

Service
de la connaissance,
des études et de la
prospective

Département
aménagement durable
et dynamiques
territoriales

Février 2018

Fiche repère

Le commerce dans les politiques publiques

Éléments du Sdrif



Aménagement

La localisation des commerces doit contribuer au rééquilibrage des territoires

« L'implantation d'équipements et de services structurants susceptibles de contribuer au rayonnement de l'Île-de-France doit avoir un effet moteur sur le territoire qui les accueille. Leur localisation doit contribuer au **rééquilibrage des territoires** et permettre d'améliorer l'image et donc la visibilité des secteurs géographiques en « décrochage ». Il est nécessaire que tout projet nouveau contribue à **résorber les inégalités sociales et territoriales** ». (2 / Île-de-France 2030 – Défis, projet spatial régional et objectifs – p 140).

« Les nouvelles implantations commerciales diffuses, **en particulier le long des axes routiers**, doivent être évitées et la multiplication des zones commerciales enrayées » (3 / Île-de-France 2030 – Orientations réglementaires – p 26).

Éléments de constats :

Une localisation dans l'ensemble assez centrale du commerce de détail. Une étude de l'Insee¹ indique que l'espace situé à moins de 20 km du centre de Paris rassemble les 3/4 de l'emploi salarié du commerce (Source : « Cartographie du commerce en Île-de-France », IAU, septembre 2017)

Limiter la vacance et le développement de friches commerciales

« Les pôles commerciaux existants, grands équipements dans l'agglomération et centres urbains, doivent être confortés et renforcés. Notamment, **la requalification des équipements commerciaux anciens** [...] doit être préférée à la réalisation d'opérations nouvelles, ceci afin **d'empêcher le développement de friches commerciales** » (2 / Île-de-France 2030 – Défis, projet spatial régional et objectifs – p 143).

Éléments de constats :

À l'échelle du « Grand Paris »², le taux de vacance s'établit à 12,5 % en 2014. Le nombre de locaux vacants baisse de près de 10 % entre 2002 et 2014, mais la courbe s'est inversée depuis 2008, le taux étant reparti à la hausse dans des proportions contenues. Les départements ne sont pas égaux quant à la vacance relevée (Paris : 11 %, Hauts-de-Seine : 11,3 %, Val-de-Marne : 15,5 %, Seine-Saint-Denis : 17 %) (Source : « Le paysage commercial du Grand Paris en pleine mutation », CROCIS, mai 2015).

1 – Les entreprises en France, Insee références, édition 2016 fiches sectorielles – Commerce

2 – Le Grand Paris, dans ce paragraphe, désigne la Ville de Paris et les trois départements de petite couronne : Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne.



Centre commercial « Carré Sénart » à Lieusaint (70 632 m²)
© Gobry – DRIEA – 2010



Construction du centre commercial « Bay 2 » à Torcy (68 000 m²)
© Gobry – DRIEA – 2002

Environnement

Densifier l'existant – Limiter la consommation foncière

« Ces équipements [...] ne devront pas déstabiliser l'offre commerciale existante et **limiter les consommations d'espaces naturels et d'énergies** » (2 / Île-de-France 2030 – Défis, projet spatial régional et objectifs – p 143).

« **La densification de l'existant est à privilégier par rapport à des extensions nouvelles** » (3 / Île-de-France 2030 – Orientations réglementaires – p 26).

Éléments de constats :

En 2012, d'après le MOS³, le bâti occupé par le commerce (hors surfaces de stationnement et de circulation) couvrait 1 695 hectares, environ le double si on considère l'emprise foncière totale (1 m² de commerce = 1 m² de parking). En 30 ans, les surfaces ont été multipliées par 2,5. Récemment, la progression spatiale du commerce s'est ralentie, passant de +36 ha par an entre 1982 et 1994 à +19 ha entre 2008 et 2012 à l'échelle de Île-de-France. (Source : « Modalités de développement du commerce – Situation et tendance en Île-de-France » ; IAU Île-de-France ; juillet 2015)

Globalement, les emprises qui n'étaient pas du commerce en 1987 puis le sont devenues les années suivantes se sont développées au détriment d'espaces agricoles en grande couronne, alors que dans la métropole, il s'agit davantage d'opérations de renouvellement urbain.

3 – Le Mos est une base de données de l'occupation du sol établie par l'IAU Île-de-France régulièrement depuis 1982, à partir de photographies aériennes

Sur une longue période (1976-2012), on assiste globalement à une baisse de la part des « nouvelles constructions » et une hausse (par effet inversé) des « travaux sur l'existant », aussi bien en nombre de permis qu'en surface construite ». (Source : « Dynamiques spatiales du commerce en Île-de-France », DRIEA, octobre 2016)

Transports

Limiter les déplacements motorisés – Réduire l'émission de gaz à effet de serre

« Les nouvelles implantations s'effectueront prioritairement sur **des sites bien desservis en transports collectifs et en circulations douces**. Les grands équipements, fortement générateurs de déplacements de personnes, doivent se localiser de manière préférentielle à proximité d'une gare du réseau de transport en commun de niveau métropolitain » (3 / Île-de-France 2030 – Orientations réglementaires – p 26).

Éléments de constats :

Plus de la moitié des opérations (57 %) bénéficient d'une desserte en transports en commun satisfaisante. Cette moyenne couvre des situations très différenciées entre la Métropole dont Paris et la grande couronne où 58 % d'opérations sont mal desservies (Source : « Modalités de développement du commerce – Situation et tendance en Île-de-France » ; IAU Île-de-France ; juillet 2015).

Céline Salagnac

Chargée d'études Aménagement-Commerce

Zoom territorial : La Métropole du Grand Paris

« Compte-tenu de la programmation en cours (1,5 millions de m² de commerces en Île-de-France d'ici à 2030 à travers les 21 CDT), [...] et du développement de nouvelles pratiques commerciales, **il s'agira pour la MGP d'assurer une répartition équilibrée de l'immobilier commercial** [...] et par conséquent de :

- penser les **projets à une échelle territoriale dépassant la commune** pour assurer la cohérence de l'aménagement commercial ;
- **anticiper l'impact des futures gares** du Grand Paris Express sur le commerce existant ;
- prendre en compte **l'évolution des modes de consommation** ;
- **optimiser le recours aux outils existants** : élaboration d'un document d'aménagement artisanal et commercial, mise en place de protections des linéaires commerciaux dans les PLU, mise en place de périmètre de sauvegarde du commerce de proximité avant exercice du droit de préemption commerciale, utilisation des dispositifs antifriches ».

« Vers un projet métropolitain, Contribution du Conseil des partenaires socio-économiques, Métropole du Grand Paris, Mission de Préfiguration, Octobre 2015 »

Direction régionale et interdépartementale
de l'Équipement et de l'Aménagement
ÎLE-DE-FRANCE



PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE

21-23 rue Miollis
75732 Paris Cedex 15
Tél : 33 (01) 40 61 80 80
Fax : 33 (01) 40 61 85 85