

DÉCEMBRE 2007

N°21

LES DOSSIERS FNAU

DROIT DU COMMERCE ET DROIT DE L'URBANISME LES PROPOSITIONS DE LA FNAU À LA COMMISSION DE MODERNISATION DE L'URBANISME COMMERCIAL

 FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

En juin 1999, le premier numéro des « Dossiers FNAU » était consacré au « Commerce et la Ville ». Il présentait les résultats des travaux menés en 1997/1998 par une vingtaine d'agences d'urbanisme sur les « schémas de développement commercial », outils de planification proposés par la Loi RAFFARIN de 1996 pour encadrer le développement des implantations commerciales. La FNAU y insistait sur la nécessité d'articuler très étroitement les politiques de développement commercial avec les politiques d'urbanisme et de transport.

Une dizaine d'années plus tard, ces réflexions et ces préconisations restent d'actualité. La réglementation française en matière d'implantation commerciale a la particularité d'encadrer le droit de l'urbanisme par une procédure dont sont parties prenantes les opérateurs commerciaux et leurs représentants. Ce « mélange des genres » bat en brèche le droit européen de la concurrence et a été condamné par Bruxelles. En juillet 2005, la France a été « mise en demeure » de revoir la partie économique de son système d'implantations commerciales, jugé discriminatoire et restrictif de la liberté d'établissement. Soucieux de répondre à ces objections, Renaud DUTREIL, Ministre du Commerce et de l'Artisanat, a mis en place en octobre 2006, une « Commission de modernisation de l'urbanisme commercial » afin de faire « le bilan de la législation existante » et de proposer « des réformes permettant d'améliorer l'intégration architecturale, paysagère, environnementale et urbaine des zones commerciales et de renforcer les coopérations entre périphérie et centre ville ». La FNAU a participé aux travaux de la Commission DUTREIL.

Ce Dossier FNAU présente une synthèse de la contribution adressée par la FNAU en février 2007 au Ministre du Commerce et de l'Artisanat. Il en ressort notamment que les outils de planification urbaine mis à la disposition des autorités locales par la Loi SRU, qu'il s'agisse des schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou des plans locaux d'urbanisme (PLU), permettent d'encadrer le développement des activités économiques et commerciales en préservant les équilibres des territoires français. Le droit de l'urbanisme offre le cadre réglementaire adéquat sur lequel doivent pouvoir s'appuyer les autorisations d'implantation commerciale.

LES LACUNES ET LES AMBIGUITÉS DU SYSTEME ACTUEL DE RÉGLEMENTATION

Le débat sur « l'urbanisme commercial » a souvent éludé une question devenue aujourd'hui essentielle, l'urbanisme tout court, et le sens qu'on lui accorde. Longtemps la jurisprudence urbaine des implantations commerciales s'est appuyée sur une conception étroite du droit de l'urbanisme, ne prenant en compte que les questions d'accessibilité et de sécurité de la desserte routière. La prise en compte des questions d'urbanisme commercial remet en question une vision ancienne des liens entre le commerce et la ville. On dit souvent que « la ville est fille du commerce » et certains regrettent parfois que le développement actuel du commerce dans les agglomérations semble s'écarter de cette règle. C'est ignorer la réalité de la « ville » d'aujourd'hui devenue « agglomération » et au-delà « aire urbaine ». Considérés à cette échelle, les centres commerciaux périphériques deviennent les nouvelles centralités d'une ville diffuse. Les « entrées de ville » sont fréquemment au centre de gravité de l'espace urbain tel qu'il s'est développé depuis 30 ans, les implantations commerciales ayant souvent précédé l'urbanisation.

Il y a une réelle convergence d'intérêts entre « la grande distribution » et les développements périurbains. Ces deux évolutions socio-économiques sont toutes les deux portées par la révolution de la mobilité doublée de celle du froid (conservation des aliments permettant de gros achats moins fréquents), ainsi que la croissance du pouvoir d'achat et de l'appétit de consommation. Ces évolutions ont eu un impact majeur sur les transformations de la ville, et en particulier pour les entrées de villes dont l'urbanisation, souvent critiquée, a été rarement planifiée. Sans organisation rationnelle des territoires et sans planification économique anticipant les développements futurs de l'urbanisation, les zones commerciales resteront décriées. Ne voit-on pas aujourd'hui des implantations majeures - ou les réserves foncières qui les précèdent - investir des espaces ruraux aux confins des agglomérations, aux interstices entre les aires urbaines, dans des sites bien desservis par les routes, avec la certitude que les développements futurs de l'urbanisation ne pourront que les confirmer ?

Le choix du législateur de confier l'urbanisme de détail à la commune, quelle que soit sa taille, a émietté et affaibli la capacité publique de décision sur des enjeux, qui, s'agissant des implantations commerciales, dépassent largement les frontières communales.

Cette situation explique aussi le poids de l'initiative privée dans la décision publique : aux motifs de modernité, de développement de l'activité, de l'emploi se sont jointes des considérations plus terre à terre de taxe professionnelle, etc. Les développements commerciaux alimentent une concurrence entre les territoires.

Enfin, le système d'autorisation commerciale renforcée par la décentralisation, zigzague en permanence, de la loi ROYER à la loi RAFFARIN, entre économie et urbanisme, sans qu'il soit jamais clairement dit qu'il puisse être possible, au nom du droit de l'urbanisme, d'interdire le commerce quelque part. Tout au plus peut-on préférer certaines implantations !

L'EXPERIENCE DES SCOT ET DES PLU EN MATIERE D'URBANISME COMMERCIAL

Il importe de mesurer la capacité des documents d'urbanisme à développer des contenus ambitieux en matière d'urbanisme commercial ainsi qu'à faciliter la mise en œuvre d'une politique efficace en la matière.

La prise en compte du commerce dans les SCoT varie du traitement minimal exigé par la loi, véritable « figure imposée », à des propositions parfois très élaborées. Force est toutefois de constater que la majorité des SCoT produits aujourd'hui présente des contenus extrêmement limités sur le commerce.

Les experts de la FNAU ont analysé quelques SCoT récemment approuvés concernant des territoires très différents : métropoles régionales, agglomérations de taille moyenne, secteurs de la Région Ile de France, périphéries rurales d'agglomération, etc.

Parmi ces territoires, certains disposaient déjà d'une réflexion ancienne sur le développement commercial, concrétisée dans un Schéma de développement et d'urbanisme commercial (SDUC) comme à Lille ou à Lyon, ou bien dans une Charte de développement commercial et artisanal comme à Rennes ou à Nantes.

D'autres territoires ont saisi l'opportunité de l'engagement d'un SCoT et/ou d'un Schéma de développement du commerce (SDC) d'échelle départementale pour bâtir leur réflexion stratégique en matière commerciale.

Les SCoT présentant un réel contenu sur la question du commerce construisent leurs objectifs et leurs orientations à partir d'un même postulat de départ : l'action sur le commerce ne constitue pas un domaine à part, indépendant, mais bien un des leviers qui concourent à la réussite de l'ensemble des politiques urbaines (habitat, transports, environnement, économie, etc.) que souhaite mener le SCoT.



Les SCoT appréhendent surtout les enjeux commerciaux à travers la question du niveau d'équipements ou de services indispensables aux habitants. Ils fondent leur action en matière commerciale sur une recherche d'équilibre entre les territoires en vue :

- de limiter l'étalement urbain ;
- de garantir la permanence d'une offre commerciale de proximité ;
- d'améliorer la qualité de l'urbanisme commercial et notamment celle des « entrées de ville ».

Pour construire leurs orientations, les SCoT s'appuient sur une connaissance fine des pratiques d'achats dans leur territoire. Celle-ci est essentielle pour décliner une politique d'urbanisme commercial recouvrant toutes les échelles de la ville et toutes les fonctions du commerce. Les SCoT définissent une hiérarchie des pôles commerciaux, en lien souvent avec la hiérarchie urbaine (ex. capitale régionale, pôle secondaire, pôle majeur, centre bourg, etc.). Ils déterminent ainsi le rôle commercial attribué à chaque pôle selon la place qu'il occupe dans cette hiérarchie et par conséquent ses éventuelles capacités de développement.

D'autres choisissent plutôt de faire référence au fonctionnement commercial du territoire, en s'appuyant sur la notion de zone de chalandise ou sur la différenciation des types d'achat selon leur fréquence.

Des orientations précises sont également définies dans les SCoT les plus volontaristes. Cet encadrement est à la fois fait de mesures incitatives (lieux préférentiels de développement commercial) comme de préconisations limitatives. Les SCoT définissent ainsi sur tout leur territoire les possibilités d'implantation ou non du commerce.

Ces préconisations peuvent être spatiales (à l'échelle du SCoT ou plus fines), et/ou concerner une catégorie particulière de pôles commerciaux (généraliste ou spécialisé, majeur ou secondaire, etc.), voire même désigner un type de commerce (hypermarché).

Certains SCoT ont choisi d'exprimer quantitativement leur potentiel de développement commercial. Toutefois, construire une estimation pertinente de volumes de surfaces de vente reste très difficile dès lors qu'on se projette sur le moyen ou le long terme. Ces schémas se sont donc aussi donnés, en matière commerciale, des objectifs de court terme, différents de la temporalité du SCoT.

Ces orientations quantitatives sont généralement déclinées sur le plan spatial (secteur du territoire, pôle urbain, etc.) et souvent qualifiées (type d'offre à développer, correspondant à un besoin identifié dans les études préalables).

LES PRINCIPALES ORIENTATIONS COMMERCIALES DANS LES SCoT de la Région grenobloise et de Métropole Savoie.

Schéma directeur de la Région grenobloise

La démarche repose sur une connaissance fine des comportements de consommation et de l'offre existante. Elle permet de cerner leur impact en termes de déplacements et, plus généralement, leur rôle dans le fonctionnement du territoire.

Cela amène à déterminer 3 grandes types d'achats et de commerces :

- les achats et commerces quotidiens (alimentaire principalement) ;
- les achats et commerces occasionnels, légers (équipement de la personne, petit équipement de la maison) ou lourds (bricolage, jardinerie, matériaux, matériel sportif) ;
- les achats exceptionnels (meubles, voitures, électroménager, hi-fi vidéo, etc.).

Les orientations commerciales du SCoT sont obtenues par le croisement de règles relatives aux types de commerce (exceptionnel, occasionnel, quotidien), aux types d'espaces (espaces non dédiés au commerce, grandes zones commerciales, ou différents types d'espaces urbains), et à la préservation du paysage (grandes infrastructures routières).

SCoT de Métropole Savoie

Le document se singularise par une volonté de développement commercial exprimée non seulement spatialement, mais aussi quantitativement et dans le temps : 9.000 m² supplémentaires pouvant être autorisés en 5 ans, répartis précisément de manière géographique.

Les Plans Locaux d'Urbanisme

La plupart des anciens POS et des nouveaux PLU ont été confrontés à la difficulté du traitement des enjeux commerciaux dans de tels documents d'urbanisme : crainte de ne pouvoir anticiper les évolutions commerciales (souvent rapides), peur de figer des situations aux dépens de l'activité commerciale elle-même, difficulté à mener des politiques foncières volontaires (acquisitions de fonds de commerce, etc.), impossibilité d'affiner les destinations « commerce » ou « artisanat », etc.

Les règles d'encadrement commercial des PLU analysés visent principalement 2 grands objectifs : limiter des pôles commerciaux, et protéger ou conforter des linéaires commerciaux. Un dispositif complet est donc mis en place pour permettre d'atteindre les objectifs de maillage commercial du territoire et de renforcement des principaux centres-villes et/ou quartiers.

Grâce à une connaissance fine du tissu commercial et de son fonctionnement, des dispositions très précises en matière de stimulation ou de limitation des activités commerciales ont été intégrées.

Les PLU les plus ambitieux vont plus loin dans les secteurs identifiés comme les plus sensibles, qui représentent généralement une partie limitée du territoire total. Les règles s'y déclinent à l'échelle de pôles commerciaux ou de quartiers, selon le niveau des priorités d'intervention, et constituent un dispositif à plusieurs niveaux d'intensité.

LES DISPOSITIFS DANS LES PLU de Lyon, de Brest et de Paris

Le **PLU de la communauté urbaine de Lyon** identifie un ensemble de polarités commerciales dans lesquelles on distingue 3 sous-zones :

- des alignements purement commerciaux, ne permettant que les implantations commerciales au sens strict (hors prestations de services comme les banques, assurances, laboratoires d'analyses...),
- des alignements « toutes activités », qui autorisent uniquement les implantations commerciales (y compris prestations de service),
- d'autres polarités commerciales aux règles plus souples pour l'implantation commerciale ou de logements.

Le PLU fixe par ailleurs des plafonds de surface de vente dans toutes les zones.

A Brest, la traduction des intentions dans le POS communautaire prend des formes relativement simples mais très précisément étudiées :

- Des zones où le commerce est incité : centre-ville, centres de quartiers, de communes périphériques, mais aussi de pôles périphériques favorisés par un COS avantageux.
- Des zones où les implantations et extensions commerciales sont très limitées voire interdites, très sélectivement retenues et justifiées une à une.
- Le reste du territoire est traité comme un secteur banal.
- Les zones d'urbanisation future sont identifiées avec ou sans vocation commerciale.

Plus récemment, le **PLU de Paris** s'est attaché à mettre en œuvre une stratégie de développement et de pérennisation du commerce. Il repose sur 4 principes : affirmer le rayonnement commercial de la capitale, dynamiser le commerce parisien, développer la diversité de l'offre, moderniser les commerces de proximité et assurer une desserte locale équilibrée.

Ces principes se sont traduits par la mise en place d'une protection des axes commerciaux les plus significatifs, sur un linéaire total de 260 km. Une partie de ces dispositions, et notamment celles qui concernent la protection des petits commerces alimentaires, a été remise en cause en août 2007 par un arrêt du Tribunal administratif de Paris. La Mairie de Paris a fait appel de ce jugement.

LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU SYSTEME D'URBANISME COMMERCIAL

Une approche clarifiée de l'urbanisme commercial passe par la nécessaire séparation du champ de l'urbanisme et du champ de la concurrence. Pour ce faire, il est nécessaire de repartir des fondements suivants :

- Le commerce est une activité économique au service des consommateurs, dans une économie de marché concurrentielle. Les règles de libre concurrence doivent pouvoir s'exercer, quel que soit le projet commercial, dans tous les espaces où le commerce est autorisé et sous les mêmes conditions d'urbanisme.

- Considéré comme une fonction urbaine fortement organisatrice des territoires, le commerce doit contribuer non seulement à une organisation équilibrée de ces territoires et à des fonctionnements durables, mais aussi s'intégrer de manière harmonieuse dans son environnement urbain et participer à une recherche générale de qualité urbaine.

A partir de là, on peut distinguer deux domaines d'implication et de décision :

- Celui de la concurrence, qui relève de la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF).

- Celui de l'urbanisme :

- soit stratégique, à grande échelle et sur le long terme, c'est le domaine du SCoT.

- soit opérationnel, à petite échelle (généralement communale, et sur le moyen terme), c'est le domaine du PLU.

Le rôle clé des documents d'urbanisme,

SCoT et PLU permettent de traiter du commerce comme de l'habitat, des activités économiques, des déplacements, etc., dans des documents qui constituent le temps et le lieu privilégiés d'expression d'une politique territoriale globale.

- Le SCoT a pour objet de proposer à l'échelle d'un bassin de vie une vision actuelle et future du territoire, des composantes de son organisation et de l'interaction de celles-ci. Le commerce est l'une de ces composantes. Le SCoT doit donc se prononcer sur l'organisation commerciale, ses priorités, la fonction des pôles dans le service commercial global, les évolutions souhaitées et celles qui ne le sont pas. L'arrêt récent du Conseil d'Etat (28 septembre 2005) relatif à l'application du schéma directeur de Grenoble insiste dans ses attendus sur la nécessité d'une expression claire des volontés publiques dans les prescriptions d'urbanisme.

- Le PLU, lié par une obligation de compatibilité aux dispositions du SCoT, définit à l'échelle communale les conditions d'application de la stratégie commerciale. Les exemples de Brest et de Lyon démontrent qu'il est possible de traiter cette question en interdisant des implantations, en encourageant l'installation dans d'autres secteurs en application d'un projet urbain, en sauvegardant



des linéaires commerciaux en rez-de-chaussée de façon plus ou moins stricte selon les nécessités, en plafonnant éventuellement les créations de surfaces de vente. Des prescriptions plus précises peuvent être nécessaires pour maintenir le commerce alimentaire dans les centres ou les pôles de quartiers et y restreindre le commerce de gros.

Le PLU est aussi l'échelle à laquelle les exigences urbaines, architecturales, paysagères peuvent être édictées.

Dans les territoires bénéficiant d'une longue expérience dans l'application de préconisations commerciales, on constate que les PLU ont pleinement joué leur rôle d'encadrement du commerce en précisant clairement où celui-ci peut s'installer et sous quelles conditions. A l'expérience, cette action n'a en rien contrarié le développement commercial.

L'efficacité du PLU est d'autant plus grande qu'il est établi à une échelle intercommunale : les règles déterminées prennent alors en compte la réalité d'un fonctionnement commercial qui ne s'arrête généralement pas aux frontières de la commune. L'arbitrage des enjeux commerciaux à cette échelle permet également de dépasser les logiques purement communales, voire de concurrence entre communes voisines, en établissant une cohérence d'ensemble.

Les bases d'un nouveau dispositif

Dans la nouvelle logique issue de l'application du droit européen, la CDEC et la CNEC n'ont plus leur place, les SDC devenant du même coup caducs. Un nouveau dispositif, simplifié et efficace, pourrait être construit sur les bases suivantes :

> une observation continue du commerce et des modes de consommation

Le besoin d'un diagnostic solide et à la bonne échelle, celle du SCoT, reste tout à fait réel. Pour cela, on pourra s'appuyer sur des démarches similaires à celles des SDUC ou des Chartes, menées à l'échelle de bassin de vie. Différents territoires français ont ainsi mis en place un dispositif d'observation régulière de l'évolution du commerce et des modes de consommation. Ces dispositifs ont permis de créer des partenariats regroupant représentants politiques et acteurs consulaires, dans un cadre non réglementaire, mais permettant réflexions et échanges sur le devenir commercial du territoire.

L'existence d'une base d'appréciation commune écarte les échanges d'argumentaires partiels et permet de fonder les grands principes d'une stratégie de développement commercial. Cette observation pourra être associée au dispositif d'évaluation et d'observation du SCoT.

Une alternative possible : le SDC pourrait permettre de pallier l'absence d'observation dans certains territoires ou bien l'observation réalisée à des échelles inférieures au bassin de vie.

> une procédure d'autorisation commerciale clarifiée

La première étape de validation du projet pourrait se faire sur la base d'un document succinct, remplaçant l'actuel dossier CDEC. Ces éléments permettraient :

- d'évaluer la compatibilité du projet avec le SCoT (décision relevant du Syndicat mixte). Ceci implique la pérennité active de la structure de gestion, pour rendre des avis de compatibilité quand ils sont demandés.

- de réserver l'appréciation des effets du projet sur la concurrence aux autorités compétentes (DCCRF).

Le Syndicat mixte pourrait constituer le guichet unique de dépôt du dossier, sous réserve d'en prendre la compétence. Une réponse favorable serait donc nécessaire pour pouvoir ensuite déposer un permis de construire. Cette procédure dispenserait ainsi les acteurs économiques de l'élaboration de dossiers coûteux et complexes. Rappelons que ce point faisait aussi l'objet des mises en cause de l'Union Européenne. Après cette première étape, le permis de construire serait instruit et délivré selon la procédure ordinaire en application du PLU en vigueur.

LES CONDITIONS DE RÉUSSITE D'UNE TELLE RÉFORME

La notion d'échelle pertinente des SCoT doit être considérée comme un préalable à la pérennité de l'édifice. Aborder la question du développement commercial à l'échelle du bassin de vie est une condition première pour la réussite de toute stratégie en la matière. S'il s'agit d'un préalable pour la planification du commerce, il l'est aussi pour toutes les autres dimensions. La situation actuelle est à cet égard loin d'être satisfaisante et nécessite que d'importants efforts soient faits dans la définition des périmètres pertinents de SCoT. Cette question d'échelle concerne également les PLU : la généralisation des PLU intercommunaux aux communautés d'agglomération ou de communes pourrait être une solution, qui se justifie pleinement dans la configuration des SCoT à grande échelle.

Il faut également porter attention aux dérives éventuelles créées par des implantations faites en limite des périmètres de compétence des SCoT principaux, ou dans les creux séparant les aires urbaines. Une notion de constructibilité limitée dans les territoires non dotés de SCoT et de stricte adéquation du projet à sa justification locale (même dans le cas d'un SCoT) devrait être établie. La seule dérogation envisageable serait celle d'un accord formel des SCoT voisins pour qu'un projet puisse excéder la chalandise locale.

Le territoire national n'est pas homogène et il faut tenir compte des situations locales :

- en région parisienne, l'échelle pertinente de traitement de la question du commerce est celle de la région. La légitimité du SDRIF en ce domaine doit être réaffirmée, car il est le document d'urbanisme prescriptif d'échelle régionale s'imposant aux documents de planification (SCoT, et PLU en l'absence de SCoT).

- d'autres contextes locaux ou régionaux complexes pourraient également justifier des approches macro-géographiques : échelle régionale, voire transnationale dans le cas d'agglomérations transfrontalières.

Cette question nécessitera une exploration ultérieure, mais plusieurs pistes sont identifiables :

■ les démarches de planification incluant plusieurs SCoT (Inter-SCoT).

■ les Schémas régionaux d'aménagement du territoire (SRADT). Néanmoins leur valeur juridique devra être redéfinie ainsi que leur lien de compatibilité avec les SCoT. Ils pourraient s'affirmer comme des outils de coordination importants, en particulier dans le cadre du développement de grands pôles commerciaux régionaux, rayonnant sur plusieurs agglomérations.

Les évolutions nécessaires du droit de l'urbanisme

L'objectif est de permettre la clarification du paysage juridique, en sortant de l'ambiguïté des formulations qui ont prévalu jusqu'à présent. Cette consolidation du droit sur la question commerciale est un préalable absolu pour faire face à l'instabilité juridique que connaissent aujourd'hui les documents d'urbanisme, et notamment les PLU en la matière.

Ces modifications concernent des évolutions fondamentales du droit de l'urbanisme en matière d'activités commerciales, c'est-à-dire qu'elles nécessitent la redéfinition des critères invocables en droit de l'urbanisme pour une maîtrise des développements commerciaux.

Ces modifications pourraient s'appuyer sur :

■ La notion d'équité de service (notion à approfondir, comparable à celle d'intérêt communautaire pour l'intercommunalité) définissant la qualité de service due aux citoyens-consommateurs et qui servirait de référence à la constitution de l'offre. Il s'agit donc de créer une référence pour l'appréciation de la vocation des pôles commerciaux.

■ Les exigences du développement durable définies par la loi SRU, avec, en particulier, la limitation de l'étalement urbain, la gestion économe de l'espace et la diminution des déplacements motorisés individuels au profit des transports collectifs.

Des dispositions concrètes en découlent :

■ La possibilité clairement établie de recourir à la nomenclature des produits telle que définie par l'Insee

* pour distinguer le commerce de détail du commerce de gros, deux formes de commerce aux impacts urbains très différents, en tenant toutefois compte des objections récemment faites par le Tribunal Administratif de Paris sur les dispositions en la matière du PLU de la capitale.

* pour distinguer commerces et services à caractère commercial dont l'incidence sur la commercialité d'un espace marchand est là aussi très différente ;

* pour définir le cas échéant les fonctions spécifiques de certains secteurs.

■ Les changements d'usage aujourd'hui bien peu maîtrisés doivent être connus, car ils sont de nature à modifier radicalement la donne de départ. L'instauration d'une déclaration préalable donnerait la possibilité de protéger strictement l'existence de linéaires commerciaux et de pérenniser certaines formes de fonctionnement urbain.

L'harmonisation de la législation française avec le droit européen doit être utilisée comme un aiguillon et un atout.

Le droit de l'urbanisme, récemment rénové par la Loi SRU, offre aux pouvoirs locaux des outils (SCoT, PLU) qui leur permettent de traiter, à toutes les échelles, la question de la localisation et des conditions d'implantation des équipements commerciaux. Cette position est partagée par le Conseil de la Concurrence qui, dans un avis du 11 octobre 2007, préconise d'abandonner le système actuel de réglementation qui soumet à une autorisation de nature économique les projets d'ouverture ou d'extension de surfaces commerciales. Le Conseil suggère que les questions d'urbanisme, d'environnement et d'aménagement du territoire soient uniquement examinées au niveau de l'obtention du permis de construire ainsi que dans les SCoT et les PLU, en renforçant au besoin les dispositions des plans d'urbanisme relatives à l'équipement commercial.

En matière d'urbanisme commercial comme d'urbanisme tout court, force doit rester au « droit de l'urbanisme ».



Ce dossier a été préparé par André Lagathu (Agence de Brest) et Emma Raudin (Agence de Lille), avec l'appui des membres du Club Urbanisme Commercial de la FNAU ;

Ont participé à la réalisation de ce document : Yann Cabrol (Agence de Toulouse), Carole Delaporte (IAURIF), Delphine Herrisé (Agence de Tours), Xavier Laurent (Agence de Lyon), Marie-Noëlle Mille (CERTU), Laurent Moreno (Agence de Nantes), Alain Perron (Agence de Grenoble), Aude Peyralbes (Agence de Clermont-Ferrand), Silvina Rodrigues-Garcia (Agence de Reims), Laura Wodka (Agence de Paris).

Coordination générale : Marcel BELLLOT et Pascale POUPINOT (FNAU)

La contribution de la FNAU aux travaux de la Commission de modernisation de l'urbanisme commercial est consultable sur <http://www.fnau.org/publication>.

LES DOSSIERS FNAU PRÉCÉDEMMENT PARUS

- N° 1** Une contribution de la FNAU aux réflexions sur le commerce et la ville - Juin 1999.
- N° 2** La FNAU et la future loi sur l'urbanisme, l'habitat et les déplacements - Juillet 1999.
- N° 3** Un premier bilan de la FNAU sur les évolutions démographiques des aires urbaines où sont présentes les agences d'urbanisme - Octobre 1999.
- N° 4** La FNAU fait le point sur la politique urbaine européenne- Mai 2000.
- N° 5** Une contribution de la FNAU aux réflexions sur les multiplexes cinématographiques - Octobre 2000.
- N° 6** Après les lois Voynet, Chevènement, SRU les réflexions de la FNAU sur le nouveau contexte du développement territorial - Décembre 2000.
- N° 7** Avant le sommet mondial de New York (Habitat II + 5) une contribution de la FNAU aux réflexions sur le développement durable - Mai 2001.
- N° 8** La FNAU fait le point sur les systèmes d'observation des quartiers mis en place par les agences d'urbanisme - Novembre 2001.
- N° 9** La FNAU fait le point sur les dynamiques de développement territorial liées à l'économie de l'information - Décembre 2001.
- N° 10** Après les lois Voynet, Chevènement, SRU et dans la perspective de la décentralisation, le nouveau chantier du développement territorial - Novembre 2002.
- N° 11** La FNAU fait le point sur le rôle des programmes locaux de l'habitat au service des politiques urbaines et du développement des territoires - Décembre 2002
- N° 12** La FNAU présente "la Charte des agences d'urbanisme"- Mars 2003
- N° 13** La FNAU fait le point sur le renouveau des politiques d'urbanisme associées aux projets de transports en site propre - Juin 2003
- N° 14** Un regard de la FNAU sur le développement économique et les disparités territoriales. Décembre 2003
- N° 15** Un regard de la FNAU sur les forces et les faiblesses de l'offre métropolitaine française. Mai 2004
- N° 16** Un regard de la FNAU sur l'intégration urbaine des grandes voiries d'agglomération : la ville au risque de la circulation routière. Septembre 2004
- N° 17** La FNAU fait le point sur les démarches engagées par les agences d'urbanisme pour mieux accueillir en ville les populations vieillissantes. Janvier 2005
- N° 18** La FNAU fait le point sur l'international : quelles missions pour les agences d'urbanisme ?. Mars 2005
- N° 19** Du désir urbain de bien-être urbain à la mesure de la qualité de la vie, peut-on évaluer le "bonheur territorial". Mai 2005
- N° 20** La prospective territoriale, outil de construction d'une vision partagée, Septembre 2007

Disponibles à la FNAU sur simple demande ou consultables sur le site www.fnau.org



F.N.A.U. 1, rue de Narbonne 75007 PARIS
Tél. 01 45 49 32 50 - Fax. 01 45 49 94 46
Internet : <http://www.fnau.org>
Courriel : fnau@fnau.org

Président : André Rossinot
Délégué Général : Marcel Belliot
ISSN : 1 295-5760