

1. EXPERTISE 1 – IMPLANTATIONS COMMERCIALES

1.1 RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION

Selon l'Arrêté du Gouvernement wallon du 29 octobre 2009, cette expertise a pour but « la finalisation d'un outil d'analyse initié sous la précédente subvention et permettant d'objectiver la prise de décision en matière d'implantations commerciales. Elle s'inscrit dans la perspective de la transcription de la directive « Services » qui implique l'adaptation du permis socio-économique. Les critères portant notamment sur le respect de la hiérarchie urbaine, sur l'accessibilité par les alternatives à la voiture et sur la mixité avec le logement, définis lors de l'étape précédente de l'expertise, seront modulés selon différents types de commerces (biens de consommation courante ou semi-courante, peu pondéreux ou pondéreux). L'expertise constituera l'une des contributions pour établir le SRDC, en concertation avec les Ministres concernés et qui tiendra compte du volet économique nécessaire aux implantations commerciales. La recherche permettra notamment d'améliorer l'outil d'analyse existant et déjà déployé en projet en phase pilote dans la Province de Namur ».

1.2 APERÇU GENERAL DU DEROULEMENT DES TRAVAUX

Poursuivant la recherche initiée lors de la précédente subvention, les travaux de la présente expertise se sont déroulés entre le 25 janvier 2010 et début mai 2010. Ils ont débuté avec l'aval du comité d'accompagnement quant au cahier des charges, moyennant quelques modifications par rapport aux objectifs de l'AGW (abandon de la phase de validation des propositions par un panel d'experts et ajout d'un volet consacré aux impacts économiques des grands projets commerciaux). Conformément à la décision du CA du 25 janvier, les travaux menés durant les trois mois consacrés à la finalisation de l'expertise ont porté sur :

- une réflexion relative aux impacts économiques des projets commerciaux ;
- d'importants compléments relatifs à la façon dont peut être mis en œuvre le critère relatif au respect de la hiérarchie urbaine ;
- l'amélioration de la mise en application du critère relatif à l'accessibilité par les alternatives à la voiture ;
- une proposition relative au contenu du prochain SRDC ;
- la fin de l'analyse des demandes de permis socio-économiques entre 2000 et 2008.

1.3 PRINCIPAUX RESULTATS

A propos de l'impact économique des grands projets commerciaux, des réflexions ont été menées, d'une part, à propos de l'impact direct sur l'offre concurrente préexistante et, d'autre part, concernant les répercussions indirectes sur le développement économique global de la Région liées à la bonne ou mauvaise localisation des projets commerciaux.

De 2000 à 2004, 813 demandes de permis socio-économiques ont été déposées en Région wallonne. En termes de surface nette demandée, cela représente 1 212 554 m². Parmi celles-ci, seules 499 (61,4 % des demandes) soit 603 150 m² (49,7 % de la surface nette demandée) ont fait l'objet d'une décision finale favorable durant cette période de 5 ans.

De 2005 à 2008, l'apparition de la nouvelle loi entraîne un afflux de gros projets commerciaux (en particulier de complexes commerciaux). 980 dossiers de demande sont enregistrés au cours de cette période soit en moyenne 82 dossiers de plus par an par rapport à la période précédente. La surface nette demandée augmente de manière importante puisqu'elle représente 1 445 197 m², soit 19 % de plus alors que la période étudiée est plus courte d'un an. Mais le changement le plus flagrant réside dans la proportion des projets qui font l'objet d'une décision favorable. En effet, 1 209 013 m² supplémentaires (soit 83,7 % de la surface nette demandée) sont acceptés, ceci même en tenant en compte des recours. Si on ne s'en tenait qu'aux décisions des collèges des Bourgmestres et Échevins, 90 % de la surface initialement demandée auraient été acceptés.

Entre le 31 décembre 1999 et le 31 décembre 2008, selon les chiffres de la Banque Nationale de Belgique¹, l'emploi total (salariés + indépendants) du secteur du commerce de détail est passé de 92 909 à 95 100 personnes, soit une hausse d'à peine 2 191 travailleurs. Ces 2,36 % de croissance en Région wallonne sont bien plus faibles que la hausse de l'emploi total, tous secteurs confondus (+ 10,83 %) et que l'augmentation de la population wallonne (+ 3,51 % entre le 1^{er} janvier 2000 et le 1^{er} janvier 2008).

Ce résultat interpellant au vu de la quantité très importante des nouveaux développements commerciaux inaugurés durant cette période peut être la conséquence du développement des formules de vente de type discount. Dans ce type de commerce, l'importance du ratio chiffre d'affaires/emploi a tendance à être particulièrement élevé et à tirer l'emploi total du secteur vers le bas. Cette faible croissance de l'emploi s'explique sans doute aussi par le transfert d'une partie des dépenses faites jadis dans le commerce de détail vers d'autres formes de commerces (ventes par internet, circuits courts...). On peut donc en conclure que l'hypothèse de l'existence à l'échelle régionale d'un jeu à somme nulle entre créations et suppressions d'emploi en cas de nouvelles implantations commerciales est largement confirmée. Les perspectives souvent très positives en matière de création nette d'emploi émises par de nombreux promoteurs commerciaux sont donc largement erronées une fois tenu compte de l'effet à moyen terme sur l'emploi total régional (salariés + indépendants) dans l'offre préexistante.

A propos des impacts indirects, nous avons cherché à montrer en quoi la localisation adéquate des nouvelles implantations peut permettre d'améliorer l'image de marque des villes de la Wallonie. Or, cette image de marque liée à la vitalité commerciale des centres-villes est sans doute un élément indispensable dans l'attractivité des territoires, notamment vis-à-vis des investisseurs étrangers. De même, est discutée la nécessité d'une localisation adéquate des points de vente afin de disposer d'une armature commerciale qui minimise la dépendance à la voiture. C'est indispensable pour limiter les dépenses consacrées par les ménages et les pouvoirs publics au transport et maximiser de la sorte les dépenses les plus profitables à l'économie régionale.

Au cours des trois mois accordés pour la finalisation de cette expertise, les propositions formulées à l'issue de la précédente subvention ont été affinées. Pour rappel, celles-ci s'inspirent fortement des politiques néerlandaises et allemandes relatives aux implantations commerciales. En résumé, il est proposé de soumettre chaque projet d'implantation commerciale au respect de deux critères qui seraient explicités dans un document stratégique au niveau régional :

un critère relatif au respect de la hiérarchie urbaine ;

un critère relatif à l'accessibilité par les alternatives à la voiture et à la mixité logements-commerces.

Ces deux critères devraient par ailleurs être modulés selon le type de commerce concerné. Trois types doivent à cet égard être distingués :

¹ Données disponibles sur le site internet de la BNB à la page : <http://www.nbb.be/belgostat/PublicatieSelectieLinker?LinkID=807000093|910000082&Lang=F>

les commerces de biens de consommation courante (alimentation, produits d'entretien...);

les commerces de biens de consommation semi-courante peu pondéreux (vêtements, chaussures, livres, CD, parfums...);

les commerces de biens de consommation semi-courante pondéreux (ameublement, bricolage, jardinage, gros électroménager...).

Le critère du respect de la hiérarchie urbaine proposé doit être compris comme la recherche d'une organisation de l'offre commerciale qui permette d'éviter :

un surdimensionnement de certaines polarités impliquant de longs trajets en voiture pour une grande partie de la clientèle qui serait amenée à fréquenter cette localité pour ce seul motif des achats ;

un sous-dimensionnement de l'appareil commercial de certains pôles, source également de longs trajets.

Il s'agit donc d'articuler au mieux la taille de l'équipement commercial avec l'importance des différentes polarités et de combiner de la sorte les achats aux autres fonctions générant des déplacements. A cette fin, il s'agit de tenir compte de l'influence que joue chaque pôle dans diverses fonctions (services administratifs, écoles, soins de santé...) au vu des motifs s'articulant au motif achats dans les chaînes de déplacements.

Pour être mis en œuvre, ce critère nécessite :

l'identification du niveau hiérarchique correspondant à chacune des polarités sur base de son importance en tant que centre d'emploi et de services ;

la connaissance exhaustive du nombre de m² de surface de vente de chaque commerce ventilés selon les principales branches commerciales ;

la comparaison de l'offre commerciale moyenne des polarités commerciales du même niveau avec celle du pôle dans lequel s'inscrit le projet commercial considéré et l'arbitrage à opérer sur base de cette confrontation.

En attendant les résultats d'une future recherche sur la hiérarchie urbaine à différentes échelles, une approche simplifiée au niveau communal a été mise au point.

Le critère relatif à l'accessibilité par les alternatives à la voiture vise à enrayer la dépendance à la voiture générée par une mauvaise localisation de nouvelles implantations commerciales. Il s'agit ainsi de contribuer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et au renforcement de l'offre commerciale accessible aux personnes non ou peu motorisées.

Ce critère se décompose en fait en trois sous critères à appliquer de façon spécifique selon les trois grands types d'assortiment à distinguer :

un nombre de logements minimum dans un rayon de référence de 400 mètres (achats courants) ou 700 mètres (achats semi-courants) ;

le voisinage à moins de 500 m d'un arrêt de bus desservi par une ou plusieurs lignes dont la fréquence cumulée correspond à une fraction de la fréquence de la ligne la plus fréquente circulant au sein de la commune en question ;

l'intégration du projet envisagé dans un noyau commerçant (critère à respecter strictement uniquement pour les achats semi-courants peu pondéreux).

Les cartographies relatives à ces trois sous-critères ont été finalisées et des seuils minima ont été proposés au sujet des deux premiers d'entre eux.

1.4 ANNEXES

Trois annexes ont été produites durant ces trois mois de recherche :

- l'annexe 1 synthétise en une vingtaine de pages les principaux enseignements et les principales propositions tirées de l'expertise ;
- l'annexe 2 présente les résultats des réflexions menées au cours des 3 mois accordés en vue de finaliser la présente expertise ;
- l'annexe 3 se rapporte à l'analyse des permis socio-économiques demandés durant la période 2000-2008.