



Conférence Permanente  
du Développement  
Territorial

# Réduction de la dépendance à la voiture et régulation des implantations commerciales : les leçons d'un benchmark

Colloque international de l'UR SPHERES « Changements  
globaux et gestion de la transition : au singulier ou au pluriel ? »

Session 1 : LA TRANSITION PAR LE TERRITOIRE



**Jean-Marc LAMBOTTE**

Sur la base de : Blain, S., Defer, V., Lambotte, J.-M., Hendrickx, S., & Halleux, J.-M. (Ed.). (2021). Benchmark consacré aux dispositifs de régulation des implantations commerciales. CPDT.

<https://hdl.handle.net/2268/289467>

# Introduction

1. Benchmark portant sur les bonnes pratiques dans les régions voisines et les pays voisins en matière de régulation des implantations commerciales en vue de la revitaliser les centralités et de contribuer à minimiser la dépendance à la voiture
2. Travail s'insérant dans un des volets de la recherche CPDT Intensification des centralités en vue de limiter l'étalement urbain et la dépendance à la voiture (2020-2022)
3. Ce benchmark s'insère dans une réflexion plus large visant à identifier comment coordonner, voire intégrer les outils stratégiques de développement commercial avec ceux du développement territorial en Wallonie (en particulier du SRDC dans le SDT) dans la perspective de la lutte contre l'étalement urbain et la dépendance à la voiture

## Répartition des choix modaux associés aux déplacements liés au motif achats en Europe du Nord-Ouest et du Nord sur base des enquêtes ménages

Mode	Wallonie	Flandre	Bruxelles	Total Belgique	Luxembourg	France	Pays-Bas	Allemagne	Suisse	Royaume-Uni	Danemark	Suède
Voiture conducteur	54,7%	48,4%	24,7%	47,9%		56,4%	36,9%	43,5%	39,6%	44,7%	50,4%	46,4%
Voiture passager	18,7%	16,3%	9,7%	16,4%		11,2%	12,4%	11,1%	9,4%	19,9%	11,3%	13,7%
Moto	0,3%	0,7%	0,3%	0,5%		0,9%	0,6%	0,6%	1,1%	0,2%	0,8%	0,4%
<b>Sous-Total motorisé individuel</b>	<b>73,8%</b>	<b>65,4%</b>	<b>34,8%</b>	<b>64,8%</b>	<b>74,0%</b>	<b>68,5%</b>	<b>49,9%</b>	<b>55,2%</b>	<b>50,1%</b>	<b>64,8%</b>	<b>62,5%</b>	<b>60,5%</b>
A pied	21,0%	18,4%	42,7%	21,5%	15,0%	24,6%	16,7%	26,0%	34,0%	23,9%	18,5%	27,4%
Vélo	0,9%	12,9%	3,8%	8,6%	2,0%	2,2%	30,1%	11,2%	5,5%	1,0%	14,6%	6,0%
<b>Sous-total Modes doux</b>	<b>21,9%</b>	<b>31,3%</b>	<b>46,4%</b>	<b>30,1%</b>	<b>17,0%</b>	<b>26,8%</b>	<b>46,8%</b>	<b>37,3%</b>	<b>39,6%</b>	<b>24,9%</b>	<b>33,1%</b>	<b>33,5%</b>
Train	0,7%	0,2%	0,7%	0,4%								
Bus + tram + métro	3,6%	3,1%	18,1%	4,7%								
<b>Sous-total TC</b>	<b>4,4%</b>	<b>3,4%</b>	<b>18,8%</b>	<b>5,2%</b>	<b>10,0%</b>	<b>4,5%</b>	<b>2,2%</b>	<b>7,4%</b>	<b>9,9%</b>	<b>9,7%</b>	<b>4,0%</b>	<b>5,4%</b>
Autre	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		0,1%	1,0%	0,1%	0,4%	0,6%	0,4%	0,6%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

**Vision FAST et DPR 2019-2024** : tous motifs confondus, relever d'ici 2030 les parts modales suivantes en termes de distance parcourue : Marche : de 3 à 5%, Vélo : de 1 à 5% et TC : de 13 à 25%

# Traditionnellement, 2 grands systèmes de régulation existent en Europe

1. Celui des pays dits latins (FR, BE, LU...) : Régulation des implantations commerciales au travers d'un permis spécifique lié à des critères de type socio-économique
2. Celui des pays germaniques et nordiques (DE, NL, DK, SE...) : Régulation des implantations commerciales au travers des seuls outils de l'aménagement du territoire dans une logique visant à minimiser les besoins de déplacements

**Directive «services» (Directive 2006/123/CE)** a exigé des pays de l'UE qu'ils suppriment les exigences discriminatoires, telles que l'examen des besoins économiques qui oblige les entreprises à prouver aux autorités qu'il existe une demande pour leurs services. Cette directive a dû être transposée avant le 28 décembre 2009

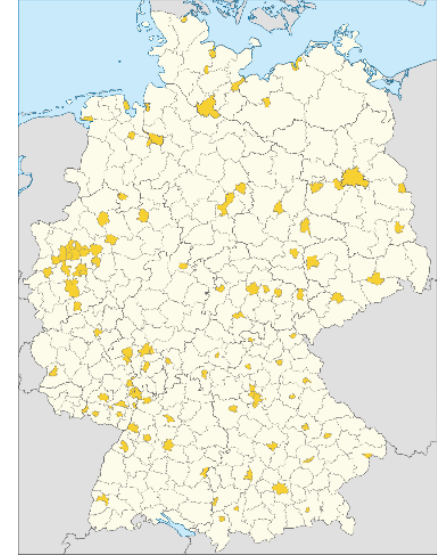
Depuis lors, comme en Wallonie, les pays latins ont dû revoir leur système de régulation des implantations commerciales



**Quelles sont les recettes appliquées aux Pays-Bas et en Allemagne en matière de régulation des implantations cadastrales sachant qu'elles permettent de minimiser la dépendance à la voiture ?**

# ALLEMAGNE (NRW)

- **Procédure** : 1 seule procédure depuis les années 60 : permis de construire (AdT pleinement responsable )
- **Critères de délivrance** : Respect de l'environnement ; limiter les besoins de déplacements ; mettre le bon commerce au bon endroit ; respect de la hiérarchie urbaine
- **Répartition des compétences** : Bund = cadre général de l'AdT ; Länder = Planification stratégique (LEP) avec sa logique des places centrales et des règles spécifiques ; Kreise = Concepts régionaux de commerce de détail ; Communes = délivrance des permis avec tutelle du kreis et du Land
- **Nature/valeur des instruments** : LEP = outil stratégique avec des prescriptions réglementaires (cf. liste des assortiments relevant pour les centres) ; périmètres des centralités commerciales établies via les Concepts régionaux du commerce de détail = caractère réglementaire, complémentaire au *Flächennutzungsplan* .

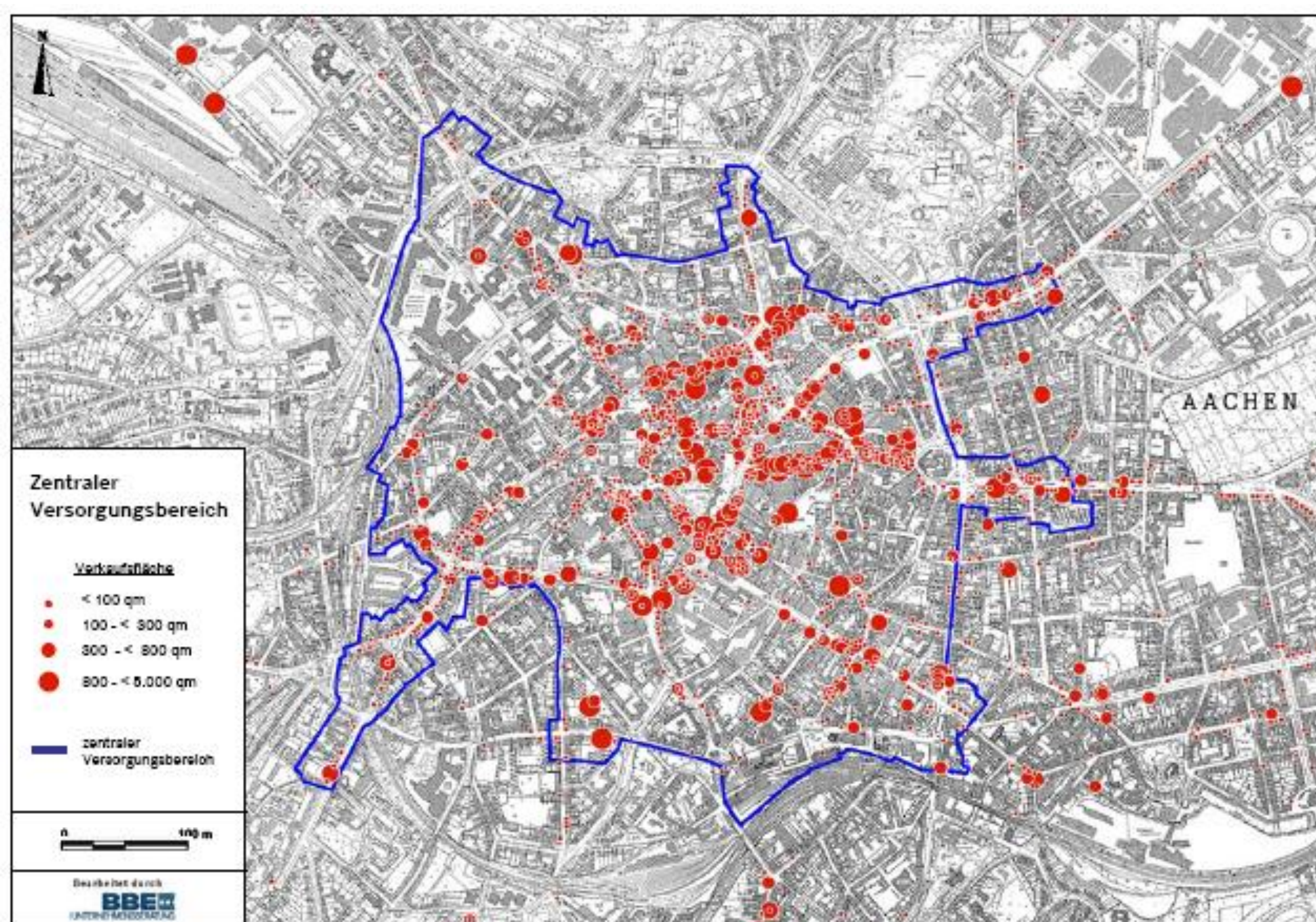


## Lutte contre l'étalement urbain et la dépendance à la voiture ?

Atouts	Inconvénients
Application du principe des places centrales (cf. Théorie de Christaller) => respect assez poussé de la hiérarchie urbaine	Pays fédéral et forte autonomie communale => Forte hétérogénéité entre des pratiques très vertueuses (NRW, surtout à Münster) et des pratiques qui le sont moins (cf. en RLP et Sarre)
Obligation pour les commerces qui vendent des assortiments relevant pour les centres de se localiser dans un des périmètres des Aires centrales d'approvisionnement	



# Aire centrale d'approvisionnement du centre-ville d'Aachen

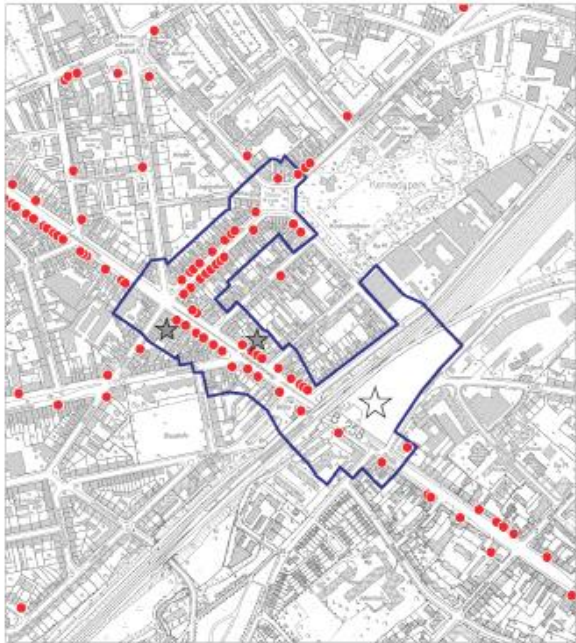




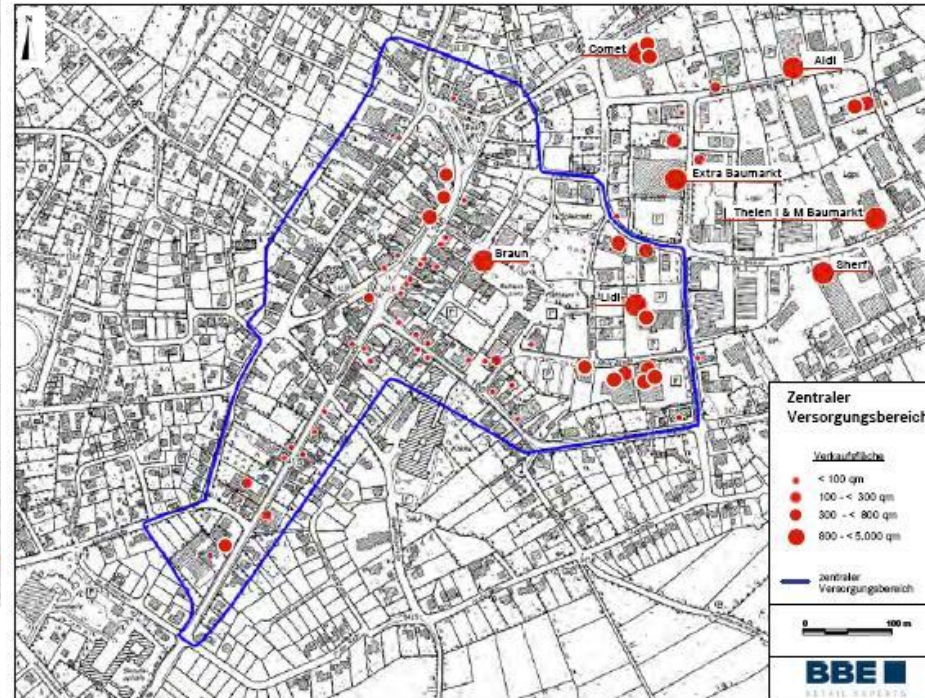
# Hiérarchie des pôles commerçants de la StädteRegion Aachen

## Aires centrales d'approvisionnement du pôle commerçant secondaire de l'Elsasstrasse / Rothe Erde à Aachen et et du bourg périurbain de Simmerath

Stadtteilzentrum - Elsasstraße  
Anhang VI



Karte 37: Zentraler Versorgungsbereich - Ortsmitte Simmerath



**Zentraler Versorgungsbereich**

Verkaufsfäche

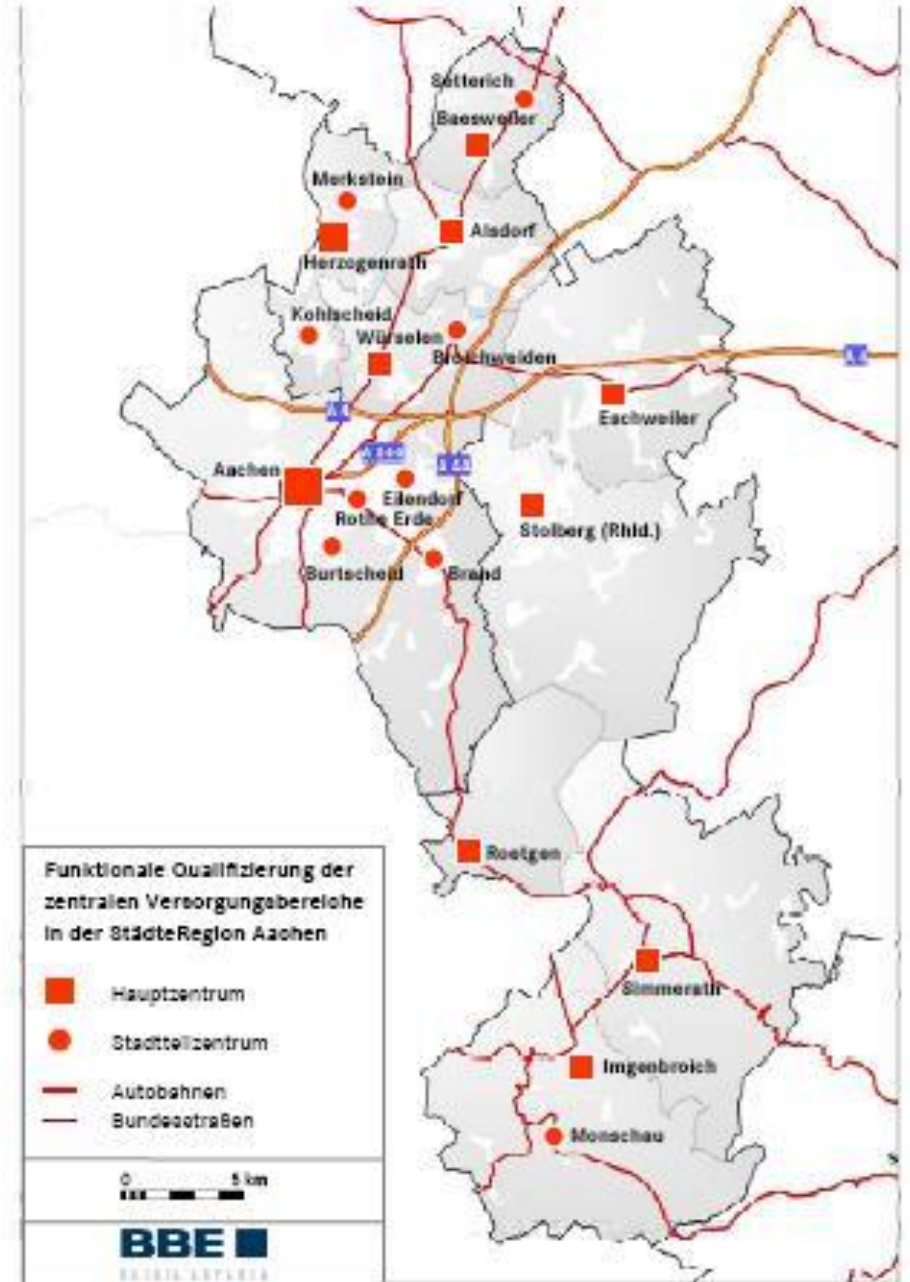
- < 100 qm
- 100 - < 300 qm
- 300 - < 800 qm
- 800 - < 5.000 qm

— zentraler Versorgungsbereich

0 100 m

**BBE**

Quelle: eigene Erhebungen, Stand 2006



**Funktionale Qualifizierung der zentralen Versorgungsbereiche in der StädteRegion Aachen**

- Hauptzentrum
- Stadtteilzentrum
- Autobahnen
- Bundesstraßen

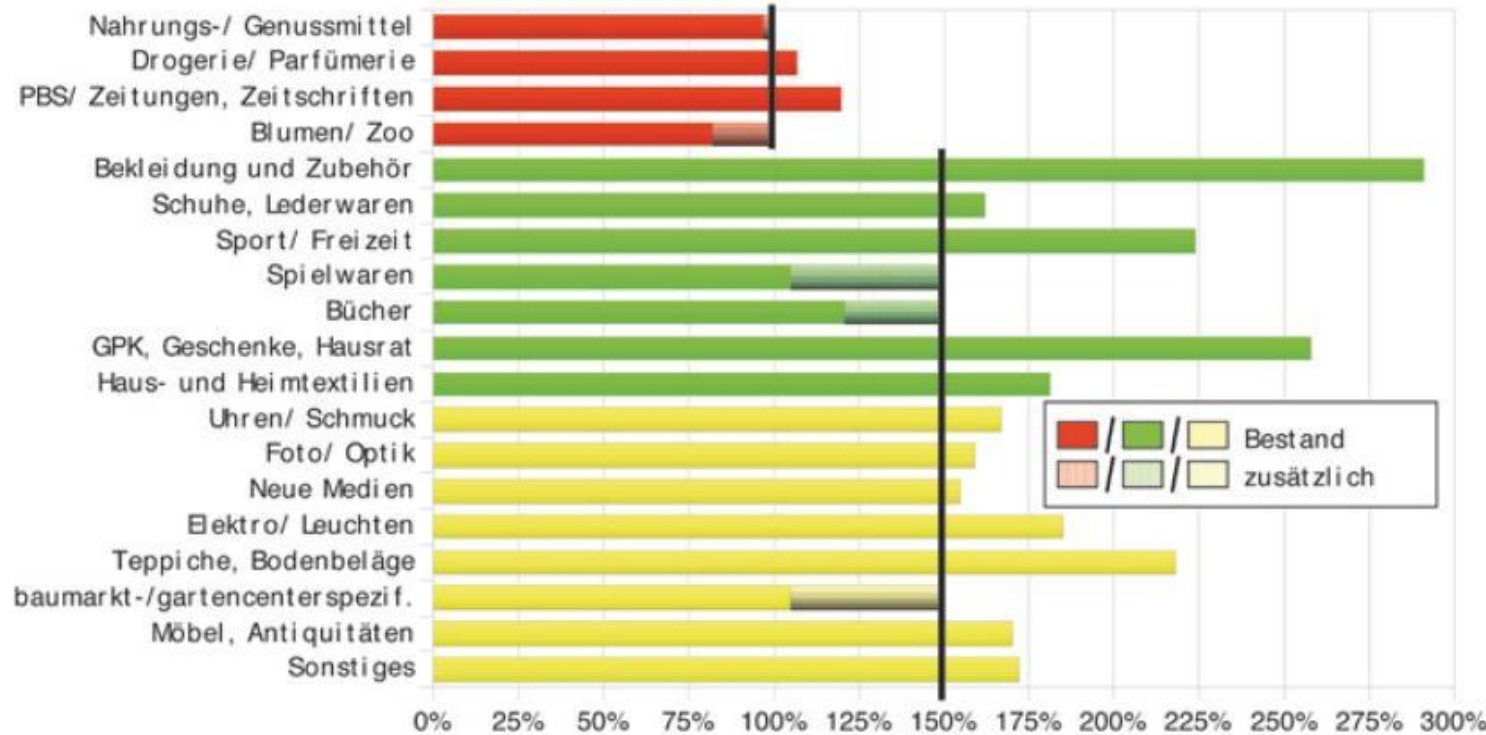
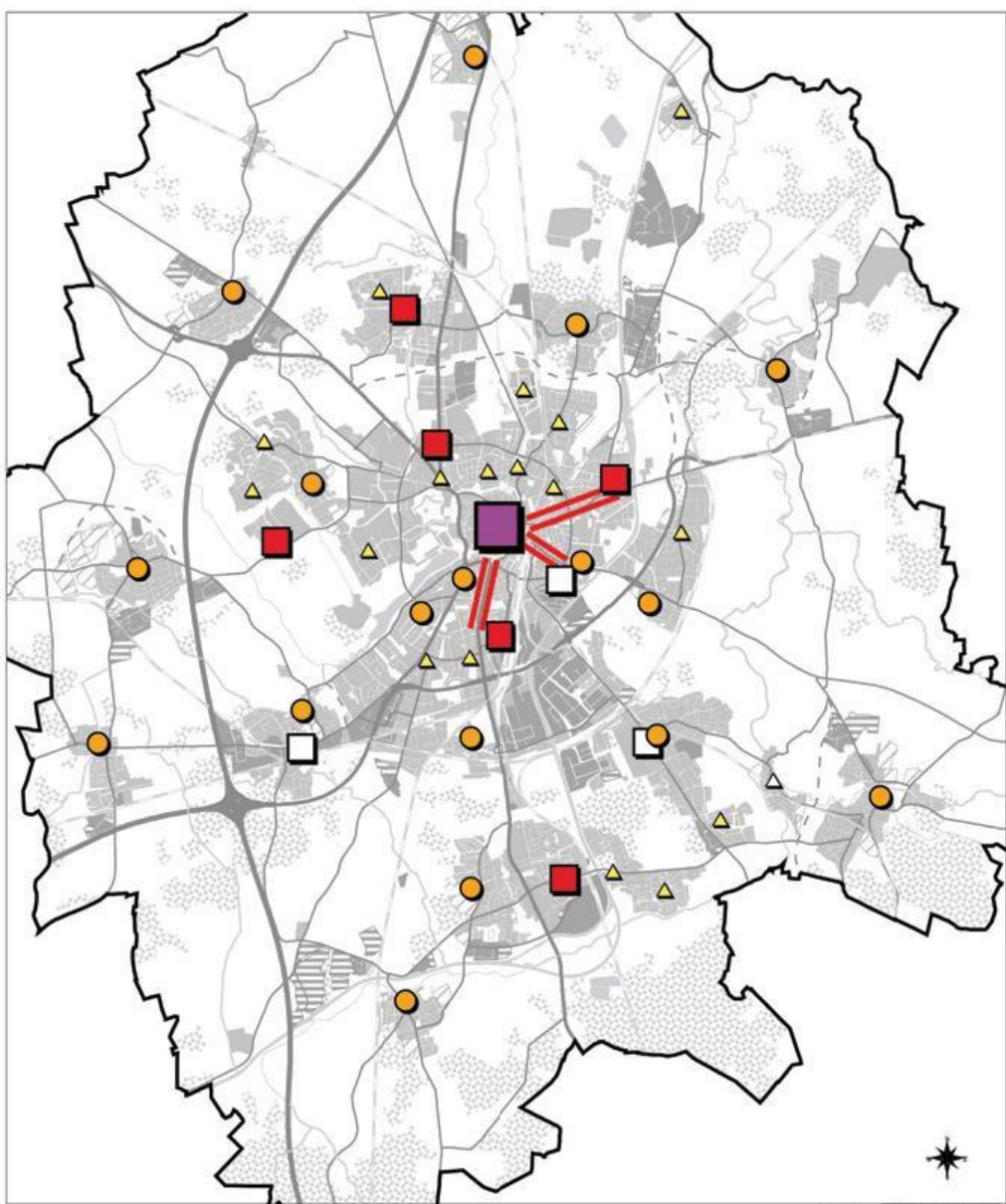
0 5 km

**BBE**

- Legende
- Umgrenzung Zentrum
  - Einzelhandelsbetriebe
  - ★ vorhandener Lebensmittelmarkt
  - ☆ geplanter Lebensmittelmarkt

stadt aachen  
FB Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen





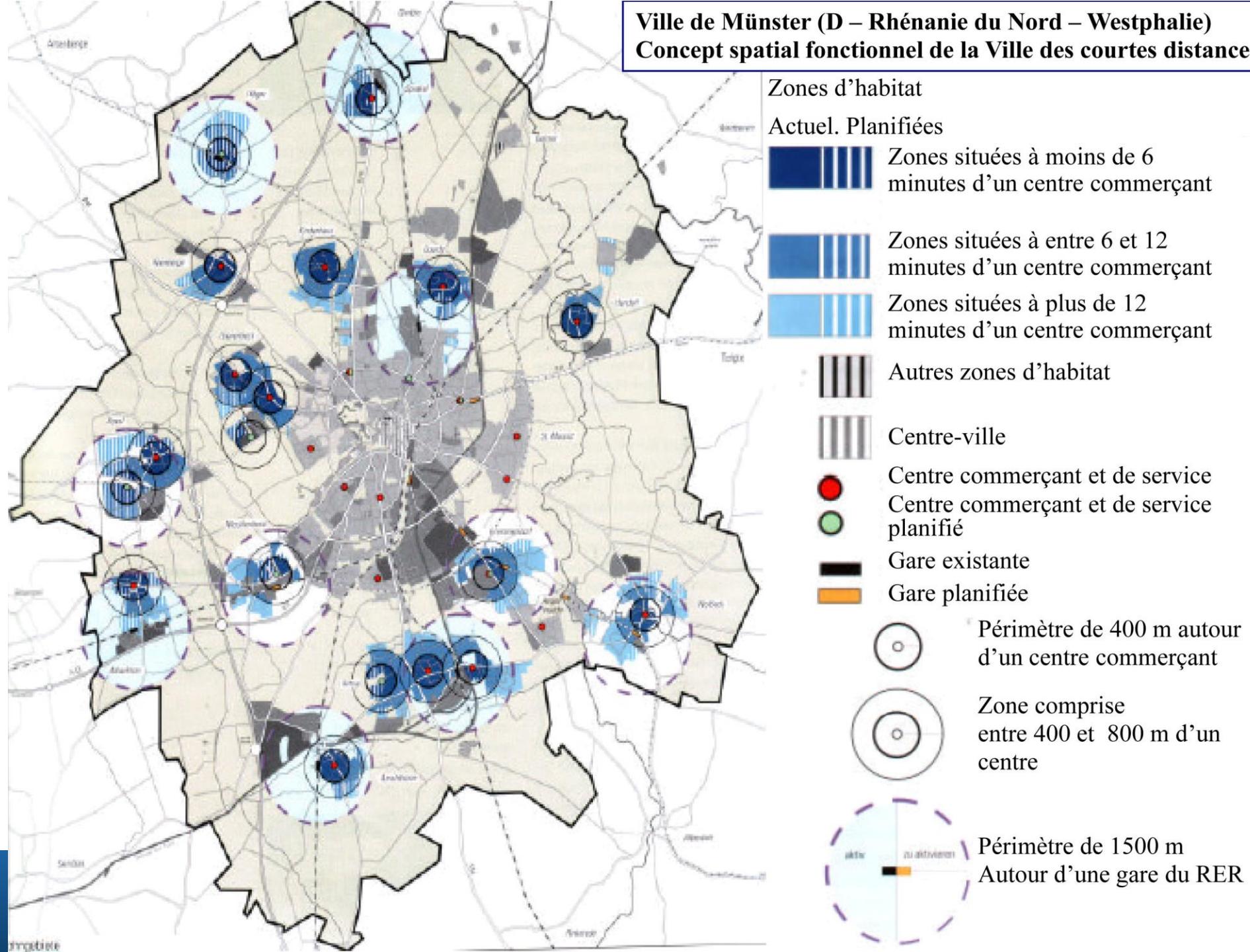
**Rapport entre la surface de vente (traduite en pouvoir d'achats) par habitant pour chaque assortiment au niveau de la ville de Münster et celle existant dans tout le Münsterland**



**Hiérarchie des pôles commerçants existants et planifiés dans la Ville de Münster**



**Ville de Münster (D – Rhénanie du Nord – Westphalie)**  
**Concept spatial fonctionnel de la Ville des courtes distances**



**Développement conjoint de nouveaux centres commerçants et de services et de nouveaux quartiers d'habitat à moins de 400 m / 800 m d'un centre dans la Ville de Münster**



# PAYS-BAS

- **Procédure** : permis de construire (*bouwvergunning*) + échelle d'urbanisation durable (*ladder duurzame verstedelijking*– 500m<sup>2</sup>)
- **Critères de délivrance** : Ne pas porter atteinte; démontrer le besoin; accessibilité aisée et multimodale
- **Répartition des compétences** : planification collaborative ; hiérarchisation des normes ; rôle central de la commune
- **Nature/valeur des instruments** : politique stratégique communale commerciale compatible avec le plan local d'occupation des sols (*bestemminsplan*)



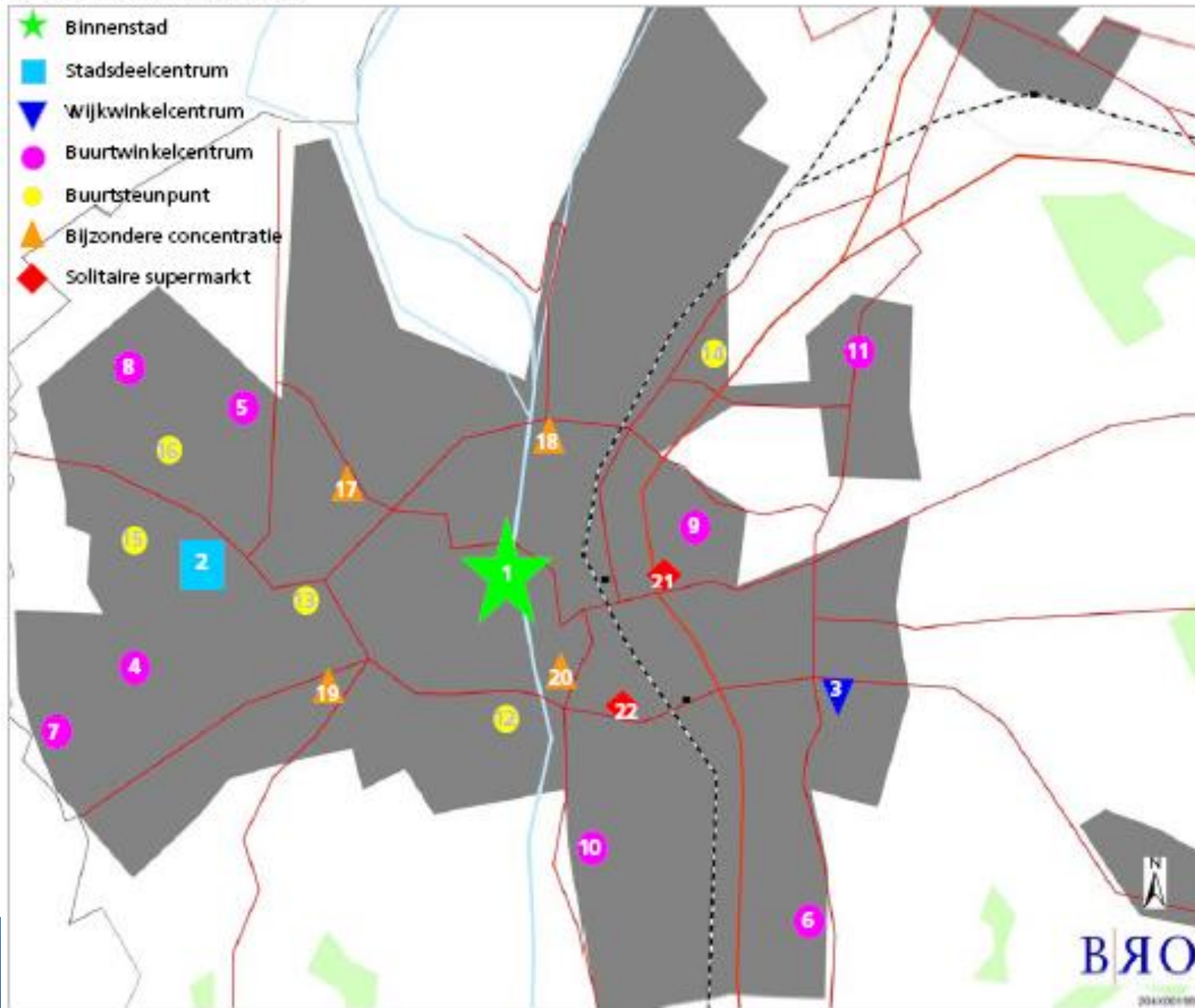
## Lutte contre l'étalement urbain et la dépendance à la voiture ?

Atouts	Inconvénients
<p>OBJECTIFS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>gestion économe de l'espace</b> : optimisation foncière, urbanisme circulaire, zéro artificialisation nette</li> <li>- <b>qualité du cadre de vie</b> et mobilité douce → préservation de l'environnement urbain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Politique restrictive du <i>bestemminsplan</i> et de la <i>ladder</i> à la limite du conflit avec la Directive Services</li> <li>- Sélection des zones prometteuses</li> </ul>
<p>PRINCIPES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Niveau local : <b>hiérarchie urbaine des pôles commerçants</b> (bon commerce au bon endroit)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- planification restrictive en périphérie</li> <li>- compacité et multifonctionnalité de la ville</li> </ul> </li> <li>➤ Niveau territorial : équilibre via concertation entre communes + monitoring du tissu commercial &amp; du foncier + politique de qualité au détriment de la quantité (ex Sud Limbourg cause déclin démographique)</li> </ul>	





## Huidige detailhandelsstructuur



- 1 Binnenstad Maastricht
- 2 Brusselse Poort
- 3 Winkelcentrum Heer
- 4 Keurmeestersdreef Belfort
- 5 Clavecymbelstraat Caberg
- 6 De Heeg
- 7 Daalhof
- 8 Malbergplein
- 9 Wittevrouwerveld
- 10 De Beente Heugem
- 11 Ambyerstraat-Noord Amby
- 12 Glacisweg Villapark St. Pieter
- 13 Volksplein Mariaberg
- 14 Nazareth
- 15 Pottenberg
- 16 Malpertuis
- 17 Cabergerweg Kastanjelaan (René Pans e.o.)
- 18 Winkelcentrum Noorderbrug
- 19 Koopcenter Carré
- 20 Avenue Céramique
- 21 AH Scharnerweg
- 22 Lidl Kardinaal van Rossumplein

Niet op de kaart

Borgharen

Itteren



# Noyaux commerçants de la Ville de Maastricht et zone d'influence de 400 m autour



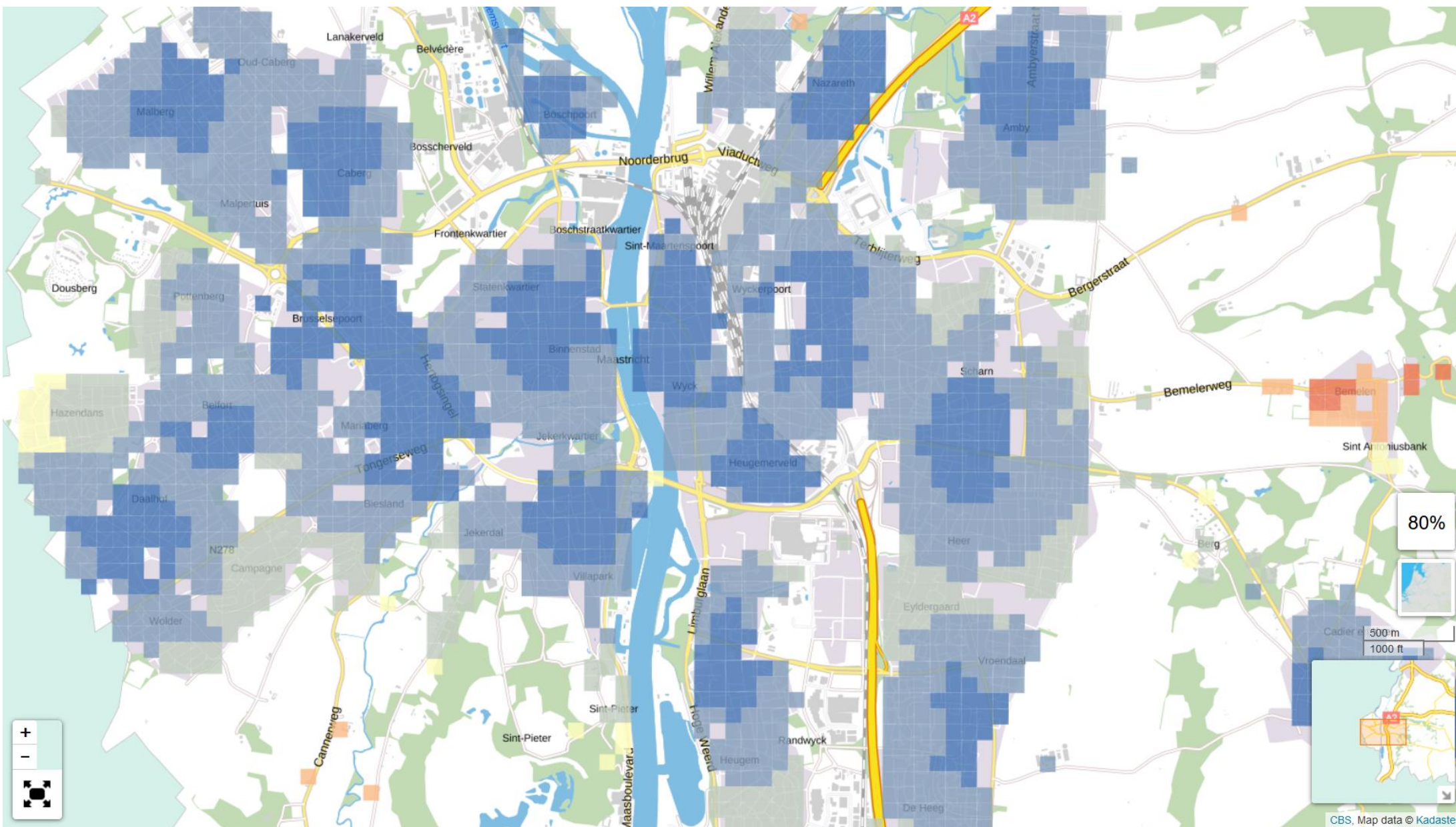
Source : Google Earth (04/2007)  
Auteur : CPDT (09-2009)

0 0,5 1 2 Km

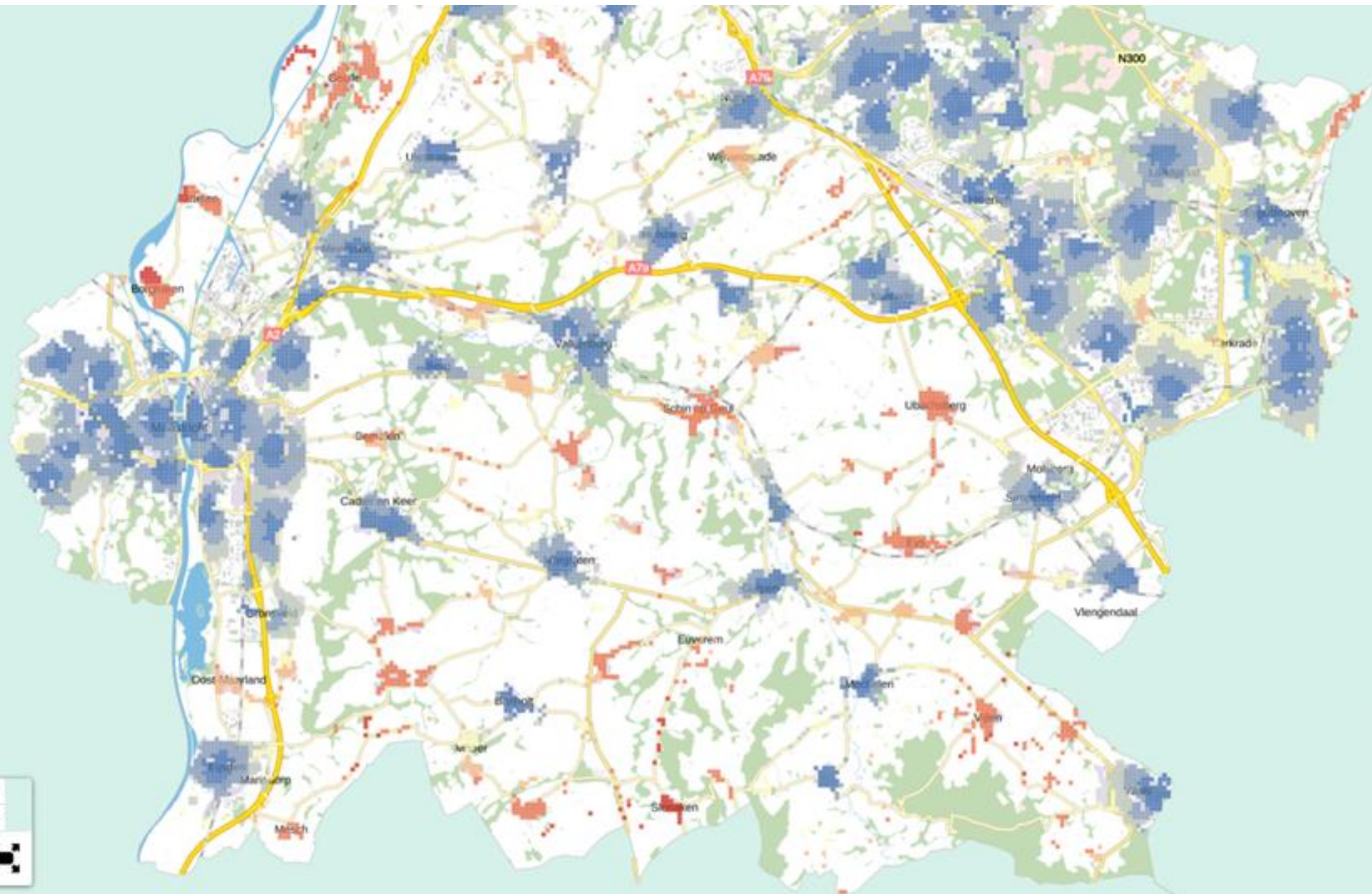


Distance du plus proche supermarché (libre-service alimentaire de + de 150 m<sup>2</sup>) au sein de la ville de Maastricht, par pixel de 100 m de côté comportant au moins une résidence, en 2018

Source : CBS, 2018, Voorziening, detailhandel - <https://cbsinuwbuurt.nl/>







**Distance du plus proche supermarché (libre-service alimentaire de + de 150 m<sup>2</sup>) au sud du Limbourg néerlandais, par pixel de 100 m de côté comportant au moins une résidence, en 2018**

Source : CBS, 2018, *Voorziening, detailhandel* - <https://cbsinuwbuurt.nl/>



# CONCLUSIONS DU BENCHMARK POUR LES DEUX PAYS RHÉNANS

Deux grands critères dominant aux Pays-Bas et en Allemagne :

- 1) Respect de la hiérarchie urbaine (cf. Théorie des places centrales)
- 2) Accessibilité par les alternatives à la voiture / mixité logement – commerce

Les nuances apportées pour ces 2 critères selon 3 grands types d'achats :

1) Pour le respect de la hiérarchie urbaine :

- Achats courants : assurer un maillage fin (multiplication des moyennes surfaces dans les villages/quartiers)
- Achats semi-courants peu pondéreux : préserver/renforcer l'offre de centre-ville et ne pas lui porter atteinte

2) Pour l'accessibilité par les alternatives à la voiture

- Biens de consommation courante : très courtes distances commerces-logements
- Biens peu pondéreux : stricte localisation au sein d'un noyau commercial existant offrant une bonne accessibilité à pied + en TC
- Biens pondéreux : OK pour la périphérie, hors quartiers d'habitat mais à courte distance

# Merci pour votre attention

Pour plus d'information sur ce benchmark :  
Blain, S., Defer, V., Lambotte, J.-M., Hendrickx, S., & Halleux, J.-  
M. (Ed.). (2021). Benchmark consacré aux dispositifs de  
régulation des implantations commerciales. CPDT.

<https://hdl.handle.net/2268/289467>