et des besoins

Pour davantage de détail, consulter le diagnostic commercial des Annexes

## L'esprit du SCoT

- Adapter l'appareil commercial aux différents contextes territoriaux
- Intégrer l'organisation commerciale dans l'armature globale de l'aire métropolitaine et dans le processus de fabrication de la ville

## LES ENJEUX

Au regard des évolutions de la consommation et dans un contexte de forte densité commerciale, de suréquipement et de la fin d'un cycle de modernisation par extension des grands pôles périphériques, le principe de stabilisation s'impose et fait l'objet d'une attention particulière à l'heure de la mise en œuvre du SCoT.

Parallèlement, une grande vigilance doit être apportée au commerce de proximité dans les centres-villes et centres-bourgs de l'aire métropolitaine, garants de l'animation locale.

## ÉTAT DES LIEUX DES SURFACES DE VENTE DES GRANDS PÔLES COMMERCIAUX EN 2018

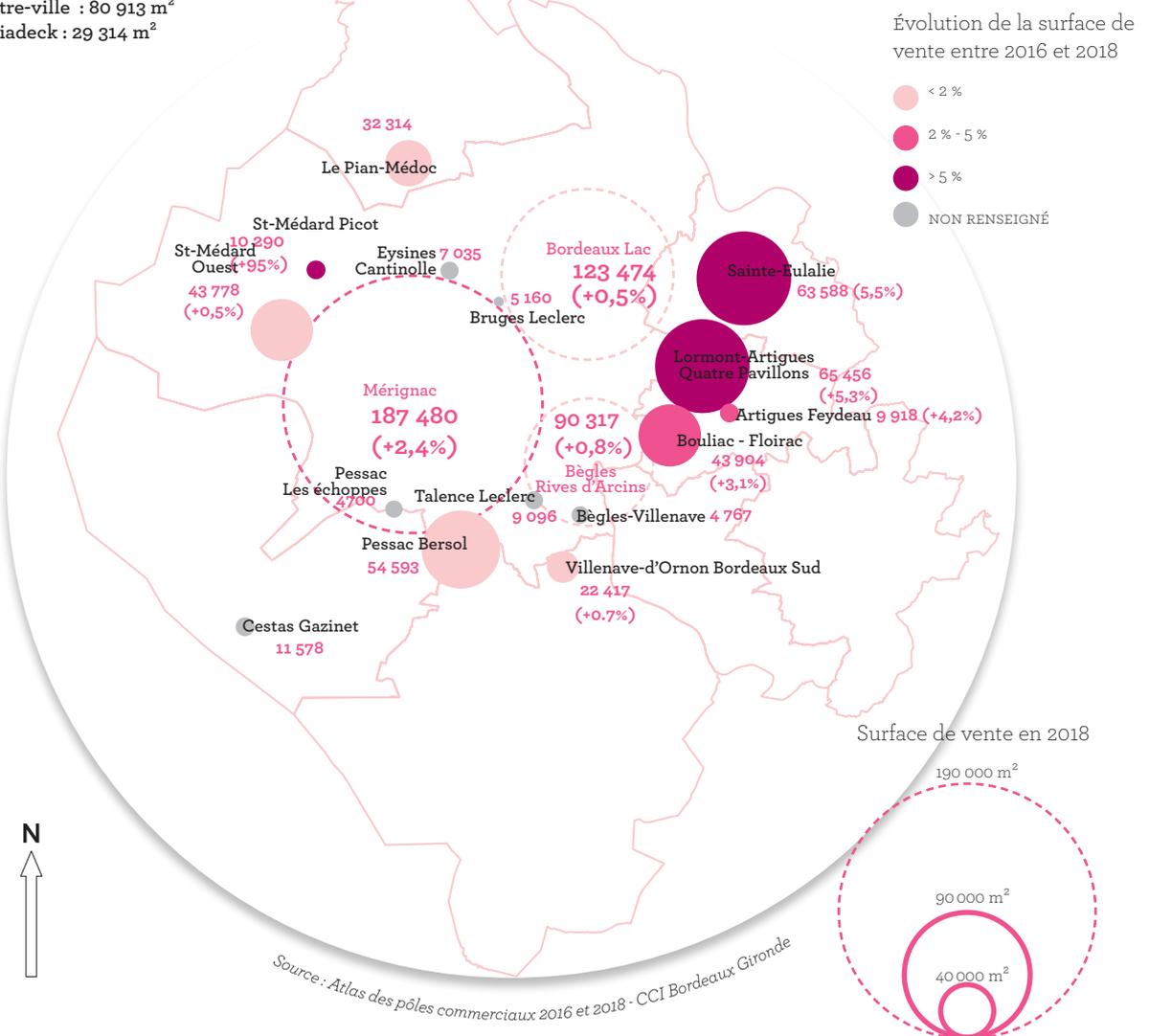
Les surfaces de ventes en 2018 sont affichées en m<sup>2</sup>.

L'évolution de la surface de vente entre 2016 et 2018 est renseignée quand les valeurs sont disponibles.

Non représentés (données base Oocom 2019)

Bordeaux Centre-ville : 80 913 m<sup>2</sup>

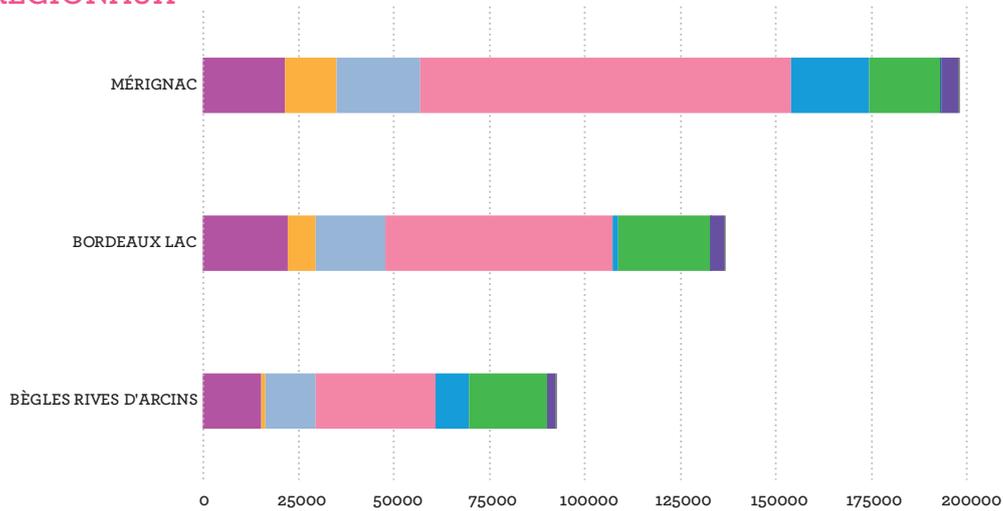
Bordeaux Mériadeck : 29 314 m<sup>2</sup>



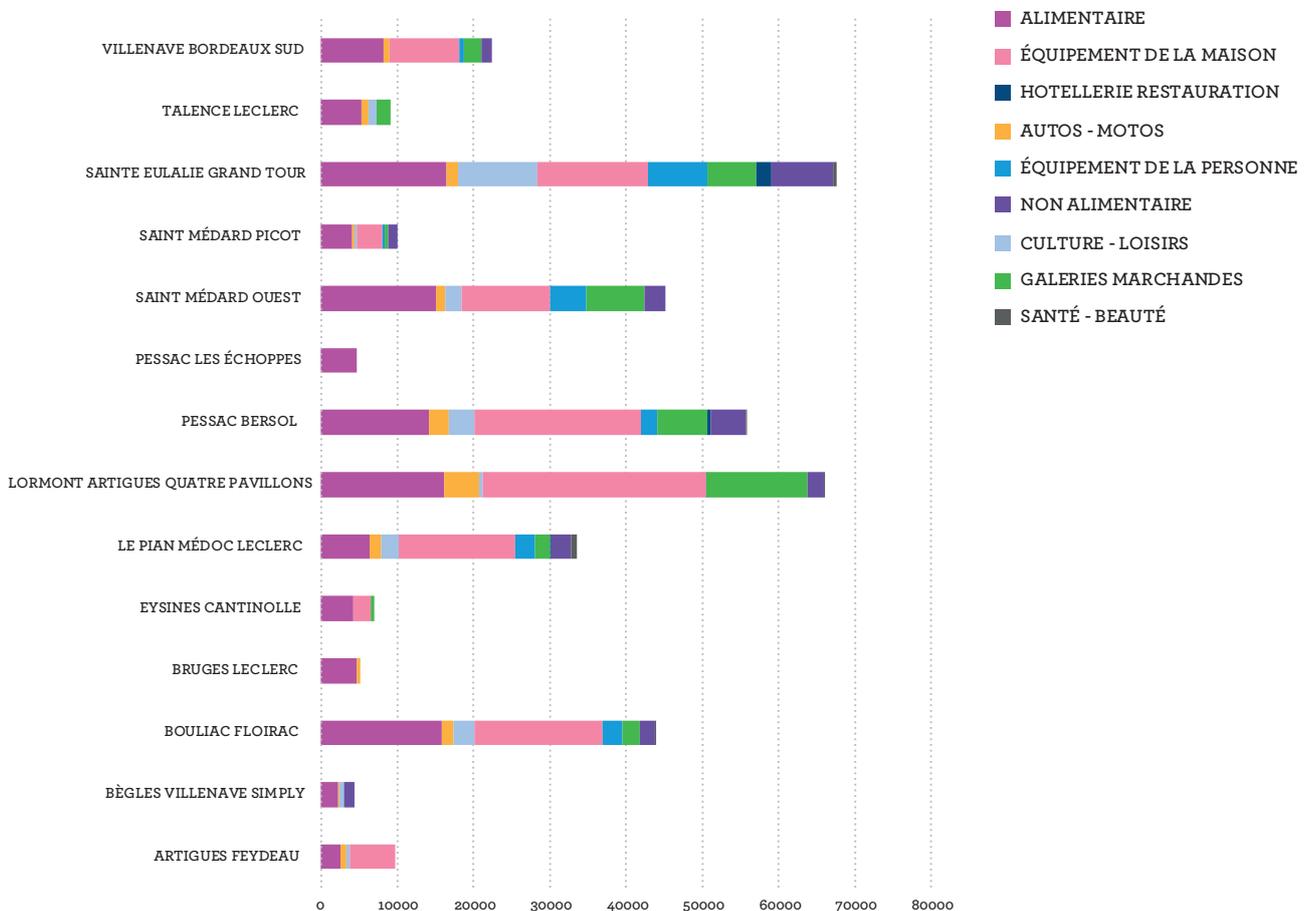
Source : Atlas des pôles commerciaux 2016 et 2018 - CCI Bordeaux Gironde

## RÉPARTITION DES SURFACES DE VENTE (EN M<sup>2</sup>) PAR FAMILLE ET PAR PÔLE COMMERCIAL EN 2018

### PÔLES RÉGIONAUX



### PÔLES STRUCTURANTS



## COMMERCES DE PROXIMITÉ DANS LES CENTRES-VILLES ET CENTRES-BOURGS PÉRIPHÉRIQUES

En 2018, l'Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine a réalisé une étude sur le commerce et l'animation des centres-villes dans la périphérie bordelaise à partir de l'étude des centres-villes des communes de Saint-Loubès, Latresne et Le Haillan. Le diagnostic et les préconisations livrés peuvent être élargis à l'ensemble de polarités de l'aire métropolitaine bordelaises afin de répondre à l'exigence mentionnée dans le SCoT du maintien et du soutien au commerce de proximité dans les territoires.

Les centres-villes commerçants périphériques doivent affronter une double menace :

Les petites surfaces commerciales implantées le long d'un même axe routier, en amont ou en aval du centre-ville historique

De nombreuses petites surfaces (commerces alimentaires, fleuristes, pharmacies...) se sont implantées ces dernières années le long d'axes routiers, en amont ou en aval des centres-villes historiques. Avec un parking privatif devant leur porte, ces « commerces de bord de route » procurent des facilités de stationnement très attractives, particulièrement pour des actes d'achat dont la durée est très

courte. Cette tendance à l'étalement en pointillé de l'offre commerciale brouille la lisibilité de la polarité commerciale et fragilise les commerces de centre-ville. Entre 2008 et 2018, sur les trois périmètres d'étude réunis, la part des commerces alimentaires dans l'ensemble des cellules commerciales a ainsi perdu plus de 4 points (passant de 11,5 % à 7,4 %), tandis que le taux de vacance s'est accru de 5 points (de 1,6 % à 6,6 %).

La généralisation des accès aux biens et services via internet

Cette tendance pourrait renforcer la concurrence s'exerçant sur certains petits commerces. Elle a d'ores et déjà des répercussions croissantes sur les services spécialisés dans la collecte, la gestion et le transfert d'informations (poste, banques, assurances, agences immobilières). Il pourrait en découler une diminution du nombre d'agences et, surtout, une poursuite de la baisse des déplacements de la clientèle et du nombre d'emplois localisés dans les agences. Ce risque de diminution des flux piétons et de l'activité économique peut peser lourd pour les centres-villes périphériques puisque, dans les rues commerçantes, ces types de services occupent quasiment 25 % des locaux en rez-de-chaussée.

Les centres-villes commerçants périphériques doivent gérer une contradiction :

Les centres-villes périphériques doivent gérer une contradiction entre la nécessité de maintenir des flux de transit importants permettant de capter les flux de consommateurs et celle de renforcer l'ambiance urbaine et la marchabilité au sein de la rue commerçante.

La viabilité économique des commerces a un besoin impérieux de capter une clientèle de passage. La tentation de dévier le flux routier risquerait de leur porter un coup fatal. En même temps, les usagers du centre-ville doivent être incités aux modes piétons et disposer d'un « îlot de marchabilité de proximité » sur leur territoire, propice aux rencontres potentielles et à la promenade urbaine. Cela suppose, sur le périmètre du cœur du centre-ville une étroite transversalité entre les politiques d'aménagement urbain et de gestion commerciale du centre ville.

## Rappel des objectifs du SCoT

Favoriser le rayonnement de l'hypercentre métropolitain à partir du cœur marchand de Bordeaux et des grands sites de projets urbains

> Le renforcement de l'hypercentre, en dehors du cœur marchand et de certains grands équipements commerciaux, justifie l'implantation d'équipements commerciaux, afin de répondre aux objectifs démographiques de ce territoire. Toutefois, ces nouvelles implantations ne doivent pas générer la création de nouveaux pôles commerciaux hormis, en accompagnement des grands secteurs de projets

Encourager les pratiques de proximité à l'échelle des quartiers et des bassins de vie

> Conforter un maillage de proximité et de mixité fonctionnelle, autour d'un réseau de pôles commerciaux de proximité au sein des lieux prioritaires de développement issus de la géographie préférentielle de l'offre urbaine  
> Organiser l'évolution des pôles commerciaux d'équilibre vers une plus grande diversité

Favoriser l'évolution des grands pôles commerciaux métropolitains dans un objectif de requalification urbaine

> Maîtriser l'évolution des grands pôles commerciaux  
> Impulser, à l'échelle de chaque site, une démarche de requalification urbaine qui s'inscrit dans un souci de mixité et d'aménagement durable et une logique globale de projet  
> Assurer une intégration urbaine, architecturale et paysagère des pôles

Limiter le développement du commerce en dehors des lieux prioritaires de développement et des pôles commerciaux

## L'esprit du SCoT

- Conforter un réseau d'accessibilité performant
- Développer la logistique au cœur des échanges

## LES ENJEUX

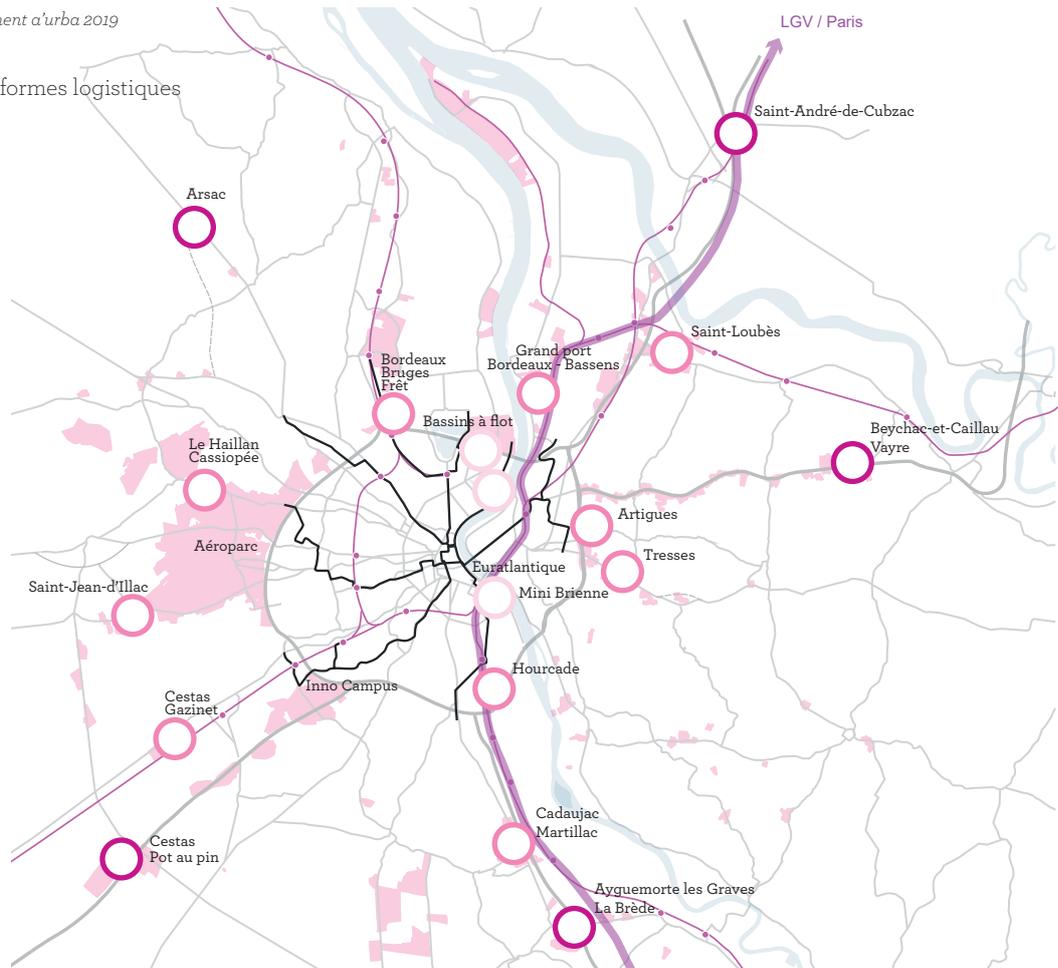
L'aire métropolitaine bordelaise doit veiller à préserver son attractivité en s'assurant que son accessibilité soit toujours aussi optimale que possible

## UNE RÉPARTITION HOMOGENE DES PLATEFORMES LOGISTIQUES

Source : données Sysdau - traitement a'urba 2019

Hiérarchisation des plateformes logistiques de l'aire métropolitaine

- Urbain
- Intra agglomération
- Métropolitain



## DÉVELOPPER LA LOGISTIQUE POUR ÊTRE AU COEUR DES ÉCHANGES

L'aire métropolitaine bordelaise concentre plus de 90% des nouvelles surfaces construites dédiées à la logistique en Gironde.

## LES ENGAGEMENTS DES TERRITOIRES

Quelques territoires ont axé leur développement économique et territorial sur l'accueil de grandes entreprises spécialisées, constituant ainsi de grands pôles logistiques aux portes de l'agglomération. Leurs connexions avec le réseau ferré et les infrastructures fluviales sont peu développées.

Surfaces dédiées à la logistique construites entre 1976 et 2015	
<b>Bordeaux Métropole</b>	
Blanquefort	106 286
Bassens	104 690
Bordeaux	54 359
Mérignac	38 220
Bègles	37 229
Lormonet	34 611
Pessac	34 009
Martignas sur Jalle	21 155
Saint Louis de Montferrand	20 830
Bruges	15 980
Le Haillan	14 004
<i>Sous total</i>	481 373
<b>Couronne Métropolitaine</b>	
Cestas	274 688
Beychac et Cailleau	66 707
Saint Loubès	31 433
Cadaujac	25 836
La Brède	20 711
<i>Sous total</i>	419 375
<b>Total général</b>	<b>900 748</b>

Ce tableau représente les communes les plus importantes en matière de logistique sur l'aire métropolitaine bordelaise

Nombre de m<sup>2</sup> construits entre 1976 et 2015 (données SITADEL)

Ces parcs d'activités se sont développés presque exclusivement, au gré des opportunités, le long des axes autoroutiers

# Équilibrer l'économie de la consommation et maintenir la diversité commerciale

## Rééquilibrer le maillage commercial en faveur des centralités urbaines de proximité

L'équilibre des territoires et la qualité du cadre de vie passent par une répartition des services commerciaux qui privilégient l'animation des pôles urbains et l'autonomie des secteurs périphériques par rapport au cœur d'agglomération. L'enjeu de renforcer le maillage du territoire par les pôles de proximité consiste à orienter les recompositions de l'appareil commercial dans le souci de garantir l'accès aux services pour les populations et à constituer des lieux de sociabilité, d'animation, d'urbanité, où les habitants peuvent se retrouver.

Ce qui conduit à une politique de centralité, qui participe à l'attractivité du territoire, et de proximité, qui apporte du lien social, limite l'évasion commerciale, préserve l'identité et le caractère des communes, donne de la cohérence à tout développement urbain en relation avec les politiques de déplacement, d'habitat et de préservation des espaces naturels.

## Affirmer le rayonnement commercial de l'hypercentre métropolitain

L'hypercentre métropolitain joue un rôle commercial de premier plan dans l'aire bordelaise. Considérée comme destination d'achat plaisir, cette polarité commerciale est très puissante, à la fois en volume d'offre marchande (3 500 établissements commerciaux, dont 1 600 locaux commerciaux pour l'hypercentre et Mériadeck) et en chiffre d'affaires (1 300 M€, dont 620 M€ pour l'hypercentre et 200 M€ pour Mériadeck).

Son attractivité repose sur la diversité de son offre marchande, sur la richesse de ses éléments architecturaux, touristiques et culturels, sur le nombre de ses services et sur l'animation d'un lieu urbain et convivial, et est confortée par la grande transformation urbaine opérée à l'occasion de la mise en service du réseau de tramway. Ce rayonnement métropolitain peut se trouver démultiplié par l'installation d'une offre supplémentaire et novatrice, par le développement de nouveaux programmes immobiliers permettant d'attirer de nouvelles enseignes, par des concepts novateurs porteurs de réelle valeur ajoutée.

## Disposer d'un tissu commercial diversifié en accord avec les évolutions démographiques et les attentes des consommateurs

Afin de répondre aux attentes de la population tout en garantissant le développement économique à long terme, la recherche et la préservation d'un équilibre commercial s'expriment à travers la diversité des formes de distribution : commerces de détail, moyennes ou grandes surfaces généralistes ou spécialisées, magasins de proximité, de destination ou d'itinéraires, halles, marchés de plein air. Les projets visant à conforter et à développer une offre diversifiée, en particulier dans les centres-villes, centres-bourgs et les cœurs de quartiers, doivent être soutenus.

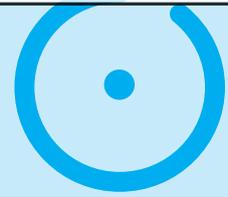
Facteur d'animation de la vie urbaine, le commerce concourt à la création du lien social dans la ville. Une offre de proximité multiforme et diversifiée constitue une réponse adaptée aux nouveaux comportements d'achat, qui réclament des services plus proches des lieux de vie. Elle satisfait également aux attentes des personnes dont la mobilité est réduite et aux problématiques liées à l'allongement de la vie et à la réduction de l'émission de gaz à effet de serre.

## Encadrer l'évolution des grandes concentrations commerciales

Les logiques de concentrations commerciales et leurs conséquences sur les déséquilibres sociaux et la dévitalisation des pôles urbains réclament une stabilisation de leurs emprises foncières, à l'exception des nécessaires reconfigurations et extensions.

Au regard des évolutions de modes de consommer (développement du e-commerce, services de proximité...) et dans un contexte de forte densité commerciale, de suréquipement et de la fin d'un cycle de modernisation (extension des grands pôles périphériques), le principe de stabilisation des grands pôles périphériques s'impose naturellement.

# SYNTHÈSE DES ENJEUX ET DES BESOINS



## Faire évoluer les centres commerciaux monofonctionnels périphériques vers des quartiers pour la ville de demain

L'évolution des centres commerciaux de périphérie pose de nombreuses questions urbaines : liens avec la ville, qualité des espaces et des constructions, isolats urbains, usage immodéré de l'automobile...

Les zones monofonctionnelles et les lieux de concentration commerciale pourraient progressivement devenir des opérations mixtes intégrant à terme des logements, équipements et services, bureaux, transports, dans le sens de la création de véritables morceaux de ville.

## Généraliser le respect des exigences de qualité urbaine durable

Le développement urbain et le développement commercial doivent être pensés simultanément dans un souci de mixité fonctionnelle au sein des quartiers, d'intégration environnementale et d'économies de déplacements. Puissant marqueur du paysage, le commerce participe encore aujourd'hui à une certaine banalisation des tissus urbains et des paysages par la reproduction à l'identique de formules qui uniformisent les lieux marchands. L'intégration architecturale, paysagère et urbaine des commerces contribue à la qualité du cadre de vie.

Elle doit également participer aux efforts de la collectivité en vue d'une utilisation plus rationnelle de l'espace et des énergies. Privilégier des formes commerciales économes, harmoniser les implantations commerciales avec l'utilisation des modes doux et des transports en commun, revenir à une ville compacte et économe, maillée de centralités urbaines clairement identifiées et renforcées sont les principales réponses capables de rendre efficaces des mesures d'anticipation et d'adaptation aux changements climatiques à venir

## Ouvrer en faveur de la décarbonation des flux marchandises

### La chaîne logistique joue un rôle dans la décarbonation des flux notamment

La chaîne logistique joue un rôle dans la décarbonation des flux notamment grâce à un report modal vers le rail. L'état des lieux réalisés dans le cadre du SRADDET (mis à jour en avril 2024) met en évidence l'équilibre territorial des plateformes multimodales à l'échelle régionale.

L'enjeu est alors d'améliorer la connexion de ces plateformes aux grands équipements tels que les ports et les autoroutes. Il est également indispensable d'encourager les investissements visant à développer ou réactiver les installations terminales embranchées et en particulier celles des entreprises.

La prise en charge des flux du « dernier km » doit elle aussi être intégrée pour garantir la pérennité des plateformes logistiques urbaines.

# *Les objectifs d'aménagement commercial et artisanal*

Le DAACL de l'aire métropolitaine bordelaise s'inscrit dans une démarche de planification territoriale soucieuse de l'équilibre entre développement économique, qualité de vie et transition écologique. Il constitue un cadre de référence pour l'ensemble des acteurs publics et privés impliqués dans l'aménagement commercial et logistique du territoire.

La préservation et le renforcement des centralités urbaines constituent une priorité essentielle des stratégies d'aménagement, notamment en ce qui concerne l'implantation des activités commerciales et artisanales. Les centres-villes et centres-bourgs sont ainsi identifiés comme les espaces privilégiés pour la création et le développement des commerces. Cet objectif s'accompagne nécessairement du renforcement de trois autres fonctions clés du centre-ville : la mise en valeur de son identité, le développement des équipements et services publics, ainsi que la densification de l'habitat.

## **Poursuivre la consolidation de l'armature commerciale et artisanale**

### **Façonner un réseau commercial de centralités, de proximités et de diversités au plus près des besoins des habitants et des consommateurs**

L'encadrement et la maîtrise du développement des polarités commerciales ont pour objectif d'éviter d'accentuer la concurrence accrue qu'elles exercent sur les commerces des centres-villes. Il s'agit bien là de canaliser le développement commercial pour en faire un vecteur d'attractivité autour des centralités constitutives de l'armature urbaine.

Au-delà des centres-villes, c'est sur l'ensemble des centres-bourgs, dans les centralités de quartiers, les pôles intermodaux et quartiers de gare et les principaux pôles d'emploi que le développement du maillage commercial doit se réaliser dans une logique de « quotidieneté ».

Ces pratiques de proximité doivent donner une large place au commerce indépendant, aux commerces de détail, marchés de plein air, etc. L'objectif étant ici de faire « vivre les centres » afin qu'ils soient caractérisés par une vie urbaine intense et supports d'interactions

## Requalifier les grandes zones commerciales périphériques en zones mixtes autour de commerces, logements, services et activités

Afin d'intégrer pleinement la dynamique du commerce dans la dynamique d'un aménagement de territoire plus adapté aux besoins et aux attentes des habitants, la requalification des grandes zones commerciales existantes consiste à transformer ces grands espaces monofonctionnels en véritables lieux de vie qui puissent répondre à plusieurs impératifs :

- une meilleure intégration aux tissus urbains tout en prenant en considération les spécificités de chaque site commercial
- le développement d'une offre de services territoriale pertinente et adaptée et d'une diversification de l'offre commerciale et de services
- un cadre de vie répondant aux enjeux environnementaux et énergétiques
- une offre de logements adaptée aux sites
- un aménagement de qualité en termes d'accessibilité, de sobriété foncière, de services aux salariés et aux habitants

Selon le contexte environnant de ces zones, sera étudiée la possibilité de multifonctionnalité de ces zones commerciales avec des activités économiques, industrielles, logistiques...

## Organiser les activités logistiques autour d'un équilibre territorial et environnemental

Le renouvellement des circuits logistiques doit favoriser les modes de transport alternatifs à la route, comme le rail et le fluvial. Une stratégie locale est à construire pour identifier les sites stratégiques et renforcer les infrastructures nécessaires à une logistique moins carbonée, notamment autour des zones génératrices de déplacements. Les voies ferrées non exploitées doivent être préservées pour permettre une réutilisation future. Les choix d'implantation des infrastructures logistiques, comme les plateformes ou centrales d'achats, doivent répondre à des critères de localisation stratégique et d'accessibilité. Dans un contexte de transition énergétique, il est essentiel de privilégier le transport ferroviaire et fluvial pour acheminer les marchandises, notamment dans les zones portuaires et les plateformes logistiques. Une attention particulière doit être portée à l'optimisation ou à la réactivation des infrastructures ferroviaires existantes. La Garonne et l'estuaire de la Gironde pourraient ainsi jouer un rôle clé dans la logistique fluviale, à travers une stratégie de cabotage maritime adaptée aux enjeux locaux et métropolitains. L'approvisionnement de l'aire métropolitaine bordelaise doit s'inscrire dans les objectifs fixés par le SCoT bioclimatique. Cela

# *Les orientations et les localisations préférentielles commerciales, artisanales et logistiques*

implique de relier efficacement la logistique du dernier kilomètre aux réseaux logistiques métropolitains et aux plateformes régionales pour garantir un maillage performant.

Enfin, une harmonisation des règles de circulation pour les poids lourds est nécessaire. Elle permettrait d'améliorer la lisibilité des itinéraires, de fluidifier la logistique sur le territoire, et de mieux intégrer les flux de marchandises dans les dynamiques urbaines et économiques locales.

## **Les orientations les localisations préférentielles commerciales et artisanales**

### **Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services**

Afin d'intégrer pleinement le commerce dans la dynamique d'aménagement du territoire, deux axes structurent les dispositions relatives au développement de l'appareil commercial :

- le recentrage du commerce autour des lieux prioritaires de développement issus de la géographie préférentielle de l'offre urbaine, afin de redonner au commerce sa fonction de proximité et d'animateur urbain et rural. Cet axe amène notamment à interdire toute

création ex nihilo de pôles commerciaux (à date d'approbation du SCoT),

- la mise en place des conditions nécessaires à la requalification des sites commerciaux.

Au regard des efforts de sobriété foncière à engagés, tous les sites commerciaux construits sous un format du type « grand parking adossé une grande structure de vente » doivent être étudiés sous le prisme d'un renouvellement urbain. Cette analyse au regard du contexte local (diversification économique, création de logements sociaux, renaturation, ...) doit permettre de faire évoluer ces sites monofonctionnels vers des opérations plus diversifiées et mieux intégrées au tissu urbain, tout en prenant en considération les spécificités de chaque site.

### **Encourager les pratiques de proximité à l'échelle des quartiers et des bassins de vie**

Le renforcement des pratiques « quotidiennes » au plus près des habitants sera recherché afin d'assurer une certaine animation de la vie locale. Les documents d'urbanisme locaux doivent viser à pérenniser et à renforcer la fonction de proximité du commerce.

Afin de favoriser le rôle d'animateur urbain du commerce, le renforcement de l'appareil commercial et artisanal, dans sa dimension

quotidienne et de proximité, doit s'inscrire au sein des tissus urbains constitués.

L'objectif est de conforter un maillage de proximité et une mixité fonctionnelle. La taille des projets nécessite une approche spécifique :

- **Les implantations de petit format** (surface de plancher inférieure à 500 m<sup>2</sup>) **et de format intermédiaire** (surface de plancher comprise entre 500 et 2 500 m<sup>2</sup>) doivent être privilégiées dans les lieux identifiés comme prioritaires dans la géographie préférentielle de l'offre urbaine, notamment les centralités périphériques, les nœuds d'interconnexion et les gares.

Les documents d'urbanisme locaux peuvent également définir les secteurs où le développement de nouvelles surfaces commerciales ou de restauration n'est pas opportun, afin de ne pas perturber les dynamiques commerciales et d'aménagement en cours, notamment lors de réaménagements d'espaces publics dans les centres-bourgs et centres-villes.

- **Les implantations de magasins de grand format** (surface de plancher supérieure à 2 500 m<sup>2</sup>) ne sont autorisées que si elles s'inscrivent dans une opération de mixité fonctionnelle intégrant de l'habitat.

Plusieurs autres paramètres doivent être pris en compte pour atteindre ces objectifs :

- les documents d'urbanisme locaux peuvent déterminer dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) les mesures visant à renforcer la qualité des espaces publics ainsi que l'intégration architecturale et urbaine des nouveaux bâtiments dédiés au commerce. Ils doivent aussi veiller au maintien d'un équilibre entre commerce, services, équipements et artisanat. Une veille foncière peut être mise en place, accompagnée de mesures adéquates, afin de préserver les locaux dédiés aux commerces de proximité et de détail.

- afin de ne pas générer une augmentation trop importante des flux, toute implantation doit contribuer à promouvoir une combinaison de services de mobilité permettant de limiter les déplacements et le stationnement en surface. L'intégration dans un réseau de modes actifs, ainsi qu'une desserte efficace par les transports collectifs et les mobilités douces doivent être recherchées.

- dans les espaces prioritaires, les documents d'urbanisme locaux peuvent identifier les pôles commerciaux de proximité et délimiter les quartiers, îlots et voies où la diversité commerciale doit être préservée ou développée, notamment à travers les commerces de détail et de proximité. Ils peuvent également définir les prescriptions nécessaires pour at-

teindre cet objectif. Le recours à la protection du linéaire commercial par l'article L.151-16 du Code de l'urbanisme peut être envisagé, y compris dans les petites communes.

- pour garantir un développement cohérent du e-commerce, les établissements liés à cette activité (drive, point relais, drive fermier, point de retrait des marchandises, etc.) doivent être implantés de manière préférentielle dans les lieux prioritaires de développement : centralités, portes d'agglomération (notamment autour de la rocade), nœuds d'interconnexion et pôles commerciaux d'équilibre.

Par ailleurs, les documents d'urbanisme locaux peuvent préciser les lieux et modalités de création d'espaces de stockage afin de favoriser la logistique du dernier kilomètre et limiter ainsi les flux logistiques en cœur d'agglomération.

Les quartiers de gare sont des sites stratégiques pour le développement de nouvelles activités commerciales. Les flux inhérents à ces sites, permet de voir se développer une offre de service adaptée, tout en contribuant à diminuer le nombre total de déplacements. En effet, l'accès à ces commerces/services peut se prévoir dans son trajet domicile/travail, évitant ainsi un déplacement supplémentaire. Ces lieux sont également adaptées pour certaines activités artisanales ou de services spécifiques comme des garderies/crèches.

## Favoriser l'évolution des pôles commerciaux métropolitains dans un objectif de diversification et de mixité

Pour maîtriser l'évolution des grands pôles commerciaux et permettre un renforcement de l'équipement commercial au cœur des tissus urbains existants, aucune création ex nihilo de nouveaux pôles commerciaux n'est admise sur le territoire du SCoT en dehors des pôles commerciaux métropolitains, qu'ils soient régionaux ou d'agglomération. Le SCoT tend à promouvoir l'intégration des grands pôles commerciaux métropolitains au sein des tissus urbains comme de réelles entités urbaines, répondant aux objectifs de développement durable et d'aménagement du territoire.

L'évolution des pôles commerciaux doit :

- se placer dans une logique de requalification urbaine,
- limiter les flux automobiles,
- permettre une meilleure intégration urbaine et paysagère.

L'accessibilité et le positionnement de certains de ces pôles au cœur du tissu urbanisé et un accès facilité aux transports collectifs (tram, bus express, SERM...) participent à cette évolution rapide.

## Les pôles commerciaux régionaux

Les pôles commerciaux régionaux concourent à l'attractivité « extraterritoriale » de l'aire métropolitaine. Ils rayonnent sur l'ensemble de l'agglomération, et au-delà, à une échelle départementale, voire régionale, grâce à la combinaison d'un hypermarché attractif, d'une grande galerie marchande et de grandes surfaces spécialisées à forte notoriété.

Ces pôles régionaux sont intégrés dans les projets des portes métropolitaines qui dépassent leur périmètre, et visent à de profondes transformations dans leur structuration et leurs fonctions. (*Réf M3. Développer les portes de la métropole bordelaise*)

Tendre vers une plus grande mixité fonctionnelle apparaît comme un objectif incontournable pour les secteurs bien desservis en transports collectifs et mobilités actives. Intégrer ces secteurs monofonctionnels au tissu urbanisé nécessitera de retravailler les formes urbaines mais aussi de repenser les usages, la place de la voiture devra être réduite pour permettre ces évolutions.

Les mutations foncières engagées devraient également permettre de faciliter le déploiement d'activités artisanales nécessaires à la richesse de service du tissu économique de l'aire métropolitaine bordelaise.

Trois pôles commerciaux régionaux :

- > Pôle du Lac à Bordeaux et Bruges
- > Pôle de Mérignac Soleil à Mérignac
- > Pôle Rives d'Arcins à Bègles et Villenave d'Ornon

## Les pôles commerciaux d'agglomération

Ils exercent un rayonnement sur une partie de l'agglomération. Ils se positionnent comme des relais aux pôles commerciaux régionaux mais n'ont pas pour objectif de participer à l'attractivité du territoire. Ces pôles répondent aux besoins « commerciaux » des populations, qu'ils soient quotidiens ou occasionnels.

Leur attractivité repose en premier lieu sur un hypermarché de taille importante, complété par une galerie marchande. La diversité commerciale y est cependant nettement moins développée que dans les pôles commerciaux régionaux

Liste :

- > Secteur de Carbon Blanc/ Sainte Eulalie
- > Secteur du Pian-Médoc
- > Pessac/Gradignan Bersol,
- > Villenave-d'Ornon,
- > Bouliac/Floirac,
- > Lormont-4-Pavillons/Artigues-près-Bordeaux,
- > Artigues-près-Bordeaux Feydeau,
- > Saint-Médard-en-Jalles Ouest,

Les pôles d'agglomération n'ont pas les mêmes capacités d'évolution que les pôles régionaux. Leurs emprises foncières plus restreintes, limitent davantage les projets de renouvellement. Pour autant, certains d'entre eux ont entamé une mutation fonctionnelle

en intégrant des activités de la sphère des loisirs ou des locaux d'activités artisanaux ou tertiaires.

L'intégration d'opérations de logements est envisageable pour certains sites, mais, au regard de leur localisation et de leur accessibilité, tous ne pourront probablement pas s'engager à court terme dans cette évolution. L'ouverture à des opérations résidentielles doit être étudiée au cas par cas, notamment en fonction de la desserte en transports collectifs ou en mobilités actives.

La raréfaction du foncier devrait conduire, dans tous les cas, à une intensification de l'occupation du sol, avec l'intégration progressive de nouvelles fonctions conduisant à l'édification de nouveaux bâtiments, par surélévation ou démolition reconstruction.

Les PLU devront accompagner ces mutations du tissu économique, désormais mono-spécifique et devenu multifonctionnel, tant sur les questions de nouveaux gabarits et d'obligations de stationnement que sur les problématiques d'îlots de fraîcheur et/ou de gestion des eaux pluviales..

L'intégration de ces éléments est essentielle pour garantir leur pérennité et leur attractivité. Les surfaces artificialisées devront également être équipées de systèmes de production

d'énergie solaire afin de contribuer au développement des énergies renouvelables (ENR). Cet effort devra être mené en bonne intelligence avec la lutte contre les îlots de chaleur, qui nécessite des espaces en pleine terre et des opérations ciblées de végétalisation

## Les pôles commerciaux d'équilibre

Ces pôles jouent un rôle important dans le maillage commercial de la métropole. Contrairement aux pôles régionaux et d'agglomération, ils remplissent une fonction de moyenne ou grande proximité, contribuant de ce fait à limiter les déplacements motorisés des habitants. Dans certains cas, ils peuvent exercer leur attractivité à l'échelle d'un ou plusieurs quartiers ou à l'échelle de plusieurs communes.

Ces pôles commerciaux se développent généralement sur une surface inférieure de l'ordre de 15 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (surface maximale constatée dans les pôles d'équilibre existants), autour d'un magasin généraliste complété d'enseignes spécialisées, d'une galerie marchande ou de commerces de proximité dans l'environnement proche. Des moyennes surfaces de type hard-discount alimentaires ou non alimentaires sont parfois présentes

Afin de pérenniser l'armature existante, les pôles commerciaux d'équilibre sont limités aux pôles identifiés sur la carte du maillage

commercial. aucune création de pôle commercial d'équilibre n'est permise.

Tous ces pôles, d'une surface de plancher de l'ordre de 15 000 m<sup>2</sup> à terme, accueillent de manière préférentielle les implantations de magasins de format intermédiaire dans la limite d'ensembles commerciaux inférieurs à 4 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

Par ailleurs, l'évolution des pôles commerciaux d'équilibre existants est soumise à conditions :

- elle doit être justifiée, dans le cadre de nouveaux projets, au regard des besoins (existants et futurs) des populations par la réalisation d'une étude particulière ;
- elle ne doit pas permettre le passage d'un pôle commercial d'équilibre vers un pôle commercial de niveau supérieur ;
- elle doit veiller à rationaliser l'occupation des sols ;
- elle doit se faire dans la limite des emprises commerciales existantes et des projets existants à la date d'approbation du SCoT, selon un périmètre devant être délimité dans les documents d'urbanisme locaux ;
- elle ne doit pas prévoir la création de galeries marchandes et ne doit permettre, lorsqu'elles existent, que des extensions mesurées, sans porter atteinte à la diversité commerciale des centralités à proximité.

## Les pôles de proximité

Ces pôles, dont la fonction commerciale se pose à l'échelle du quartier, présentent une offre de première nécessité essentiellement basée sur l'alimentaire et les services de proximité.

Parfois organisés autour d'une locomotive alimentaire de type supermarché ou supérette, ces pôles commerciaux peuvent prendre des formes variées : centre-ville, centre-bourg, faubourg (barrières, portes et routes) au sein des tissus urbains constitués. Ils représentent un premier échelon dans le recentrage commercial autour des espaces d'intensification urbaine. À ce titre, ils jouent un rôle majeur dans l'animation urbaine et permettent le recours aux modes actifs des déplacements.

À ce titre, ils doivent s'inscrire dans la logique des zones préférentielles d'intensification des centralités (*Réf Q. Intensifier les centralités proches des dessertes de transports collectifs sur tous les territoires*).

## Le cas spécifique de l'hypercentre métropolitain

Dans le cœur marchand de Bordeaux, qui s'étend intra-cours jusqu'au cours du Médoc au nord, à la gare Saint-Jean au sud et au quartier de Mériadeck à l'ouest, toute nouvelle implantation commerciale et évolution de l'existant sont subordonnées, sans règle spécifique de taille :

- à la réalisation d'opérations de réaménagement foncier ou de requalifications immobilières, publiques ou privées ;
- au maintien ou au renforcement de la mixité fonctionnelle, horizontale et/ou verticale ;
- à un objectif de diversification de l'équipement commercial métropolitain.

Le renforcement de l'hypercentre, en dehors de son cœur marchand, justifie l'implantation d'équipements commerciaux, afin de répondre aux objectifs démographiques de ce territoire.

Toutefois, ces nouvelles implantations ne doivent pas générer la création de nouveaux pôles commerciaux hormis, en accompagnement des grands secteurs de projet, qui doivent pour leur part répondre aux conditions suivantes :

- être en adéquation avec les objectifs d'accueil de nouvelles populations et les objectifs programmatiques liés à la restructuration urbaine ;
- répondre à un objectif de diversification de l'équipement commercial à l'échelle de l'agglomération ;
- s'inscrire dans un projet de mixité fonctionnelle ;
- répondre à une fonction de grande proximité ;
- assurer une intégration urbaine de qualité (commerces sur rues et places, stationnement intégré) ;
- respecter des objectifs de mobilité durable pour réduire les déplacements motorisés en limitant le parc de stationnement de chaque pôle commercial et en intégrant des places dédiées au covoiturage.

### Limiter le développement du commerce en dehors des lieux prioritaires de développement et des pôles commerciaux

En dehors des centralités existantes ou à constituer, selon les dispositions de la géographie préférentielle définies dans *l'Ambition 4 - L'aire métropolitaine bordelaise sobre et équilibrée, un territoire à bien vivre*, le développement de nouvelles entités commerciales n'est pas possible.

Dans le cadre de l'extension éventuelle d'un commerce existant, plusieurs conditions sont à respecter :

- répondre à une logique de proximité et de quotidienneté à l'échelle du quartier
- s'inscrire dans un principe de mixité fonctionnelle et d'animation urbaine
- se déployer en lien avec des services de mobilité (réseaux de transports en communs, modes actifs, parc de covoiturage, etc.)

- ne pas favoriser l'émergence d'un nouveau pôle commercial, mais contribuer à la diversité du commerce de proximité et de quotidien existant au sein du tissu urbain
- ne pas nuire aux activités économiques et sites dédiés existants

Leur évolution ne peut en aucun cas favoriser la venue de nouvelles enseignes et/ou l'émergence d'un nouveau pôle commercial dans le cadre des CDAC/CNAC et doit s'accompagner d'une amélioration de la qualité urbaine et énergétique, ainsi que de l'accessibilité du site.

## Conforter des centralités économiques de services dans les cœurs de ville [CES]

Ces polarités urbaines disposent d'une offre de services qui peut être à conforter ou qui est déjà relativement importante.

Au regard du développement démographique de ces dernières années, elles peuvent encore franchir un nouveau cap en étoffant les services commerciaux et artisanaux à la population.

L'objectif est aussi de renforcer l'emploi tertiaire au plus près des bassins de vie. Les documents d'urbanisme appliqués à ces polarités doivent faciliter l'accueil d'entreprises dont la clientèle est en priorité composée des habitants (services de santé, loisirs/restauration, commerce local spécialisé, etc.), mais aussi d'autres activités pouvant être intégrées dans des tissus urbains constitués (bureaux et petits locaux d'activités à destination des entreprises tertiaires et des activités artisanales), ainsi que des structures permettant le développement et l'ancrage de l'artisanat ou encore des structures économiques avec de nouveaux formats (tiers-lieux, fab labs...).

Ces polarités sont également des sites privilégiés pour l'implantation d'équipements publics de rang supérieur, aussi bien dans les domaines de l'éducation, du sport que de la culture.

Ces centralités sont situées sur les axes existants ou à venir du SERM (ou d'un service équivalent) et, à ce titre, le développement d'activités et des flux inhérents est plus soutenable grâce à une accessibilité multimodale renforcée.

Ce rôle de structuration économique doit s'accompagner d'un volet logement significatif, notamment en faveur du logement social, afin d'offrir aux salariés et aux entreprises des opportunités d'habiter plus près de leurs lieux de travail et ainsi d'éviter d'aggraver la congestion routière.

Développer le niveau de service aux personnes et aux entreprises dans les polarités de la seconde couronne permet de compléter l'armature territoriale de l'aire métropolitaine bordelaise.

### **Caractéristiques :**

- Polarités de services existantes
- Disposant d'un accès existant ou à venir, par le SERM - Service Express Régional Métropolitain - (ou similaire)

### **Objectifs :**

- Renforcer l'économie présente (santé, loisirs, éducation, culture, tertiaire supérieur, tiers lieux, ...)
- Développer en parallèle le parc de logements notamment sociaux

# Les localisations préférentielles commerciales et artisanales

## Encourager les pratiques de proximité à l'échelle des quartiers et des bassins de vie

Conforter un maillage de proximité, vecteur de mixité fonctionnelle autour des lieux préférentiels de développement commercial et artisanal

-  Cœur d'agglomération
-  Centralités périphériques principales  
(centralités de 1<sup>er</sup> couronne et centralités relais des bassins de vie)
-  Centralités périphériques
-  Quartiers de gares

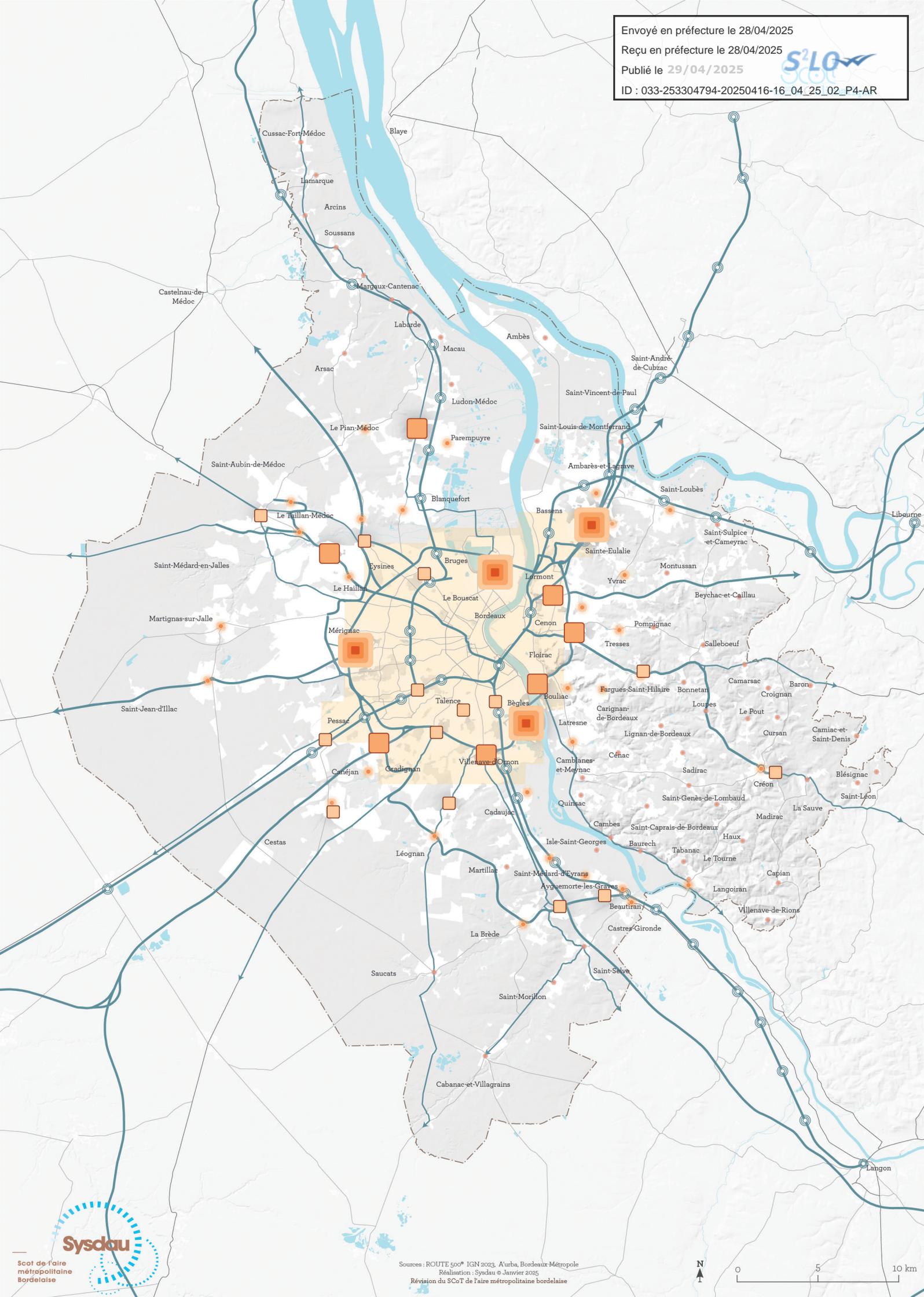
## Organiser l'évolution des pôles commerciaux d'équilibre vers une plus grande diversité et mixité

Favoriser l'évolution des pôles commerciaux dans un objectif de requalification urbaine

-  Pôles commerciaux régionaux
-  Pôles commerciaux d'agglomération
-  Pôles commerciaux d'équilibre

## Réseau structurant - dont le SERM acte 1

-  Réseau express ferroviaire
-  Réseau express routier
-  Réseau express complémentaire



## Les orientations et les localisations préférentielles logistiques

Le SCoT de l'aire métropolitaine incite à la réduction des trafics poids lourds en transit international grâce à deux leviers. Le premier consiste à orienter la circulation des poids lourds sur des itinéraires dimensionnés et aménagés pour accueillir ce type de trafic et ainsi réduire les nuisances pour l'ensemble du territoire. Le second levier consiste à encourager le report modal de la route vers le rail grâce à un dialogue étroit avec les acteurs ferroviaires.

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre le renouvellement des sites économiques liés fortement à la logistique : Bruges, Cestas, Beychac, MIN, Blanquefort... Ils doivent aussi faciliter le déploiement de la cyclologique dans le centre de l'agglomération (si possible avec des pistes sécurisées disposant d'une emprise suffisante).

### Concernant la logistique liée à l'infrastructure ferroviaire,

le Grand Projet du Sud-Ouest, piloté par l'État et la SNCF réseau, et porté par la Région Nouvelle Aquitaine, vise à moderniser et développer le réseau ferroviaire dans le sud-ouest de la France.

Au delà des améliorations du trafic voyageur local et national, ces travaux devraient également faciliter le développement du fret ferroviaire en offrant de nouveaux créneaux pour ces trains spécifiques sur une ligne aujourd'hui très sollicitée.

Les documents d'urbanisme doivent faciliter la réalisation ou la mise à niveau des installations et infrastructures ferroviaires, notamment en faveur du fret et de l'intermodalité :

- amélioration du fret ferroviaire avec l'aménagement de sites dédiés (ex : gare d'Hourcade)
- aménagements ferroviaires Sud de Bordeaux (AFSB)

### Concernant la logistique liée à l'infrastructure aéroportuaire,

le développement des services aéroportuaires doit s'orienter vers une plus forte sobriété foncière et énergétique. Le foncier nécessaire à son développement doit être identifié et réservé y compris pour les fonctions logistiques sur l'aéroport de Bordeaux Mérignac.

A une autre échelle, les aérodromes de Bordeaux-Mérignac et Bordeaux-Saucats/Léognan, qui occupent des espaces fonciers importants, peuvent être intégrés à la logique du développement aéronautique. Sans parler de création « d'aérodrome », certaines problématiques spécifiques de la logistique urbaine (santé) pourraient être intégrées à la réflexion.

Les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à offrir un cadre flexible permettant le développement éventuel de ces activités dans le futur et/ou l'organisation de nouvelles activités visant à valoriser ce foncier spécifique, qui bien que considéré comme « urbain » au sens du classement NAFU, présente des qualités paysagères intéressantes à valoriser.

### **Concernant la logistique liée à l'infrastructure portuaire,**

il s'agit de renforcer les liaisons fluviales et maritimes de l'aire métropolitaine bordelaise.

Les installations nécessaires au transport maritime et fluvial doivent être identifiées et valorisées, qu'il s'agisse du transport de voyageurs ou du fret.

Les documents d'urbanisme locaux doivent s'assurer, avec les autorités en charge des installations portuaires, que les dispositions réglementaires retenues ne font pas obstacles à leur évolution et à l'adaptation/création des équipements portuaires.

L'identification d'emplacements réservés, notamment pour les sites de logistique fluviale, doit être anticipée au maximum, pour faciliter l'émergence de systèmes performants et l'accueil d'opérateurs logistiques efficaces.

### **Pour ces extensions, l'État porte les objectifs suivants :**

- Remettre l'interface portuaire au centre des échanges régionaux
- Renouveler le modèle économique portuaire dans les transitions écologiques et énergétiques
- Soutenir l'écosystème portuaire au service du territoire
- Faire la ville sur le port et le port sur la ville

Situé en rive droite, le terminal de Bassens regroupe la plupart des trafics manutentionnés, et constitue un pôle logistique majeur, autour d'une vaste zone industrialo-portuaire d'environ 900 ha, dont 600 situés à Bassens. Cette zone est un site métropolitain majeur et unique en raison de ses caractéristiques en termes de situation, de dessertes fluviale, ferroviaire et routière, de l'emprise des espaces dédiés et de la concentration des activités présentes.

Dans sa double vocation de site d'activités économiques pour le développement industriel et de site de logistique métropolitaine, l'outil portuaire de Bordeaux doit pouvoir accueillir des entreprises en lien avec le secteur logistique, les activités industrialo-portuaires,

ou bien encore, ayant besoin d'une proximité avec le fleuve.

Les dispositions des documents d'urbanisme locaux relatives aux nouveaux projets de développement du Port tiennent compte de l'accentuation des risques naturels, de la vulnérabilité des sites en bord de Garonne et de la fragilité de la ressource en eau potable.

Aussi, dans sa volonté d'accompagnement du développement des activités portuaires et de l'économie fluviale, le SCoT incite les documents d'urbanisme locaux à garantir l'implantation d'infrastructures d'accueil des navires et l'accompagnement de l'installation de porteurs de projets industriels sur les sites portuaires, en particulier sur le site de Grattequina à Blanquefort et Parempuyre.

## **Organiser le développement des activités logistiques en cohérence avec l'équilibre territorial et environnemental**

La localisation des sites logistiques et des chaînes de transport de marchandises constitue un enjeu territorial et environnemental.

Les systèmes logistiques sont pleinement affectés par la mutation des économies, des modes de production et des nouveaux modèles de consommation (e-commerce, circuits courts, économie circulaire...), par l'augmentation des flux de marchandises et des exigences d'efficacité et de performance des entreprises.

À la croisée des enjeux environnementaux, d'aménagement et d'urbanisme et des impératifs économiques des entreprises la logistique constitue un levier important pour diminuer l'empreinte carbone, à la fois :

- des activités de transports des marchandises, en favorisant une « mobilité fret » moins émettrice
- des localisations de pôles multimodaux rail/route et fluvial/route permettant un report modal plus efficace.

Le report modal du transport routier de marchandises vers les modes alternatifs plus durables et moins émissifs, que ce soit pour le transport de longues distances ou pour la logistique du dernier kilomètre, sera toujours encouragé.

### Rechercher l'équilibre territorial des fonctions logistiques et leurs connexions multimodales

Pour cela, il s'agit :

- D'éviter la dispersion des activités logistiques et les concurrences entre territoires
- De rechercher une répartition équilibrée des fonctions logistiques
- De créer des synergies entre écosystèmes logistiques et entre acteurs, pour mutualiser les flux et les bâtiments logistiques.

Il est nécessaire de poursuivre les réflexions sur la logistique urbaine en améliorant la desserte urbaine du centre de l'agglomération, par la création ou la mise à niveau des équipements de chargement/déchargement en bord de Garonne.

Des surfaces de stockage sur plusieurs niveaux peuvent être construites en continuité de ces installations, pour constituer des hub de logistique plus performants.

La construction de quais ou d'installations adaptées à ces opérations de logistique (duc d'albe), doit être intégrée lors de la réalisation d'opérations de requalification urbaine, le long de la voie fluviale.

De la même manière, pour les sites de fret ferroviaire, une amélioration des installations, avec notamment des zones de stockage plus importantes, permettrait d'améliorer l'attrait des installations.

L'ensemble de ces actions combinées sur le fluvial et le ferroviaire devrait à terme permettre de réduire le trafic des poids lourds sur l'ensemble du réseau routier du territoire

### Privilégier les localisations des installations logistiques permettant le report modal vers le ferroviaire, le maritime et le fluvial

Pour cela, les objectifs sont de :

- Renforcer les modes de transport alternatifs au mode routier dans la chaîne logistique,
- Implanter prioritairement les interfaces logistiques à proximité des installations permettant le report modal : rail, fluvial, maritime, aérien,

- Prioriser les implantations sur les terrains embranchés au réseau ferroviaire ou proches des ports maritimes ou bord à quai.

### Favoriser l'optimisation foncière, la qualité environnementale des installations et l'accessibilité en transport collectif ou partagé des sites

Pour cela, les objectifs sont :

- De prioriser les implantations logistiques sur des sites déjà urbanisés et artificialisés,
- De réduire les incidences environnementales des constructions logistiques, notamment en matière de consommation d'espaces économiques et d'imperméabilisation des sols,
- De concevoir des projets d'installations logistiques optimisant la densité, la qualité et la multifonctionnalité,
- De faciliter l'accès en transport collectif ou partagé des salariés, ou en modes actifs pour réduire le recours à la voiture individuelle.

### Limiter et éviter les nuisances potentielles sur le voisinage : trafic routier, bruit, impact paysager

Pour éviter ou limiter ces nuisances, le SCoT bioclimatique de l'aire métropolitaine bordelaise préconise de réduire les nuisances liées aux transports de marchandises en milieu urbain, en intégrant dans la conception des nouveaux projets urbains, les questions inhérentes à l'approvisionnement et leurs potentielles nuisances.

Le développement et le renouvellement de sites de logistique (en intégrant davantage le ferroviaire et le fluvial), notamment urbains, devrait permettre de limiter les nuisances (bruit et pollution).

Un recours à la voie d'eau pour la desserte du cœur d'agglomération, avec des installations et des équipements/véhicules dédiés, représente la meilleure option pour parvenir à réduire les impacts négatifs induits par le système de logistique actuellement déployé.

## Prendre en compte l'évolution des besoins logistiques

Il est nécessaire de réserver et préserver les espaces nécessaires à la logistique urbaine. Ainsi les espaces stratégiques pour le transport de marchandises (ports maritimes et fluviaux, chantiers de transport combiné, gares de triage, cours de marchandises, emprises ferrées, portuaires, routières, zones de stockage et de distribution urbaine) et leurs accès ferroviaires et routiers sont à préserver dans les documents d'urbanisme locaux.

Pour les implantations de nouvelles activités logistiques, il faut veiller à les localiser à proximité des solutions de report modal (rail, fluvial) existantes ou en projet. De la même façon, la création d'entrepôts logistiques doit se faire prioritairement sur des espaces urbanisés/artificialisés.

Les activités logistiques peuvent aussi requérir des surfaces artificialisées importantes pour le stockage ou la manutention, ou même pour les rayons de giration des engins.

Il est donc nécessaire d'intégrer ces surfaces comme composantes indispensables aux installations d'activités logistiques.

De la même façon, il est nécessaire de conserver les emprises des voies ferrées, même non utilisées, dans l'hypothèse d'une réactivation ultérieure.

# Les localisations préférentielles des activités logistiques

## Conforter un réseau d'accessibilité de grandes liaisons nationales et internationales performant

### Réseau routier d'intérêt national et international

-  Autoroutes
-  Routes nationales
-  Projet de mise à 2x3 voies de l'A63

### Réseau routier d'intérêt régional

-  Axes routiers structurants dans une logique de désenclavement
-  Liaisons principales structurantes
-  Liaisons locales

### Infrastructures et transports ferroviaires

-  Ligne LGV
-  Grand Projet Sud-Ouest - GPSO
-  SERM - volet ferré et gares
-  Réseau de tramway

### Développer les sites d'infrastructures et de grands équipements

-  Aéroport international
-  Aérodromes - vers aérodromes ?
-  Équipements portuaires (quais, grues...)
-  Projet de plateforme multimodale (logistique urbaine)
-  Sites de transbordement ferroviaire
-  Sites logistiques d'embranchement ferroviaire
-  Marché d'Intérêt National

### Principales plateformes logistiques de l'aire métropolitaine

-  Urbain
-  Intra agglomération
-  Métropolitain

### Définir et identifier des sites préférentiels de réindustrialisation

-  Site préférentiel de réindustrialisation



# *Transformer les zones économiques face aux défis fonciers, énergétiques et climatiques*

## **Accompagner la mutation des sites économiques urbains et périurbains en renouvellement**

### **Entamer une politique de requalification des zones économiques existantes**

Sur les sites commerciaux, artisanaux et logistiques existants, les documents d'urbanisme locaux doivent, en préalable, distinguer :

- les sites à vocation économique, qui doivent conserver leur vocation et nécessitent une action prioritaire en matière d'amélioration de la qualité urbaine,
- les sites compatibles avec un degré de mixité fonctionnelle (services, loisirs, équipements);
- les sites intégrés aux tissus urbains, qui, à terme, sont destinés à évoluer vers l'accueil de populations.

En fonction de la situation de chaque zone, les documents d'urbanisme locaux doivent déterminer les capacités de requalification et de mutation de ces sites, ainsi que les conditions de mixité des usages possibles (services, loisirs, équipements), d'intégration au tissu urbain environnant à terme, sans porter atteinte au développement de l'activité économique du site, et d'amélioration de la qualité urbaine, architecturale et paysagère des espaces.

Certains sites commerciaux, artisanaux et logistiques nécessitent un accompagnement spécifique pour conforter ou renouveler leurs activités, et ce, pour plusieurs raisons et dans divers contextes :

- Réaffecter le foncier des quartiers de gare,
- Restructurer les axes économiques linéaires,
- Renouveler les sites de programmation économique et urbaine.

Les ambitions, contraintes et opportunités varient d'un site à l'autre. Les collectivités devront veiller à créer les conditions nécessaires à leur renouvellement.

Pour ce faire, les documents d'urbanisme locaux devront engager des réflexions approfondies et mobiliser l'ensemble des outils à leur disposition (outils fonciers, DIA, ZAD, etc.), ainsi que les observatoires (suivi des mutations, etc.), afin d'anticiper au mieux les transformations à venir.

## Prioriser l'intensification des sites économiques autour du réseau structurant des mobilités

Les sites commerciaux, artisanaux et logistiques doivent pouvoir être accessibles de manière efficace et sécurisée par différents moyens. L'accès routier reste incontournable, mais il ne peut plus être le seul garant de la pérennité d'un site, qu'il soit industriel ou commercial.

Le développement, à proximité des gares ferroviaires du SERM, constitue pour les territoires concernés une opportunité à saisir pour développer de nouveaux emplois. La montée en puissance de ce service de transport offrira une accessibilité renforcée, ce qui renforcera de facto l'attractivité des entreprises.

De manière plus générale, l'ensemble des moyens permettant de connecter un site commercial, artisanal et logistique à un maillage étendu, notamment les mobilités partagées (transport en commun) ou actives (vélo, etc.), constitue un facteur clé dans l'accessibilité d'un site.

Dans cette démarche, une attention particulière doit être portée aux questions d'accessibilité, afin de limiter les effets de congestion, et plus spécifiquement à la mutualisation et à l'optimisation des espaces de stationnement.

Ceux-ci doivent être conçus à terme comme de véritables plateformes multiservices (stations de vélos électriques, parcs de rabattement, parcs de covoiturage, plateformes de télétravail, plateformes numériques, etc.)

## Optimiser le foncier des zones commerciales, artisanales et logistiques

De manière générale, les espaces dédiés aux activités commerciales, artisanales et logistiques doivent participer à l'effort de sobriété foncière recherché. Cela passe notamment par la densification du bâti et l'intensification des usages.

Simultanément, ces sites doivent évoluer pour intégrer une dimension énergétique renforcée, avec une plus grande résilience, ainsi que l'introduction d'espaces de biodiversité pour favoriser les îlots de fraîcheur et mieux gérer le ruissellement des eaux pluviales.

L'ensemble de ces secteurs doit être identifié dans les documents d'urbanisme afin de pérenniser leur vocation économique. Un dialogue étroit avec les entreprises, en faveur de la prise en compte des enjeux d'optimisation du foncier, doit être engagé à l'échelle intercommunale. En effet, l'adhésion et l'investissement des acteurs économiques sont nécessaires pour mobiliser le foncier privé déjà occupé.

## Entamer une politique de requalification des zones économiques existantes

Sur les zones commerciales, artisanales et logistiques existantes, les documents locaux d'urbanisme doivent, en préalable, distinguer :

- les sites à vocation économique, qui doivent conserver leur vocation et nécessitent une action prioritaire en termes de densification, ainsi qu'en matière d'amélioration de la qualité urbaine, paysagère et environnementale,
- les sites compatibles avec un degré de mixité fonctionnelle (services, loisirs, équipements),
- les sites intégrés au tissu urbain, qui, à terme, sont destinés à évoluer vers l'accueil de populations.

Les documents d'urbanisme locaux peuvent s'appuyer sur une grille de lecture permettant d'identifier les enjeux propres à chaque zone.

Les critères suivants doivent être examinés :

- Proximité des transports en commun
- Nature de la propriété foncière (publique, grands propriétaires privés, multitude de petits propriétaires),
- Occupation du sol : bâti, imperméabilisé, végétalisé,
- État du bâti,

- Situation géographique : enclave, sur un axe routier, proche des tissus urbains,
- Nature des activités présentes : industrielles, tertiaires, artisanales, logistiques.

En fonction de la configuration de chaque zone, un projet de requalification pourra être engagé en dialogue étroit avec les entreprises.

### **Opter pour une politique volontariste en matière de foncier économique**

Pour garantir une gestion durable et économe en termes de consommation d'espace, tout en anticipant les besoins futurs, il est fortement recommandé d'élaborer une stratégie foncière économique à l'échelle du territoire, mais aussi des intercommunalités et des communes.

En dehors des sites d'activités répondant à l'offre de proximité des bassins de vie, l'ouverture de foncier économique doit se faire en continuité avec les sites économiques existants, ou à minima au sein des espaces d'urbanisation prévus par le SCoT. Concernant l'industrie, cette continuité devra également être appréciée en fonction de la prévention des risques.

### **Optimiser l'occupation des grandes emprises existantes**

En cohérence avec les dispositions générales prévues pour l'ensemble des sites économiques, il est recommandé d'optimiser les grandes emprises occupées afin de limiter la création de friches ou de parcelles sous-occupées, sans nuire au rayonnement économique du site.

### **Autoriser l'ouverture des nouveaux espaces économiques sous conditions**

Les projets commerciaux, artisanaux et logistiques doivent répondre à des conditions de sobriété foncière, de diversification économique, de qualité urbaine et du cadre de vie des actifs, d'une démarche environnementale renforcée, ainsi qu'à l'intégration des aménités urbaines nécessaires (mobilités collectives, numérique, services, etc.).

Dans le cas d'une extension ou d'une création de zones d'activités, les documents d'urbanisme locaux doivent organiser leur ouverture à l'urbanisation selon les conditions suivantes :

- Optimiser le foncier commercial, artisanal et logistique existant et organiser le foncier

encore disponible dans une logique de sobriété foncière,

- Garantir les connexions aux réseaux de mobilités partagées ou actives,
- Aménager différemment les parcs d'activités pour les adapter à des formes urbaines économiques,
- Favoriser la mixité des usages ainsi que la diversification des activités, services et équipements,
- Intégrer la qualité des paysages, la renaturation, la désimperméabilisation et la désartificialisation des sols,
- Prendre en compte la trame verte et bleue, la préservation des cœurs de biodiversité, les îlots de fraîcheur, ainsi que les espaces de détente pour les salariés,
- Optimiser les flux de matières (économie circulaire, gestion des déchets et des ressources, etc.)

À l'échelle des EPCI, une nouvelle zone d'activité commerciale, artisanale et logistique pourra être envisagée si le travail de définition de la localisation, de l'ambition sectorielle et de l'emprise nécessaire, réalisé à l'échelle intercommunale, présente les éléments précédents pour justifier sa réalisation.

Au-delà des obligations réglementaires des documents d'urbanisme, les collectivités

pourront, le cas échéant, se doter d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) spécifiques.

### Assurer une intégration urbaine, architecturale et paysagère des sites économiques

Pour assurer l'intégration architecturale et paysagère des pôles, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- Chercher à maintenir et à générer des porosités entre chaque site et son environnement, notamment en milieu urbain, afin de réduire l'effet d'enclave des sites,
- Permettre de valoriser les espaces de biodiversité et les paysages naturels dans les zones de contact avec les espaces naturels et paysagers attenants,
- Préciser les modalités d'intégration des constructions à leur environnement et plus particulièrement le traitement des façades (couleurs, matériaux...), le traitement des limites (hauteur, couleur et composition des clôtures ou haies...), la présence et composition des espaces verts (essences, nombre de plantations, localisations...), notamment sur les espaces de stationnement, ainsi que le traitement des emplacements de stockage des déchets.

## Impulser, à l'échelle de chaque site commercial, une démarche de requalification urbaine

Afin de limiter la congestion automobile sur certains pôles, de remédier à la dégradation de certains bâtiments commerciaux, d'élargir et compléter l'offre de services présents, et de favoriser la qualité environnementale, le SCoT préconise l'impulsion d'une politique de requalification des sites afin de proposer des espaces urbains qui contribuent à une plus grande urbanité et à une meilleure mixité fonctionnelle.

Cette nécessaire diversification des fonctions doit se traduire par l'introduction de fonctions autres que commerciales. En fonction des contextes urbains et commerciaux dans lesquels elles s'inscrivent, ces fonctions peuvent alors combiner de l'habitat, des équipements, des services, des activités économiques (autres que commerciales), telles que l'artisanat ou la logistique.

L'aménagement des sites doit, à terme, s'insérer dans une démarche globale de projet d'aménagement, qui se traduira par une réglementation appropriée dans les documents d'urbanisme locaux.

Parallèlement, afin de limiter strictement la consommation foncière et l'imperméabilisation des sols, les projets d'aménagement peuvent fixer, sur ces sites, une emprise maximale pour les voiries, les espaces de livraison et de stationnement (le stationnement intégré au bâtiment ne devant pas être inclus dans ce calcul), et/ou une emprise minimale pour les espaces paysagers.

## Intégrer les enjeux énergétiques et climatiques dans l'évolution des zones et les activités économiques

La lutte contre le réchauffement climatique, la protection de la biodiversité, la gestion des aléas sont des impératifs pour l'aménagement des territoires.

Les sites économiques, dans leur ensemble et leur diversité, doivent poursuivre leurs mutations, et les entreprises et acteurs de l'immobilier d'entreprises doivent contribuer à faire bouger les lignes en adoptant des pratiques plus vertueuses.

La planification, dont le rôle premier est de garantir la cohérence géographique des activités économiques, peut également être un levier, voire un allier en faveur de la résilience des territoires.

Si la consommation de foncier naturel, agricole et forestier pour la construction de nouveaux pôles s'est réduite ces dernières années, les efforts doivent porter sur l'optimisation des surfaces artificialisées existantes.

Un travail spécifique sera mené sur la densité des opérations aussi bien en extension qu'en réhabilitation, le développement de programmes intégrant de nouvelles formes urbaines (R+1/R+2) sera recherché. Un soin

particulier devra également être apporté pour aménager des îlots de fraîcheur dans des secteurs qui restent très minéralisés. Un recours accru à la végétalisation des surfaces ou l'intégration intelligente du traitement des eaux de surfaces (noues,...) permettront d'améliorer la situation localement.

Les porteurs de projets s'appuieront sur les textes en vigueur pour développer l'équipement en toiture solaire des parkings et/ou leur végétalisation. Ces dispositions seront à intégrer dans l'élaboration des documents d'urbanisme locaux ou lors de l'instruction des permis par les services compétents.

## Optimiser l'efficacité énergétique de l'industrie, de l'artisanat et du commerce par des organisations et des procédés facilitant l'économie circulaire

L'efficacité énergétique, en tant que composante essentielle de la transition énergétique, représente un enjeu majeur pour l'industrie, l'artisanat et le commerce. En parallèle, l'économie circulaire offre une alternative pour réduire l'impact environnemental de ces activités. En combinant ces deux approches, il est possible de mettre en place des organisations et des procédés innovants pour optimiser la consommation énergétique et promouvoir une économie plus durable.

La valorisation des surfaces (toitures ou ombrières) doit être recherchée pour la réalisation d'équipements de production d'énergie renouvelable (photovoltaïque ou/et solaire thermique), tout comme le raccordement à des réseaux thermiques existants ou en projet.

Ces synergies nécessitent d'embarquer les acteurs privés. La recherche de ces synergies est le fondement de l'écologie industrielle et territoriale. Les EPCI doivent s'appuyer sur les réseaux existants pour élaborer un plan d'action en faveur des transitions au sein des zones d'activités. La connaissance des problématiques des acteurs privés est un préalable pour adapter les règlements d'urbanisme et trouver les bons outils.

### **Développer la production d'ENR au cœur des zones d'activités commerciales et logistiques**

Pour réduire la consommation énergétique, la rénovation du bâti est le levier le plus efficace. Les achats groupés d'énergie ainsi que la production d'énergies renouvelables sont également des enjeux majeurs.

Les entreprises chercheront lors de leur installation ou de leurs évolutions d'ajouter des systèmes de production d'ENR sur leur foncier à leur disposition de préférence déjà artificialisés (toitures, parking, ...)

Ces différents critères de sobriété foncière, de prise en compte des questions énergétiques ou encore d'intégration de la problématique des îlots de chaleur, constituent des éléments supplémentaires pour jauger de la comptabilité des projets avec les orientations du SCoT bioclimatique.

### **Intensifier la végétalisation pour réduire les îlots de chaleur, les risques d'inondation et améliorer la qualité paysagère**

La végétalisation des zones d'activités est également au cœur des enjeux pour les zones d'activités de demain.

Les documents d'urbanisme locaux doivent proposer des mesures paysagères et de gestion durable dans les zones d'activités (recul, paysagement, intégration de la gestion de l'eau, parkings, logiques de desserte, etc.) qui peuvent se traduire dans des orientations d'aménagement.

Pour garantir cette intégration paysagère, des prescriptions peuvent être établies à différentes échelles (site, typologie de zone, commune, ...) afin de :

- mettre en valeur les lisières et interfaces espaces naturels/espaces urbanisés ;
- intégrer les composantes naturelles pour valoriser le site d'origine ;

- promouvoir un cadre de travail agréable ;
- valoriser l'impact de l'effet vitrine, par un traitement paysager de la zone (et non une bande bâtie) afin de générer une réelle identité pour chaque site ;
- privilégier un traitement végétal des espaces non bâtis ;
- harmoniser le traitement architectural ;
- articuler les espaces publics et privés ;
- implanter une signalétique commune et réglementer l'affichage publicitaire.

Les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à promouvoir l'intégration paysagère, environnementale et architecturale des sites d'activités économiques, et en particulier préciser les conditions d'intégration du stationnement dans une logique de réduction de consommation des sols ou d'artificialisation, répondant à une logique plus globale de sobriété foncière.

## Assurer une gestion durable des eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales devra prioritairement se faire à la parcelle pour limiter les rejets dans les réseaux collectifs, ou, à défaut, à l'échelle du site via des dispositifs paysagers intégrés (noues, bassins végétalisés, etc.).

En cas d'impossibilité technique (notamment liée à la nature des sols), une gestion adaptée à l'échelle du projet (bassin d'orage, etc.) devra être mise en œuvre.

Pour toute création ou rénovation de stationnements de surface, au moins 50 % de leur superficie devra utiliser un revêtement perméable (ex : revêtement alvéolaire).

Les aménagements de gestion des eaux pluviales doivent favoriser le recours à des solutions fondées sur la nature (par exemple : jardin de pluie accessible au public).

## Établir les conditions particulières d'un développement économique plus économe en foncier

Les sites économiques existants doivent être optimisés afin de limiter la création de friches ou de parcelles sous-occupées.

À ce titre, les documents d'urbanisme locaux doivent favoriser la densification et encourager la réduction de l'imperméabilisation des espaces économiques.

En conséquence, les zones économiques monofonctionnelles existantes, notamment commerciales, doivent faire l'objet d'une analyse, intégrée aux documents d'urbanisme et relative à l'occupation du sol, en identifiant en particulier leur potentiel de restructuration. Sur cette base, toute extension peut être conditionnée au taux d'occupation du sol de la zone existante pour éviter une sous-exploitation du foncier trop importante.

Dans ce cas, un ratio tenant compte des espaces non occupés (friches, délaissés ou lots non occupés) peut être mis en place en s'adaptant à la taille des sites économiques concernés.

Aussi, la mutualisation de certains espaces (parkings, stockages, espaces de vie commune, etc.) doit être recherchée.

## Un foncier économique à préserver

Face aux contraintes de la sobriété foncière, le foncier dédié aux activités économiques ne doit pas constituer une variable d'ajustement.

La préservation du foncier économique par rapport à d'autres utilisations ne doit pourtant pas l'exonérer d'une intensification des usages. L'intégration des questions énergétiques ou la végétalisation pour la lutte contre les îlots de chaleur doivent être inscrites dans le projet.

De plus, certains sites économiques devront envisager des mutations plus profondes de leurs fonctions, en intégrant ou développant de nouvelles fonctions par exemple, des zones commerciales qui évoluent avec des programmes de logements ou des équipements. Cette évolution doit être étudiée site par site.

## Optimiser et organiser la gestion du stationnement

Les projets de construction ou d'extension devront intégrer, dès la conception, une réponse adaptée aux besoins de stationnement, en s'appuyant sur les capacités disponibles sur la parcelle ou à proximité immédiate, et en explorant les possibilités de mutualisation avec les espaces existants

Dans une logique d'économie d'espace, les projets commerciaux devront favoriser la mutualisation des stationnements ainsi que la réhabilitation de bâtiments existants.

En fonction de la dimension du commerce et du contexte urbain, l'aménagement de places de stationnement sur le terrain du projet pourra être requis.

Si le projet est susceptible d'impacter les conditions de circulation sur le domaine public, la réalisation d'une aire de livraison intégrée au site pourra être exigée.

L'implantation des bâtiments devra éviter la création d'espaces résiduels sans fonction définie, afin d'optimiser l'occupation du sol.

Les porteurs de projet devront privilégier des formes urbaines et architecturales économes en foncier, en intégrant dès l'amont une réflexion sur la compacité et la densification, adaptée aux spécificités des activités envisagées (surface de vente, espaces de travail, accueil du public, stationnements, etc.).

Il conviendra également de favoriser la mutualisation des bâtiments, des voies de desserte, ainsi que des espaces libres (livraison, stationnement, végétalisation...) dans une logique d'économie d'espace et de réduction de l'imperméabilisation des sols.

La réutilisation des locaux commerciaux vacants sera systématiquement recherchée et encouragée, en priorité sur le développement de nouvelles surfaces.

En l'absence de mutualisation possible, les nouveaux projets sont encouragés à prévoir un stationnement en ouvrage (parking silo, intégré ou semi-enterré).

L'implantation des constructions devra éviter la création d'espaces sans usage et privilégier des formes bâties compactes. Les porteurs de projet devront démontrer une réflexion préalable sur la densité et la compacité, en lien avec les besoins réels liés à leur activité (surface de vente, accueil, stationnement...).

### **Valoriser la qualité architecturale, paysagère et environnementale**

Les constructions commerciales devront s'inscrire avec harmonie dans leur environnement bâti.

Le traitement architectural des façades et devantures devra respecter les caractéristiques locales et s'intégrer aux formes urbaines existantes.

L'implantation devra favoriser une continuité bâtie le long des voies principales, en cohérence avec les constructions avoisinantes, tout en visant une optimisation de l'usage du sol et une qualité urbaine d'ensemble.

Une attention particulière devra être portée à l'intégration des éléments patrimoniaux présents à proximité. Les espaces libres sans fonction définie devront faire l'objet d'un aménagement paysager, contribuant notamment à la création d'îlots de fraîcheur en milieu urbain

Envoyé en préfecture le 28/04/2025  
Reçu en préfecture le 28/04/2025  
Publié le 29/04/2025  
ID : 033-253304794-20250416-16\_04\_25\_02\_P4-AR

