

## Compte-rendu de la réunion

### « Modification du SCoT – Politique commerciale et nouvelles mobilités »

**Au siège du PETR du Pays Charolais-Brionnais, le mercredi du 2 juin 2022, à 10h**

*Rédigé par Pierre-Louis Bouchard, alternant au Pays Charolais-Brionnais, le 2 juin 2022*

Etaient présents : M. Fernand BOUILLER, M. Cyrille BRUNET, M. David CORDEIRO, M. Romuald COSSON, M. Christian LAVENIR, Mme Dominique ZANETTO, Mme Maud BALADIER, M. Pierre-Louis BOUCHARD.

Etaient excusés : M. Georges MATHIEU, Mme Carole CHENUET, M. Jean-Claude DUCARRE, M. Thierry NIGAY, M. Jean-Marc POMMIER, M. Fabrice DEJOUX, M. Arnaud DURIX, M. Cédric DAGUIN, Mme Sylvie GOURY, M. Bernard GRISARD, Mme Edith GUEUGNEAU, M. Dominique LOTTE, M. Guillaume PAQUIER, M. André ACCARY, M. Pierre BERTHIER, M. Patrick BOUILLON, M. Éric BOURDAIS, Mme Chantal CHAPPUIS, M. Guillaume CHAUCHEAU, M. Jacky COMTE, M. Roger DURAND, M. Cédric FRADET, M. Nicolas LORTON, Mme Annie-France MONDELIN, M. Daniel THERVILLE.

L'ordre du jour était le suivant :

#### **1 - Installation**

- Tour de table
- Ordre du jour
- Point sur l'avancement de la procédure de modification du SCoT

#### **2 - Modification du SCoT - « Politique commerciale »**

- Réflexion sur les zones commerciales périphériques
- Réflexion sur le commerce de centre-ville
- Réflexion sur l'amélioration des liaisons et complémentarités entre centralités et périphéries

#### **3 - Modification du SCoT - « Mobilités »**

- Réflexion sur les possibilités d'optimisation des déplacements
- Réflexion sur le développement des modes de déplacements alternatifs (mobilités douces, mobilités collectives...)

\*\*\*\*\*

Une introduction est réalisée par **DAVID CORDEIRO**, vice-président du PETR chargé du SCoT. Il rappelle le déroulement du processus de modification du SCoT du Pays Charolais-Brionnais. Après une première réunion sur le paysage et l'architecture et une deuxième à propos des énergies renouvelables, la réunion relative à la politique commerciale et aux mobilités est la troisième et dernière réunion thématique de concertation des élus.

## I. Politique commerciale

*Il était ressorti de l'évaluation du SCoT, réalisée en 2020, la nécessité de retravailler la stratégie commerciale.*

### 1. Présentation du document d'aménagement commercial

*Le SCoT du Pays Charolais-Brionnais comprend actuellement un document d'aménagement commercial (DAC), distinct du document d'orientation et d'objectifs (DOO). Il pose les grandes priorités de la stratégie commerciale du Pays. Il s'agit en tout premier lieu de la lutte contre l'évasion commerciale. La poursuite de cet objectif passe à la fois par une politique volontariste d'accueil, en cohérence avec les ambitions de développement du pays, par l'amélioration de la qualité des zones commerciales périphériques et par la redynamisation des centres urbains.*

**DAVID CORDEIRO** met en lumière la différence qui oppose cette politique d'accueil choisie par le Pays Charolais-Brionnais et les stratégies plus restrictives qu'ont pu privilégier certains territoires voisins, à l'instar du SCoT Roannais. Tandis que la recherche de nouvelles implantations ne permet pas nécessairement de lutter contre l'attraction de certains commerces exceptionnels présents en dehors du territoire et présente un risque de déstabilisation du commerce de centre-ville, les politiques plus strictes ont semble-t-il porté leurs fruits sur les équilibres commerciaux entre centralités et périphéries. Il faudrait selon lui être plus attentif aux équilibres internes, impactés par l'évolution des comportements de consommation, qu'aux équilibres externes avec les territoires voisins. **DAVID CORDEIRO** se positionne donc, face au SCoT actuel qu'il juge souple, en faveur de son évolution vers un véritable outil de régulation, à même de participer à la revitalisation des centres-villes.

**FERNAND BOUILLER** estime lui aussi que le SCoT pourrait être plus prescriptif.

*Pour déployer sa stratégie commerciale, le DAC décline une armature commerciale composée d'un cœur commercial (Digoin, Gueugnon et Paray-le-Monial), de pôles d'équilibres (Bourbon-Lancy, Charolles, Chauffailles, La Clayette et Marcigny), de dix pôles de proximité (Cronat, Gilly-sur-Loire, Iguerande, Issy-l'Evêque, Melay, Palinges, Saint-Bonnet-de-Joux, Saint-Christophe-en-Brionnais, Saint-Yan et Toulon-sur-Arroux) puis des petites communes rurales.*

**FERNAND BOUILLER** s'interroge sur la pertinence des pôles commerciaux identifiés dans le DAC actuel.

*Cette classification distingue les pôles selon les commerces qu'ils sont en capacité d'accueillir. Le DAC divise en effet les activités commerciales selon les fréquences d'achat (quotidienne, régulière ou hebdomadaire, occasionnelle et exceptionnelle). Selon le type de commerce, les besoins en foncier, les modes d'accès et la zone de chalandise varient. La place dans*

*l'armature urbaine détermine alors quelle fonction commerciale est assurée par chacun des pôles.*

**ROMUALD COSSON** souhaite que la classification d'achats actuelle soit conservée pour élaborer les nouvelles règles.

*Chaque pôle contient des zones d'aménagement commercial (ZACom). Il s'agit des zones dans lesquelles peuvent être accueillis des commerces dont la surface de vente dépasse 1 000m<sup>2</sup>. Les principales ZACom, pour lesquelles des recommandations sont proposées, sont cartographiées.*

*Les dispositions du SCoT en matière commerciale s'appliquent directement à l'instruction par la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) des demandes d'autorisation d'exploitation commerciale pour la création ou l'extension des commerces dont la surface de vente est supérieure à ce seuil de 1 000m<sup>2</sup>. Il est toutefois à noter que le maire a la possibilité de saisir pour avis la CDAC au-delà de 300m<sup>2</sup>.*

## **2. Présentation de la méthode de travail**

*Afin de faire apparaître les grandes tendances du commerce depuis l'élaboration du SCoT en 2014 et en tirer les principaux enjeux à travailler dans le cadre de la modification, le Pays Charolais-Brionnais a tenu, préalablement à cette réunion, à échanger avec la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Saône-et-Loire et les chefs de projet « Petites villes de demain » de chaque communauté de communes.*

*Ces échanges ont principalement pointé l'absence de changements majeurs depuis 2014, sans qu'il n'y ait toutefois eu d'étude depuis la crise sanitaire de 2020 dont l'impact est difficile à estimer. L'évasion commerciale a réussi à être contenue, voire diminuée, mais se poursuit en direction des centres urbains voisins (Montceau-les-Mines, Roanne, Moulins...). L'offre commerciale du Pays Charolais-Brionnais est restée dense et diversifiée, en particulier à Paray-le-Monial qui a confirmé sa place de pôle commercial central. Une interrogation peut néanmoins être soulevée à propos des conséquences sur le commerce du déclin démographique du Pays.*

*Le cadre partagé de la politique commerciale à construire lors de cette modification doit permettre de répondre à plusieurs questions :*

- *Comment favoriser l'émergence d'une offre adaptée aux besoins de consommation de la population et cohérente avec les transitions commerciales (e-commerce, circuits-courts, etc.) ?*
- *Quelles ambitions porter pour le commerce de centralité ?*
- *Comment permettre à l'urbanisme commercial d'accompagner les démarches engagées (« Petites villes de demain », « centralités rurales en Région », etc.) ?*

- *Comment optimiser le foncier commercial dans la trajectoire Zéro artificialisation nette ?*

**FERNAND BOUILLER** exprime sa crainte de voir ces volontés ne rester que des vœux pieux. Citant l'exemple de la commune de Gueugnon, il regrette la contradiction entre la volonté de maintenir le commerce de centre-ville et l'absence de cadre conduisant, par exemple, à l'implantation de boulangeries en périphérie, alors même qu'une étude de la CCI rendue en 2020 a confirmé le fait que les besoins des habitants sont aujourd'hui orientés vers les commerces de proximité.

**ROMUALD COSSON** constate lui aussi la concurrence exercée par les boulangeries « industrielles », installées en périphérie, sur les boulangeries artisanales de centre-ville. Il met en avant la réglementation des surfaces envisagée dans le futur PLUi de la communauté de communes Brionnais Sud Bourgogne pour favoriser le commerce de centre-ville

**FERNAND BOUILLER** remarque malgré tout que les activités commerciales parviennent à se renouveler en centre-ville grâce aux initiatives mises en place, notamment le dispositif « Avenir Boutique » à Gueugnon qui permet à la commune de prendre en charge une partie du loyer des nouveaux commerçants. Un retour des populations jeunes et actives est également ressenti mais il reste difficile de lutter contre la perte de population. Il est indispensable de travailler ensemble au maintien des activités commerciales dans les centralités, opportunité que pourrait offrir le dispositif « Petites villes de demain ».

Selon **DAVID CORDEIRO**, il est possible, avec des règles d'urbanisme, d'avoir des actions positives, notamment en régulant les implantations commerciales en périphérie. L'un des objectifs de la modification est de donner de la visibilité aux opérateurs qui envisagent de s'implanter en indiquant dans le SCoT les zones qui peuvent ou non accueillir des équipements commerciaux, pour quelle surface, et quelles activités peuvent ou non s'installer en périphérie. Ainsi, l'implantation de commerces de flux, comme les pharmacies, serait à éviter en périphérie car déstructurante pour les alignements commerciaux de centre-ville. Ces questions doivent néanmoins être discutées dans un cadre le plus large possible pour mettre en œuvre un principe de solidarité territoriale. En effet, la question du commerce a une influence qui s'étend bien au-delà de la seule commune d'implantation.

### **3. Réflexion sur les zones commerciales périphériques**

#### **a. Dispositions actuelles**

*Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), qui énonce les principales orientations du SCoT, souhaite que l'offre foncière économique se développe et soit aménagée suivant des critères de qualité et de potentiel de développement local. L'objectif est de passer d'une logique foncière à une gestion durable.*

*Dans sa partie prescriptive, le SCoT actuel comprend à la fois des dispositions générales, dans le DOO, pour les parcs d'activités, dont la plupart contiennent des équipements commerciaux, et des dispositions spécifiques aux espaces commerciaux périphériques, comprises dans le DAC.*

*Le DOO impose la reconversion et la requalification des zones existantes, en cherchant une mixité fonctionnelle et une meilleure intégration dans le fonctionnement urbain. Les extensions doivent être réalisées en priorité sur les réserves foncières aménagées mais la création de nouvelles zones reste possible si elle est justifiée économiquement et qualitativement. Toute opération d'aménagement des parcs d'activités doit veiller à éviter le surdimensionnement, s'intégrer au fonctionnement urbain, rationaliser et mutualiser les espaces, etc.*

*Le DAC destine les périphéries à l'accueil des équipements commerciaux ne pouvant s'implanter en centre-ville ou répondant à un objectif de rayonnement élargi. Ces équipements commerciaux doivent intégrer les exigences de développement durable (densification, mixité des activités, mutualisation, insertion paysagère, etc.).*

*Le SRADDET, document de planification régional, attend des SCoT qu'ils comprennent des dispositions favorables au développement des énergies renouvelables et à celui d'une offre de transport alternative à l'autosolisme, que ce soit par le développement des transports en commun, des modes actifs ou des mobilités partagées.*

## **b. Diagnostic**

*Les zones périphériques permettent au territoire d'être bien doté en termes de foncier économique. Il est même envisagé de réduire la réserve foncière de certaines zones, notamment celle de Ligerval à Digoin. Les pôles commerciaux périphériques souffrent cependant d'un fort déficit qualitatif et d'un problème de qualification.*

Partageant ce constat, **ROMUALD COSSON** remarque que certaines activités n'ont pas leur place en zone commerciale (assureur, etc.).

**FERNAND BOUILLER** déplore la tendance des activités économiques à privilégier une installation à proximité des grands axes de circulation. Les territoires éloignés des principaux axes routiers perdent ainsi en attractivité et peinent à attirer les commerces, malgré les efforts consentis. Cette problématique d'organisation économique entretient la dynamique de diminution de la population, ce qui alimente à nouveau les difficultés commerciales.

## **c. Enjeux**

*Il pourrait être opportun de penser un cadre commun plus restrictif afin d'atteindre l'objectif d'amélioration qualitative et de limitation de l'impact environnemental des zones commerciales périphériques.*

*Le traitement paysager des zones commerciales, en particulier en entrées de villes, peut porter sur le traitement des façades (palettes de couleurs, réglementation des enseignes, etc.) ou encore sur la végétalisation, notamment des espaces de stationnement et des limites de parcelles.*

*L'amélioration environnementale peut justifier l'imposition d'une certaine proportion de panneaux photovoltaïques au-delà d'une surface plancher de toiture ou sur les parkings en ombrières. La loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021 impose d'ores et déjà une surface de 30% couverte de panneaux, à partir de 500m<sup>2</sup> d'emprise au sol, mais il est possible d'aller au-delà. Il est également envisageable de travailler sur la gestion de l'eau, par l'imposition d'une obligation de rétention des eaux pluviales ou par la réduction des surfaces imperméabilisées.*

*L'un des sujets majeurs en lien avec l'environnement est la lutte contre l'artificialisation des sols. Les solutions pouvant être envisagées sont la mutualisation des équipements (accès, espaces de stationnement, de stockage, etc.), la densification (constructions sur plusieurs étages, stationnement en sous-sol ou terrasse, etc.) ou encore l'aménagement prioritaire des surfaces et locaux vacants. Ce dernier axe présuppose leur identification. La loi « Climat et Résilience » oblige en ce sens les communautés de communes à réaliser un travail d'identification du foncier.*

*Un travail sur l'accessibilité doit être réalisé. Il serait possible de conditionner les nouvelles implantations et extensions à la présence de liaisons douces et de stationnements adaptés ou à la possibilité d'accès en transport en commun.*

*Face au problème de qualification des zones, l'enjeu est d'éviter l'implantation d'équipements trop hétérogènes sur une même zone. Les destinations et sous-destinations (artisanat et commerce de détail, commerce de gros, restauration, hôtel, industrie, entrepôt, bureau, etc.) prévues par le Code de l'urbanisme peuvent permettre de donner des vocations spécifiques à certaines zones. Aussi, les activités tertiaires et commerciales pourraient être distinguées des activités de production. Il s'agirait également d'améliorer la fonctionnalité des zones mixtes en privilégiant une implantation du commerce en façade et des équipements industriels ou logistiques à l'arrière.*

*Il est essentiel de trouver le bon équilibre entre des règles prescriptives et une certaine souplesse qui permette de réaliser les extensions nécessaires, voire l'implantation de nouvelles enseignes si elles ne sont pas présentes dans le Pays Charolais-Brionnais et qui répondent aux attentes des habitants.*

**DAVID CORDEIRO** estime que la liberté d'implantation ne doit pas aller à l'encontre d'autres objectifs d'intérêt général. Les collectivités doivent chacune travailler à la construction d'une politique globale, cohérente sur les implantations commerciales, en mobilisant différents outils : l'urbanisme mais aussi les actions plus opérationnelles ou le dialogue avec les unions commerciales.

#### 4. Réflexion sur le commerce de centre-ville

##### a. Dispositions actuelles

*Le PADD vise un retour des activités économiques dans les centralités. Il souligne le rôle majeur des services et commerces de proximité dans la vitalité des centres-villes. Il s'agit ainsi de réinvestir et densifier ces espaces.*

*Le DAC fait de la revitalisation des centres-villes une priorité. Il encourage à repenser la qualité de l'aménagement urbain, améliorer les déplacements en favorisant les modes doux, favoriser la mixité fonctionnelle, etc. Il destine les centres urbains à l'accueil des activités qui répondent aux besoins courants et occasionnels.*

*Le SRADDET a pour objectif de redynamiser les centres-villes par une action globale. Le SCoT doit prendre des dispositions favorables à l'activité commerciale des centres-villes avant de prévoir toute extension ou création de zone dédiée aux commerces en périphérie, notamment lorsque les centres font l'objet d'une vacance commerciale. Les possibilités de localisation des équipements structurants doivent être définies de manière à renforcer les centralités.*

##### b. Diagnostic

*La dynamique des centralités du Pays Charolais-Brionnais semble plutôt positive. En l'absence d'étude récente, il est supposé que la crise sanitaire a favorisé les commerces de proximité, sans que ne soit toutefois constatée de remise en cause majeure des grands équilibres commerciaux. Un phénomène de reprise ou d'implantation de multiservices est observé depuis peu dans les petites communes rurales (Saint-Symphorien-des-Bois, Beaubery, etc.).*

**FERNAND BOUILLER** suggère que ce dynamisme pourrait en partie être lié à celui des unions commerciales qui ont mis en place des opérations comme les chèques-cadeaux.

*Il est cependant à noter que la vacance commerciale demeure prégnante dans l'ensemble des centres-villes. La mise en place de politiques locales reste primordiale pour soutenir la dynamique marchande entraperçue. Les centralités pâtissent notamment d'un problème de taille des cellules commerciales.*

En effet, **DAVID CORDEIRO** rappelle que la surface moyenne d'un magasin en France est seulement de 45m<sup>2</sup> alors même que le double est nécessaire pour assurer la viabilité d'un commerce. La réunion de cellules peut passer par une politique d'acquisition foncière bien ciblée, notamment par l'exercice du droit de préemption. **CYRILLE BRUNET** prend l'exemple de la commune de Matour qui mène une politique volontariste de rachat de locaux commerciaux. **FERNAND BOUILLER** insiste toutefois sur la complexité de l'utilisation du mécanisme de la préemption. Le coût pour la commune peut être important et trouver une

vocation au local préempté peut par la suite s'avérer difficile. **DAVID CORDEIRO** reconnaît qu'il existe un risque juridique dans la mesure où la commune doit exploiter elle-même le local si elle ne parvient pas à le rétrocéder.

**FERNAND BOUILLER** soulève la problématique de la difficulté d'accès aux logements situés au-dessus des commerces de centre-ville.

Selon **ROMUALD COSSON**, les difficultés de stationnement constituent, notamment à Charolles, le plus gros frein au développement du commerce de centre-ville. Le Pays Charolais-Brionnais accueille une nouvelle population, attirée par la qualité de vie, mais qui travaille sur d'autres territoires. Leurs déplacements participent au développement d'un commerce « d'opportunité » sur leur trajet domicile-travail. Or, les difficultés de stationnement ne les incitent pas à rentrer dans les centres-villes. **FERNAND BOUILLER** observe aussi la modification des comportements commerciaux que cause l'élargissement constant du périmètre de travail. Il fait part des résultats d'une étude qui fait apparaître que près de 1 000 personnes quittent chaque jour Gueugnon pour travailler, pour une quantité à peu près équivalente de travailleurs entrants. Il fait également remarquer que, en matière de stationnement, la rotation est plus importante que le nombre de places. Malgré la faible acceptabilité de tels projets, l'enjeu est d'adapter les places de stationnement aux commerces en limitant le stationnement à dix ou quinze minutes. Ainsi, les opérations menées dans le centre-ville de Gueugnon pour faciliter le stationnement ont finalement conduit à une diminution du nombre de places.

**DAVID CORDEIRO** souligne le fait que le commerce suit inévitablement les évolutions de l'habitat. L'offre commerciale doit être calibrée, en tenant compte des flux, sur le développement de la population. Dès lors, l'objectif, notamment avec le programme « Petites villes de demain » qui comprend à la fois un volet logement et un volet commerce, doit être de faire revenir des habitants dans les centralités. Il est ainsi essentiel de conserver, en plus des fonctions économiques (services, commerces, cinémas, hôpitaux, etc.) et résidentielles, des fonctions éducatives et culturelles dans les centres-villes. Il partage toutefois le constat de la nécessaire amélioration du stationnement. En effet, les habitants ne sont en mesure de représenter qu'une faible part du chiffre d'affaires des commerces de centre-ville. A titre d'exemple, cette part s'élève à environ 20% pour le centre-ville de Roanne.

### **c. Enjeux**

*Les mesures présentées pour améliorer la qualité des zones commerciales périphériques sont favorables aux commerces de centre-ville dans la mesure où leur application permettrait de rééquilibrer les coûts d'implantation.*

**DAVID CORDEIRO** rappelle la possibilité pour le SCoT d'imposer aux PLU(i) de définir des alignements commerciaux au sein desquels les changements de destination sont réglementés.



*L'article L. 151-16 du Code de l'urbanisme autorise en effet l'identification dans les PLU(i) de quartiers ou de rues dans lesquels la diversité commerciale est préservée. Peuvent alors être réglementés voire interdits les changements de destination ou de sous-destination, en particulier vers de l'habitation, des locaux commerciaux.*

**DAVID CORDEIRO** considère qu'il ne faut pas être trop restrictif sur les périmètres d'alignements commerciaux. En effet, il n'est pas nécessairement pertinent d'aller jusqu'à figer la sous-destination des locaux commerciaux dans la mesure où cela risquerait parfois d'aggraver la vacance.

*Les PLU(i) ont également la possibilité d'assurer la mixité des destinations ou sous-destinations au sein des constructions, ce qui peut être intéressant lors de la réalisation de projets immobiliers d'importance pour disposer de locaux commerciaux adaptés aux besoins.*

**DAVID CORDEIRO** suggère également d'autoriser voire d'encourager, dans certaines situations, notamment lorsque les cellules sont trop isolées des espaces commerciaux, les changements de destinations des locaux commerciaux vers des logements. En effet, certains faubourgs ou rues ont perdu leur vocation commerciale. Une redéfinition du périmètre marchand de certains centres-villes pourrait alors être envisagée afin d'accroître la densité commerciale dans le cœur de ces centralités.

*La question commerciale se pose aussi en dehors des centralités, notamment dans les zones résidentielles où l'implantation de commerces pourrait être interdite ou réglementée. A l'inverse, le développement des commerces à proximité des gares est à encourager.*

*La qualité des aménagements publics est un autre facteur indispensable à l'attractivité commerciale des centralités. L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, dans un territoire où près du tiers de la population a plus de 65 ans, est un enjeu majeur. La rénovation des centres-villes, par un traitement qualitatif de l'espace public, peut être l'occasion de développer une identité propre à chaque commune en entamant une réflexion sur le mobilier urbain, l'éclairage, la signalétique commerciale, etc. La réduction de la place de la voiture permet aussi d'améliorer l'expérience des usagers de centres-villes. Doit ainsi être envisagée une diversification des modes d'accès, en privilégiant les modes de déplacement doux et en entamant une réflexion sur la piétonisation de certains espaces.*

## **5. Réflexion sur les complémentarités entre les différents espaces commerciaux**

### **a. Dispositions actuelles**

*Plusieurs dispositions actuelles du SCoT tendent à favoriser les liens entre centralités et périphéries et à rechercher une complémentarité entre ces espaces commerciaux. Le DAC insiste sur la nécessité de construire des synergies commerciales. Il distingue de cette façon les fonctions commerciales des centres-villes, destinés à accueillir les commerces quotidiens*

voire occasionnels, et des périphéries, destinées à accueillir les commerces dont l'implantation en centre-ville est impossible ou bénéficiant d'un rayonnement élargi.

### **b. Diagnostic**

*Un équilibre semble avoir été trouvé entre la majorité des centres-villes et des périphéries, en premier lieu à Paray-le-Monial, le centre-ville ayant été rendu plus attractif par de conséquents travaux d'aménagement et bénéficiant d'une offre complémentaire par rapport aux zones périphériques. Cela a également été permis par l'alliance entre les commerçants du centre-ville et de la périphérie au sein d'une unique union commerciale.*

**DAVID CORDEIRO** pointe la précarité de cet équilibre.

*Certains centres-villes, comme ceux de Digoin ou de Chauffailles, souffrent encore de l'attractivité de leurs zones périphériques. Une inquiétude porte par ailleurs sur la délocalisation en périphérie d'équipements qui drainent l'attractivité, à l'instar des services de santé (pharmacies, maisons de santé, etc.) ou des cinémas.*

### **c. Enjeux**

*La connexion entre le centre-ville et la périphérie doit être favorisée par le développement des modes doux et des transports en commun afin de réduire la dépendance à la voiture.*

*La synergie entre le commerce de centre-ville et de périphérie pourrait être favorisée par un travail sur les typologies de vente, les destinations ou sous-destinations, adaptées à chacun de ces espaces. Les commerces dont la fréquence d'achat est régulière, à l'instar des supermarchés mais aussi des marchés dont la vocation centrale est à réaffirmer, sont à conserver à proximité des espaces résidentiels et de l'offre commerciale existante pour éviter de déstructurer les centralités. De même, une vigilance particulière doit être portée à l'hôtellerie et la restauration en zone commerciale périphérique. Il faut veiller à ce que cette offre soit calibrée aux besoins spécifiques de la zone afin de ne pas venir concurrencer l'offre de centre-ville.*

*Il pourrait également être envisagé de travailler sur la surface minimale ou maximale des commerces selon la zone d'implantation. Il s'agirait alors, par exemple, d'interdire l'implantation dans les zones d'activités constituées en périphérie de commerces dont la surface de vente est supérieure à 300m<sup>2</sup>. A l'inverse, la complémentarité pourrait être recherchée par la limitation de la taille des nouvelles implantations en centre-ville, en veillant malgré tout à ce que les moyennes surfaces, qui peuvent avoir un effet « locomotive » puissent s'y implanter.*

Selon **DAVID CORDEIRO**, il est essentiel de garder les achats du quotidien dans les centralités. Il observe une tendance des centres-villes à se spécialiser dans les commerces différenciants, comme le prêt-à-porter, alors même que ces secteurs risquent d'être particulièrement touchés par une diminution du pouvoir d'achat. Quel que soit le scénario

retenu, le pouvoir d'achat, et par conséquent, la consommation, vont inévitablement baisser, du fait de l'inflation et du vieillissement de la population. On constate aujourd'hui que la part du budget des ménages consacrée à l'alimentation s'est constamment rétrécie depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, passant de près de 60% à moins de 15% aujourd'hui. Cette part risque d'augmenter à nouveau. Il convient donc de conserver en centre-ville des commerces essentiels.

**FERNAND BOUILLER** estime que la vision du développement économique doit être renouvelée à partir de ce constat. Après un essor économique continu, la dynamique semble s'être inversée. On assiste à une diminution des déplacements, entraînée également par un changement des modes de travail, et du pouvoir d'achat, en particulier des retraités. S'il faut viser des enseignes et produits de qualité en centralité, il faut aussi que les habitants du territoire puissent y avoir accès. L'une des priorités pour l'avenir doit être de construire une économie relocalisée pour faire vivre le territoire.

**DAVID CORDEIRO** rappelle que l'image et l'attractivité touristique d'un territoire passent par ses centralités et non par ses espaces périphériques. Le tourisme est une activité économique essentielle au territoire et **FERNAND BOUILLER** souhaite que soit fait le lien entre animation touristique et animation commerciale.

## 6. Réflexion sur la logistique commerciale

### a. Dispositions actuelles

*Aucune disposition actuelle n'encadre spécifiquement le développement de la logistique. La loi « Climat et Résilience » a toutefois introduit en 2021 le traitement des équipements logistiques commerciaux dans le Code de l'urbanisme et la Région Bourgogne-Franche-Comté a, lors d'une conférence régionale de la logistique à laquelle le Pays Charolais-Brionnais a participé, entamé une modification du SRADDET à ce sujet.*

### b. Diagnostic

*Au niveau régional, la demande d'équipements logistiques est croissante, notamment du fait du développement du e-commerce, mais la filière souffre d'un déficit d'image auprès des élus et de la population. Lui est notamment reprochée sa forte consommation d'espaces pour une densité d'emplois à l'hectare relativement faible (de 10 à 70 salariés par hectare contre 300 à 400 escomptés pour une activité de service), bien que ce chiffre soit en augmentation avec le développement des activités dites de « pré et post-manufacturing » dans les équipements logistiques.*

*Au niveau du territoire, la rareté du foncier aux alentours de Mâcon ou Chalon-sur-Saône pourrait amener les acteurs de la logistique à s'intéresser au territoire du Pays Charolais-Brionnais où le foncier est abondant et bon marché. Les principaux espaces pouvant accueillir des équipements logistiques sont les zones de Barberèche à Vitry-en-Charollais et de Ligerval*

à Digoin. La zone de Barberèche a été cédée à la CC Le Grand Charolais en 2021 et la volonté de la communauté de communes est de la consacrer à la logistique.

### **c. Enjeux**

*L'encadrement des équipements logistiques commerciaux doit s'inscrire dans une perspective de diminution de la consommation d'espaces alors même que la taille moyenne d'un équipement logistique en France est de 30 000m<sup>2</sup>.*

*Il s'agit par ailleurs de prendre en compte les exigences d'insertion paysagère, par le traitement des façades, et de développement durable, par la diminution des surfaces imperméabilisées ou l'intégration de panneaux photovoltaïques. Alors qu'une couverture d'au moins 30% est déjà imposée par la loi, les acteurs de la logistique se sont engagés avec l'Etat à augmenter cette part à 50%. Il pourrait être opportun, a minima, de cristalliser ce seuil dans les documents d'urbanisme.*

*Une des difficultés de la prise en compte de ces enjeux provient toutefois de l'absence de destination ou de sous-destination dédiées à la logistique commerciale dans le Code de l'urbanisme. Seule peut ainsi être encadrée par les PLU(i) la construction des entrepôts, sans contrôle de l'activité qui s'y exerce.*

Compte tenu des emplois peu qualifiés et peu nombreux qu'apporte la logistique, **DAVID CORDEIRO** invite à la prudence sur les projets qui seront autorisés, ce qui nécessite de prévoir en amont une réglementation à ce sujet.

**ROMUALD COSSON** précise qu'il faut distinguer plusieurs types de logistique. Les artisans présents sur le territoire ont besoin d'une petite logistique de proximité. Il semble que ce soit plutôt vers l'accueil de ce type d'équipements que s'oriente la zone de Barberèche.

## **II. Mobilités**

*Il est ressorti de l'évaluation du SCoT la nécessité d'orientations plus marquées en direction de sujets d'actualité tels que les modes de déplacement. Cette volonté s'inscrit dans la prise de compétence « mobilité » par les communautés de communes. La modification du SCoT, qui définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacement, peut alors être l'occasion de redéfinir une politique commune à l'ensemble du bassin de mobilité du Pays Charolais-Brionnais, axée sur les nouvelles mobilités.*

*L'enjeu est en effet de contribuer concomitamment à la diminution des obligations de déplacements motorisés et au développement des nouveaux modes de mobilités alternatifs à la voiture individuelle.*

### **a. Dispositions actuelles**

*Le rapprochement des équipements commerciaux et de l'habitat et l'amélioration de la mixité des fonctions des centres-villes sont envisagés dans le SCoT comme des moyens à même de limiter les déplacements de courte distance.*

*Le SCoT enjoint les PLU(i) à favoriser les mobilités douces. La stratégie de développement de ces réseaux doit être pensée de manière globale, aussi bien pour les déplacements touristiques que pour les déplacements quotidiens. La mobilisation de l'outil des emplacements réservés est encouragée pour l'accompagnement de la pratique du covoiturage et le développement du réseau cyclable.*

*Le SCoT impose aux PLU(i) la prise en compte de plusieurs infrastructures de transport :*

- *La RCEA (notamment par l'aménagement de parkings de covoiturage aux abords des échangeurs)*
- *La ligne ferroviaire Lyon-Nevers*
- *Le réseau de bus départemental*

*Les quartiers aux abords des gares, en particulier celle de Paray-le-Monial, et des arrêts du réseau de bus doivent faire l'objet d'une attention particulière. Les collectivités sont incitées à y lancer des opérations de renouvellement urbain, dans une perspective de densification. L'intermodalité des gares doit être renforcée, par le développement d'une offre de stationnement adaptée, l'amélioration de l'accessibilité "tous modes", le traitement des liaisons avec le centre-ville, etc.*

*Le SRADDET traite de la question de la mobilité par le biais de la réduction de son empreinte énergétique. Il entend pour cela favoriser le développement des véhicules électriques et un aménagement du territoire propice au recours aux modes alternatifs à l'autosolisme. L'offre de mobilités doit être à la fois multimodale et intermodale grâce à la connexion de tous les réseaux de transports afin de faciliter leur utilisation successive. A cette fin, le SRADDET met en avant l'identification des aires de covoiturage à sécuriser par des aménagements adaptés et le développement cohérent des pistes cyclables.*

## **b. Diagnostic**

*Les transports représentent une large part de la consommation d'énergie du territoire (35% de celle de la communauté de communes de Semur-en-Brionnais, 44% de celle du Grand Charolais, etc.) et de ses émissions de gaz à effet de serre (28% de celles du Grand Charolais, 34% de celles du Brionnais Sud Bourgogne, etc.). Ce constat met en lumière les difficultés engendrées par le mode d'urbanisation étalé des 40 dernières années, lequel a généré un accroissement massif des transports automobiles.*

*En territoire rural peu dense, la question de la mobilité est d'autant plus cruciale que le recours à la voiture individuelle apparaît souvent comme l'unique solution de déplacement. La part de la voiture reste de ce fait prépondérante et se renforce même en ce qui concerne*

*les déplacements domicile-travail : en 2018, 83% de ces déplacements étaient effectués en voiture dans le Pays Charolais-Brionnais, en augmentation de 3,3 points depuis 2013. A titre de comparaison, dans le Pays Nivernais Morvan, territoire voisin présentant les mêmes caractéristiques rurales, la part de la voiture s'élevait à 77%, en diminution de 0,4 point sur la même période.*

*Ces chiffres sont à mettre en lien avec ceux relatifs à la nature de ces déplacements. En effet, 38% des actifs du Pays travaillent dans leur commune de résidence et, parmi les personnes qui travaillent à l'extérieur, la grande majorité se déplace entre les communes de Paray-le-Monial, Digoin et Gueugnon. Face à la récurrence de ces déplacements, il semblerait opportun de développer les solutions de transports partagés (transports en commun, covoiturage, etc.).*

*L'étude des chiffres de la fréquentation des gares du Pays Charolais-Brionnais fait apparaître, après une diminution du nombre de voyageurs entre 2015 et 2018, une nette augmentation depuis 2019, en particulier pour la gare de Paray-le-Monial qui confirme sa place de nœud ferroviaire principal. L'insuffisance des liaisons, avec seulement quatre allers-retours quotidiens, nuit cependant à l'attractivité de la ligne ferroviaire TER Paray-le-Monial / Lyon. Une motion en faveur de son développement a donc été déposée lors du comité syndical du Pays Charolais-Brionnais qui s'est tenu le 9 juin 2022. Le renforcement des liaisons permettrait de contribuer au désenclavement du Pays, notamment pour les jeunes travailleurs et étudiants ne disposant pas de moyens de transport individuel, et ainsi à son développement économique.*

### **c. Enjeux**

*En cohérence avec les enjeux de la politique commerciale présentés supra, la densification des centres et le développement des commerces et services de proximité auraient pour conséquence de faciliter les déplacements courts à vélo ou à pied.*

*L'un des objectifs de la modification du SCoT est, en tenant compte de la prédominance de la voiture, de favoriser, dans la mesure du possible, l'usage des transports en commun mais, avant tout, d'accompagner le développement des modes de déplacement alternatifs et partagés. Ces espaces de mobilités peuvent de surcroît devenir des lieux de socialisation, à l'heure où le tissu social traditionnel tend à se désagréger.*

**FERNAND BOUILLER** juge le covoiturage comme étant le moyen de transport alternatif le plus pertinent au vu des usages actuels des travailleurs. Des transports en commun, sous forme de navettes d'usine, avaient été mis en place mais la solution avait dû être abandonnée faute d'usagers.

*Il s'agira de mettre en lien les nouvelles mobilités et les infrastructures de transport existantes, notamment le réseau de mobilité douce qu'il convient de développer. Cela*

*pourrait par exemple se traduire par l'aménagement d'espaces de stationnement et d'abris pour vélos aux endroits stratégiques du territoire.*

*Parmi ces endroits stratégiques d'interconnexion, figurent en premier lieu les gares. Il pourrait être envisagé de réaliser dans les documents d'urbanisme une étude du foncier disponible autour des gares, en lien avec la volonté de densification et de renforcement de l'accessibilité (mobilités douces, espaces de stationnement dédiés au covoiturage, etc.).*

*A l'instar de la recommandation du SCoT pour l'emprise du réseau cyclable et des aires de covoiturage, l'outil des emplacements réservés pourrait être mobilisé pour prévoir l'installation de bornes de chargement pour voitures électriques. A ce propos, **FERNAND BOUILLER** rapporte l'initiative du Sysdel qui a installé des bornes de recharge électrique dont l'entretien est assuré par les communes.*

**DAVID CORDEIRO** estime que la stratégie de mobilité passe avant tout par la limitation des déplacements. Le Pays doit veiller à ne pas attirer de nouveaux habitants qui travaillent dans des territoires trop éloignés et pour lesquels l'augmentation du coût de l'énergie risque de créer des difficultés financières.

*La réunion se termine à 12h15.*