

OÙ ET COMMENT LES COMMERCES PEUVENT-ILS S'IMPLANTER DANS LES ZACoM DE TYPE 1 ?

Le SCoT définit de vastes ZACoM 1, espaces préférentiels pour l'accueil des commerces. Mais être situé à l'intérieur d'une ZACoM 1 ne suffit pas pour pouvoir développer un projet commercial. Le SCoT demande en effet que les **commerces de proximité** soient localisés préférentiellement à l'intérieur des centralités urbaines des communes. Pour ce faire, il charge les PLU de délimiter, à l'échelle parcellaire, ces centralités urbaines et d'y préciser les règles d'implantation et d'insertion urbaine des commerces.

Sur quelles bases s'appuyer pour définir les centralités urbaines comprises à l'intérieur des ZACoM de type 1 ? Quels sont les projets qui pourront y être autorisés ? Que faire lorsqu'il n'est pas identifié de disponibilités foncières au sein des centralités ? Comment s'assurer d'une bonne intégration des commerces dans le tissu urbain ?

Au travers de quelques cas pratiques ou théoriques (traités sous la forme de planches illustratives), l'EP-SCoT propose ici d'accompagner les intercommunalités et les communes dans la construction de leur projet d'organisation et de développement commercial. Le document qui suit fournit ainsi quelques clés de lecture et exemples qui peuvent les aider à :

- définir les conditions générales d'accueil des commerces en ZACoM1,
- assurer la traduction réglementaire de ces principes dans les PLU.

1. Rappel des dispositions du SCoT (section 4.3.3.1 du DOO)

Le SCoT établit une distinction entre différents types de commerces :

- **Les commerces de gros**, à destination des professionnels, qui peuvent se déployer – à l'instar des autres activités économiques – soit sur les espaces urbains mixtes, soit sur les espaces économiques dédiés, selon la nature des commerces concernés et, en particulier, leur compatibilité avec la proximité de l'habitat et les besoins des acteurs économiques.
- **Les commerces de détail et de proximité**, à destination des particuliers, qui sont dédiés à des achats du quotidien, ou occasionnels et exceptionnels « légers » : alimentation, tabac, presse, petit équipement de la personne et de la maison, petit électro-ménager, Hi-fi, vidéo... qui n'imposent pas forcément l'utilisation d'une voiture pour les transporter et peuvent s'inscrire facilement à l'intérieur des espaces habités.

Le SCoT étend cette définition à certaines entreprises artisanales de production, de transformation ou de prestation de services « de proximité » ; elles doivent être considérées comme des commerces de proximité.

- **Les commerces de détail et de « non proximité »**, à destination des particuliers, qui sont dédiés à des achats occasionnels et exceptionnels « lourds ou encombrants » : jardinerie, magasin de bricolage, de meubles, d'automobile... qui peuvent induire des temps de réflexion et des déplacements (le plus souvent en voiture) importants, et qui sont difficilement compatibles avec les espaces habités.

1.1. L'implantation des commerces de gros

Le SCoT ne fait pas des ZACoM en général (et des ZACoM de type 1 en particulier) des espaces préférentiels pour l'implantation du commerce de gros. Aucune disposition n'interdit toutefois à ces commerces de s'implanter à l'intérieur des ZACoM1, pour autant qu'ils respectent deux conditions :

1. Que la nature de ces commerces soit **compatible avec la proximité de l'habitat**, c'est-à-dire qu'ils ne génèrent pas de nuisances ou de risques trop importantes vis-à-vis des résidents voisins ;
2. Que la nature de ces commerces **réponde aux besoins des acteurs économiques**.

Si ces conditions ne sont pas réunies, il faudra considérer que les commerces de gros ne doivent pas s'implanter à l'intérieur des espaces urbains mixtes et, donc, des ZACoM de type 1. Il sera alors préférable d'implanter ces établissements dans les ZACoM de type 3 (qui sont définies comme « espaces économiques dédiés »)¹.

1.2. L'implantation des commerces de détail dans les espaces prioritaires de développement

Le SCoT définit des **espaces prioritaires de développement** destinés à accueillir les commerces de détail. Il s'agit de secteurs situés « à l'intérieur des espaces urbains mixtes et, en priorité, à l'intérieur des centres urbains », « dans lesquels sont historiquement regroupés un maximum de commerces, de services et d'équipements urbains ». Le DAC ajoute que les espaces prioritaires de développement « peuvent également comporter les espaces urbains limitrophes qui contribuent à leur renforcement et à leur extension ».

- Pour les villes-centres (Grenoble, Voiron, Saint-Marcellin), ainsi que pour les pôles principaux et les pôles d'appui, le SCoT a procédé à une localisation de ces espaces prioritaires de développement sous la forme de ZACoM de type 1. Il demande que leur délimitation soit précisée dans les documents d'urbanisme locaux.
- Pour les pôles secondaires et locaux, le SCoT n'a pas identifié les espaces prioritaires de développement. Il préconise que les collectivités locales les déterminent dans leurs documents d'urbanisme locaux.

1.2.1 L'implantation des commerces de détail et de « non proximité »

Le DAC considère que « les commerces de non proximité peuvent s'implanter dans l'ensemble des espaces urbains compris à l'intérieur des ZACoM1, à condition qu'ils s'intègrent harmonieusement dans leur environnement et ne perturbent pas les fonctionnements locaux ».

L'implantation des commerces de non proximité au sein des ZACoM1 est donc une possibilité (pas une obligation) offerte **sous réserve de respecter certaines conditions d'insertion**, qui seront analysées de façon plus précise par la suite (voir point 5 de cette note). Si ces conditions ne sont pas réunies, il faudra considérer que les commerces de non proximité ne doivent pas s'implanter à l'intérieur des ZACoM1. Il sera alors préférable d'implanter ces établissements dans les ZACoM de type 3, que le DAC destine aux commerces « moins compatibles avec la présence de l'habitat ».

Remarques :

- Pour les commerces de non proximité, le SCoT n'édicte de conditions particulières d'insertion ni en ZACoM de type 2 (qu'il destine à « tous les types de commerces »), ni en ZACoM de type 3.
- Le DAC précise que les ZACoM2 peuvent accueillir les mêmes types de commerces que les ZACoM1, mais « dans une perspective de complémentarité et de solidarité avec ceux-ci ». Cela signifie que le choix d'implanter un commerce de non proximité dans une ZACoM de type 2 ne doit pas avoir pour conséquence d'affaiblir les centralités urbaines comprises dans les ZACoM de type 1. Il conviendra dès lors de s'assurer, par exemple, que le projet de délocalisation d'un commerce de non proximité d'une ZACoM1 vers une ZACoM2 n'aura pas pour conséquence d'affaiblir la centralité dans laquelle il est initialement implanté. Si ce risque existe, il est nécessaire que des mesures de revitalisation soient prises en accompagnement, afin d'éviter la création d'une friche

¹ Compte tenu de la définition faite par le SCoT des ZACoM de type 2, considérés comme des « espaces économiques et urbains mixtes », il ne semble envisageable d'y implanter des commerces de gros que si celui-ci répond aux conditions générales d'insertion dans le tissu urbain mixte (de la même manière qu'en ZACoM 1).

commerciale (en prévoyant un projet de réaménagement du site avec de nouveaux commerces de proximité par exemple).

- Le SCoT ne semble pas ouvrir la possibilité d'implanter des commerces de non proximité en dehors des ZACom.²

1.2.2. L'implantation des commerces de détail et de proximité

Le DAC stipule que « les commerces de proximité doivent s'implanter dans les centralités urbaines comprises à l'intérieur des ZACom1. Ces centralités urbaines peuvent être soit des centres villes, des centres de quartiers ou des quartiers gare ».

L'implantation des commerces de proximité ne se fait donc pas de façon indifférenciée au sein des ZACom1, mais doit être réalisée préférentiellement au niveau des centralités urbaines. Ces centralités urbaines ne sont ni identifiées, ni délimitées par le SCoT. Ce travail est confié à la commune dans le cadre de son PLU.

2. Comment définir les centralités urbaines comprises dans les espaces prioritaires de développement ?

A l'intérieur des espaces prioritaires de développement, le DAC indique que « les nouvelles implantations commerciales devront, chaque fois que le type de commerce le permet, s'installer, de manière préférentielle, à l'intérieur des parties centrales les mieux équipées et desservies, afin de conforter les installations existantes, en assurant les proximités et les continuités nécessaires » (p.426).

Le SCoT introduit ici deux critères essentiels qui permettront de délimiter les espaces préférentiels pour l'implantation du commerce : le **niveau d'équipement** et le **niveau de desserte**.

- Le niveau d'équipement n'est pas défini précisément par le SCoT, mais on peut penser qu'il renvoie surtout à une notion de densité de services offerts à la population. D'une façon générale, l'existence d'équipements générateurs de flux (enseignement, culture, loisirs...) peut en effet être un facteur facilitant pour l'installation de commerces de proximité. L'installation à proximité d'autres commerces (équipement commercial) est également un élément favorable pour l'affirmation de pôles de vie à l'échelle des communes.
- Le niveau de desserte renvoie à l'accessibilité globale du site, en particulier par les modes doux et les transports en commun (cheminements piétons et vélos sécurisés, arrêts de bus desservis de façon régulière...), mais aussi en automobile³.

La prise en compte des infrastructures routières

- Pour le SCoT, « il faut [...], dans un souci de qualité urbaine, paysagère et environnementale, interdire la concentration de commerces en façade des voies rapides (entrées de ville) ». Lors de la délimitation des centralités urbaines, on s'attachera donc à exclure, d'une façon générale, les espaces situés aux abords des voies rapides.
- Le SCoT considère en revanche que les boulevards urbains « situés à l'intérieur des espaces urbains mixtes (zones 30 ou 50) et contribuant au confortement commercial d'un centre urbain ou d'un pôle de centralité, peuvent accueillir de nouvelles implantations commerciales et être aménagés en conséquence ». On pourra donc intégrer les boulevards urbains au sein des centralités urbaines que les PLU vont délimiter.

² Il est en effet précisé (p. 424 du document édité) qu'en dehors des ZACom « les espaces urbains ne pourront accueillir que des commerces de proximité, dont les dimensions devront correspondre aux seuls besoins du quartier concerné ».

³ Voir à ce sujet les justifications du DAC, p.438 : nécessité de disposer, selon le contexte, d'accès routiers et d'aires de stationnement adaptés « tout en veillant à la qualité de leur insertion urbaine et au respect des conditions de vie des riverains ».

2.1. Les centres villes (dans les villes centres, les pôles principaux et les pôles d'appui)

Au sens du DAC, « les centres villes sont constitués des parties centrales les mieux équipées qui présentent à la fois un bâti dense et une diversité des fonctions urbaines et notamment des commerces ».

Dans les centres villes, le DAC précise que les nouvelles installations commerciales doivent s'implanter préférentiellement « à proximité des linéaires commerciaux existants (linéaires commerciaux existants ou prévus dans le PLU) ».

- L'identification de ces linéaires commerciaux existants constitue donc un préalable à la délimitation de la centralité commerciale principale, puisqu'ils doivent nécessairement y être intégrés.
- Il est également important d'identifier les potentialités foncières pour l'implantation de nouveaux commerces à proximité de ces linéaires commerciaux et de les intégrer dans le périmètre de la centralité commerciale principale.
- La notion de proximité sera à préciser dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux car le SCoT ne définit pas ce qui la fonde. On peut toutefois amener les éléments de réflexion suivants :
 - La notion de proximité est nécessairement plus ouverte que celle de "contiguïté" ou de "continuité". Il n'est pas demandé que les nouveaux commerces s'inscrivent nécessairement dans le prolongement des linéaires commerciaux existants. Mais ils ne doivent pas non plus en être déconnectés physiquement ou fonctionnellement. Un "lien" clair doit pouvoir être établi entre les nouvelles implantations et les linéaires existants. Il est donc fondamental de rechercher une bonne insertion des nouvelles implantations commerciales dans le tissu urbain du centre-ville.
 - Pour un usager, la notion de proximité ne s'appréhende pas uniquement à partir de critères mesurables (distances, temps de parcours...). La manière dont sont conçus les cheminements, la qualité et la cohérence des espaces publics, sont également des données importantes à prendre en considération. Pour favoriser la proximité d'un site avec un autre, on peut donc jouer sur plusieurs leviers tels que l'aménagement urbain, la cohérence architecturale, la covisibilité... Tout ce qui contribue à mettre en relation les deux espaces et à atténuer les effets de coupures permettra de les "rapprocher".

Planche n° 1 : délimitation d'une centralité commerciale de centre-ville, en tenant compte des critères introduits par le SCoT

Le cas des centres villes de Grenoble et Voiron

A Grenoble et Voiron, le SCoT considère que « le centre, par son importance, est déjà organisé en plusieurs polarités complémentaires », ce qui dispense ces villes d'implanter les nouveaux commerces à proximité des linéaires commerciaux existants. Le DAC, tel qu'il est rédigé, ne semble en revanche pas écarter les autres critères mentionnés pour délimiter les centralités commerciales de centre-ville (prise en considération du niveau d'équipement, du niveau de desserte, des voies rapides et des boulevards urbains, de la densité du bâti, de la diversité des fonctions urbaines).

Que faire en l'absence de centre-ville structuré ?

Dans certains pôles d'urbanisation récente, il peut se révéler difficile d'identifier une centralité principale à partir de laquelle pourraient se développer des commerces de centre-ville. L'ancien village est parfois situé en marge par rapport à la zone urbaine dense et, dès lors, ne pas être positionné favorablement pour répondre aux besoins de services de proximité de la majeure partie de la population.

Le SCoT précise que « en cas d'absence d'équipements commerciaux préexistants, il convient en priorité de conforter le centre urbain dense ». Cette disposition laisse, dans certaines conditions, la possibilité de faire émerger une centralité commerciale principale en dehors du cœur historique de la commune.

Planche n° 2 : délimitation d'une centralité commerciale dans une commune dépourvue de centre-ville structuré

2.2. Les centres de quartiers

Le DAC prévoit que « certains pôles urbains peuvent comprendre des centres de quartiers caractérisés par une localisation géographique leur permettant de desservir un ou plusieurs quartiers, avec des amorce de densité et de mixité urbaine, et si possible une présence de commerces existants ». Ce développement d'une offre commerciale dans les quartiers doit être appréhendée comme complémentaire de celle du centre-ville et ne pas avoir pour conséquence d'affaiblir ce dernier.

Comment identifier les centres de quartiers à renforcer ?

Les centres de quartiers susceptibles d'accueillir une offre commerciale complémentaire sont ceux qui répondent le mieux aux différents critères définis par le SCoT :

- Ils sont situés de manière à desservir un ou plusieurs quartiers.
- Ils peuvent être localisés le long d'un boulevard urbain, mais pas en façade d'une autoroute, d'une voie rapide ou d'une déviation d'agglomération.
- Ils présentent des caractéristiques de densité et de mixité urbaine.
- Ils présentent un bon niveau d'équipement et de desserte.
- Ils accueillent « si possible » déjà une activité commerciale.

Selon les configurations locales, la prise en considération de ces critères pourrait ainsi amener à identifier de façon préférentielle comme centres de quartiers :

- Des cœurs de quartiers historiques (autour d'une église, d'une mairie annexe...), correspondant à la forme de pôle de vie la plus traditionnelle.
- Des linéaires commerciaux le long d'un boulevard urbain (dispensant une offre commerciale à plusieurs quartiers alentours). Dans ce cas, le DAC demande que des aménagements puissent être opérés pour « contribuer à donner aux espaces publics et aux implantations commerciales actuelles et futures un caractère plus urbain et qualitatif : espaces et aménagements de caractère non routier, priorité aux piétons, qualité architecturale, pas de grands mats publicitaires ni de panneaux d'enseignes ou de publicité ». La délimitation de centres de quartiers commerciaux le long d'un boulevard urbain doit ainsi être accompagnée d'une réflexion urbaine globale, assortie d'un programme d'actions destiné à garantir la fonctionnalité de la centralité secondaire. Ces éléments de projet pourront être relayés dans le document d'urbanisme local, par exemple sous la forme d'orientations d'aménagement et de programmation.
- Des pôles commerciaux ayant émergé en lien avec un équipement structurant, un groupe d'équipements ou un secteur regroupant de nombreux emplois dans le tissu urbain mixte.

2.3. Les quartiers gare

Lorsqu'une gare est située à l'intérieur d'une ZACOM de type 1, le DAC prévoit (p.432) qu'elle puisse générer l'installation de commerces répondant aux besoins :

- d'une part, des voyageurs qui la fréquentent (ces commerces doivent être situés à l'intérieur du bâtiment gare) ;
- d'autre part, des habitants du périmètre d'influence du pôle concerné, dans la mesure où ces commerces se développent dans le cadre d'un quartier gare « ouvert et intégré à l'espace urbain central de la commune concernée » (« ces commerces doivent s'ouvrir en dehors du bâtiment gare pour contribuer à la création et à l'animation des espaces urbains centraux »).

La question de l'intégration du quartier gare à l'espace urbain central de la commune est fondamentale et renvoie, comme précédemment, à la nécessité de concevoir un projet d'urbanisme global mettant en rapport les différents espaces.

2.4. Les centres bourgs et les centres de villages (dans les pôles secondaires et les pôles locaux)

Dans les pôles secondaires et locaux, le SCoT préconise de définir les espaces prioritaires de développement en s'appuyant sur des principes similaires à ceux qui ont prévalu pour établir les ZACOM1.

- Le DAC précise que les espaces prioritaires de développement des pôles secondaires et des pôles locaux doivent être délimités « de manière à permettre de construire une offre adaptée en matière d'équipements, de commerces et de

services et d'offrir un potentiel foncier en densification, renouvellement et extension urbaine, permettant de répondre aux besoins de la commune ».

Cela semble plaider en faveur d'une délimitation assez large de ces espaces prioritaires de développement qui accueilleront préférentiellement (si on fait le parallèle avec les ZACom1) les commerces de détail : commerces de « non proximité » et, dans des secteurs plus retreints géographiquement, commerces de proximité.

- A l'intérieur de ces espaces prioritaires de développement, il est préconisé de privilégier l'implantation des nouveaux commerces de proximité en continuité des linéaires commerciaux existants, s'il en existe dans la commune.

Cette continuité demandée avec les linéaires commerciaux existants resserre nécessairement le périmètre géographique susceptible d'accueillir de nouveaux commerces de proximité. Il s'agit d'un gage de lisibilité (donc d'attractivité) de l'offre commerciale dans la commune car cela évite la dispersion des installations et permet de concentrer les efforts d'amélioration des espaces publics sur un espace bien identifié et cohérent.

- Dans le cas d'un village présentant une urbanisation très resserrée (noyau urbain bien identifié, peu d'extensions récentes...), le SCoT ne semble pas s'opposer à ce que l'espace prioritaire de développement et le périmètre de la centralité commerciale de proximité puissent coïncider.

Que faire en l'absence de linéaires commerciaux existants ?

- En l'absence de commerces existants, le SCoT préconise de conforter en priorité le centre urbain de la commune concernée (p.427). En revanche, le SCoT ne précise pas sur quelle base doit être identifié ce « centre urbain ». Pour cela, il est proposé de s'appuyer sur les critères de niveau d'équipement, de niveau de desserte, de mixité et de densité déjà évoqués plus haut. Il peut être également intéressant de prendre en compte le caractère « identitaire » du lieu (cœur historique, place...).

- Pour une commune présentant des commerces dispersés, il sera nécessaire de s'interroger sur le site le plus favorable à l'accueil de nouveaux commerces. Les critères de niveau d'équipement, de niveau de desserte, de mixité et de densité peuvent participer à ce choix, de même que l'existence de disponibilités foncières ou de potentialités de densification ou de mutation du bâti aux abords de l'un des commerces existants.

Aucune disposition du SCoT ne semble toutefois imposer la constitution d'une polarité commerciale à partir d'un commerce isolé existant. Le DAC demande de prendre en considération les linéaires commerciaux, pas les commerces dispersés. S'il apparaît plus favorable à la commune de développer une offre structurée dans un autre lieu de son centre urbain, elle en a la possibilité ; c'est la recherche d'une cohérence avec le projet de développement de la commune qui est dès lors à mettre en avant lors de ce choix.

En revanche, la philosophie du SCoT n'est pas de favoriser la dispersion commerciale. Il apparaît donc essentiel de retenir un site dont les potentialités foncières ou immobilières apparaissent suffisantes pour répondre à des besoins à moyen et long terme.

Que faire lorsque le cœur historique du village ne correspond pas au pôle de vie commercial de la commune ?

Selon une lecture stricte des orientations du SCoT, il conviendrait, dans un tel cas, de privilégier l'implantation de nouveaux commerces de proximité en continuité du linéaire commercial existant. Mais faut-il, pour autant, le faire en ignorant la position du cœur historique du village qui peut, parfois, comporter l'école ou d'autres services à la population ? Ne pourrait-il pas être intéressant d'encourager la mise en relation de ce linéaire commercial existant avec le cœur historique, de la même manière que pour un quartier gare ?

3. Quels sont les projets commerciaux admis dans les différents types de centralités ?

Le principe général énoncé par le SCoT (p.414) est d'atténuer la concurrence territoriale en matière commerciale : « chaque territoire et pôle urbain doit pouvoir se développer de manière équilibrée ; ce qui implique de ne pas empêcher ses voisins de se développer eux-mêmes de manière équilibrée ». Ainsi, « Chaque territoire doit rechercher les limites de son propre développement pour permettre celui de ses voisins, limiter les dépendances territoriales et leurs impacts négatifs sur les populations et les fonctionnements urbains ». Ce principe conditionne les possibilités de développement des projets commerciaux selon l'influence que chaque pôle exerce sur son bassin de population.

Ce principe d'équilibre et de ne concurrence territoriale s'applique non seulement entre communes, mais aussi au sein d'une même commune. Ainsi, les commerces implantés dans les centres de quartiers ou dans les quartiers gares ne doivent pas affaiblir les commerces de centre-ville. Les projets commerciaux admis dans la centralité commerciale principale ne seront donc pas nécessairement les mêmes que ceux qui peuvent s'implanter au sein des centralités commerciales secondaires.

3.1. Commerces admis dans les centres villes et, par extension, dans les centres bourgs et de villages

Dans les centres villes, les centres bourgs et de village, « chaque projet commercial doit correspondre au périmètre d'influence recherché de son pôle d'accueil » (DAC, p.427). Il est précisé (p.416) que ces périmètres d'influence recherchés s'appliquent à l'ensemble des commerces de détail : les commerces de proximité tout comme les commerces de « non proximité ».

- **Pour les villes centres et les pôles principaux**, le DAC a esquissé l'identification de périmètres d'influences qui peuvent donner une première indication sur l'importance des bassins d'attraction de ces communes. Ces périmètres sont à affiner dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux, ce qui permettra à ces derniers de fixer de manière précise les surfaces commerciales maximales qui peuvent être autorisées dans chaque centre-ville⁴. Des commerces de toutes natures peuvent y être implantés, dès lors qu'ils « s'intègrent harmonieusement dans leur environnement et ne perturbent pas les fonctionnements locaux ».

- **Dans les pôles secondaires et les pôles d'appui**, les périmètres d'influences « comprennent les populations et les visiteurs des pôles concernés, ainsi que ceux des communes voisines, lorsque celles-ci sont insuffisamment pourvues dans les domaines concernés par le projet de développement commercial ».

La détermination du périmètre d'influence du pôle (dont résulte la surface commerciale qu'il sera possible de développer) dépend donc de la nature du projet commercial envisagé. Une difficulté d'application de ce principe réside dans le fait que le DAC ne précise pas quels sont les « domaines » qui peuvent être considérés. Le diagnostic du SCoT fait une distinction entre sept « secteurs d'activités »⁵ dont il souligne les limites mais auxquels on pourrait éventuellement se référer ; toutefois, les documents d'urbanismes locaux pourraient tout aussi bien s'appuyer sur une autre typologie qui prendrait mieux en compte les comportements d'achat locaux.

- **Les pôles locaux** sont principalement voués à accueillir les commerces et les services nécessaires pour répondre aux besoins de leur propre population et de leurs visiteurs. Le DAC précise que « le périmètre d'influence recherché est [...], en général, la commune elle-même ».

Le SCoT prévoit toutefois que « lorsque des pôles locaux voisins ne disposent pas d'une offre commerciale pour leurs populations, l'aire d'influence de la commune qui développe (ou conforte) une offre commerciale peut [...] comprendre les communes voisines concernées ». Cette possibilité ouvre donc de larges perspectives d'évolution pour le tissu commercial local ; certains pôles locaux pourront, si les conditions sont favorables, étoffer qualitativement ou

⁴ En s'appuyant pour cela sur la méthode de calcul définie par le DAC (p.419-420).

⁵ Commerce alimentaire, équipement de la maison, équipement de la personne, culture-loisirs, hygiène-santé-beauté, automobile, autres commerces non alimentaires (voir p.653 du rapport de présentation).

quantitativement leur offre et, à terme, devenir de véritables animateurs commerciaux de leurs bassins ; à terme, ils pourraient alors évoluer en pôles secondaires, voire en pôles d'appui.

- **Pour les pôles touristiques**, « il n'est pas défini de périmètre d'influence en matière de tourisme ». Les centralités peuvent donc « accueillir tous les commerces nécessaires au bon fonctionnement des activités touristiques du pôle concerné ».

3.2. Commerces admis dans les centres de quartiers

Les orientations du DAC (p.423) admettent que « lorsque leur importance le justifie, les quartiers d'habitation peuvent accueillir des commerces de détail et de proximité correspondant aux besoins quotidiens de leurs populations et de leurs employés » et précisent que « le dimensionnement de ces commerces devra correspondre à l'importance du quartier d'accueil concerné ».

Pour l'application de cette disposition, il sera donc nécessaire d'établir, lors du diagnostic, le nombre d'utilisateurs (habitants et employés) fréquentant chaque quartier (ou ensemble de quartiers) pour lequel une commune souhaite développer une centralité commerciale.

Le DAC est peu explicite sur la nature des commerces qui peuvent être implantés dans les centres de quartiers. Il semble néanmoins résulter de ses différentes dispositions que ces centralités sont destinées à accueillir préférentiellement :

- des commerces de « non proximité », avec une surface maximale correspondant au périmètre d'influence du pôle, sous réserve qu'ils s'intègrent harmonieusement dans leur environnement et ne perturbent pas les fonctionnements locaux ;
- des commerces de proximité correspondant aux besoins quotidiens de leurs populations et de leurs employés (ce qui semble exclure les commerces correspondants à des achats occasionnels et exceptionnels légers⁶), avec une surface maximale correspondant au périmètre du quartier ou de l'ensemble de quartiers que la centralité est destinée à desservir.

3.3. Commerces admis dans les quartiers gare

Les commerces implantés dans un quartier gare situé en ZACoM1 ont pour périmètre d'influence celui du pôle concerné (p.432), à l'exception des commerces situés à l'intérieur du bâtiment gare ; ces derniers « doivent seulement répondre aux besoins des voyageurs ».

Peuvent ainsi être développés dans le quartier gare :

- des commerces de « non proximité », avec une surface maximale correspondant au périmètre d'influence du pôle, sous réserve qu'ils s'intègrent harmonieusement dans leur environnement et ne perturbent pas les fonctionnements locaux ;
- des commerces de proximité correspondant à des achats quotidiens ou occasionnels et exceptionnels légers, avec une surface maximale correspondant au périmètre d'influence du pôle.

Le bâtiment gare est quant à lui réservé à l'accueil de commerces de proximité correspondant aux besoins des voyageurs (restauration, tabac-presse, alimentation, éventuellement culture-loisirs...), la surface maximale de ces commerces étant définie exclusivement sur la base du nombre quotidien de voyageurs.

3.4. Commerces admis en dehors des centralités urbaines

En dehors des centralités urbaines (centres villes, centres bourgs et de village, centres de quartiers, quartiers gares), **ne semblent pouvoir s'implanter que des commerces de « non proximité »**, avec une surface maximale correspondant au périmètre d'influence du pôle.

La philosophie générale du SCoT (exprimée p.416) est d'essayer de regrouper les commerces de « non proximité » afin de limiter les déplacements. Si le SCoT ne demande pas explicitement que les espaces susceptibles d'accueillir ces groupes de commerces soient délimités dans les documents d'urbanisme, il encourage néanmoins à « localiser, en priorité, les nouvelles implantations à

⁶ Commerce de type petit équipement de la personne et de la maison, petit électro-ménager, Hi-fi, vidéo..., qui ne répondent pas à des besoins quotidiens et semblent de ce fait être destinés à s'implanter plutôt dans les centres villes ou les quartiers gares.

proximité des groupements existants ou sur des espaces prévus à cet effet ». Cela devrait inciter les collectivités locales à identifier préalablement les secteurs susceptibles d'accueillir des commerces de « non proximité » au sein des ZACom1 ; cette démarche, qui n'est pas formulée de manière explicite dans le DAC, offrirait en effet l'avantage de s'interroger en amont des projets sur l'acceptabilité de l'installation de ce type de commerce par les résidents riverains, sur les incidences éventuelles de tels projets dans un quartier (circulation, bruit, insertion paysagère...) et d'envisager les mesures éventuelles à prendre pour garantir sa compatibilité avec l'habitat, en évitant ainsi de devoir gérer des conflits d'usage qui apparaîtraient a posteriori. Ces considérations pourraient très bien être ensuite traduites dans le PLU au travers d'orientations d'aménagement.

En ZACom1, contrairement à ce qui est prévu pour les ZACom3, le SCoT ne semble pas ouvrir la possibilité à l'implantation de commerces de proximité dans les espaces prévus pour l'accueil de commerces de « non proximité ». Cela peut sans doute s'expliquer par la volonté de ne pas vider de leur sens les centralités commerciales de quartier.

4. Que faire lorsqu'il n'y a pas de disponibilité foncière adaptée au sein des centralités urbaines identifiées ?

Pour réussir à concrétiser leur projet de développement commercial en accord avec les orientations du DAC, les collectivités locales sont invitées par le SCoT à engager des initiatives visant à permettre l'évolution des espaces urbains existants et à s'appuyer pour cela sur les outils juridiques et opérationnels à leur disposition : plans locaux d'urbanisme, droit de préemption urbain, déclaration d'utilité publique...

Dans certains cas, peuvent toutefois apparaître des contraintes qui rendent difficile la concrétisation du projet du fait de l'absence de disponibilité foncière adaptée au sein des centralités urbaines qui ont été identifiées. Il conviendra alors d'envisager une intervention publique renforcée, notamment en matière de mobilisation foncière, voire la mise en place d'une stratégie alternative permettant de dégager de nouvelles possibilités de développement sur le territoire.

4.1. Des contextes particuliers à prendre en compte (non exhaustif)

4.1.1. Enjeux liés à protection du paysage, des sites et du patrimoine

Certaines communes sont concernées par des servitudes de protection des paysages, des sites ou du patrimoine (sites classés ou inscrits, ZPPAUP, périmètre de protection des monuments historiques...). Ces mesures peuvent se traduire par des prescriptions de nature à contrarier ou à rendre plus onéreux les projets de développement commerciaux au sein ou en continuité des linéaires commerciaux existants.

Des dispositifs opérationnels (faisant appel au FISAC) peuvent parfois être envisagés et se concrétiser par des aides destinées à stimuler la requalification du bâti commercial. Pour assurer la bonne intégration paysagère d'un nouvel équipement commercial, il peut apparaître aussi préférable, dans certains cas et selon la nature du projet envisagé, de privilégier une localisation qui se détache des linéaires commerciaux existants. Ce peut être le cas, notamment, pour permettre la préservation de vues remarquables ou pour préserver la cohérence architecturale d'un ensemble bâti au sein duquel le projet ne peut manifestement pas s'intégrer.

4.1.2. Enjeux liés à préservation des intérêts écologiques et de la nature en ville

Les orientations du SCoT en faveur de la préservation et de la restauration des continuités écologiques, ou de la mise en valeur de la nature en ville peuvent avoir des interactions avec les enjeux de développement commercial. Des arbitrages sont alors à opérer, pouvant conduire le cas échéant à concéder des adaptations aux principes généraux de localisation préférentielle des commerces énoncés par le DAC.

4.1.3. Enjeux liés à des contraintes physiques et à la prévention des risques

La configuration topographique d'une commune ou l'existence de risques avérés et significatifs peuvent constituer des éléments déterminants dans les choix opérés en terme d'aménagement de l'espace, notamment en secteur de montagne ou à proximité des cours d'eau susceptibles de crues importantes. Selon la nature du projet envisagé, le développement

urbain en continuité du bâti existant n'est pas toujours possible ou souhaitable. Cela pourrait conduire à prendre des options qui ne s'inscrivent pas totalement dans les principes généraux énoncés par le SCoT.

4.2. La mobilisation du foncier dans les situations contraintes

Le recours à des outils de mobilisation du foncier peut constituer une première réponse efficace face au constat d'une absence de disponibilités foncières. L'établissement d'une stratégie foncière à l'échelle intercommunale, communale ou d'un quartier en constitue le préalable. Elle pourra être définie en s'appuyant notamment sur les questionnements suivants :

- Quels sont les besoins et les manques en matière commerciale ?
- Y-a-t'il du bâti vacant susceptible de répondre à ces besoins ?
- Y-a-t'il des possibilités de mutations du bâti existant ?
- Quels sont les outils fonciers déjà disponibles pour permettre la mobilisation foncière ? Ont-ils été actionnés ? Quelle a été leur efficacité ?
- Quels sont les actions complémentaires qui peuvent être engagées ?

Les politiques foncières produisent généralement leurs effets à moyen et long terme. Il est donc préférable d'anticiper leur mise en place avant que ne soit constaté le défaut de foncier. L'élaboration ou la révision des documents locaux d'urbanisme constituent la meilleure opportunité pour envisager leur mise en place car cela permet de les accompagner par la mise en place d'orientations d'aménagement, de règles d'utilisation du sol ou de servitudes d'urbanisme adéquates.

4.3. Les alternatives possibles

Lorsque les politiques foncières engagées n'ont pas permis d'atteindre les objectifs définis ou que les contextes particuliers ne permettent pas d'y recourir (Cf. 4.1), des alternatives peuvent être envisagées pour permettre le développement de projets commerciaux dans des conditions qui s'écartent des objectifs de localisation préférentielle des commerces énoncés par le SCoT. Dans une telle situation, il apparaît néanmoins essentiel :

- que les principes généraux guidant la stratégie générale d'organisation commerciale au sein de la région grenobloise (exposée par le DAC, p.106-107) soient respectés ;
- de veiller à limiter le plus possible les écarts aux objectifs de localisation préférentielle des commerces ;
- d'associer les différents acteurs concernés (intercommunalité, EP-SCoT, chambre de commerce et d'industrie, chambre de métiers...) à la définition et à la formulation de la stratégie d'aménagement commercial alternative ;
- que les écarts concédés par rapport aux objectifs de localisation préférentielle des commerces soient dûment justifiés dans le rapport de présentation du document d'urbanisme local.

Ces précautions doivent permettre de garantir le rééquilibrage du territoire et d'assurer la sécurité juridique de la démarche.

L'adaptation qualitative de l'offre et une complémentarité à rechercher avec les pôles voisins

Face aux contraintes constatées, une première stratégie vers laquelle pourrait souhaiter s'orienter la collectivité est celle d'une adaptation qualitative de l'offre ; elle renonce toutefois à pouvoir accueillir des commerces ou services de proximité supplémentaires. Cette décision peut être prise notamment si les services offerts à la population est jugée satisfaisante au regard des besoins identifiés et si les conditions d'une libre concurrence commerciale ne sont pas entravés par ce choix. Il s'agit dès lors de se concentrer sur la dynamisation et le maintien de l'attractivité du tissu commercial existant.

Si, en revanche, l'offre commerciale dans la commune et à proximité apparaît insuffisante, peut-être sera-t-il nécessaire de reconsidérer le rôle de certains pôles périphériques afin que la population puisse y trouver des services complémentaires de ceux disponibles dans la commune. La définition d'une stratégie intercommunale de développement de l'offre commerciale peut alors se révéler souhaitable, se traduisant par un ajustement de la fonction commerciale attribuée aux différents pôles. Par exemple, si un pôle d'appui doit renoncer à assurer ce rôle au sein du bassin commercial qui est le sien, il pourrait se révéler utile de désigner un autre pôle dont l'offre pourra être confortée en conséquence.

Le développement d'une nouvelle centralité

Le choix de développer une nouvelle centralité commerciale déconnectée des linéaires commerciaux existants est en principe contraire aux objectifs exprimés par le SCoT. Il ne doit donc être envisagé qu'en dernier recours, si aucune autre solution ne s'est révélée plus satisfaisante.

Afin de garder une cohérence dans les objectifs de structuration de l'offre commerciale à l'échelle de l'ensemble du territoire, il est souhaitable que la définition du périmètre de cette nouvelle centralité s'opère en comptabilité avec les autres principes énoncés dans le DAC, en particulier s'il s'agit d'accueillir des commerces de proximité :

- prise en considération du niveau d'équipement et du niveau de desserte,
- prise en considération des infrastructures routières (voies rapides / boulevards urbains),
- prise en considération de la densité du bâti,
- prise en considération de la diversité des fonctions urbaines.

En faisant un rapprochement avec les objectifs formulés pour les quartiers gares (qui conduisent à voir comme ici cohabiter deux centralités principales au sein d'une même commune), il apparaît en outre souhaitable de s'assurer que la nouvelle centralité soit conçue de manière « ouverte et intégrée » à la centralité commerciale historique. L'aménagement de la nouvelle centralité doit ainsi être appréhendé de sorte de favoriser la complémentarité avec la centralité historique et ne doit pas avoir pour conséquence de l'affaiblir. Un projet d'aménagement urbain peut permettre d'y contribuer en renforçant les relations entre les deux espaces.

5. Comment assurer une bonne intégration des commerces dans le tissu urbain ?

Le DAC fournit peu d'informations sur les conditions d'une bonne intégration des commerces dans le tissu urbain. Le DOO comporte néanmoins des orientations qui peuvent permettre de nourrir la réflexion sur les éléments importants qui sont à prendre en considération lors de la conception des projets. Grâce à leur ancrage communal, les documents d'urbanisme locaux constituent les outils les plus adaptés pour préciser ces orientations en fonction des contextes locaux. Ils ont en effet les moyens :

- d'envisager, grâce aux orientations d'aménagement, les lieux de la commune où seront implantés en priorité les commerces ;
- de déterminer les aménagements routiers, cyclables et pédestres permettant de les relier aux différents quartiers qu'ils sont destinés à desservir ;
- de tenir compte de leur desserte par les transports en commun et de déterminer les surfaces de stationnement à prévoir pour leur accès automobile ;
- de réglementer la hauteur des bâtiments qui les accueillent, leur implantation par rapport aux voies ou au domaine public, leur emprise au sol, leur aspect extérieur et celui des espaces extérieurs non bâtis ;
- de définir (art. 2 du règlement) la surface maximale qui pourra être développée pour chaque commerce.

La prise en considération de l'environnement au sens large – et en particulier des caractéristiques du tissu urbain existant – est essentielle pour permettre aux projets de se concrétiser tout en préservant le cadre de vie et donc l'attractivité du territoire sur lequel ils s'implantent. Rappelons qu'il s'agit même d'une condition pour pouvoir implanter des projets de commerces de détail de « non proximité » en ZACom1 (voir § 1.2.1 de cette note). Il conviendra donc d'être particulièrement attentif aux dispositions envisagées pour faciliter l'intégration de ces derniers.

Le long des boulevards urbains, le DAC considère (p.424) que les aménagements réalisés « devront contribuer à donner aux espaces publics et aux implantations commerciales actuelles et futures un caractère plus urbain et qualitatif ». Il mentionne en particulier des espaces et aménagements de caractère non routier, une priorité à accorder aux piétons, la recherche de qualité architecturale, pas de grands mats publicitaires ni de grands panneaux d'enseignes et de publicité.

5.1. Mesures permettant de s'assurer d'une insertion harmonieuse dans l'environnement

La deuxième partie du DOO, consacrée à l'amélioration des qualités du cadre de vie permet de poser les principes d'une insertion harmonieuse des constructions dans leur environnement. Ces dispositions, qui ne sont pas établies spécifiquement pour les constructions à usage commercial, peuvent néanmoins alimenter la réflexion sur les qualités qui doivent être recherchées lors de la conception des projets commerciaux.

5.1.1. Prendre en compte les intérêts paysagers

Les orientations des sections 2.1 et 2.2 du DOO demandent aux documents d'urbanisme locaux de veiller notamment à :

- prendre en compte la sensibilité visuelle dans les aménagements et protéger/valoriser les points de vue emblématiques du territoire (2.1.2) ;
- conforter la lisibilité des fronts bâtis et des silhouettes des bourgs, ainsi que des entrées de ville (2.1.3) ;
- maintenir les coupures vertes identifiées au SCoT entre les espaces urbanisés (2.1.3) ;
- préserver ou améliorer la qualité paysagère des limites entre l'urbanisation et la coupure verte (2.1.3) ;
- prévenir l'urbanisation linéaire le long des axes routiers (2.1.4.1)
- préserver les vues sur et depuis les monuments et sites touristiques (2.1.5.1) ;
- protéger la relation entre un monument historique et son environnement en veillant à la qualité des interventions (façade, toitures, matériaux...), au traitement des sols, du mobilier urbain et de l'éclairage, ainsi qu'en contrôlant la publicité et les enseignes (2.1.5.1) ;
- adapter les nouvelles constructions à la topographie et au contexte paysager (2.2.1.2).

5.1.2. Prendre en compte les formes urbaines traditionnelles

Pour les secteurs représentatifs d'une urbanisation traditionnelle de village ou de hameaux et leurs abords, le DOO recommande (2.1.5.2) :

- de privilégier la construction en limite séparative et en limite de domaine public ;
- de maintenir des formes urbaines en rapport avec l'urbanisation traditionnelle sans pour autant faire obstacle à une architecture contemporaine.

5.1.3. Renforcer la qualité environnementale des projets

L'amélioration de la performance énergétique et le recours à des solutions de gestion locale des eaux pluviales peuvent permettre de réduire l'impact des projets d'aménagement commercial sur les ressources, ce qui est également un facteur de bonne insertion dans l'environnement.

- Le DOO prévoit de favoriser les économies d'énergie et d'encourager la production d'énergies renouvelables (2.6). Cela peut passer par des mesures permettant :
 - de faire des surfaces commerciales le support de production d'énergies renouvelables (solaire en particulier) ;
 - de développer des formes urbaines ou de concevoir des bâtiments économes en énergie ;
 - de réduire la consommation générée par l'éclairage (aires de stationnement, enseignes lumineuses...).
- Le DOO préconise également de renverser la tendance au « tout tuyau » pour la gestion des eaux pluviales (2.2.4) :
 - en intégrant des dispositifs de gestion des eaux pluviales dès la conception des projets ;
 - en privilégiant une gestion des eaux pluviales à l'échelle de la parcelle ;
 - en encourageant la récupération des eaux pluviales et leur utilisation en substitution de l'eau potable pour certains usages ;
 - en privilégiant une gestion des eaux pluviales en surface ou des ouvrages à l'air libre ;
 - en favorisant le recours à des techniques alternatives, intégrant une fonction hydrologique à des espaces pouvant avoir un usage multiple (toitures terrasses, chaussées réservoirs, espaces verts inondables...) ;
 - en limitant l'imperméabilisation des sols.

5.2. Mesures permettant de s'assurer d'une bonne prise en compte des fonctionnements locaux

La prise en compte des fonctionnements locaux par les projets commerciaux implique de s'assurer que les flux générés par le projet ne vont pas avoir pour conséquence de dégrader les conditions de circulation, mais aussi de veiller à ce que les flux de marchandises ne constituent pas une source de nuisances pour les populations alentours.

5.2.1. Les conditions d'accès au site et les incidences du projet sur la circulation générale

Tout projet d'aménagement commercial doit être conçu de manière :

- 1 - à limiter les obligations de déplacements en automobile pour satisfaire les besoins courants de la population (DOO 4.5.2 « inciter à l'usage des modes actifs pour les déplacements de proximité »)
 - en s'implantant prioritairement dans les secteurs bien desservis par les transports en commun,
 - en s'attachant à relier convenablement les commerces aux arrêts TC,
 - en se raccordant aux infrastructures de déplacements doux (pistes cyclables, cheminements piétons) existants à proximité du site.
- 2 - à satisfaire les besoins en stationnement des usagers, en dehors des espaces publics, en tenant compte du contexte plus ou moins urbain et du niveau de l'offre en transports en commun (DOO 4.5.3.4).
- 3 - à garantir une bonne insertion dans la circulation générale des flux automobiles générés par l'équipement commercial.

5.2.2. La maîtrise des flux de marchandises

La compatibilité d'un projet d'aménagement commercial avec la proximité de l'habitat ne peut être appréciée qu'en tenant compte des conditions prévues pour la livraison des marchandises. Prévoir des aires de déchargement (si possible mutualisées) permettant de limiter l'occupation de l'espace public, limite la perturbation des fonctionnements locaux, notamment la circulation générale des pétons, des cyclistes ou des automobilistes.

Les mesures allant dans le sens d'une limitation des nuisances sonores (adaptation des horaires de livraison...) vont également dans le bon sens, mais ne se traduisent pas nécessairement au niveau spatial.

Enfin, faciliter le stockage et la collecte des déchets d'entreprise permettra de mieux les valoriser et les recycler (DOO 2.5).

5.3. Mesures permettant de veiller à une consommation économe de l'espace

La maîtrise de la consommation d'espace constitue aussi un critère d'implantation de projets commerciaux. La loi ALUR du 24 mars 2014 précise que celle-ci s'apprécie notamment au travers de la compacité des formes bâties, de l'utilisation prioritaire des surfaces commerciales vacantes et de l'optimisation des surfaces dédiées au stationnement.

5.3.1. L'utilisation prioritaire des surfaces commerciales vacantes

Le SCOT préconise de « privilégier le réinvestissement du tissu bâti existant (renouvellement urbain ou densification) plutôt que la consommation des espaces non bâtis à usage encore agricole ou naturel » (DOO, section 5.1). Il ne fournit toutefois pas de véritables prescriptions dans ce domaine : davantage que de viser la mise en place de règles, il relaye une orientation que chaque collectivité pourra ensuite transcrire de la façon qui lui apparaîtra la plus appropriée au moment de la définition du parti d'aménagement. Ce qui suppose nécessairement une forte implication des collectivités locales sur cette question.

La manière dont on pourra envisager le devenir des surfaces commerciales vacantes découlera nécessairement d'une analyse préalable des causes de la vacance :

- pourquoi les locaux commerciaux sont-ils devenus vacants ? Cela résulte-t-il d'une cessation d'activités ou d'une relocalisation ? La cause est-elle économique, liée à un mauvais positionnement, à une aire de chalandise trop restreinte ?
- pourquoi les locaux commerciaux ne trouvent-ils pas de nouveaux preneurs ? Sont-ils toujours adaptés à la demande ? Y-a-t-il nécessité de réinvestir lourdement sur la bâti ? Est-il plus opportun de requalifier les locaux existants ou d'envisager une restructuration totale de l'emprise foncière ?

Le cas échéant, le projet de réinvestissement de surfaces commerciales vacantes ou la requalification de friches immobilières peut être l'occasion de développer, de façon complémentaire, d'autres fonctions urbaines (logements, bureaux, activités artisanales compatible avec l'habitat...). Cela irait dans le sens d'une plus grande mixité urbaine et d'une meilleure gestion de la densité. Diversifier la programmation peut en outre se révéler bénéfique aux nouvelles activités commerciales qui viendront s'implanter sur le site et contribuer à redynamiser économiquement les centres villes,

les bourgs et les cœurs de village. Cela peut enfin aider à dégager un nouvel équilibre du financement des projets de requalification commerciale et offrir ainsi aux promoteurs de projets de renouvellement urbain une vraie alternative par rapport au développement de projets en extension urbaine (souvent moins coûteux). Il importe, dès lors :

- de s'assurer que le document d'urbanisme local permette bien à la fois cette densification (règles de hauteurs, d'emprise au sol, d'implantation par rapport aux limites parcellaires...) et cette diversification des fonctions (au travers des art.1 et 2 du règlement) ;
- d'accompagner, le cas échéant, la définition du projet de requalification de site, qui pourra faire l'objet d'orientations d'aménagement favorisant son inscription dans le tissu urbain en accord avec le projet global de développement et d'aménagement de la commune.

5.3.2. La recherche de compacité des formes urbaines

Le SCoT fixe des objectifs d'intensification de l'urbanisation au sein des espaces préférentiels de développement des communes, en particulier autour des arrêts de transport en commun. Dans le cœur d'agglomération grenobloise, les villes-centres, les pôles principaux et les pôles d'appui, cela se traduit par une densité minimale de construction à atteindre.

Cette exigence s'applique non seulement à l'habitat, mais aussi à d'autres destinations dont « les services à la personne et les commerces nécessaires à la vie de quartier et des usagers » (DOO, section 5.2.2).

- Cette formulation laisse entendre que l'exigence de compacité des formes urbaines s'applique de manière plus stricte aux commerces de détail et de proximité qu'aux commerces de détail et de « non proximité » (qui, par définition, ne sont pas « nécessaires à la vie de quartier et des usagers ») ;
- Les objectifs de densité minimale fixés par le SCoT ne s'appliquent toutefois que lorsque certaines conditions cumulatives sont réunies :
 - Commerces implantés autour des arrêts de transport en commun, c'est-à-dire :
 - à moins de 500 m ou de 10 min de marche d'une gare desservie par au moins 2 trains par heure et par sens à l'heure de pointe ;
 - à moins de 400 mètres ou de 8 min de marche d'un arrêt de ligne de tramway ou de bus en site propre intégral existante ou programmée ;
 - à moins de 200 mètres ou de 5 min de marche autour des arrêts de lignes de bus ou d'autocars offrant au moins un service toutes les 10 min dans chaque sens en période de pointe dans le cœur d'agglomération grenobloise et toutes les 20 min ailleurs.
 - Commerces s'inscrivant dans une opération nouvelle comportant une dominante d'habitat ; ne sont donc pas concernés les commerces s'inscrivant dans le bâti existant, dans une extension de bâti existant ou dans une opération nouvelle n'ayant pas une dominante d'habitat.
- Dans le cadre d'une opération d'ensemble comportant plusieurs îlots ou lots (ZAC, lotissements...), le SCoT précise que « les densités minimales sont calculées au regard de l'ensemble des îlots et lots accueillant des constructions principalement à usage d'habitation ». Il peut donc être institué une exigence de densité différente au sein des différents îlots ou lots concernés. Par ailleurs, si les commerces sont implantés sur des îlots ou lots n'ayant pas pour vocation principale l'habitat, ceux-ci ne sont pas soumis à l'objectif de densité minimale.
- Le SCoT permet enfin de tenir compte de contraintes locales spécifiques (servitudes d'utilité publique, risques, prise en compte du tissu bâti existant...) et autorise les documents d'urbanisme locaux à adapter, dans de tels cas, les densités minimales préconisées.

Une lecture fine des dispositions du SCoT montre donc que celui-ci offre de larges latitudes pour traduire cette orientation et concevoir des projets commerciaux diversifiés qui puissent répondre aux différents besoins.

Le fait de ne pas être soumis aux objectifs quantitatifs de densité minimale définis par le DOO ne signifie pas pour autant que le projet commercial est dédouané de toute préoccupation de compacité des formes urbaines, mais que les ambitions en la matière doivent être étudiées et définies en fonction des circonstances locales et de la nature du projet envisagé.

5.3.3. L'optimisation des surfaces dédiées au stationnement

Le SCoT fait de l'organisation de l'offre de stationnement « un levier fondamental pour favoriser le report vers les modes de transports alternatifs à l'automobile » (DOO, section 4.5.3.4). Il considère également que « la réaffectation vers d'autres usages des espaces publics actuellement consacrés au stationnement peut permettre d'améliorer la qualité urbaine et les conditions de circulation des piétons et cyclistes ».

L'optimisation des surfaces dédiées au stationnement devient ainsi un élément de plus en plus important pour la concrétisation des projets d'aménagement commerciaux, en particulier au sein des ZACom1. Non seulement cela répond aux exigences de gestion économe de l'espace, de qualité urbaine et de diversité des modes de déplacements, mais elle conditionne également souvent la faisabilité même des opérations. Dans les espaces urbains, l'estimation du coût qu'il serait nécessaire de consacrer à la création d'une large offre de stationnement⁷ peut en effet se révéler rapidement dissuasif, surtout lorsque le tissu urbain ou la structure foncière existante s'y prêtent mal, ce qui est généralement le cas en centre-ville. Il est donc nécessaire de rechercher un compromis entre la possibilité de mettre à disposition des clients motorisés un nombre minimal d'aires de stationnement qui permette de ne pas entraver la circulation publique (voir § 5.2.1 de cette note) et l'impératif de limiter la surface globale consacrée à cet usage.

- **Dans un contexte très urbain**, il apparaît difficile d'exiger la création d'un nombre minimal de places de stationnement sans décourager les investissements. L'offre de transport en commun ou les déplacements doux doivent donc prendre une place prépondérante dans l'acheminement de la clientèle des commerces, le stationnement public permettant une offre résiduelle à destination des usagers motorisés.
 - Pour la gestion du stationnement public, le SCoT invite ainsi à « affecter en priorité les places disponibles pour du stationnement de courte et moyenne durée », et à « limiter le nombre de places gratuites disponibles pour les automobilistes "pendulaires" (stationnement à la journée à proximité du lieu de travail) », tout en préservant néanmoins des places pour les résidents.
 - En terme de normes de stationnement privatif, le SCoT demande aux PLU de « réduire ou supprimer le nombre de places de parking exigibles pour les projets localisés à moins de 400 m d'un arrêt de tramway ou de TCSP ; à moins de 200 m d'un arrêt d'une ligne de bus ou de car offrant au moins un passage toutes les 10 minutes dans chaque sens en heure de pointe, ou à moins de 500 m d'une gare desservie par au moins deux trains/heure/sens ».
- **Dans un contexte d'urbanisation moins dense**, le PLU devra établir lui-même les équilibres souhaités entre stationnement public et stationnement privatif, en fonction du contexte urbain, mais aussi en tenant compte de la nature des commerces. Les commerces de détail et de « non proximité » étant caractérisés par la vente de produits « lourds et encombrants », il apparaît en effet inéluctable de prévoir une offre en stationnement plus conséquente à destination des automobilistes.

Dans tous les cas, le SCoT préconise de « favoriser le développement des parkings mutualisés entre plusieurs équipements ou plusieurs bâtiments », que leur maîtrise d'ouvrage soit publique ou privée. Une bonne rationalisation des aires de stationnement mutualisées inciterait alors à privilégier, lorsque cela est possible, une complémentarité entre équipements ou services de nature différente, permettant de bénéficier d'un "pic de fréquentation" décalé dans le temps.

En la matière, des recherches et des expérimentations nouvelles sont assurément à prévoir et à tester.

⁷ Telle qu'elle était souvent demandée par les POS et les PLU de première génération.