



## Les implantations commerciales

La prochaine réforme de l'Etat inclura très probablement la régionalisation des permis socio-économiques des implantations commerciales de plus de 400 m<sup>2</sup>. Le gouvernement wallon a confié à la CPDT une expertise sur la question. Jean-Marc Lambotte, un des chercheurs de l'équipe<sup>1</sup>, nous en parle.

Quels sont les objectifs de cette expertise ? « La délivrance des permis commerciaux, actuellement du ressort du fédéral, se base sur quatre critères de type socio-économique. La directive européenne Services (ex Bolkentein), qui vise à libéraliser les services, interdit désormais l'application des trois critères liés à la concurrence (emploi, impacts sur le consommateur et impacts sur le commerce existant) pour la délivrance des permis. Le prochain transfert de compétences et la nécessaire transposition de la directive Services avant la fin de cette année ont conduit le gouvernement wallon à confier à la CPDT une réflexion afin d'établir les lignes de force d'une stratégie régionale des implantations commerciales dans la perspective du développement territorial durable. Il s'agit de faire le point sur les données et les outils existants, et de réaliser une analyse comparative de la prati-

que dans les régions qui nous entourent. Concrètement, la réflexion doit mener à mettre en avant d'autres critères, basés sur l'aménagement du territoire. »

Vous avez étudié la situation commerciale dans six régions voisines : la Flandre, le Luxembourg, la France, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et l'Allemagne. Quelles sont les lignes de force qui peuvent être tirées de cet exercice ? « Nos propositions sont axées sur deux types de critères. Le premier est le respect de la hiérarchie urbaine. La plupart des pays limitent l'autonomie communale pour les projets qui ont un impact supra-communal. L'Allemagne ou les Pays-Bas se basent sur la théorie des places centrales : ils veulent concentrer les implantations commerciales à rayonnement large dans les zones de polarité forte préexistantes : les pôles centraux mais aussi les pôles secondaires plurifonctionnels au sein des agglomérations. Cette logique évite qu'une petite commune, basse dans la hiérarchie urbaine, puisse accepter un projet de dimension régionale. » Et le deuxième type de critère ? « C'est celui de la bonne localisation au niveau microspatial, prenant en compte la bonne accessibilité par les alternatives à la voiture et la proximité de la résidence. La Grande-Bretagne, les Pays-Bas et l'Allemagne réfléchissent en termes de métrique piétonne par rapport aux lieux de résidence. »

Tous les commerces ne peuvent pourtant pas être accessibles de la même façon ? « Non. Les Pays-Bas par exemple distinguent trois types d'implantation. Pour les commerces de biens de consommation courants (produits alimentaire, d'entretien), l'important est la bonne mixité entre logements et commerces, la maximalisation du nombre de petits pôles commerçants à proximité des lieux de résidence. Pour les commerces de biens semi-courants peu pondéreux (vêtements, chaussures, parfums, livres...), il faut veiller à une bonne accessibilité à pied et en transports en commun. Ces commerces doivent être uniquement localisés dans les centres-villes et, au sein des principales agglomérations, dans le centre des pôles secondaires. Ils ne peuvent être installés en périphérie, où les transports en commun sont peu fréquents et le volume de population insuffisant. Par contre, les commerces de biens semi-courants pondéreux (équipements de maison, jardinage, gros électroménager...) trouvent leur place en périphérie, y compris dans certaines zones d'activité économique. » Une conclusion ? « Si on limite les commerces en périphérie et on privilégie les tissus urbains et les centres-villes, il faut une politique qui facilite les projets au sein de ces tissus. »

C'est un enseignement dont la Région wallonne pourra s'inspirer lors de la future et probable régionalisation des permis socio-économiques.



Légende

Les entrées de ville en Wallonie : bien souvent, une succession de commerces... accessibles essentiellement en voiture.

<sup>1</sup> J.-M. Lambotte avec A. Bastin et A. Doguet, puis F. Pirart, sous la direction scientifique de B. Mérenne.