

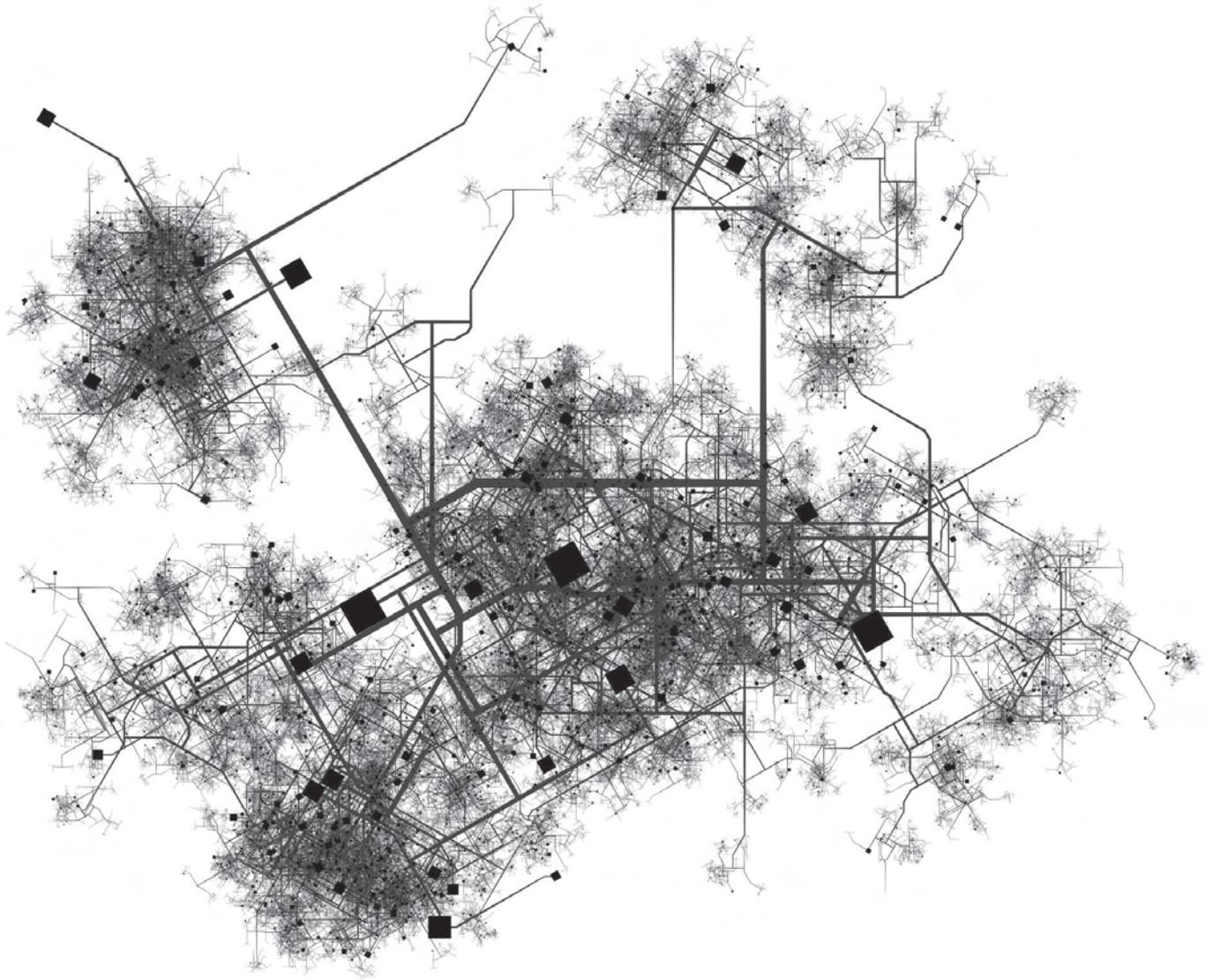
I<sup>ÈRE</sup> **RENCONTRE**

"Nouvelles échelles, Nouvelles démarches"

Actes • Vendredi 16 mars 2012



**INTERSCOT-SAR**  
MARTINIQUE



# INTERSCoT-SAR I<sup>ÈRE</sup> RENCONTRE

"Nouvelles échelles, Nouvelles démarches"  
Vendredi 16 mars 2012

## PARTIE I

Un InterScot-SAR,  
Pour quoi faire ?



## PARTIE 2

Le défi de  
l'urbanisme  
commercial



## SYNTHÈSE



## ANNEXES



### ALLOCATION

par Simon MORIN, Président de l'ADUAM. p5

### INTRODUCTION

par Joëlle TAÏLAMÉ, Directrice de l'ADUAM. p8

### TABLE RONDE

animée par Eddie MARAJO, Opensoft System. p15

**Échanges** avec la salle. p25

### INTERVENTION

de Maître Pierre SOLER COUTEAUX,  
Professeur à l'université de Strasbourg,  
Avocat au barreau de Strasbourg. p31

### TABLE RONDE

animé par Eddie MARAJO, Opensoft System. p33

**Échanges** avec la salle. p43

### SYNTHÈSE

Par Marcellin NADEAU, Maire du Prêcheur,  
Conseiller Général. p50

### SCOT ET URBANISME COMMERCIAL

par Pierre SOLER-COUTEAUX. p56

### JURISPRUDENCE

Arrêt du Conseil d'État sur les rapports SCOT/Équipement  
commercial, Observations de Pierre SOLER-COUTEAUX. p71

### SIGLES

### LISTE DES PARTICIPANTS

Simon Morin



Rencontres InterSCOT-SAR

"Nouvelles Initiatives, Nouvelles Démarches"

le Vendredi 16 Mars 2012  
de 13h00 à 13h00

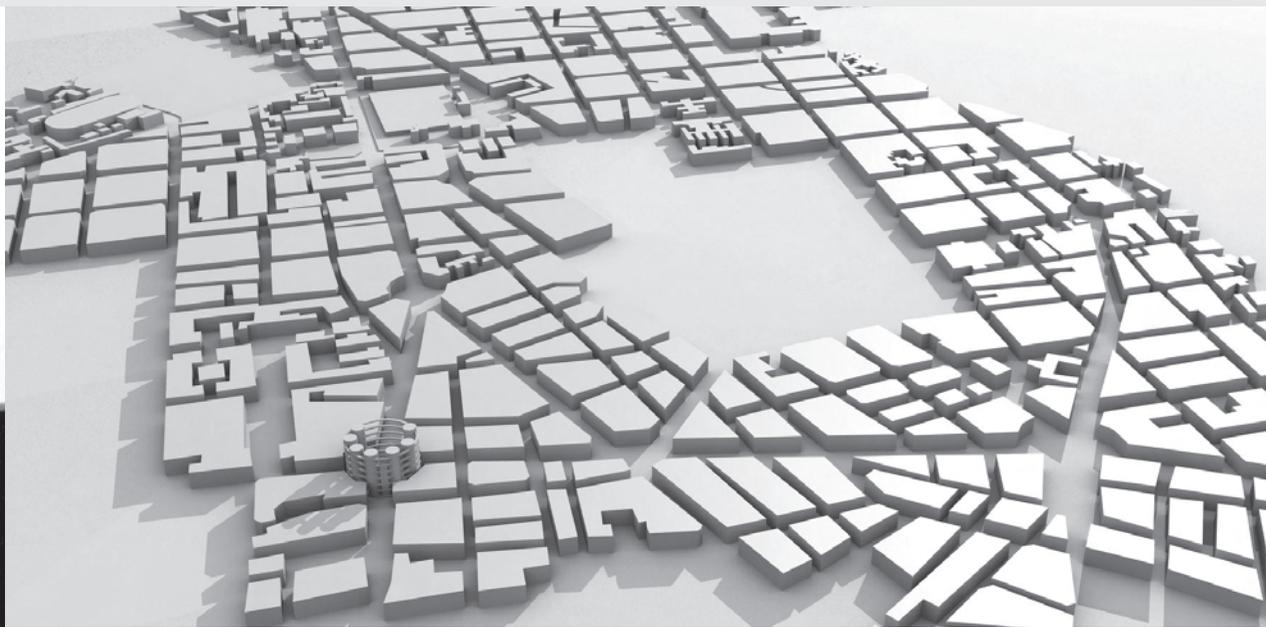
Palais des Congrès de Madiana



Vendredi 16 mars 2012

## INTERSCoT-SAR I<sup>ère</sup> RENCONTRE

*"Nouvelles échelles, Nouvelles démarches"*



### ALLOCUTION D'OUVERTURE PAR M. SIMON MORIN PRÉSIDENT DE L'ADUAM ET DE LA COMMISSION LOGEMENT ET HABITAT DE LA RÉGION

#### **Eddie MARAJO**

Au nom de l'ensemble des partenaires à l'initiative de cette manifestation, je vous souhaite la bienvenue aux premières rencontres InterSCoT-SAR.

Quand je lis vos productions, que j'écoute vos échanges, le mot complexité revient de manière récurrente. Est-ce un hasard ? Non. C'est pour rendre les choses un peu plus lisibles, plus souples que le concept d'InterSCoT est né.

Aujourd'hui, dites-moi si je me trompe, près de 17 InterSCoTs existent sur l'ensemble du territoire national. Pour vous accueillir, je passe la parole à M. Simon MORIN, le Président de l'ADUAM.

### **Simon MORIN**

Bonjour à tous. Je souhaiterais tout d'abord vous remercier en ma qualité de Président de l'ADUAM et au nom de l'ensemble de nos partenaires (*la CACEM, la CCNM, l'Espace-Sud, la Région, le Département, et l'État*) d'avoir répondu favorablement à notre invitation. Je ne serai pas très long, ceux qui me connaissent savent que je ne suis pas un adepte des discours-fleuves. Et puis, je suppose que vous attendez avec impatience la première table ronde de cette matinée qui, je l'espère, achèvera de convaincre les derniers septiques...et si j'osais, je dirais les plus conservateurs, de la pertinence de la démarche InterSCoT-SAR. Je rappellerais rapidement quelques convictions personnelles qui fondent ma vision de l'aménagement du territoire. Ces convictions, j'y croyais déjà en tant qu'élu, j'en suis d'autant plus convaincu depuis que je suis Président de l'ADUAM et de la Commission Habitat et Logement du Conseil Régional.

**La première ;** c'est qu'il faut changer un certain nombre de nos habitudes ! **La seconde ;** c'est qu'il faut changer un certain nombre de nos habitudes ! Qui sont, et nous le constatons bien tous les jours ô combien tenaces. **La troisième ;** c'est qu'il faut, à chaque fois que cela se justifie, regrouper les acteurs de l'aménagement et de l'urbanisme pour créer, en dehors des cadres institutionnels, des espaces de rencontre, de dialogue, de réflexion et de partage.

Vous l'aurez compris, il faut créer les conditions de la cohérence. Ce ne sont évidemment pas des théories de « *grand grec* », c'est tout simplement du bon sens... C'est l'évidence même. Ces convictions, l'ADUAM les a traduites très concrètement dans sa dernière Convention Cadre 2011-2012-2013 qui précise les orientations du Programme Partenarial. Signée par l'ensemble de nos partenaires, cette Convention insiste sur notre volonté commune de faire de l'Agence un outil d'animation du territoire dont l'un des grands chantiers inscrits au programme d'activités est la démarche InterSCoT-SAR. C'était en juillet 2011...



Depuis, nous avons travaillé. Des techniciens des EPCI, du Département, de la Région et de l'État, se sont réunis au sein d'un comité technique pour faire des propositions. Après une dizaine de réunions, nous y voilà...

« *Nouvelles échelles, nouvelles démarches* ». Outil partenarial, la place de l'ADUAM est au cœur des initiatives et du portage de ces nouvelles démarches. Renforcer inlassablement la connaissance urbaine en assumant la nécessaire transversalité des réflexions sur un territoire où tout est lié : voilà ce qui motive nos actions.

Aujourd'hui dans ce public, je vois beaucoup de techniciens, quelques élus. Et j'y vois déjà un premier motif de satisfaction : l'intérêt porté à la proposition de nos partenaires de créer un espace singulier d'échanges qui nous l'espérons, au fil du temps, deviendra un outil de coordination des documents de planification entre eux.

La complexification des territoires et de leur fonctionnement est un élément majeur à considérer. InterSCoT-SAR, j'entends d'ici la question : s'agit-il d'une superposition à l'élaboration des SCoT et du SAR ? S'agit-il d'une institution masquée ?

Rien de tout cela, bien évidemment. Je rappelle que sur 16 démarches d'InterSCoT actuellement recensées en France, 15 se font dans un cadre purement informel. Ces démarches ne varient pas que sur la forme.

Elles varient aussi sur le fond puisqu'elles poursuivent différents objectifs ; de l'échange d'expériences à la planification commune thématique ou générale. Cependant, toutes répondent à une nécessité commune : celle d'une réflexion plus large compte tenu de l'interdépendance de leur SCoT.

À l'heure où nos trois intercommunalités sont engagées dans l'élaboration de leur SCoT (*Centre et Sud sont au niveau du PADD et le Nord au niveau du DOG*) et que la Région dans une démarche de révision du SAR, peut-on raisonnablement faire l'économie d'une démarche similaire ?

S'intéresser aux marges de chevauchement des SCoT, à leur adaptabilité aux réalités urbaines, à la cohérence des documents de planification entre eux... Tout cela ne fait-il pas sens ?

Réfléchir ensemble est devenu nécessaire, mais comment accepte-t-on de réfléchir ensemble et dans quels espaces de dialogue ?

L'ADUAM s'est vu confier la délicate mission d'animer l'InterSCoT-SAR de Martinique. Elle le fera avec votre aide, celle de ses partenaires, mais surtout avec la conviction que ces démarches constituent une réponse possible au niveau de complexité des territoires.

À l'occasion de cette matinée, il nous appartient ensemble, si vous le voulez bien, d'en suggérer les contours, la forme et les objectifs.



# PARTIE I: UN IN

INTRODUCTION PAR JOËLLE TAÏLAMÉ,  
DIRECTRICE DE L'ADUAM

*Réfléchir ensemble est devenu nécessaire a rappelé le Président MORIN. C'est ce que nous avons commencé à faire avec nos partenaires. Aussi pour introduire la table ronde, je vous propose de vous expliquer comment est né le concept de l'InterSCoT-SAR.*

Pourquoi sommes-nous convaincus qu'il est une réponse possible pour optimiser la mise en œuvre des politiques publiques en Martinique et comment a-t-il commencé à se structurer au sein du groupe de travail de techniciens qui a préparé ce séminaire, prioritairement en direction des élus ?

Depuis une dizaine d'années, la loi SRU a sans conteste donné une impulsion nouvelle aux démarches de planification et nous observons que nous sommes aujourd'hui en Martinique au milieu d'un vaste chantier de mise en œuvre de cette planification.

Ce sont les communes qui se sont lancées en premier avec Le Robert, Rivière-Salée, et Trois-Ilets, (*certainement pas un hasard*) qui mettent en place leur Plan Local d'Urbanisme dès 2002.

Puis nous aurons une 2<sup>ème</sup>, puis une 3<sup>ème</sup> génération de PLU où les élus devront pour certains s'essayer après 2006 à l'exercice complexe de l'évaluation environnementale, comme au François ou à Fort-de-France par exemple.

Aujourd'hui, 12 PLU sont opposables dont 4 actuellement en révision, et 11 sont en cours d'élaboration.

# TERSCOT-SAR, POUR QUOI FAIRE ?



## PARTIE I

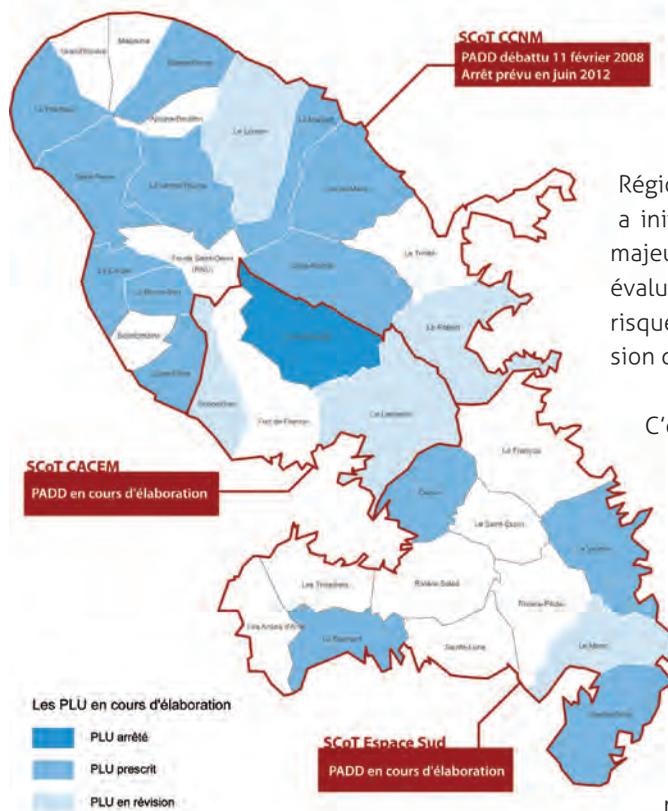
Un Interscot-Sar,  
Pour quoi faire ?

*Aménagement du territoire, développement durable, cohérence.*

Autrement dit sur nos 34 communes, deux tiers sont actuellement engagées dans une démarche de PLU. Certains de ces documents devraient pouvoir être « arrêtés » avant le mois de juin prochain et rester ainsi provisoirement sous l'égide de la loi SRU, les autres seront obligatoirement des PLU dits « Grenelle ». En même temps que les maires révisent leur POS, les 3 intercommunalités ont aussi choisi de réaliser un SCoT.

Le SCoT du Nord, démarré officiellement en 2006, après 3 années de gestation, est maintenant dans la dernière ligne droite. Son Document d'Orientations Générales (DOG) a été présenté hier jeudi au CDST avec un grand succès et son arrêt est prévu pour le mois de juin prochain. Ce sera donc un SCoT SRU, tout en étant, c'est la volonté des élus, quelque peu « grenellisé ».

Documents de planification : les chantiers en cours



Ces deux SCoT dont le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) est en cours seront vraisemblablement tous deux, des SCoT « grenelle ».

Enfin à l'échelle de l'ensemble du territoire, la Région après avoir réalisé le bilan du SAR en 2008, a initié une procédure de révision de ce schéma majeur et n'oublions pas qu'après avoir réalisé une évaluation concertée du plan de prévention des risques, (PPR), l'État est en train d'achever la révision de ce dernier.

C'est sans parler de la révision de la charte du Parc Régional Naturel de Martinique, l'atlas des paysages, le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie,...

Un bilan exhaustif de ces travaux reste à faire, tant sur la difficulté à faire émerger un projet politique partagé dans chacun des documents en fabrication, qu'à le décliner aux différentes échelles du territoire et dans des temps de réalisation raisonnables. Cependant sur ces expériences menées, un constat majeur semble partagé par les élus et les techniciens :

Celui de la CACEM, démarré en 2004, a repris ses travaux en 2008, qui se poursuivent encore, ainsi que le SCoT de l'Espace Sud qui se construit régulièrement depuis 2010.

- Celui de **l'interdépendance des territoires** : c'est vrai dans l'hexagone, où les périmètres des SCoT ne coïncident pas forcément avec celui des EPCI ; c'est encore plus perceptible chez nous,

## PARTIE I

### Un Interscot-Sar, Pour quoi faire ?

car dans cet espace insulaire fini et exigü, les documents de planification, qu'ils soient élaborés au Centre, au Nord ou au Sud de la Martinique abordent souvent des problématiques dont l'influence s'affranchit complètement du périmètre des collectivités,

- Celui de **la difficulté de faire coïncider les territoires « officiels »** sur lesquels sont engagés les exercices de planification avec les territoires vécus
- Celui des **temporalités, le temps du projet** qui excède souvent la décennie, celui des personnes (*élus ou administrés*) qui est plutôt dans le court terme.

Ce constat questionne la performance, l'attractivité et l'équilibre des territoires. Il nous conduit à avoir un regard différent sur l'aménagement de cette île, au risque de voir les atouts de la Martinique se réduire, du fait d'une amplification des nuisances et dysfonctionnements connus (*disparition des espaces agricoles, dégradation environnementale, qualité des paysages et des formes urbaines, hypertrophie des activités économiques, congestion des déplacements...*).

Aussi sommes-nous convaincus que les exigences d'un développement durable de l'espace martiniquais justifient une réflexion dépassant les territoires d'action publique connus à ce jour, et sollicitant d'autres formes de gouvernance. La pratique nous montre que ça ne fonctionne pas de façon idéale.

Que faudrait-il imaginer ? L'Agence, avec ses missions par essence partenariales, est au cœur des interrogations sur ces processus de mise en cohérence (*j'ai presque envie de dire que nous sommes tombés dedans depuis tout petits*). C'est donc tout naturellement que nous avons voulu voir ce qui se passait ailleurs et en prenant connaissance des expériences extérieures grâce au réseau de la Fnau, la démarche de l'InterSCoT nous a paru à plusieurs titres intéressante.

Les premiers InterSCoT sont « nés » à Lyon et Toulouse, peu après le vote de la loi SRU, quand il est apparu que les SCoT en projet ne permettaient pas de répondre à l'exigence territoriale. Dans ces 2 exemples, les réflexions sont lancées dès 2001.

Depuis, plusieurs territoires ont été confrontés aux mêmes questionnements et de nouveaux InterSCoT ont vu le jour. On en compte aujourd'hui une douzaine à des stades d'avancement bien différents et quatre en projet.



## L'ANALYSE DE CES INTERSCoT NOUS A FAIT RETENIR 4 POINTS :

**1** - On remarquera d'abord que le contexte d'apparition des démarches d'InterSCoT diffère selon les cas. Il s'est agi tantôt de mettre en place un cadre compensateur qui articule les démarches de SCoT déjà amorcées (*Lyon, Nantes et le Delta Rhodanien*) ou de devancer l'émiettement prévu des grands territoires par un cadre anticipateur qui affiche dès le départ des règles et des axes communs à l'élaboration des SCoT (*Toulouse*).

**2** - L'inadéquation entre périmètres et enjeux induits par les logiques socio-spatiales, et les dynamiques urbaines sont les premiers arguments évoqués pour justifier de l'émergence d'une démarche d'InterSCoT. Et dans tous les cas, l'objet de l'InterSCoT est de pallier les déficiences de la planification urbaine (*ces arguments ne sont pas très éloignés du constat critique de nos élus et techniciens sur les documents de planification en Martinique dont nous faisons état précédemment*).

**3** - Il n'y a pas eu une seule façon de les construire. Ces démarches résultent de logiques et d'ambitions territoriales. Chaque territoire aborde ou envisage cette question différemment, selon le degré de correspondance entre territoires fonctionnels et institutionnels et selon les volontés politiques locales. Elles ne sont par conséquent identiques ni par la taille des territoires concernés, ni sur les partenaires associés, ni au niveau des modalités d'animation et des budgets.

Elles ont malgré tout en commun une caractéristique importante : toutes ces démarches sont restées dans un cadre informel (*à l'exception de l'InterSCoT de l'agglomération toulousaine porté par un Groupement d'Intérêt Public*).

**4** - Les thématiques abordées sont en général fédératrices avec des enjeux qui dépassent les périmètres des SCoTs. Les axes de travail récurrents sont les suivants : la mobilité, les questions foncières, l'offre de logements, la préservation des paysages, le mode énergétique, la valorisation des espaces agricoles...

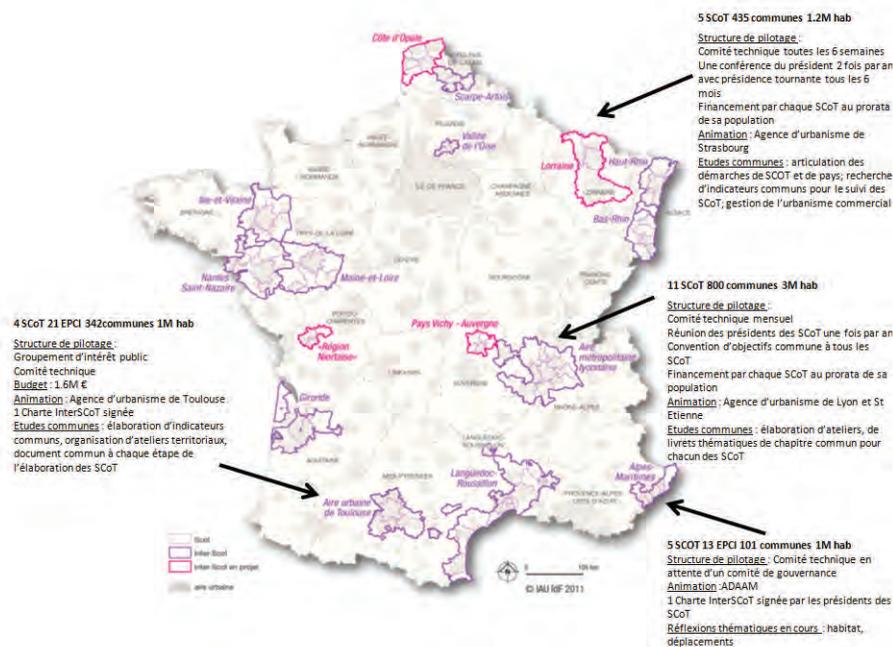
En conclusion, ce qui nous paraît important à retenir de ces expériences d'InterSCoT, c'est le mot liberté : les territoires doivent construire eux même leurs réponses, et ce tâtonnement préalable leur laisse une grande souplesse.

Ainsi derrière un même mot, l'InterSCoT regroupe des réalités différentes tant sur la forme, le contenu que sur l'échelle de réflexion. Chaque territoire choisit son niveau d'intégration, et celui-ci est progressif.

L'intérêt de l'InterSCoT réside dans la mobilisation des acteurs unis par des enjeux communs. Cette **solidarité entre territoires** permet d'aboutir à l'énonciation d'objectifs choisis, à la mise en place d'un consensus autour d'un vocabulaire partagé. Des outils de suivi communs peuvent y être développés pour mieux saisir une problématique particulière.

## PARTIE I

Un Interscot-Sar,  
Pour quoi faire ?



Parmi les reproches qui lui sont faits on citera : le discours trop consensuel, les arbitrages impossibles, l'insuffisance du portage politique, l'incapacité de faire du projet, une mobilisation technique importante pour des résultats pas toujours tangibles.

Il est vrai que les démarches InterSCoT réunissent des acteurs très différents, ce qui pose d'emblée des difficultés de pilotage politique. Le positionnement de chacun n'est pas toujours simple à trouver.

Les situations peuvent être génératrices de conflits et ainsi freiner l'émergence ou la progression de la démarche. En effet le risque est d'assimiler l'Inter-SCoT à un contre pouvoir face à des acteurs tels que la Région et que le partenariat se transforme en enjeu politique conscients des intérêts mais aussi des limites de l'exercice, nous comprenons que l'enjeu est maintenant d'inventer un concept bien à nous et qui colle avec la réalité du territoire martiniquais.

Le groupe de travail composé des partenaires de l'Agence a réfléchi à la mise en place d'un InterSCoT-SAR. Trois ambitions ont présidé à la construction de cette nouvelle démarche :

- Offrir un appui aux documents de planification (*SCoT, PLU, SAR*) dans leurs phases d'élaboration et de mise en œuvre,
- Être le lieu de la prise en compte des dynamiques socio-spatiales,
- Mobiliser les élus.

Attention, il ne s'agit pas de repousser ou de modifier les limites des SCoTs, de se focaliser sur un optimum dimensionnel ou de se substituer au SAR, mais de mettre en évidence les enjeux prioritaires d'une politique commune.

La démarche InterSCoT-SAR que nous imaginons n'est pas un nouveau cadre institutionnel, mais un dispositif qui favoriserait la coopération et la mise en réseau des territoires de planification. Le groupe de travail InterSCoT-SAR tel qu'il a été animé jusqu'à présent avec les techniciens des collectivités et de l'État s'est voulu être avant tout un lieu et un espace d'échanges.

À titre d'exemple, une réflexion a été initiée sur le traitement des zones de contact ou de frange entre les SCoT ou les PLU ; des premiers travaux cartographiques ont été réalisés à partir d'une délimitation

d'une zone de 10km de part et d'autre des limites de SCoT, puis différentes couches y ont été ensuite superposées en toute liberté, nous aimerions observer et analyser ces zones, identifier les bassins de vie, en dehors des limites institutionnelles et en échappant à la hiérarchie des normes.

Nous avons aussi préconisé l'approche transversale et l'InterSCoT-SAR pourrait donner le prétexte d'examiner la question du tourisme, des déplacements, de l'urbanisme commercial, des sujets tels que la trame verte et bleue...

L'InterSCoT n'est pas un but en soi. Il s'agit de démarches souples, adaptées, partagées et génératrices de cohérence. Elles s'adaptent, construisent avec l'existant et anticipent les évolutions. Mais il faut du temps entre le lancement d'une démarche et ses premiers résultats validés. Ce n'est pas un processus linéaire. Leur capital de légitimité est à construire. D'où l'organisation de ce séminaire ce matin.

### **Eddie MARAJO**

La Martinique est donc en chantier, posant des questionnements notamment en matière de cohérence et de traitement des zones de contact. Des démarches d'InterSCoT ont déjà été initiées sur d'autres territoires pour répondre à ce type de questionnement. Vous aurez sans doute le loisir de poser des questions à Mme TAÏLAMÉ au sujet de son intervention, mais nous allons tout de suite poursuivre nos travaux.

# TABLE RONDE

animée par Eddie MARAJO, Opensoft System

Qui mieux que les artisans de ce chantier aux multiples échelles pourraient venir témoigner de leur pratique de l'exercice de planification et de l'intérêt de construire des partenariats. Je voudrais appeler à la table ronde les participants suivants :

- M. Christian VERNEUIL, Deuxième Vice-Président à la CCNM délégué aux grands projets structurants,
- Mme Jocelyne NARFIN, Directrice Générale Ajointe de l'aménagement et de l'environnement de l'Espace Sud,
- M. Jean-Pierre ARNAUD, Chef du service connaissance prospective développement territorial de la DEAL.

Vous avez remarqué que ce matin le nombre assez impressionnant de sigles. Je me suis fait mon petit dictionnaire et mon petit florilège de sigles.

En fin de matinée je vous ferai sourire, parce que sans le savoir, ce matin on va en manipuler au moins 35.

Je suis sûr que certains d'entre vous n'ont pas tous la connaissance sur l'ensemble de ces sigles.

Nous attendons M. Frantz THODIARD, Président de la Commission Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme de la CACEM qui nous a prévenu d'un léger retard.

## PARTIE I

Un Interscot-Sar,  
Pour quoi faire ?



J'ai presque envie de jouer les provocateurs en commençant par M. VERNEUIL qui a une expérience très particulière surtout ces temps-ci, en lui demandant qu'est-ce qui ne va pas, qu'est-ce qui ne marche pas tant que ça que vous ayez envie de créer un Inter-SCoT-SAR en Martinique ?

### **Christian VERNEUIL (CCNM)**

Je salue l'ensemble des participants de cette salle. Pour savoir ce qui ne va pas, il faut d'abord comprendre pourquoi nous faisons des SCoTs ?

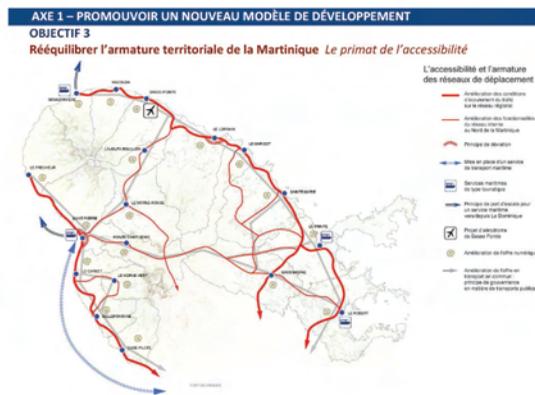
Si nous sommes arrivés à fabriquer des SCoTs c'est qu'il y avait un besoin. Les élus communaux par les compétences qu'ils exercent, notamment l'urbanisme, sont au cœur du développement de ce territoire.

Quand on fait un document d'urbanisme, comme disait Mme TAÏLAMÉ, il a beau être très bien pensé, bien réfléchi, mais quand il ne fait pas corps avec les réalités du terrain, ça pose un certain nombre de problèmes. L'intercommunalité c'est justement cette possibilité de renforcer ce rôle des élus communaux. Il était tout à fait juste et normal que l'intercommunalité décide de mettre en place des SCoTs.

Nous l'avons fait pour plusieurs raisons : premièrement ça permet de renforcer cette notion de développement, mais aussi de mieux cadrer et de rendre le développement de ce territoire plus cohérent.

Ça permet d'harmoniser, mais aussi de faire des économies d'échelles et d'éviter des doublons. Je prends l'exemple de la commune du Robert qui est limitrophe avec les deux autres SCoTs.

### **SCoT CCNM (PADD)**



Source : ADUAM-DBW-TETRA, 2012

Si vous traitez le nautisme, l'aménagement de l'extrémité nord de l'Espace Sud, qui est frontalier avec le Robert, donc avec le SCoT Nord, vous allez penser peut être à un certain nombre d'actions au sol, qui ont naturellement un impact sur la façade maritime, et qui finalement auront un impact dans la baie du Robert dans la mesure où il y a un échange entre les eaux de la baie du François et les eaux de la baie du Robert.

S'il n'y a pas une réflexion commune entre ceux qui élaborent ces SCoTs, nous nous retrouvons à gêner le développement de l'un et de l'autre et finalement on ne s'en sortira pas.

Nous avons toute une série de bassins versants qui donnent sur le Lamentin ; si nous ne faisons pas attention au développement de notre territoire, et bien là aussi nous impactons le développement du territoire du Lamentin.

Ce qui ne va pas et nous impose à réaliser ces SCoTs, c'est d'harmoniser le développement du territoire martiniquais, faire en sorte que nous soyons tous ensemble pour donner à ce pays le développement harmonieux qu'il mérite.

### Eddie MARAJO

Merci pour votre plaidoyer. Mme NARFIN parlez-nous de votre expérience à l'Espace Sud.

### Jocelyne NARFIN (*Espace Sud*)

Tout d'abord je voudrais saluer l'ensemble des participants et à voir la salle on se rend compte que c'est un sujet qui intéresse bon nombre de partenaires. Je voulais aussi excuser le Président qui n'a pu être présent parmi nous aujourd'hui. Notre démarche à l'Espace Sud, inscrite dans le Contrat de Mandature, est basée sur le développement durable car aujourd'hui il devient de plus en plus important de préserver le territoire, de sauvegarder les richesses.

S'engager dans une démarche InterSCoT est presque une évidence. Nous sommes une île et chaque territoire c'est un puzzle. Il faut que ce puzzle soit constitué et on ne peut pas travailler sur son territoire sans regarder ce qui se passe ailleurs.

### SCoT ESPACE SUD (*Diagnostic*)



Source : ADUAM, 2012

Mme TAÏLAMÉ, dans son intervention, a très justement évoqué la problématique du déplacement. On ne pourrait concevoir un territoire, un développement harmonieux du Sud sans penser au problème du déplacement.

En outre, il y a aussi la problématique du tourisme comme l'a rappelé M. VERNEUIL.

## PARTIE I

Un Interscot-Sar,  
Pour quoi faire ?

Nous avons mis en place au sein de l'Espace Sud, des études sur la filière nautique puisque c'est un secteur important pour le développement de notre territoire.

Aujourd'hui je dirais que c'est naturel que toutes les intercommunalités se posent la question de la cohérence puisque nous sommes toutes les trois dans une démarche de SCoT.

Ce qui est important, c'est de voir comment nous allons développer et penser ce territoire ensemble et qu'on puisse avoir une vision stratégique et pragmatique.

### **Eddie MARAJO**

Je vais jouer la provocation jusqu'au bout, vous parlez d'évidence. Vous êtes sûr que tous les élus partagent votre philosophie InterSCoT ? Que faudrait-il pour les convaincre d'aller jusqu'au bout ?

### **Jocelyne NARFIN** (*Espace Sud*)

Je ne sais pas s'ils sont convaincus, mais la configuration du territoire les obligera à faire cette démarche. Je pense que tous les élus présents tendent vers cela. Donc, je n'ai pas de doute sur la vision globale et stratégique quand il s'agit du développement harmonieux du territoire de la Martinique.

### **Eddie MARAJO**

M. THODIARD est-ce que vous partagez les opinions qui viennent d'être formulées quant à la nécessité de cette nouvelle démarche ?

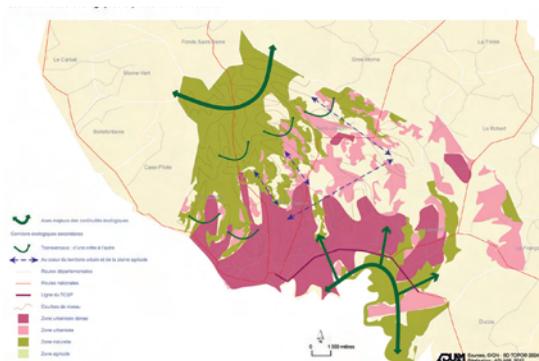
### **Frantz THODIARD** (*Président de la Commission de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme, CACEM*)

D'abord je crois que dans le terme SCoT, il y a un mot qui est fondamental c'est le mot cohérence. Nous sommes un petit territoire. D'autant plus réduit, qu'on le divise en trois.

Donc, si on ne parle pas de cohérence, je pense qu'on a tout faux. En matière d'habitat, de travail, d'implantation des activités économiques, de déplacement, comment ne pas réfléchir justement à prendre en compte l'habitant qui habite juste à la frontière. On ne peut pas réfléchir ni travailler en vase clos. D'où la nécessité de nous écouter, d'échanger sur nos différentes démarches. Dès la définition de notre périmètre, il a fallu qu'on prenne en compte les implantations des activités économiques, les déplacements, les implantations des logements. Je partage donc totalement la nécessité d'avoir cette vision commune et de partager avec les collègues des autres Communautés les grandes orientations. Il faut qu'au niveau de l'ensemble du territoire nous puissions retrouver un certain équilibre.

Force est de constater que dans l'agglomération centre, il y a certainement un poids peut-être un peu trop fort d'activités économiques, avec toutes les conséquences sur les déplacements, les politiques de l'habitat, la préservation de nos espaces naturels. Je pense qu'il y a une nécessité de rééquilibrage de l'activité économique.

## SCoT CACEM



Source : ADUAM, 2011

Pour répondre très rapidement à la question, l'InterSCoT-SAR est nécessaire parce que notre territoire est trop petit pour que nous puissions raisonner sur le périmètre restreint de chacun de nos EPCI.

### Eddie MARAJO

Avant de passer la parole à M. ARNAUD, j'ai une question pour les représentants des intercommunalités : avez-vous déjà réfléchi à la forme que pourrait prendre cet InterSCoT ?

On a vu en introduction que le cadre justement n'existe pas. On peut très bien dire qu'on met une couche supplémentaire sur le mille-feuille institutionnel.

### Frantz THODIARD (CACEM)

A-t-on vraiment besoin d'un cadre formel ?

Je crois qu'on a surtout besoin de réfléchir, de penser Martinique.

On se doit de dépasser le formalisme qui peut exister aujourd'hui sans créer de nouvelles structures, en nous retrouvant comme on le fait aujourd'hui (*élus, techniciens*). Pour avoir une vision commune parce qu'il ne s'agit pas du développement du Centre par rapport au à celui du Nord ou du Sud. Il est question du développement de la Martinique. Offrir la meilleure chance à nos compatriotes, qu'ils soient à Grand' Rivière ou à Sainte-Anne ; les rapprocher le plus possible des bassins d'emplois pour qu'ils puissent y accéder le plus aisément possible pour éviter les problèmes d'engorgement que nous connaissons. Il n'y a pas besoin de formalisme. Arrêtons un peu nos problèmes de clochers et mettons-nous ensemble au service de la Martinique.

### Jocelyne NARFIN (Espace Sud)

Je rejoindrai M. THODIARD. On n'a pas besoin de cadres formalisés. Ce qu'il faut aujourd'hui c'est créer des instances de réflexion, d'échange sur des problématiques communes. Ce n'est pas un document par-dessus, comme on dit, une couche sur le mille-feuilles. Il faut mettre du lien entre les territoires, un peu de ciment.

### Eddie MARAJO

Nous passons la parole à un bâtisseur. Vous ne voyez évidemment aucune allusion. M. VERNEUIL je crois que vous avez, davantage dans votre secteur géographique, travaillé sur un contenu éventuel. Est-ce que vous avez deux ou trois mots à nous dire là-dessus ?

## PARTIE I

Un Interscot-Sar,  
Pour quoi faire ?

**Christian VERNEUIL** (CCNM)

Je rejoins les autres intervenants sur cette notion de formalisme. Je crois que c'est l'espace qu'il faut créer, cette possibilité de se rencontrer. Il faut quand même que le groupe, les gens, que les acteurs soient bien repérés. Et qu'ils puissent se mobiliser de façon à ce que systématiquement la priorité soit donnée au développement cohérent de la Martinique. Et que nous puissions avancer.

**Eddie MARAJO**

M. ARNAUD vous êtes partenaire de cette réflexion, et en tant que chef du service de connaissance perspective de développement territorial de la DEAL, vous avez votre propre conviction sur la nécessité du dialogue InterSCoT.

Quelles sont vos principales réactions sur tout ce que vous avez entendu ?

**Jean-Pierre ARNAUD** (DEAL)

Je ne sais pas si c'est vraiment une chance ou si c'est une difficulté, car il y a beaucoup de choses qui ont été dites. D'abord je voudrais saluer moi aussi tous les participants à cette assemblée et excuser le Directeur de l'aménagement et du logement qui est retenu par des obligations ce matin.

Je voudrais d'abord rappeler que dans ce domaine qui nous rassemble aujourd'hui, l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, l'État depuis 30 ans maintenant, s'est retiré en quelque sorte de la décision.

Avec la décentralisation, en matière d'urbanisme, c'est bien au niveau des collectivités que s'exercent les responsabilités. L'État, je dirai, n'a plus qu'à jouer un peu le rôle de garant de l'intérêt général, qui comme chacun sait n'est pas la somme des intérêts particuliers. C'est important de le rappeler. Et l'intérêt général dans ce domaine là, il s'exprime, de mon point de vue, à la fois au travers des lois et des règlements.

On a un code de l'urbanisme, on le constate tous les jours, qui est de plus en plus compliqué et qui évolue en permanence, mais qui existe. Les SCoTs peuvent être considérés comme la prise en compte des enjeux sur les territoires de plus en plus près finalement des citoyens. Ils sont confrontés à cette difficulté que l'on a à concilier l'intérêt général et la somme des intérêts particuliers.

Dans ce contexte-là, où l'on parle de plus en plus de développement durable, il est évident pour nous que cette approche et cette réflexion d'InterSCoT sont nécessaires. Cela a été largement dit depuis le début de la matinée. On ne peut pas aborder la question de l'aménagement de l'urbanisme sur une partie du territoire sans se soucier de ce qui se passe à côté et de ce qui va se passer plus loin. Je crois que le développement durable nous pousse à cette approche intégrée. Les spécialistes ou les scientifiques parleraient d'approches systémiques de façon plus triviale. On peut parler d'effet papillon que tout le monde connaît aujourd'hui.

## PARTIE I

Un Interscot-Sar,  
Pour quoi faire ?

En ce qui nous concerne à la DEAL, qui accompagne l'ADUAM dès le début, si nous soutenons cette démarche InterSCoT c'est bien parce pour nous, il est important de traiter les thématiques qu'on a évoquées depuis le début.

On pourrait parler de sujets un peu plus triviaux et moins prosaïques, tels que le traitement des déchets, la gestion de l'eau et l'assainissement. On voit bien par exemple dans le domaine de l'eau qu'il y a des solidarités qui s'exercent et qui dépassent les périmètres des intercommunalités. Je pense donc que cette démarche d'InterSCoT a toute son importance. Elle a un rôle à jouer afin de faciliter les échanges tout en conservant évidemment la responsabilité de chacune des collectivités à son niveau.

### **Eddie MARAJO**

Mme TAÏLAMÉ parlait d'un territoire en chantier. Quel regard portez-vous sur l'état d'avancement des documents d'urbanisme ? La cohérence peut-elle d'ores et déjà s'installer ou faut-il attendre que tout le monde soit au même niveau ?

### **Jean-Pierre ARNAUD (DEAL)**

Je pense qu'il serait utopique d'imaginer un monde idéal où on aurait d'abord un SAR qui serait approuvé, puis de là découleraient des SCoTs, puis des PLU. On n'y arrivera pas. L'histoire fait qu'il y a certains qui avancent plus vite que d'autres. Cela dénote un dynamisme où les uns profitent de l'expérience des autres en positif ou en négatif.

Je pense qu'il faut conserver cette vitalité. Le chantier ne s'arrêtera pas demain, parce qu'on sera en permanence en chantier sur un territoire comme la Martinique.

On voit bien aujourd'hui qu'on a toute une série d'évolutions sur le plan démographique, économique. Si l'on en croit les prévisions, nous sommes un peu à un tournant. Il y a des évolutions qui vont se faire, une population qui va vieillir et qui va stagner.

L'InterSCoT doit favoriser l'échange d'expériences, peut-être essayer de compenser un peu les écarts et de faire en sorte que, même si il y en a qui avancent un peu plus vite que d'autres, ils restent malgré tout dans un cadre général relativement harmonisé.

Cette différence d'avancement dans les démarches ne doit plus s'inscrire dans une espèce de compétition, mais dans bien dans un déroulement normal de la dynamique d'un territoire, sans encore une fois qu'il y ait concurrence ou compétition entre celui qui irait plus vite et qui récupérerait par exemple toutes les zones d'activités. Pour moi c'est comme ça qu'il faut inscrire la démarche.

### **Eddie MARAJO**

Vous disiez il y a quelques minutes que l'État s'est retiré pour être davantage un observateur qu'un acteur. Quel rôle pourrait jouer l'État justement dans ce nouvel appareil de dialogue ?

**Jean-Pierre ARNAUD** (DEAL)

Je ne sais pas s'il faut dire que l'État est qu'un simple observateur, car il est malgré tout le garant du respect d'un certain nombre de grandes orientations qui sont fixées par les lois. Notre démarche en tant que DEAL, c'est d'aider à la réflexion, à sortir un petit peu des préoccupations très quotidiennes qui sont celles des élus des collectivités au plus près du terrain, pour, justement, essayer de garder un peu ce cap, ce recul par rapport à la réalité. Je crois que notre rôle en tant que service de l'État il est notamment dans cette approche-là.

**Eddie MARAJO**

M. THODIARD souhaite réagir sur cette vision très pratique et très pragmatique du dialogue. Parce qu'au-delà de la nécessité on l'a vu presque de l'évidence, le mot a été lâché, le dialogue fonctionne difficilement en Martinique.

**Frantz THODIARD** (CACEM)

Il faut qu'on fasse tomber quelques barrières pour que nous puissions nous retrouver autour de notre volonté commune d'avoir à nous occuper du destin de notre pays. Il faut convaincre les décideurs à savoir les élus, c'est-à-dire d'abord nous-mêmes. Et ensuite nos concitoyens. L'enjeu c'est vraiment un équilibre de notre territoire pour créer les conditions de son développement, un développement harmonieux et au service de tous. Il y a certainement quelques nuances, mais on peut se retrouver autour d'objectifs essentiels.

Au-delà de l'aspect de l'aménagement du territoire, il y a une préoccupation commune: créer les conditions d'une création activité, de valeurs, d'emplois dans notre pays. C'est ce qui devrait par delà nous mobiliser, nous unir tous. Voilà ma conviction profonde.

**Eddie MARAJO**

On a l'impression parfois que ce sont que des mots, des grands concepts. On a du mal à toucher la réalité, les difficultés liées à cette espèce de cloisonnement. Pouvez-vous nous donner des exemples précis de points d'achoppement et de faiblesse justement qu'on pourrait pallier par le biais de la démarche InterSCoT ?

**Christian VERNEUIL** (CCNM)

Si l'on prend la thématique transport, vous avez deux intercommunalités qui sont déjà organisées, mais une Communauté de Communes qui couvre près de 50 % du territoire avec un transport totalement désorganisé. Un travail global est nécessaire qui commence déjà par la mise en place d'une structure pour organiser le transport sur la Martinique. L'InterSCoT pourrait faciliter la réflexion globale sur les transports en amont des documents d'urbanisme. Le deuxième exemple est celui des zones d'activités. Chaque intercommunalité souhaite réaliser des zones d'activités. Il y a donc une réflexion à mener, car cela risque de poser des problèmes de doublons, de conflits. Et puis nous risquons de stériliser le développement économique parce qu'on se fera concurrence.

## PARTIE I

Un Interscot-Sar,  
Pour quoi faire ?

Par le biais de l'InterSCoT nous pourrions donc nous mettre d'accord, nous entendre sur une répartition équilibrée et équitable. Enfin je citerai l'exemple du tourisme. Il est en train d'évoluer, mais je pense qu'il faudrait qu'il évolue un peu plus rapidement. Aujourd'hui on a tendance à voir les zones déjà équipées. C'est logique puisque celui qui vient investir veut son rendement assez vite. Il va naturellement se pencher sur le territoire Centre ou de l'Espace Sud. Il est donc important que nous puissions dialoguer entre nous de façon à ce que nous puissions bien sûr répondre aux enjeux et besoins immédiats tout en ne condamnant pas l'avenir du territoire.

### **Eddie MARAJO**

Merci M. VERNEUIL. Dernier mot avant que nous passions aux échanges avec la salle et aux réactions. Mme NARFIN ça vous inspire quoi ce début de dialogue ou cette espérance de dialogue quand, technicienne, vous êtes confrontée à des débats souvent houleux entre politiques et stratégie d'investissements. Qu'est ce que vous en pensez ?

### **Jocelyne NARFIN** (*Espace Sud*)

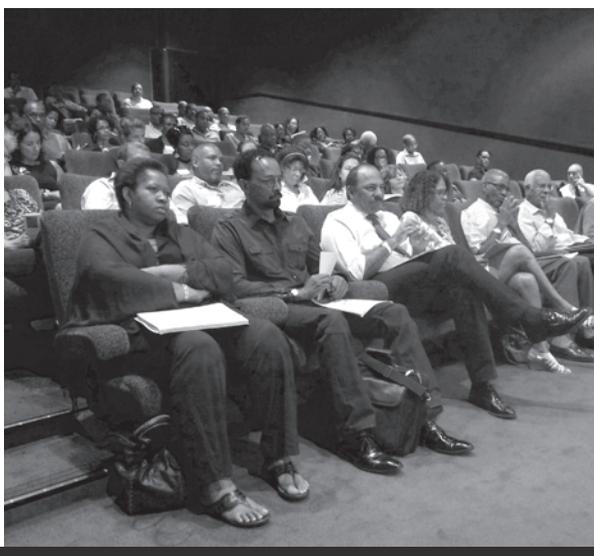
Je pense que c'est une question qu'on doit tous se poser. Les débats houleux sont parfois nécessaires pour qu'on puisse avancer.

Il ne faut donc pas en avoir peur, parce que je reviens toujours à la notion du projet, à la question de ce qu'on veut. Quand on sait ce que l'on veut, on peut se battre, mais il ne faut jamais oublier l'objectif.

On est dans une démarche de développement durable basée sur un projet collectif. M. ARNAUD de la DEAL parlait de démarches systémiques. Effectivement dans les débats houleux, on se rend compte qu'il y a des interdépendances et qu'il faut à un moment s'arrêter pour voir où on veut aller, s'interroger sur la vision. Je dis souvent quelque soit la lunette ou quelque soit celui qui portera la lunette, ce qui importe c'est la vision. Pour moi les débats houleux sont nécessaires et c'est ça qui renforce la solidarité.

### **Eddie MARAJO**

L'essentiel est de créer les espaces de dialogue. On a bien compris. Le plus important c'est la Martinique. Nous arrivons au moment de l'échange. J'aimerais faire réagir le Président de la CCNM : alors d'accord ou pas d'accord pour aller vers un InterSCoT ?



**Ange LAVENAIRE** (*Président de la CCNM*)

C'est essentiel. Je voudrais quand même rappeler en saluant au préalable, l'ensemble des participants, qu'il y a plusieurs mots-clés : l'évidence puis la cohérence.

Il y a deux niveaux de cohérence : le document d'urbanisme, le SCoT lui-même, et il y a une cohérence dans nos propos et dans nos actes. Par conséquent, je tiens beaucoup à ce premier séminaire qui prend acte.

L'évidence vient du fait qu'on parle bien dans la démarche, de l'articulation entre les SCoTs, du projet d'aménagement du développement durable. Et quand on dit ça, on met l'homme au cœur. Et quand on met l'homme au cœur, on y ajoute l'économique, le social et l'environnemental.

Alors il y a là, en plus de la cohérence et de l'évidence, bien évidemment le problème de la justice et de l'équité sur le territoire. Je suis un nordiste qui ne perdra jamais le Nord dans cette situation là.

Parce qu'il y a longtemps qu'on parle de développement du Nord. Non pas au détriment des autres secteurs, mais en cohérence. C'est bien pour cela que je suis réjoui.

Pour revenir à l'exemple du transport, j'observe qu'il y a des gens de Macouba et des riverains du

Prêcheur qui vont travailler au Centre, et qui au titre de leur entreprise sont assujettis au versement transport, mais qui ne bénéficient pas de réseau de transport. C'est quand même une injustice chronique.

Il nous faut aller de l'avant. Pour cela, on n'a pas besoin de cadre formalisé. Il y aura encore quelques réticences, mais je suis convaincu depuis très longtemps de la nécessité de cette démarche.

Très concrètement cela pose quand même quelques problèmes budgétaires. Mais je dis toujours qu'on ne doit pas prendre l'argent comme un frein à tout. Il faut d'abord faire la démonstration qu'on a une capacité intellectuelle et organisationnelle pour faire. N'ayons pas peur des SCoTs comme je disais hier lors du séminaire à Saint-Pierre autour du DOG du SCoT du Nord. Ce sont des documents de planification fédérateurs et mobilisateurs.

Il est important de ne pas rentrer dans le système de superpositions d'un certain nombre d'outils, tels que les contrats de rivières, les contrats de baie, l'EPFL. Les SCoTs et l'InterSCoT doivent faciliter et mettre ensemble pour que les Martiniquais soient sur un territoire globalement animé, et développé économiquement.

**Eddie MARAJO** *Merci Monsieur le Président.*

# ECHANGES AVEC LA SALLE

**Louis BOUTRIN** (*Conseiller Régional*)

Au risque de surprendre certain, quand je suis venu ce matin à cette rencontre proposée par l'ADUAM dont je salue l'initiative, je suis venu aux rencontres InterSCoT-SAR. S'il y a un absent dans la discussion, malheureusement c'est le Schéma d'Aménagement Régional qu'on pourrait appeler Schéma d'Aménagement de la Martinique (SAM) puisque la Région va disparaître et qu'on pense Martinique.

L'InterSCoT-SAR est nécessaire parce qu'on ne peut effectivement pas avoir une fracture territoriale. Pour prendre un exemple hier, nous avons discuté d'un projet concernant les déplacements dans la conurbation Centre, mais qui ne règle pas le problème du Marigot.

Ceux qui sont dans le Nord qui veulent aller vers les bassins d'emplois sont donc toujours handicapés. Habiter le Morne-Vert et aller à Saint-Pierre pour un acte administratif, si on n'a pas une voiture on est foutu.

Donc voilà une réalité du quotidien à laquelle il faut porter des préconisations et des solutions : c'est un schéma d'ensemble, une vision d'ensemble de la Mar-

tinique pour effectivement déterminer les grands bassins d'emplois, les zones d'aménagement touristique.

N'oublions pas que tous les SCoTs doivent être compatibles avec le SAR juridiquement, on ne peut pas faire autrement. Je veux bien discuter d'InterSCoT, mais je voudrais qu'on n'oublie pas le SAR.

**Eddie MARAJO**

Je précise que tous ces débats se font sous l'œil vigilant de Monsieur le Maire du Prêcheur, Marcellin NADEAU qui est le grand témoin qui élaborera en fin de matinée la synthèse de nos débats. Un petit mot, car vous êtes grand témoin, mais vous n'êtes pas grand acteur.

**Marcellin NADEAU** (*Maire du Prêcheur*)

On est toujours acteur. Pour être témoin, il faut avant être acteur. J'ai eu l'occasion d'aller à Lyon sur cette réflexion d'InterSCoT et quand Mme TAÏLAMÉ m'en a parlé, j'étais très dubitatif. Pourquoi ? Parce que compte tenu de la configuration du pays, on a un SAR. Un InterSCoT me paraissait renforcer le mille-feuilles. Mais il y a un élément qui m'a plu, quand on parle d'InterSCoT-SAR, on est à l'horizontal.

Donc, à ce niveau-là, il y a un bouleversement des schémas qui est intéressant. Tout le monde est prêt à dialoguer, mais ça voudrait dire aussi que certains devraient revenir sur leurs prérogatives. Et pour abonder la question qui se posait, je me demande si la faible participation aujourd'hui de la Région est un hasard.

## PARTIE I

Un Interscot-Sar,  
Pour quoi faire ?

**Eddie MARAJO**

M. MORIN, élu, du Conseil Régional vous donnera sa réponse tout à l'heure.

Si vous avez des questions à poser à nos participants, profitez-en parce que c'est rare qu'on ait autant d'élus majeurs.

**Marinette TORPILLE** *(Présidente de la Commission Aménagement du Territoire, CCIM)*

On parle d'InterSCoT alors qu'à la Martinique aucun SCoT aujourd'hui n'est voté. Alors, comment faire un espace de cohérence interterritorial quand on n'a pas décidé ou réfléchi complètement sur sa cohérence de territoire propre ?

**Eddie MARAJO**

Est-ce qu'il n'y a pas paradoxe entre un dialogue nécessaire et sur les états d'avancement totalement différents ?

**Ange LAVENAIRE** *(Président de la CCNM)*

Je ne pense pas qu'il y ait là une contradiction. Il faut commencer à dialoguer, échanger dès maintenant de façon à ce que chacun s'explique sur l'état d'avancement respectif et puis ce sur quoi on peut déjà se mettre d'accord.

Il est plus facile d'empêcher à une voiture de démarrer, que de l'arrêter quand elle est partie. Il vaut mieux commencer à réfléchir ensemble dès le départ.

**Frantz THODIARD** *(CACEM)*

Je veux dire au contraire c'est dès le départ. Si on avait déjà tous figé nos SCoTs, ce serait beaucoup plus difficile d'initier une telle démarche.

On aurait déjà décidé de nos zones d'activités à 500 mètres l'un de l'autre.

Je pense que c'est maintenant qu'il faut le faire, pour aller vers cette vision globale.

**Pascal ROSALIE** *(Directeur de l'Urbanisation, de l'Aménagement et de l'Environnement, Ville du François)*  
C'est vrai qu'on a parlé tout à l'heure de la dynamique dans laquelle tous ces documents d'urbanisme s'élaborent.

M. NADEAU a effectivement parlé de verticalité ou d'horizontalité notamment du SCoT et du SAR. J'ai envie de poser la question aujourd'hui à des maires qui sont là pour certains.

Est-ce qu'un maire quand il réalise aujourd'hui son PLU, ou demande une modification de son document d'urbanisme, a conscience qu'il est en train d'agir ou d'interagir sur ces documents de planification qui sont supracommunaux ?

Vous avez raison, l'idéal serait que tout soit déjà arrêté au niveau du SCoT et du SAR. Mais comme on sait qu'on n'est pas dans cet ordre-là. Comment faire ?

**Eddie MARAJO**

Je vais passer la parole à M. MAURICE, Maire du Morne-Vert.

**Marcel MAURICE** (*Maire du Morne-Vert*)

Je perçois très bien la question du collègue du François. Il s'agit de savoir pour nous au moment où nous sommes en révision du PLU, ce qui est mon cas, si ces décisions sont susceptibles de modifier éventuellement d'interagir sur les prérogatives du SCoT. Je prends le cas de la commune du Morne-Vert, qui est intégrée dans la côte caraïbe. Chacun sait les problèmes qui sont posés aujourd'hui, notamment en matière de transport.

Je veux dans mon espace géographique préserver deux choses essentielles pour moi. Le développement ou le maintien des espaces voués à l'agriculture, puisque c'est une zone maraîchère. Et la deuxième chose c'est réserver des espaces pour que la population ne s'en aille pas. À cela il faut ajouter la géographie, la géologie.

Quand on veut développer le tourisme par exemple, on pense à l'axe Schœlcher-Case-Pilote-Saint-Pierre-Prêcheur. Mais les terres de l'intérieur (*Morne-Vert, Fonds Saint-Denis*) sont complètement exclues de ce schéma-là. Mon inquiétude c'est que devant les tergiversations de nous-mêmes élus, je crains que l'État tout doucement ne se positionne et fasse en sorte de récupérer un petit peu en disant "vous avez la décentralisation, vous ne savez pas l'utiliser".

**Eddie MARAJO**

L'État recentralisateur on l'évoquera probablement. Est-ce qu'on peut poursuivre nos questions ?

**Jean-Tony GUIOUBLI** (*citoyen lambda*)

Je suis dans le questionnement. Pourquoi la concurrence politique entrave-t-elle depuis des décennies le développement de la Martinique ? Comment faire comprendre aux élus de tous bords bien entendu que l'intérêt général prime avant tout avant l'intérêt personnel et corporatif ? Deuxième chose, le projet InterSCoT n'est-il pas comme on vient de le dire un ajout de plus aux méfaits que l'on connaît ?

**Eddie MARAJO**

On va demander très rapidement à David ZOBDA de répondre. Première question sur cette concurrence politique essayons, d'aller plus loin puisque la question est un petit peu transversale. Est-ce que l'InterSCoT peut être un lieu d'échange et de facilitation ?

**David ZOBDA** (*1<sup>er</sup> Vice-Président du Conseil Général*)

Il faut comprendre que les élus martiniquais ne sont pas différents des élus de France, d'Europe, d'Amérique du Nord, etc. Tous les élus s'opposent. Pour une raison très simple, c'est que la politique c'est faire des choix, avoir une vision de développement, et forcément, il y a dans les politiques des choix de société et des choix de développement qui sont différents. Il est très clair que dans la campagne présidentielle actuelle, c'est un choix de société qui est proposé.

On aura bientôt les législatives et vous verrez que vont s'affronter quelques philosophies différentes du développement. Le SCoT, le SAR c'est quoi ? Ce sont des outils qui permettent de penser le développement du pays et de l'inscrire dans un document de référence. Dès lors qu'on a une certaine vision du pays, elle est opposable ou confrontable à une autre vision du pays. Si je trouve intéressante cette idée d'InterSCoT, c'est précisément pour cette raison-là. C'est parce qu'à un moment donné, on va s'asseoir autour d'une table et on se dira moi je pense plutôt cela et le collègue d'en face dira, moi je pense plutôt le contraire. Comment concilier les contraires ? Comment faire en sorte que l'intérêt général soit mis en avant, au détriment des intérêts particuliers ou de l'idée particulière qu'on se fait du développement ? L'InterSCoT peut permettre cela, mais l'esprit humain c'est un esprit malin. Il ne faudrait pas que l'InterSCoT vienne en opposition au SAR. Il ne faudrait pas que les appétits politiques s'emparent de tel ou tel, que l'un étant plus grand, s'oppose à l'autre.

### **Eddie MARAJO**

En sachant que l'InterSCoT est plutôt informel. Il aura du mal à être traduit en documents.

### **David ZOBDA** *(Conseil Général)*

Je vous prends un exemple très simple et récent : la problématique du traitement et collecte des déchets. Il a bien fallu que l'on s'entende entre collectivités, car nous avons des dates d'échéances et de missions. De manière collective, nous avons défini un scénario.

Et c'est un engagement à la fois de reconstruction d'infrastructures, mais aussi financier d'implantations sur le terrain. Ça a été fait dans un cadre informel !

### **Eddie MARAJO**

J'aimerais quand même passer le micro à M. MORIN qui devrait nous apporter des éclaircissements sur le SAR.

### **Simon MORIN** *(Président de l'ADUAM)*

Vous avez bien remarqué que dans l'invitation que vous avez reçue à temps, il y a tout à fait en tête de documents, l'intervention du Président de l'ADUAM et tout de suite après il y a le Président de la Commission Logement Habitat et Conseiller Régional. Si on le place en tête, c'est dire qu'il n'y a vraiment pas de problème concernant la présence ou pas de la Région. La Région est bien présente, par rapport au Président de la commission logement habitat, mais elle est d'autant plus par rapport à la validation du Programme Partenarial que mène l'ADUAM et pour lequel la Région verse une subvention conséquente. L'ADUAM est un partenaire tout à fait particulier dans tout ce qui est planification et réflexion. Je rassure donc les élus sur la volonté de la Région de participer à l'InterSCoT-SAR. Je voudrais véritablement que l'on comprenne que lorsqu'on parle d'InterSCoT-SAR on aplanit un peu les choses sans hiérarchisation. Voilà par excellence, une initiative traduisant une volonté très concrète de faire en sorte que nous puissions véritablement réfléchir en Martiniquais.

## **Eddie MARAJO**

Je vous propose d'aller en pause et de revenir dans cette même salle. Dans 15 minutes, nous attaquerons une partie majeure de la matinée avec la conférence de M. Pierre SOLER-COUTEAUX. Nous vous attendons.

## **PARTIE I**

Un Interscot-Sar,  
Pour quoi faire ?







# PARTIE 2 : LE DÉFI DE L'URBANISME COMMERCIAL

## PARTIE 2

Le défi de  
l'urbanisme  
commercial

### **Eddie MARAJO**

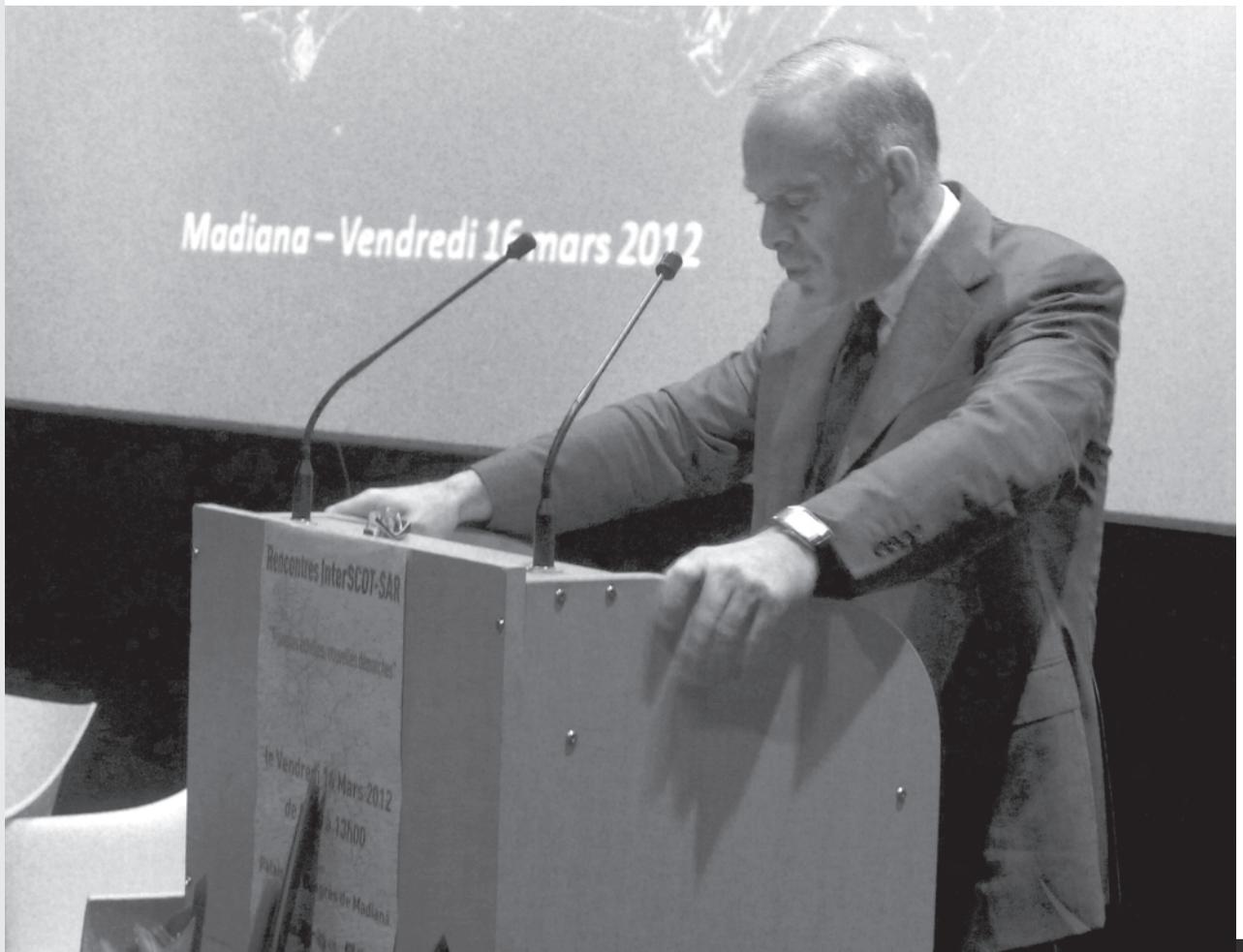
Ce matin les débats ont tourné essentiellement sur la légitimité, la nécessité et l'évidence de cette réflexion InterSCoT. Pour illustrer justement cette évidence, nous avons invité M. Pierre SOLER-COUTEAUX, professeur à l'Université de Strasbourg, avocat au barreau de Strasbourg, pour nous parler d'urbanisme commercial.

En effet, en réintégrant le commerce dans le droit de l'urbanisme, les évolutions législatives récentes font désormais des SCoT et des PLU, les documents d'encadrement de l'appareil commercial. La loi de modernisation de l'économie notamment, donne la possibilité aux EPCI d'intégrer un Document d'Aménagement Commercial (DAC) visant à renforcer le volet commercial des SCoT.

Conscient que l'urbanisme commercial constitue un enjeu d'échelle métropolitaine, l'InterSCoT-SAR a profité de ce premier séminaire introductif pour se saisir de cette question.

# INTERVENTION

DE MAÎTRE PIERRE SOLER-COUTEAUX, PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ DE STRASBOURG,  
AVOCAT AU BARREAU DE STRASBOURG (EN ANNEXES)



# TABLE RONDE

animée par Eddie MARAJO, Opensoft System

## Eddie MARAJO

M. SOLER-COUTEAUX je vous demanderai de rejoindre ces petites tables et j'appellerais donc à participer à cette deuxième table ronde :

-M. David ZOBDA,  
Premier Vice-Président du Conseil Général,

-M. Hervé HUNTZINGER  
Directeur d'études, Cabinet TRETA,

-M. Manuel BAUDOIN,  
Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Nous avons souhaité réunir les acteurs et les décideurs en matière d'urbanisme commercial.

M. ZOBDA, adjoint au maire du Lamentin, ville qui concentre la plus grande partie des implantations commerciales.

**David ZOBDA** Oui, c'est exactement ça. Vous vous dites, que vient faire le Conseil Général ? Nous sommes des élus en tant que tels.

Qu'on soit au Conseil Général, dans une Communauté d'Agglomération ou dans une ville, on est confronté au même schéma de réflexion et aux mêmes problématiques d'aménagement.



Donc, le Conseil Général par sa vision globale est concerné, mais il est bien évident que ceux qui sont à l'élaboration des SCoTs ou des PLU sont directement impliqués, cette fois, dans la mise en œuvre de ces schémas. Lorsque j'ai entendu l'excellent exposé de Maître SOLER-COUTEAUX, je me suis dit, mais dans quelles galères nous nous trouvons. Je me suis vraiment rendu compte de la pression qui va peser et des responsabilités qui sont posées sur les épaules des élus qui devront aménager, prévoir, projeter.

## PARTIE 2

Le défi de  
l'urbanisme  
commercial

Mais ils devront le faire maintenant, de manière extrêmement concertée. L'exemple sur l'Espagne a montré l'impérative nécessité quand on élabore les documents, d'être suffisamment pointu et précis sur les raisons des aménagements commerciaux. Ça veut bien dire que dans l'élaboration même du document, il faut aller à un niveau de réflexion poussé pour contrer un éventuel recours.

Les élus sont spécialistes de rien et sont généralistes de tout, nous le savons bien. Comment faire pour intégrer tous ces paramètres : techniques financiers, économiques...? Comment arriver dans les détails ? Ça devient compliqué ! Cela signifie que la pression repose désormais sur les épaules des élus. Question de méthodologie, comment doit-on faire désormais ?

Je suis extrêmement favorable à une redistribution des équipements commerciaux. Je suis pour ma part favorable à la déconcentration pour deux raisons :

La première, c'est qu'on ne peut pas considérer qu'une zone en asphyxie soit favorable au développement commercial. On ne peut pas considérer qu'une suraccumulation d'espaces commerciaux va favoriser le développement du commerce.

**L'asphyxie par définition c'est la mort.**

Donc il est très clairement démontré que si on veut éviter la mort du commerce sur une zone dense, il faut permettre que ceux qui sont là respirent. Donc, il faut déconcentrer.

La deuxième raison, c'est parce que si on continue à garder sur le Centre de la Martinique, la totalité à la fois des administrations et des commerces, on appauvrit le reste de la Martinique. Pour un bon équilibre, il faut déconcentrer.

Le Centre a donc un intérêt à ce qu'on déconcentre. Dès lors qu'on parle de déconcentration, on parle SCoT et surtout InterSCoT.

Parce qu'il faut qu'on soit en mesure politiquement de prendre des responsabilités et permettre aux populations d'habiter au plus près de leur lieu de travail. C'est ce qui va permettre ensuite aux commerces de venir sur les bassins de population.

Ce qui intéresse le commerce, c'est essentiellement ça ! Si politiquement nous arrivons à déterminer des zones sur lesquelles nous allons déconcentrer des administrations, favoriser le logement, les outils de développement économique seront au plus proche des populations. Comment fait-on pour créer ces zones d'aménagement commercial et surtout anticiper le mouvement ?

Parce que si on crée la zone sans créer la déconcentration, on ne donne pas la possibilité aux populations de se fixer sur ces zones-là et aucun commerce ne viendra. Dès lors la question de la méthodologie se pose. L'InterSCoT peut décider d'un certain nombre de choses comme ça.

## Eddie MARAJO

M. BAUDOIN, dans tout ce vous avez entendu, n'avez-vous pas l'impression que les chambres de commerce par exemple, les organes qui sont censés représenter ou donner la parole aux chefs d'entreprise puisqu'il s'agit bien de ça, sont un petit peu au bout ?

## Manuel BAUDOIN *(Président de la CCIM)*

Je suis bien content d'être ici parce que c'est une des rares fois où on parle du commerce. Il y a une forme de tabou vis-à-vis du commerce en France en général. Et nous n'échappons pas à cette règle en Martinique. Et c'est très fâcheux ! Il y a des confusions, des poncifs. On oppose production locale, endogène, importation, commerce, etc...

Je suis président d'une chambre de commerce et d'industrie, à savoir un établissement public qui a pour mission de réaliser la synthèse. Je pense qu'il est bon qu'on parle du commerce surtout quand on se trouve 3 années après une crise majeure dont le maître mot était la vie est trop chère. Et qui est capable de baisser le coût de la vie, sinon la fonction commerciale ? Je crois qu'il faut toujours garder cela à l'idée. Le commerçant n'est pas le voleur et le marchand du temple comme nous disent les écritures, mais plutôt quelqu'un qui, s'il est efficace, fait baisser le coût de la vie.

La deuxième chose que je voudrais dire, c'est que les opérateurs privés que je représente ici sont capables d'intégrer une certaine nécessité de régulation.



Comme l'a précisé le Vice-Président du Conseil Général, l'asphyxie c'est la mort. Nous sommes capables d'intégrer que cette surconcentration dont nous souffrons porte préjudice à l'ensemble des acteurs.

La loi Royer pour en revenir à son initiative historique, a été faite sur la poussée d'opérateurs privés eux-mêmes, c'est-à-dire le petit commerce, donc ils sont capables de comprendre la nécessité d'une réglementation.

Les opérateurs commerciaux sont parfaitement capables de comprendre que cette surconcentration leur coûte parce que la charge foncière dans le Centre est extrêmement élevée. Quand vous trouvez un terrain constructible dans le Centre, ce qui est très difficile, à moins de 120 € du m<sup>2</sup> et un COS à 0.5 ce qui n'est pas trouvable. Ça vous donne une idée ! Cela augmente votre prix de revient, pèse sur nos employés qui vont avoir des frais de transport, et sur le consommateur, dont la part disponible diminue compte tenu du transport qu'il aura.

## PARTIE 2

Le défi de  
l'urbanisme  
commercial

Les commerçants sont donc capables de comprendre la nécessité de réguler et d'intégrer le fait que justement il doit y avoir une participation active des élus à cette problématique-là.

**L'asphyxie c'est la mort, mais le désert c'est la mort aussi.** Donc, là aussi l'élu est impliqué.

Pour l'opérateur que je représente le logement et population représentent un bassin de consommation dans lequel l'entreprise vient s'implanter et crée de l'emploi.

Et là, le cercle commence à fonctionner. Et on voit donc bien que le commerçant sans politique, il ne connaît pas grand-chose. Il ne viendra pas. Le politique sans le commerçant qui fournira les biens et services et l'emploi, sera aussi démuné. Cela sera certainement une de mes conclusions : nous sommes entre guillemets, très heureux et condamnés à nous entendre.

Je m'excuse d'être un petit peu long après cette excellente conférence j'ai envie de réagir sur l'évolution réglementaire qui vient de nous être décrite. Je trouve qu'il y a des paradoxes.

Le premier, c'est que l'on veut réguler l'implantation commerciale sans parler d'offres et de demandes commerciales, puisque c'est interdit.

On a des lunettes dont un verre parle d'aménagement du territoire, et l'autre parle de développement durable, mais avec lesquels on doit regarder une réalité qui est beaucoup plus concrète, moins prosaïque, qui est celle de l'offre et la demande. Est-ce que l'entreprise sera rentable ? Est-ce que la décision d'investir sera prise ou pas ?

Le second paradoxe, c'est que l'on a tendance à écarter l'opérateur. Alors effectivement on nous dit que l'opérateur ne doit pas se prononcer parce qu'il aura ses intérêts personnels.

J'observe quand même que de 1973 à 2008, on a eu 35 ans finalement où l'opérateur n'était pas une denrée rare. Il y avait plutôt un « *trop-plein* » d'opérateurs. Ce qu'il fallait gérer c'était le trop de projets.

Brusquement depuis 2008 on est passé dans un autre monde où les opérateurs sont au contraire en pénurie. Au regard de la situation socio-économique avec plus de 20 % de chômage dont plus de 60 % pour les jeunes.

Quand on dit que les opérateurs sont en pénurie, quand on sait que les collectivités publiques sont finalement au bout du rouleau en termes d'emplois publics, la réponse ne pourra venir que du privé.

L'opérateur est devenu une denrée rare voire une espèce en voie de disparition. Et qu'est-ce qu'on lui dit à cet opérateur ?

On lui dit que finalement il va falloir qu'il soit encore un peu plus à l'écart. Les décisions seront prises en d'autres cercles, auxquels il ne pourra pas participer.

Je pense qu'il ne faut jamais oublier une chose, c'est que l'opérateur a un droit indésirable, inaliénable, absolu, un droit qu'on ne pourra jamais lui retirer : c'est le droit de se retirer justement.

C'est le droit de ne pas prendre la décision de faire un projet. On est obligé d'écouter ce dont il a besoin sinon il va tout simplement se dégager.

Oui il faut que l'élu participe. Oui il faut que la représentation finalement des opérateurs soit là, et l'important est le mieux et le plus en amont.

### **Eddie MARAJO**

Faut-il associer davantage les opérateurs privés ?  
Comment faire M. HUNTZINGER?

### **Hervé HUNTZINGER (TETRA)**

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce qu'a dit M. ZOBDA. Il a parlé de la déconcentration territoriale, de l'offre commerciale. J'ai tendance à dire dans un premier temps que cette déconcentration elle a déjà commencé en Martinique.

Elle existe. Nous l'avons rencontrée lors de l'élaboration du diagnostic des SCoTs : l'opération Génipa à Ducos ainsi que celle d'équipement commercial et de galerie commerciale au Robert.

« *La déconcentration a commencé. L'asphyxie c'est la mort, mais le désert c'est la mort aussi* » : tout est dit. Ces deux réalisations, tant au Robert qu'à Ducos ont rencontré leur demande.

Les offres ont rencontré la demande et quand la demande répond à l'offre, il n'y a pas meilleur audit. Couramment, j'entends dans les réunions de SCoT, l'homme est au cœur de la planification, l'homme est au cœur de notre projet. Quel homme?

L'homme entrepreneur, mais citoyen, consommateur ?

L'homme qui pratique, l'homme qui vit ?

Il y a des critères de pertinence d'affirmation d'une armature. Le SCoT tant dans le Nord que dans le Sud, est fondé sur l'identification politique à priori, en début de PADD, de l'armature qui n'est pas qu'une armature commerciale, qui est une armature dans la vie des hommes et des femmes de ce territoire, pour qu'ils ne soient pas justement dans le désert.

Et, l'armature commerciale qui va être mise en avant tant dans le SCoT du Nord, que dans celui du Sud, n'est qu'une des composantes de cette armature que j'appelle l'armature du développement et de bassins de vie.

On ne fait pas d'aménagement du territoire sans définir d'armature : c'est une histoire d'armature et de mise en œuvre de ces armatures.

**David ZOBDA** (*Conseil Général*)

J'aurai un commentaire très rapide par rapport à ce que M. HUNTZINGER vient de dire. J'ai une seule nuance à apporter. Ce que vous avez décrit comme déconcentration est pour moi une déconcentration subie. Je préfère une déconcentration pensée, réfléchie et planifiée.

Pour l'instant, tant sur le Robert et surtout sur Ducos ce sont des extensions de la zone asphyxiée. Sur des zones et un foncier qui n'étaient pas forcément dédiés à ça. On aborde des enjeux juridiques, économiques, environnementaux qui imposent aux élus et aux chefs d'entreprise d'aller sur le développement pensé. On se met ensemble et on réfléchit à ce qu'on va faire sur les 10, 15, 20 ans à venir ?

**Eddie MARAJO**

Je demande à M. MORIN de nous rejoindre pour partager quelques réflexions. J'aimerais revenir sur la complexité générée par ce que vient de dire M. SOLER-COUTEAUX. Cette problématique d'adéquation entre exigence économique et aménagement du territoire.

**Hervé HUNTZINGER** (*TETRA*)

Les Schémas de Cohérence Territoriale ne peuvent pas ne pas être fondés sur l'identification et la reconnaissance politique, la mise en œuvre d'une armature urbaine ou d'une armature territoriale. C'est le premier pas. Il y en a d'autres: l'équilibre entre le développement et l'environnement.

C'est quoi une armature ? C'est un cadre de programmation politique pour les principaux équipements et services qui vont créer de l'animation dans des territoires, qui vont faire que certains qui sont en voie d'asphyxie vont moins être asphyxiés.

Un premier élément de réponse est qu'on ne peut pas faire du SCoT sans parler armature.

**Un SCoT pour beaucoup, il faut penser géographie, il faut penser homme. Il faut donc penser organisation territoriale, armature urbaine, aménagement du territoire.**

Ce qui est différent de l'opérationnel, deuxième élément, qui m'implique un peu plus en tant que maître d'œuvre.

Les lois et les règlements tels qu'ils évoluent posent un problème, pas tellement au maître d'œuvre que je suis, mais aux maîtres d'ouvrage qui constatent que la législation et la réglementation changent, se complexifient et coûtent.

C'est de l'argent public mais, c'est peut-être l'économiste qui parle, il faut quand même calmer la dépense de l'argent public.

On essaie d'anticiper ces évolutions en se mettant une mesure d'identification des zones urbaines et territoriales. Je crois qu'on va se tenir aux contenus obligatoires et oublier le facultatif.

**Eddie MARAJO**

M. SOLER-COUTEAUX vous nous avez décrit les évolutions. Mais est-ce que vous pourriez nous expliquer pour quelles raisons sommes-nous passés d'une simple police commerciale, à des implantations commerciales en adéquation avec l'aménagement du territoire et le développement durable ?

Est-ce que derrière ces évolutions majeures il y a une philosophie, une idéologie ?

**Pierre SOLER-COUTEAUX**

Je crois que ce que l'on a décrit, là ce matin à propos de l'urbanisme commercial en fait, est un mouvement beaucoup plus général. Vous pourriez avoir demain le même séminaire sur la question du logement, du transport...

Les élus, auteurs des SCoTs se sont interrogés sur des thématiques nouvelles qui n'étaient pas des thématiques qui rentraient dans le périmètre traditionnel de ce qu'on appelle le droit de l'urbanisme et de l'aménagement.

On peut le résumer simplement en disant qu'**on est passé d'un urbanisme à plat à un urbanisme en 3 D**. Ce mouvement a été entamé par la loi SRU. Il faut se poser la question de savoir qu'est-ce qui s'est passé à ce moment-là pour qu'on abandonne la loi d'orientation foncière (LOF) de 1967, pour passer finalement à un droit de l'urbanisme moderne contemporain.

En 1967 quand on a fait la LOF, on avait des problèmes d'aménagement du territoire (*cf Paris et le désert français*). La loi ne répond qu'à des problèmes politiques et de société. Elle n'invente pas un modèle pour le plaisir de l'inventer.

Donc, la LOF, c'est le perfectionnement d'un outil d'aménagement et d'urbanisme adapté à une situation précise qui était finalement le rééquilibrage du territoire et le contrôle du développement de la ville sous la pression de l'exode rural.

En 2000, ce n'est pas du tout le même territoire, par conséquent les enjeux ne sont pas les mêmes et les outils doivent s'adapter. Donc, la législation s'adapte.

Il y a un autre paramètre qui rentre en ligne de compte : l'impact extrêmement puissant de la préoccupation environnementale avec une autorité politique, je dirai renforcée, parce que cela vient de l'Union Européenne.

C'est un enjeu européen et mondial : la lutte contre le réchauffement climatique, les gaz à effets de serre deviennent un impératif catégorique.

**Eddie MARAJO**

Serait-ce de l'idéologie ?

**Pierre SOLER-COUTEAUX**

Je ne crois pas qu'il s'agisse d'idéologie.

Si vous voulez, le balancier a bougé. Dans le développement de l'après-guerre, avec la reconstruction, on était dans une logique de type plutôt DDE si j'ose dire. Maintenant on est passé à une autre logique. Parce qu'il y a une obligation de réalité. Cela s'impose à nous. Mais ce qui me frappe, c'est finalement l'élément de consensus. On peut discuter ! Il y a une période où c'était le Ministère de l'Équipement qui était dominant, maintenant c'est plutôt l'Environnement. On les a fusionnés. **Ce que nous partageons tous, finalement là où se fait le consensus, c'est une responsabilité dans le legs du territoire vis-à-vis de nos enfants.**

### **Eddie MARAJO**

Vous qui avez cette faculté de prise de recul, en raison même de votre champ de réflexion, en quoi cette thématique de l'urbanisme commercial peut intervenir pour enrichir le débat InterSCoT ?

### **Pierre SOLER-COUTEAUX**

S'il y a un endroit où la démarche InterSCoT se justifie particulièrement c'est bien pour le commerce évidemment. Je disais ce matin en aparté que j'ai eu la chance il y a quelques années de travailler sur le SAR de la Martinique. **La solidarité d'un territoire se constitue par le haut, mais également par le bas.** On ne fait pas l'économie de la rencontre de ces deux mécanismes de solidarités.

**Par le haut, c'est la solidarité proprement politique,** au sens très noble du terme. C'est la posture d'un conseiller régional qui a un autre regard sur les choses.

Et **par le bas, il y a la solidarité technique.** C'est-à-dire la solidarité InterSCoT, là où on se met à discuter précisément de l'usine d'incinération, du grand stade, des grands équipements et de l'aménagement commercial.

Il est évident que la réflexion par exemple sur les ZACom, portant sur les enjeux métropolitains, est une réflexion à l'échelle de la Martinique et pas à l'échelle des SCoTs. Ensuite, il y a les localisations préférentielles où évidemment on descend vers une structure plus fine du territoire. Vous avez une surdensité au Lamentin, mais il y a d'autres territoires comme cela. Si vous prenez l'agglomération strasbourgeoise, vous avez un développement du commerce au nord et un développement du commerce à l'ouest, rien au sud.

Donc, il y a un enjeu du développement du territoire et le problème que vous allez nécessairement rencontrer et que tout le monde rencontre, c'est qu'il y a ce qu'on veut faire et il y a l'existant. Il faut aménager quelque part un équilibre entre les deux. Il y a une réflexion assez fine à faire sur l'existant pour lui permettre de vivre malgré tout. Parce que là aussi le geler, c'est l'asphyxier et l'asphyxier c'est le tuer. Comme je suis un homme de conviction, je trouve que les textes, on peut les subir ou au contraire les assumer. Les lois ne sont que de l'outillage et finalement vous en ferez ce que vous aurez envie d'en faire. Il n'y a pas des bons et des méchants.

Finalement se mettre autour d'une table pour mettre en place une administration pour le coup participative est plutôt bon à prendre globalement. Parce qu'encore une fois, **quelques soient nos convictions, on peut communier autour de l'homme, de l'avenir du territoire et de nos enfants.**

**Manuel BAUDOIN** (*Président de la CCIM*)

Je dis et je redis que les opérateurs sont capables de comprendre la nécessité de réguler. J'ai parlé du transport, de la surconcentration. J'aurai pu parler tout simplement de notre biotope. **Les opérateurs privés qui sont des industriels ou des commerçants sont parfaitement capables d'intégrer le fait qu'on doit respecter la nature dans laquelle nous sommes.** Parce qu'il y a aussi une économie qui se nourrit de la qualité de ce biotope. Il faut sortir de la caricature. Comme je le disais précédemment, nous sommes entre guillemets condamnés à nous entendre. À la Chambre de Commerce, nous avons un petit peu pris les choses en amont là dessus. Les dispositifs antérieurs prévoyaient que les chambres soient très intégrées à la chaîne de décision au travers des CDAC et au travers des schémas départementaux d'urbanisme.

La CCIM en a réalisé un dans les années 2004 et la mandature que je préside a pris l'initiative, alors que rien ne lui en fait obligation, de remettre au goût du jour ce document qui est un pavé de 500 pages, qui rend compte de l'existence de ce qui doit être fait en matière purement commerciale.

Nous allons changer de braquet, si on peut dire les choses comme cela. Nous allons avec des offres tout simplement, vis-à-vis du monde politique, qui décidera bien entendu ou non de les prendre ou de ne pas les prendre.

Ces offres sont des offres participatives qui permettraient d'avoir la grille de lecture des opérateurs que nous sommes, au regard des problèmes auxquels nous sommes confrontés. Des offres qui s'appuient sur une réalité technique, sur les besoins effectifs des opérateurs, pour que jamais on ne se trouve dans ces situations en entonnoir où en réalité tout le monde voulant bien faire, se préoccupe de critères généraux, mais oublie le critère central qui est la création de conditions d'une décision favorable de l'opérateur.

**Eddie MARAJO**

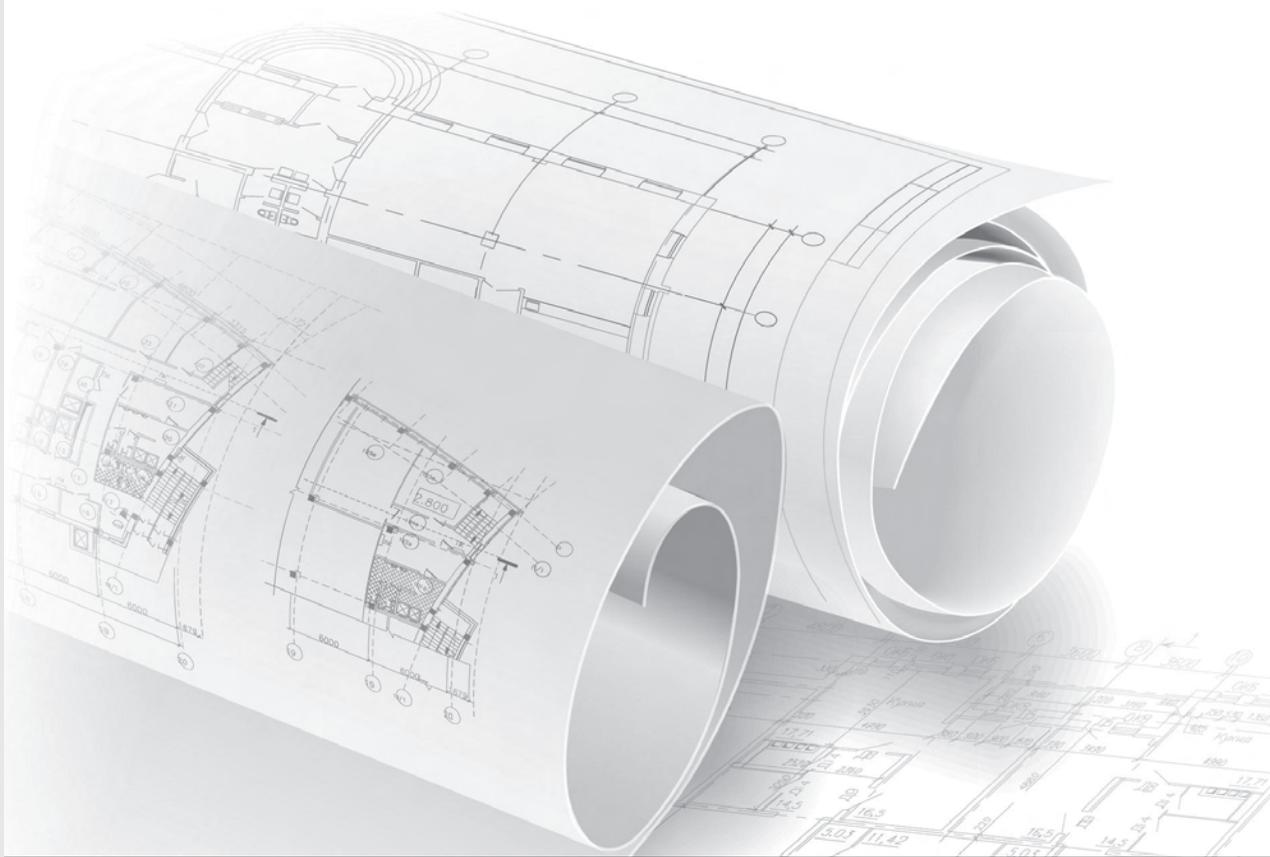
M. le Président de l'ADUAM, vous avez beaucoup écouté. Conseiller Municipal de Saint-Joseph, vous êtes un acteur de terrain et vous êtes dans la CACEM également un constructeur de SCoT. Alors la complexité qu'on nous a décrite, les interactions oubliées ou prises compte avec les opérateurs, ça vous dit quoi ?

**Simon MORIN** (*Président de l'ADUAM*)

La CACEM tout particulièrement concernant la thématique commerce et urbanisme, c'est 62 % d'activités commerciales de l'île. Donc forcément tout cela est postérieur aux contraintes et aux lois de cette nouvelle législative.

Je constate que nous croisons deux logiques : une commerciale et une d'aménagement du territoire en terme de planification. On assiste naturellement à un équilibre commercial, un rééquilibre commercial ; la question est de savoir est-ce que c'est l'écu, le décideur qui dira au début écoutez, je vais mettre du commerce là, ou de dire que c'est l'activité même qui est entraînée par rapport à l'ensemble ?

C'est une problématique. On comprend très bien qu'il y a une volonté d'harmoniser et là on touche à l'humain. **Nous oscillons entre un secteur qui s'appuie plus sur une certaine liberté spontanée d'investir ses capitaux et d'un côté une démarche publique qui voudrait qu'on puisse harmoniser la vie de tout un chacun.**



# ECHANGES AVEC LA SALLE

**Eddie MARAJO** On passe à l'exercice d'échange et de réaction avec la salle où l'on a une concentration assez exceptionnelle de gens porteurs d'idées, de projets, et de réflexions.

**Christian VERNEUIL (CCNM)**

C'est vrai que c'est complexe, mais il n'y a pas de différences entre les décideurs et les porteurs de projets. Je pense que ça va dans le fil de l'évolution. Vous avez des territoires où la population s'évade vers le Centre. Vous avez des territoires avec beaucoup d'atouts et qui n'arrivent pas à se développer du fait notamment de l'absence de commerces. On parle d'implantations commerciales subies, mais Le Robert avec 24000 habitants n'avait rien. Et on pouvait prendre quelques fois une heure pour aller au Lamentin. Comment voulez-vous développer un pays économiquement si effectivement on passe son temps dans les embouteillages ?

Pour régler tout ça, on est obligé de revoir l'armature à savoir la localisation du logement, du commerce... Pour que les habitants restent dans une zone il faut qu'ils aient la possibilité de se déplacer facilement, qu'ils trouvent à proximité des services.

**Eddie MARAJO**

M. VERNEUIL vous n'êtes pas en train de nous faire une attaque en règle contre les établissements installés dans le Centre ?

C'est une boutade. Je voudrais qu'on reste sur cette problématique majeure qui est celle d'une refonte du droit et de vos préoccupations au quotidien d'écriture des SCoTs.

**Christian VERNEUIL (CCNM)**

A travers la loi SRU et l'évolution des textes, il y a une démocratie se traduisant par une participation aujourd'hui de tous les acteurs.

C'est ce qui est intéressant et qui va nous permettre de sortir quelque chose d'efficace pour ce pays.

Il y a une démarche, le SCoT, et comme première partie, un diagnostic-enjeux. Où on fait l'état des lieux, on pense bien les problèmes.

On identifie aussi quels sont les espaces nécessaires. Une fois cela fait, on passe au PADD et ensuite au document d'orientations générales. En ce qui concerne le Nord, on y est.

On sait que ça va s'affiner puisqu'en réalité il y a une phase extrêmement importante qui est la phase d'échanges avec le public. Pour ce faire, trois soirées de concertation sont organisées : à Sainte-Marie, à Basse Pointe et à Saint-Pierre.

## PARTIE 2

Le défi de  
l'urbanisme  
commercial

Il s'agit d'un moment d'échanges pour écouter les gens et pouvoir apporter des amendements car le SCoT doit être un document partagé par tous. On peut souhaiter un équipement pour une population mais qui peut s'avérer être une source de nuisance considérable.

Des fois on me dit ne pas vouloir de restaurants ou d'hôtels trop importants dans le Nord, parce qu'on va déranger la tranquillité, l'aspect du Nord. Tout ça, n'est pas simple.

**Mais il faut que tout le monde s'accorde et qu'on arrive sur le point essentiel : l'homme au centre du débat.**

**Elsa GARNIER** (ADUAM)

On voit bien toute l'importance qui est mise au projet, à l'argumentation, à la justification des choix politiques en matière d'aménagement du territoire. Comme disait M. ZOBDA les élus n'ont pas des connaissances pointues en tout, donc il y a vraiment cette nécessité d'échanges avec les socioprofessionnels. Il y a une amorce effectivement au niveau des comités de pilotage souvent lors de la réalisation des SCoTs puisque la CCIM y est conviée, comme d'autres acteurs. Mais je pense pour revenir à la démarche d'Inter SCoT-SAR qui est le sujet de cette matinée, que **ces cadres informels sont intéressants, car ils permettent d'échanger, de produire des analyses beaucoup plus approfondies.**

**Eddie MARAJO**

Juste un point il y a quand même une philosophie développée par M. HUNTZINGER, qui consiste à dire : l'obligatoire je prends, le facultatif je ne prends pas. Et M. SOLER-COUTEAUX disait l'explicatif est plutôt dans le facultatif.

**Elsa GARNIER** (ADUAM)

C'est bien, parce que l'InterSCoT-SAR n'est pas une démarche de planification mais un espace de dialogue où on n'a pas besoin de se préoccuper de ce qui est obligatoire ou facultatif. On a justement toute cette liberté pour approfondir n'importe quel sujet.

**Eddie MARAJO**

Et vous sur le terrain, qu'est-ce vous voyez concrètement ?

**Elsa GARNIER** (ADUAM)

L'intérêt du SCoT réside dans sa mise en oeuvre. De ce fait, on ne peut rester indéfiniment dans la phase d'élaboration du SCoT.

Parce que l'InterSCoT-SAR n'est pas un but en soi, c'est vraiment un échange, un cadre, un lieu informel de partenariat qui doit donc commencer lors de l'élaboration du SCoT et perdurer dans sa mise en oeuvre.

On n'est pas limité par le temps par rapport aux analyses et aux échanges qui peuvent se passer.

Quelquefois dans le cadre des SCoT on aimerait aller plus loin, mais à un moment donné il faut bien s'arrêter pour pouvoir commencer à mettre en œuvre.

Alors que dans l'InterSCoT-SAR, on peut se donner plus de temps et plus de liberté pour approfondir des analyses et s'intéresser de plus près à l'optatif qui sera parfois délaissé dans le cadre des documents de planification.

### **Eddie MARAJO**

C'est intéressant parce que l'une des questions sur laquelle on reviendra d'ici quelques minutes, c'est concrètement à quoi ça va servir ?

Il y a quelques pistes intéressantes. M. BAUDOIN souhaiterait réagir.

### **Manuel BAUDOIN** (*Président de la CCIM*)

Je voudrais revenir sur le fondement de l'InterSCoT et du SCoT lui-même et rappeler que l'exercice finalement de concertation est en filigrane de toutes nos conversations. L'opérateur finalement a deux vertus. La première, c'est qu'il fabrique de la confiance et la deuxième, ça a été dit, mais je crois qu'on ne le dira jamais assez, il fabrique de la sécurité et ça c'est valable pour l'élu aussi lui-même, puisque le juge est plus compréhensif lorsqu'on lui explique pourquoi on a fait. L'InterSCoT, lieu de convergence, est finalement l'optimum que nous recherchons tous ensemble :

**C'est partir en amont sur des documents qui sont légitimes parce qu'ils sont éclairés par la réalité de l'opérateur.**

### **Jean-François RENARD** (*Ville de Fort-de-France*)

Je voulais savoir s'il y a un obstacle technique, juridique, opérationnel en termes d'écriture et de cartographie parce que la démarche InterSCoT vous pouvez trouver un document pour la désigner : le SAR. Le SAR a fait des découpages en microrégions. Le bilan du SAR a montré que les objectifs de déconcentration et d'armature urbaine dont on parlait déjà à l'époque (*ce ne sont pas des notions nouvelles*) ont été par ici réussis, à d'autres endroits non atteints. Il faudrait superposer une démarche statique de SCoTs avec des objectifs de production de logement à l'hectare, etc... de dynamiques, de flux, de relations ? Qu'est-ce qui nous empêcherait à ce que dans le SAR il y ait un zoom ?

### **Eddie MARAJO**

On y va répondre tout de suite. Vous voulez poser tout de suite la deuxième.

### **Jean-François RENARD** (*Ville de Fort-de-France*)

Deuxième élément, il ne faudrait pas que nous, acteurs publics et administration, nous nous engageons dans des typologies qui ne seraient pas applicables parce que nous ne maîtrisons pas les mécanismes économiques. **Je pense que les gens les plus compétents dans ce domaine, ce sont les acteurs économiques eux-mêmes.**

Donc, l'intérêt ce serait que nous soyons sensibilisés à ces questions économiques au même titre que l'environnement et les déplacements.

**Joëlle TAÏLAMÉ** (*Directrice de l'ADUAM*)

Cet InterSCoT-SAR on l'a bien dit, n'est pas une nouvelle couche de planification. Il s'agit d'une démarche, d'un lieu, d'un espace où on va se parler hors limites institutionnelles et temporelles. Un SAR c'est fait pour 15 ans. Il est révisé au bout de 10 ans. D'ailleurs on le voit bien le SAR de 98, ses orientations, dans le fond, restent tout à fait valables. C'est un document qui a vieilli qui demande à être relooké, et aussi dans la façon dont on va le faire respecter, il y a vraisemblablement à travailler ça. Mais on voit bien que dans ses objectifs de protection des terres agricoles, de déconcentration par les pôles secondaires tout ça reste très d'actualité ! Dans le groupe de travail, la proposition a été faite est de zoomer sur certains secteurs et de travailler sur les franges communes aux trois SCoTs. On a beaucoup observé ce qui se passe aux limites communales, ou plus récemment aux limites intercommunales. Ce n'est pas une posture classique ! On regarde rarement le territoire à l'échelle des bassins de vie, rarement comment les habitants se déplacent dans l'île. C'est une première aujourd'hui : mettre autour d'une table des personnes qui sont responsables sur le terrain, qui ont derrière eux des porteurs de projets, des chefs d'entreprise avec des personnes qui parlent d'aménagement. C'est ça qu'on veut proposer ! Aujourd'hui c'était sur le com-

merce. Demain, on doit le faire sur le tourisme, après sur les déplacements, et peut-être à nouveau sur le commerce, car je crois qu'on n'a pas épuisé le sujet.

**Louis BOUTRIN** (*Conseiller Régional*)

Au fur et à mesure du débat, les idées avancent. C'est vrai que l'on parle de la révision du Schéma d'Aménagement Régional qui est un document de planification et d'urbanisme. Cette révision s'imposait parce que l'environnement à la fois réglementaire et législatif a été complètement chamboulé par les nouvelles lois. Cela m'emmène au sujet du jour. Tous ces textes qui concernent la réglementation de l'implantation commerciale évoluent au fur et à mesure.

Par contre quand on parle de commerce, c'est le prolongement naturel d'une activité de productions de biens et de services et qui débouchera sur une commercialisation de ces biens. Mais il y a au cœur de ces définitions, le mot production de biens et de service. Alors la question que l'on doit avoir est la suivante : que produisons-nous dans les différentes zones à travers ce découpage ? C'est bien de parler du Nord, du Sud et du Centre. Mais qu'est-ce que nous produisons en termes de biens et de services ?

**Eddie MARAJO**

Ce n'est pas le lieu du débat.

**Louis BOUTRIN** (*Conseiller Régional*)

Ce n'est pas le lieu du débat, mais ça peut nous interpeller parce, qu'il y a des productions agricoles dont

il faut tenir compte. Il y a des productions à la fois commerciales, industrielles, un peu agroalimentaires. Donc, tout cela doit également nous préoccuper dans notre réflexion, et pas seulement les aspects de l'aménagement spatial exclusivement.

### **Eddie MARAJO**

Prenons quelques minutes avec M. BAUDOIN pour répondre à la deuxième partie de la question qui était cette espèce de focus sur l'économique à l'intérieur des InterSCoTs.

### **Manuel BAUDOIN** (*Président de la CCIM*)

On pourrait croire que vous avez organisé la journée pour la Chambre. Ce qui est train d'émerger et je remercie M. BOUTRIN de son exposé, c'est qu'effectivement aujourd'hui le pôle économique a une légitimité qui n'est pas contournable. Mme TAÏLAMÉ parlait d'autres débats qui allaient impliquer des correspondants économiques par exemple le transport, le tourisme qui sont parmi les thèmes dont nous en parlons au quotidien. Pour votre information la CCIM a créé une commission économique endogène. Donc, nous sommes parfaitement conscients des responsabilités que nous avons avec en termes de production avec toujours en toile de fond, je vous le dis, l'écoute de la production et du consommateur. Car nous n'avons pas le droit de faire de la production pour la production en mésestimant le panier de la ménagère. Je crois qu'on peut converger là dessus. Je pense que **nous sommes effectivement à l'orée d'une époque où le politique**

**institutionnel local de plus en plus fort aura besoin d'un interlocuteur qui sera lui aussi fort sur le plan de la représentativité économique.** Les journées d'aujourd'hui prouvent que le lien est de plus en plus étroit.

### **Eddie MARAJO**

Ils se cachent, mais si on est ici aujourd'hui c'est grâce à eux, aux gens qui ont réfléchi à cette démarche. Pierre-Yves LAURENCE de la CCNM est dans la salle, je voudrais votre témoignage parce que cela a été probablement un tout petit peu provocateur au départ, et puis cela part de cette volonté d'innover, de dialoguer, est-ce que c'est aussi évident que ça ?

### **Pierre-Yves LAURENCE**

*(Directeur de l'Aménagement du Territoire, CCNM)*

Au niveau des techniciens, il y a un échange qui se fait de manière assez intéressante. Il n'y a pas de rétention. L'échange se fait dès le début. On conçoit dès le départ qu'on ne peut pas réfléchir tout seul aux problèmes qui concernent l'ensemble de la Martinique. Toutes les problématiques que l'on rencontre dans un SCoT, qu'il s'agisse de transport, d'habitat, de traitement des déchets... toutes ces problématiques sont à l'échelle de la Martinique. Il est difficile d'avoir une vision qui soit uniquement centrée sur un territoire administratif. Les urgences sont multiples. Certaines comme la problématique des déchets ont déjà été résolues dans un autre cadre que l'InterSCoT. **La démarche InterSCoT est vraiment une logique de réflexion.**

Le thème de l'urbanisme commercial qui illustre ce premier séminaire montre bien que de toutes façons, l'échelle adéquate est celle des bassins de vie qui ne respectent pas les frontières administratives établies. On est contraint de trouver des espaces de réflexion commune. Il faut admettre que ce n'est pas forcément évident au départ. On sait très bien que chaque fois qu'il y a une entité nouvelle, il y a des notions de concurrence qui se jouent. Il faut absolument qu'on arrive à dépasser cela. Je pense qu'on progresse dans ce domaine effectivement. La réunion de ce matin c'est un peu une nouveauté.

### **Eddie MARAJO**

Sonia GAUVIN de l'Espace Sud. Ce n'est pas un piège. C'est juste que vous puissiez nous relater votre expérience et nous dire de manière très concrète ce qui vous a décidé à aller plus loin, à concrétiser par cette matinée l'ensemble de vos réflexions.

### **Sonia GAUVIN** (*Directrice de l'Aménagement du Territoire à l'Espace Sud*)

L'Espace Sud est un partenaire de l'ADUAM et a souhaité comme les cinq autres partenaires inscrire au programme partenarial cette mission d'animation de l'InterSCoT-SAR. Dans cette phase d'initiation de la démarche, nous avons eu au mois de juin dernier à participer aux Rencontres Nationales des SCoTs. Nous étions accompagnés d'élus. L'un des thèmes qui avaient été abordés, c'était l'urbanisme commercial et les représentants des CCI étaient présents à cette réunion, ainsi que des représentants d'un

groupe de centres commerciaux de supermarchés notamment puisque c'était une nouveauté dans la démarche du SCoT. **Nous avons trouvé très intéressant à Lyon de voir en fait que le débat n'était pas resté qu'au niveau des techniciens.**

Un des soucis que nous avons au sein du groupe de travail est que la démarche ne reste pas qu'entre nous, qu'elle soit à un moment donné portée par les élus. De ce point de vue là, c'est très intéressant, et il faudra donc poursuivre et veiller que ça reste bien un espace d'échange informel.

### **Eddie MARAJO**

Nicole DANGLADES de la CACEM va nous dire deux mots là-dessus, parce que vous faites partie du groupe de réflexion.

### **Nicole DANGLADES**

(*Directrice de l'Aménagement et de l'Urbanisme, CACEM*)  
L'InterSCoT a été le premier mot dans la démarche SCoT CACEM. Ce n'était pas exactement le même mot, mais M. Pierre SAMOT, le Président de la CACEM, quand on a commencé à parler de SCoT, a tout simplement dit : « *Je ne peux pas penser l'aménagement du territoire de la CACEM sans penser à la Martinière* ». Nous avons effectivement mis en place une équipe de travail avec l'ADUAM et donc aujourd'hui c'est une première. De toute façon, il y aura une deuxième, une troisième, vu les échanges qu'on a eu ce matin. Pour ce qui est de la CACEM, quand on parle de cohérence territoriale, la pédagogie est nécessaire. Il faut savoir qu'à la CACEM, M. THODIARD,

Président de la Commission de l'aménagement du Territoire et de l'Urbanisme a pris son bâton de pèlerin et est allé dans tous les conseils municipaux pour pouvoir parler de la démarche SCoT. Cette sensibilisation faite par un élu pour les élus a été bonne. Parce que je serais allée toute seule devant eux et je ne crois pas qu'on allait m'entendre. Cela a été une démarche d'ouverture que les élus ont appréciée. Je dois dire qu'un SCoT n'est pas une affaire d'administratifs. Il s'agit d'une affaire d'élus ! Je tiens à remercier ceux qui sont présents ce matin, car on ne s'attendait pas à voir tout ça de personnes. Je finirai en soulignant qu'on ne pourra pas faire le SCoT sans les collègues des PLUs.

### **Eddie MARAJO**

Jocelyne DARSOULANT du Conseil Régional va nous dire deux mots, car comme disait M. MORIN, le Conseil Régional fait partie de ce groupe de réflexion.

### **Jocelyne DARSOULANT**

*(Direction Générale des Services Régionaux)*

Il est effectivement important que la Région soit présente au niveau de ce groupe de réflexion. On a beaucoup parlé de mille-feuilles, de superpositions de collectivités et de documents de planification. Puisque tous ces documents existent, il est impératif qu'il y ait une cohérence entre eux, que chacun apporte sa partie de réponses sur le territoire et qu'il puisse aider les autres documents à s'exprimer et à être vraiment compris et réalisés sur les

parties de territoire correspondantes. Il est important justement au niveau de l'InterSCoT de comprendre comment ces parties qui interpellent l'ensemble du territoire peuvent être aussi les zones dans lesquelles pouvaient s'exprimer l'ensemble des dynamiques du territoire et porter des réponses et des articulations sur les parties concernant chaque collectivité ou chaque intercommunalité.

### **Eddie MARAJO**

Est-ce que l'on peut dire que la démarche Inter SCoT nourrit aussi vos réflexions sur le SAR ?

### **Jocelyne DARSOULANT**

*(Direction Générale des Services Régionaux)*

Bien sûr. Cela permet d'avoir des éclairages précis et de comprendre comment articuler l'ensemble des politiques. Le SAR qui a pour vocation de donner la vision de l'ensemble du territoire doit être un document qui permette aux SCoTs d'être opérationnels sur les parties du territoire qui leur correspond. **L'InterSCoT-SAR est un outil pour nous aider à trouver des réponses encore plus pertinentes pour que chacun puisse être efficace sur la partie du territoire qui le concerne.**

### **Eddie MARAJO**

Merci de vos témoignages. Il nous reste quelques minutes et bien évidemment je voudrais remercier l'ensemble des participants de la table ronde : Monsieur BAUDOIN, Monsieur HUNTZINGER, Monsieur SOLER-COUTEAUX, Monsieur MORIN.

## **PARTIE 2**

Le défi de  
l'urbanisme  
commercial

# SYNTHÈSE DES TRAVAUX

PAR MARCELLIN NADEAU, MAIRE DU PRÊCHEUR,  
VICE-PRÉSIDENT DE LA CCNM

C'est une lourde tâche qui m'est donnée. Je disais qu'il est toujours du point de vue de la méthodologie difficile de faire une synthèse.

C'est pourquoi je voulais évacuer avant toutes les questions qui relèvent du subjectif pour essayer autant que faire ce peut, de proposer un rapport fidèle de tout ce qui a été dit. Au fond, je remercie moi aussi l'ADUAM, M. le Président, Mme la Directrice, et toutes les collaboratrices et collaborateurs de cette initiative.

La première chose, c'est de se demander pourquoi alors que nous sommes dans un pays en proie à de nombreux défis, aucun des documents stratégiques en matière d'urbanisme, de planification, n'est achevé.

Les SCoTs en cours d'élaboration, le SAR en révision...tout est en chantier. Dans le même temps, on se pose déjà la question d'un Inter SCoT-SAR. Le moment est-il opportun pour le faire ? C'est la première question.

La deuxième question renvoie à notre configuration particulière. Nous sommes une région dite monodépartementale qui est amenée à être une collectivité unique. Il y a actuellement un Schéma d'Aménagement Régional, demain un Schéma d'Aménagement Martiniquais. Est-ce qu'il n'y a pas redondances à vouloir avoir d'un côté un InterSCoT et de l'autre un SAR ? **J'ai bien compris que la méthode consistant un peu à agiter la hiérarchie, le conventionnel, le convenu n'était pas une idée si inintéressante en soi.**



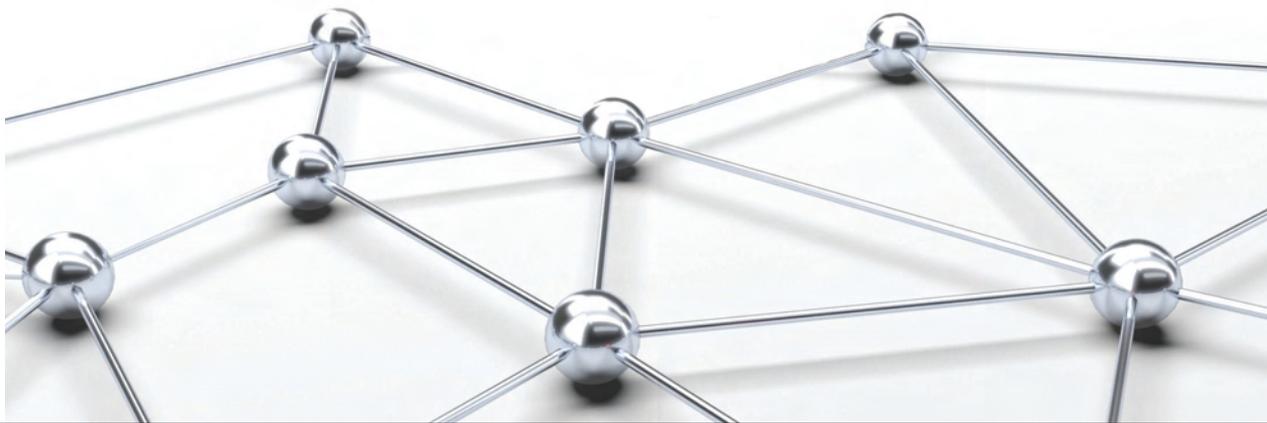
On le voit bien l'idée de hiérarchie des normes est une idée tout à fait verticale alors qu'avec l'Inter SCoT-SAR on passe tout de suite à une approche horizontale. Il ne faut quand même pas se faire trop d'illusions et je crois que le représentant de l'État était là pour le rappeler. Il y a quand même la réglementation supérieure qu'il faudra respecter et appliquer.

Mais dès lors qu'on parle de nouvelle entité, se pose la question des modalités de gestion. Alors on a bien compris qu'il ne s'agissait pas de renforcer la logique trop répandue du mille-feuilles institutionnel, **mais qu'il s'agissait au contraire de trouver un espace souple de concertation pour trouver cette cohérence, cette cohésion entre des documents stratégiques différents, mais en même temps qui devra se conformer dans un esprit coopératif au schéma majeur qui est le SAR.** Or, je voulais quand même, permettez-moi de le faire, souligner le fait que l'on ait très peu parlé de la mer, du littoral et de l'espace maritime.

D'autant que nous savons qu'au SAR est lié le Schéma de Mise en Valeur de la Mer et que les SCoTs peuvent avoir un volet maritime. Donc, il serait intéressant M. le Président, Mme la Directrice, je me permets de vous faire une suggestion, que **nous ayons la prochaine fois par le biais de la démarche InterSCoT une réflexion justement sur la dimension maritime du pays.**

Alors, dès lors qu'on se pose la question, une concertation pourquoi, comment, etc. Cela renvoie à l'interrogation d'un des participants qui demandait pourquoi on ne peut pas ensemble, élus martiniquais, travailler à l'intérêt général et pourquoi il y a autant de divergences politiques ?

Je crois que M. ZOBDA a apporté un début de réponse. L'intérêt général n'est pas une donnée objective. Il se définit dans un contexte historique donné et puisqu'on a parlé de démocratie participative, cette dernière, il faut qu'on le sache, n'est pas un long fleuve tranquille.



Elle se construit dans les dissensus, les contradictions, les conflits d'intérêts. C'est un mode de régulation parce qu'une société si elle n'a pas de contradiction, c'est un corps mort.

Je viens à ce poncif duquel je me démarque de plus en plus qui est de se dire il faut mettre l'homme au centre du système.

Permettez-moi de vous faire part de mes convictions profondes, je pense que c'est la vie qu'il faut mettre au centre du système parce que quelquefois les objectifs et les orientations des hommes peuvent tuer la vie.

Si les contradictions existent, il faut faire avec. Le développement durable est idéologique, mais je crois qu'il ne faut pas non plus connoter péjorativement l'idéologie.

Nous sommes à partir de nos intérêts catégoriels porteurs d'une vision du monde.

L'essentiel étant justement que nous trouvions les lieux de régulation, des heures différentes pour bâtir justement des projets communs, **c'est tout le sens justement de la démocratie consensuelle auxquels nous invite ce type de démarches.**

Je ne sais pas si la catégorie des commerçants est une catégorie homogène. Et je ne crois pas non plus que nous pouvons dire que dans ce pays le

modèle de développement que nous connaissons a été essentiellement fait par l'État, les pouvoirs publics, en laissant les commerçants de côté.

Je crois, au contraire, que le modèle de développement que nous connaissons a été construit à partir de la vision d'une catégorie de commerçants avec justement les opérateurs étatiques. À mon avis, cette réalité fait que nous sommes aujourd'hui dans une situation de mal développement qui est une situation du déséquilibre. Il y a des économistes. Il y a des visions de l'économie.

Je crois qu'il faut absolument être à l'écoute des acteurs économiques, qu'il faut intégrer les acteurs économiques dans des processus décisionnels. J'en conviens tout à fait ! Maintenant il faut se dire que le politique doit retrouver sa place, une place qu'au niveau local, il n'a pas forcément toujours eue.

J'en viens à un problème d'idéologie et de pensée économique. Il ne faut ne pas me dire non plus que les acteurs économiques trouvent naturellement, les solutions à tous les problèmes sociaux.

La théorie de la main invisible, je n'y crois pas et j'y crois de moins en moins. Je pense qu'il faut absolument de la régulation, même s'il faut être à l'écoute des acteurs en général et des acteurs économiques en particulier.

Mais pas plus les acteurs économiques que les autres acteurs, je tenais à le dire aussi !

Pourquoi ? Je vais vous prendre un exemple, je suis un élu du Nord Caraïbe. Vous disiez tout à l'heure qu'il y avait effectivement une sorte d'intelligence des entrepreneurs qui s'installeraient à un endroit qui ne serait pas trop coûteux pour leurs salariés.

La logique du développement en Martinique a eu pour conséquence une concentration de l'activité économique au Centre. Résultat : le jeune du Nord Caraïbe est victime de discriminations, parce que pour les entreprises implantées dans le Centre, il sera toujours en retard, il ne pourra pas toujours venir. C'est ça le résultat du laisser-faire, du laisser-aller !

D'où la nécessité effectivement d'une régulation à partir de documents stratégiques comme les SCoTs, et qui peut se faire en intégrant la voix des acteurs économiques. Après se pose la question de la méthodologie qu'on a abordée avec M. SOLER-COUTEAUX.

C'est-à-dire comment à partir de contraintes réglementaires, législatives, arriver justement à être dans cette démarche qui permette d'aller vers un développement équilibré ? Comment pour l'élu pouvoir trouver les meilleures solutions, pouvoir adapter les dispositifs, pouvoir superposer les différents outils ?

**La question de l'outil a été posée et j'ai été assez satisfait de la typologie que vous avez proposée où il fallait en fait trouver à chaque niveau de territoire le type de commerce qui pouvait correspondre.**

Et pour finir, je crois que je vais m'arrêter là, il y a un ami de Saint-Pierre qui me disait « *bientôt pour pouvoir acheter un pain, je serai obligé de me rendre à Fort-de-France* ».

Et c'est ça le problème ! Cette vision où on trouve un type de commerce adapté à chaque niveau de territoire me paraît intéressante. Nous avons effectivement à travers la démarche InterSCoT, à trouver des solutions de développement équilibré de notre pays.

Il y a une provocation de la part de Frantz THODIARD lorsqu'il se demandait si dans ce pays, on a besoin d'autant de Scots pour faire de l'InterSCoT et s'il ne valait pas mieux faire un SAR.

C'est vrai que cela pourrait être une solution simple et facile, mais au fond je ne crois pas non plus qu'il faille de sa tour d'ivoire imposer quoi que ce soit. **L'intérêt de cette démarche un petit peu ascendante qui part de la base est qu'elle est conciliable avec le SAR.** Donc, c'est l'idée de participation qui prime !

**À travers cet espace de dialogue, on pourra effectivement arriver à un document et une réflexion partagés qui vise l'équilibre du territoire.**

Voilà je crois que j'ai essayé autant que possible de résumer ce qui a été dit en essayant de faire part sans trop de subjectivité de ma vision et à ce niveau-là je suis très réaliste et très idéologue. Merci.

**Ange LAVENAIRE** *(Président de la CCNM)*

Je suis tellement content de ce qui se passe ce matin ! Il me semble que nous avons une obligation même si elle sera semée d'embûches.

Mais sans péril on triomphe sans gloire ! Par conséquent je propose d'accueillir la prochaine rencontre InterSCoT-SAR dans le Nord. Les Présidents des intercommunalités doivent être des facilitateurs.

De ce point de vue là, c'est le premier rôle que j'ai à jouer en temps que capitaine d'équipe, mouiller le maillot, il faut gagner !

**Eddie MARAJO**

Merci M. le Président de votre participation et de vos engagements. Nous prenons acte de votre invitation. Je voudrais remercier l'ensemble de nos invités, de nos intervenants ; en particulier M. Pierre SOLER-COUTEAUX pour la qualité de son intervention. Vous n'êtes pas sans savoir que son intervention était de si bonne qualité qu'elle a été partagée par l'association des maires et par le MEDEF et la CCIM.

Merci beaucoup à l'ensemble des partenaires présents. Je tiens à souligner la présence des élus ce matin, car beaucoup d'entre eux sont venus. Merci

aussi à l'ensemble des techniciens, à l'ADUAM, et à l'ensemble des équipes !

Je voudrais tout de même vous préciser que vous êtes attendus à un petit cocktail déjeunatoire à la sortie.

Merci beaucoup !





SYNTHÈSE

# ANNEXES

## SCOT ET URBANISME COMMERCIAL

par Pierre SOLER-COUTEAUX, Professeur à l'Université de STRASBOURG,  
Avocat au Barreau de STRASBOURG

L'évolution récente du droit de l'urbanisme commercial comporte deux volets : d'une part, une réforme du régime des autorisations d'exploitation commerciale ; d'autre part, une intégration plus forte de l'urbanisme commercial dans les documents d'urbanisme.

### **C'EST CE DEUXIÈME VOLET DONT IL S'AGIT ICI DE TRAITER.**

#### **I.**

*On sait que la régulation de la fonction commerciale a traditionnellement agi sur le levier de la concurrence justifié par la protection du petit commerce.*

*C'est le centre de gravité de cette régulation qui a été considérablement déplacé par la LME et la loi Grenelle qui constituent la nouvelle matrice juridique de l'urbanisme commercial.*

*En effet, ce centre de gravité de la régulation du commerce bascule définitivement et exclusivement du côté des considérations d'aménagement du territoire et du développement durable.*

#### **I.I**

*L'origine en est la mise en cause par la Commission de l'UE du dispositif de la loi Royer-Raffarin*

La Commission formulait deux séries de critiques.

**Une critique d'ordre procédural** : elle objectait au droit français qu'il faisait participer les représentants des intérêts économiques déjà présents (*autrement dit les concurrents*) au processus de délivrance des autorisations d'urbanisme commercial.

**Une critique de fond :** Selon la Commission de l'UE, les principes de la liberté d'établissement et de libre concurrence interdisent qu'un État subordonne la délivrance d'une autorisation d'implantation commerciale à des considérations de nature économique (*test économique*), telles que l'impact de l'implantation commerciale sur des commerces existants (*Conseil de la Concurrence, avis n° 07-A-12 du 11 octobre 2007 relatif à la législation relative à l'équipement commercial*).

Autrement dit, les Pouvoirs publics ne peuvent pas prétendre contrôler la fonction commerciale en amont par un régime d'autorisation fondé sur des critères économiques dans la mesure où un tel contrôle porterait le risque de perturber la concurrence.

En revanche, « *les objectifs de protection de l'environnement et de l'urbanisme, ou l'aménagement du territoire, sont des raisons d'intérêt général de nature à justifier des restrictions aux libertés fondamentales garanties par le Traité CE* ».

### **I.2.**

**La LME est intervenue pour répondre à ces critiques.** Elle rehausse considérablement le seuil au-delà duquel une autorisation d'implantation est requise, elle réforme la composition des anciennes CDEC qui deviennent CDAC et elle modifie substantiellement les critères d'évaluation des autorisations d'exploitation commerciale.

À cet égard, elle substitue au test économique, des critères tirés de l'aménagement du territoire et du développement durable.

### **I.3.**

**Mais à partir du moment où le législateur entend aborder la thématique « Commerce » sous le seul angle de l'aménagement du territoire et du développement durable, c'est aux documents d'urbanisme qu'il revient de constituer le principal support de la délivrance des autorisations commerciales.**

*C'est surtout à partir de la loi SRU que l'objectif d'assurer la diversité des fonctions urbaines a obligé à mettre en place les leviers réglementaires permettant sa mise en œuvre.*

Elle a ainsi conféré de nouveaux pouvoirs aux SCoT et a affirmé plus nettement la portée et le caractère contraignant de leur volet « commerce » dans la mesure où ils s'imposent aux schémas de développement commercial et aux autorisations d'urbanisme commercial (art. L. 122-1-15, C. urb. dans sa rédaction issue du Grenelle II).

**La LME** a habilité les SCoT à intégrer un document d'aménagement commercial (DAC) définissant des zones d'aménagement commercial (ZACom) Puis, à partir des remarques de la Commission, la LME a très logiquement habilité les SCoT à intégrer un document d'aménagement commercial (DAC) définissant des zones d'aménagement commercial (ZACom)

### **Mais, c'était une simple faculté.**

Ce seul cadre réglementaire est cependant apparu insuffisant à assurer la régulation des implantations commerciales.

Au demeurant, au moment de l'adoption de la LME, le Gouvernement s'était engagé à présenter un projet de loi sur la question dans les six mois suivant l'adoption de la loi. La question de l'opportunité d'une loi nouvelle est donc posée

C'est l'objet de la proposition de loi OLLIER-PIRON.

*En attendant, la loi Grenelle a confirmé ce déplacement de la fonction de régulation du commerce dans le périmètre des documents d'urbanisme.*

Au regard des considérations de l'aménagement du territoire et du développement durable et afin de répondre à leurs exigences, le PADD du SCoT fixe les objectifs d'implantation commerciale – c'est une obligation.

Elle n'est pas nouvelle (art. L. 122-1-3, C. urb.), ce qui implique pour le document d'orientations et d'objectifs (DOO), d'une part et d'une manière générale, de préciser « *les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal* », d'autre part de *fixer des objectifs relatifs aux localisations préférentielles des commerces (...)* » et, enfin, de

comporter un DAC qui délimite des zones d'aménagement commercial et qui peut comporter une réglementation de l'implantation des commerces dans lesdites zones.

*On est passé ici de la simple faculté de la LME à une double obligation* (art. L. 122-1-9, C. urb.).

*Ce faisant, la loi préfigure peut-être un mouvement dans lequel, à terme, l'urbanisme commercial sera complètement intégré, dans le droit commun de l'urbanisme.*

Il pourrait en résulter la suppression des CDAC au profit d'une autorisation des implantations d'équipements commerciaux au travers du seul permis de construire.

Un tel projet supposerait que l'on renforçât de manière substantielle la matrice juridique qui constitue à l'heure actuelle le droit positif.

*En l'état, cette matrice juridique est imprécise et incertaine.*

*Sur le plan opérationnel, elle suscite trois séries de questions que se posent les auteurs des SCOT.*

### III.

**Comment construire l'armature commerciale du territoire en fonction de la seule considération de l'aménagement du territoire et du développement durable ?**

*Autrement dit, il s'agit d'écrire le volet commercial du DOO du SCoT, du seul point de vue de l'aménagement du territoire et du développement durable et donc à l'exclusion de toute considération liée à l'offre commerciale.*

#### **A – Dans une première étape, le DOO doit construire l'armature commerciale générale du territoire**

L'exercice recèle évidemment un « piège » dans la mesure où le diagnostic du territoire va aussi révéler l'état de l'offre commerciale.

La tentation peut donc être grande pour les auteurs des SCoT de vouloir ou d'être conduit à agir, plus ou moins volontairement, sur cette offre commerciale.

Cela étant, le DOO du SCoT dispose de deux leviers pour articuler l'armature commerciale du territoire au regard des finalités d'aménagement du territoire et du développement durable : d'une part, il doit fixer des objectifs relatifs aux localisations préférentielles

Et, d'autre part, il doit délimiter des zones d'aménagement commercial (ZACom).

Ainsi, en procédant en quelque sorte à rebours, il s'agit sans doute d'abord de délimiter les ZACom qui sont les zones à enjeu du point de vue de l'aménagement du territoire, la fonction des ZACom étant d'accueillir les pôles majeurs et métropolitains.

Au demeurant, si l'on se réfère aux travaux parlementaires de la LME, les ZACom constituent « certaines parties d'un SCoT qui présenteraient une spécificité du point de vue de l'aménagement du territoire, de la qualité de l'urbanisme ou de la protection de l'environnement ».

Cette « doctrine » est corroborée par le fait que dans leur périmètre, le DOO peut aller jusqu'à fixer des conditions d'implantation des équipements commerciaux, eu égard à l'importance de ces équipements et en considération de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement ou de la qualité de l'urbanisme.

La fonction des ZACom est donc d'accueillir les pôles majeurs et métropolitains.

Puis, les autres secteurs, susceptibles d'accueillir les équipements commerciaux qui ne seront pas « réservés » aux ZACom, relèveront des objectifs relatifs à la « localisation préférentielle » des commerces fixés par le DOO.



ANNEXES

**B – Dans une deuxième étape méthodologique, cette armature a pour fonction de permettre la distribution du commerce entre les différentes zones.**

C'est donc au SCoT qu'il va revenir, au travers de cette distribution, de déterminer les conditions de la contribution du commerce à l'animation de la vie urbaine et rurale qui constitue un critère d'évaluation des CDAC (*indication utile pour les CDAC*).

Ce cadre juridique a conduit la FNAU à proposer une typologie de l'offre commerciale hiérarchisée en 4 niveaux cohérents avec l'armature urbaine locale (*Avis n° 2, décembre 2009*):

**Offre commerciale de proximité** : commerces traditionnels répondant aux achats quotidiens et de grande proximité à l'échelle d'un quartier ou d'une commune ;

**Offre commerciale intermédiaire** : fonction de desserte locale à l'échelle communale et/ou intercommunale pour des fréquences d'achat hebdomadaires ;

**Offre commerciale majeure** : achats ponctuels, spécialisés, souvent effectués à un rythme mensuel, excepté en alimentaire où la consommation en hypermarché relève davantage d'un rythme hebdomadaire ;

**Offre commerciale métropolitaine** : achats occasionnels liés à une offre spécialisée à forte attractivité.

La proposition de loi OLLIER habiliterait le DAC à délimiter trois secteurs : les centralités urbaines; les secteurs autres que les centralités urbaines et les secteurs « résiduels ».

Dans le cadre de l'équilibre à établir entre centralités et périphérie, le statut des centralités urbaines serait clairement différent de celui des zones périphériques d'implantation.

Le fil directeur serait le suivant : « *Contrôle sur le développement en périphérie, liberté pour le développement dans les centralités* ».

Dans les secteurs autres que les centralités urbaines, le DAC pourrait fixer des conditions de nature prescriptive et n'autoriser les implantations de surfaces commerciales de grande taille que dans les conditions fixées par lui.

Sur l'ensemble du territoire du SCOT et notamment dans les centralités urbaines, le DAC pourrait définir des orientations permettant aux PLU d'édicter des règles opposables aux autorisations individuelles. Par ailleurs, ces orientations seraient exclusives de toutes conditions relatives aux autorisations d'implantations commerciales.

Enfin, dans les secteurs qui ne sont ni des centralités urbaines, ni des secteurs d'implantation autorisés par un DAC, la proposition de loi OLLIER clarifierait les possibilités d'implantation en indiquant expressément que les implantations supérieures à 1000 m<sup>2</sup> de SHON y sont interdites.

**C – Enfin, dans une troisième étape, le SCOT doit fixer les mesures de nature à assurer l'équilibre entre les centralités et la périphérie dans le but de préserver le dynamisme des centralités urbaines, qui est une considération d'aménagement du territoire à part entière.**

*En effet, au nombre des finalités de l'aménagement du territoire, il y a la revitalisation des centres-ville (art. L. 122-1-9, C. urb. : C'est notamment en fonction de considérations tenant à la revitalisation des centres-ville, à la cohérence entre équipements commerciaux, à la desserte en transports, notamment collectifs, et à la maîtrise des flux de marchandises, de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti, que le SCoT va aborder et encadrer la fonction commerciale (art. L. 122-1-9, C. urb.). Et cela recouvre l'objectif de préservation de la diversité commerciale et du commerce de proximité. Et par exemple, la proposition de loi OLLIER vise à empêcher que les commerces appartenant à l'un des grands secteurs ciblés comme « locomotives », du moins au-dessus d'une certaine taille, s'installent en périphérie.*

*La question est alors : que peut faire le DOO pour préserver les centralités et jusqu'où peut-il aller ? (V. Jp CAA Paris – définition de la centralité – mesures ciblées – justifications: report en 3.*

### III.

**Dans cet exercice de construction de l'armature commerciale, jusqu'où le DOO peut-il aller sans être sanctionné pour avoir porté une atteinte excessive à la liberté d'établissement ?**

*La réponse à cette question réside dans le principe de proportionnalité qui interdit d'apporter à la liberté d'établissement une atteinte excessive, c'est-à-dire allant au-delà de ce qui est nécessaire à la réalisation des finalités d'aménagement du territoire que le SCOT aura préalablement identifié.*

Cette limite oblige les auteurs des documents d'urbanisme à un audit de l'impact des orientations du document sur le commerce et son économie, une fois celles-ci arrêtées en fonction de considérations d'aménagement du territoire.

Autrement dit, il s'agit de se poser la question : le SCoT n'est-il pas malthusien ou ne comporte-t-il pas d'orientations trop contraignantes pour le commerce ? Est-ce que l'offre commerciale ne se trouve pas excessivement réduite ?

On peut en développer deux conséquences immédiates.

**A – Le SCOT ne doit pas être trop malthusien quand il fixe les « localisations préférentielles » des commerces.**

Par exemple, est illégal un SCOT dont le PADD privilégie 4 pôles préférentiels de développement économique et préconise la maîtrise et l'adaptation des « pôles commerciaux périphériques » au nombre desquels figure une zone commerciale dans laquelle se trouve un hypermarché Leclerc qui a le projet de se déplacer pour s'étendre, mais qui dispose : l'extension ou le transfert d'hypermarchés de 2500 m<sup>2</sup> ou plus ne pourront se réaliser que dans des zones déterminées, avec pour conséquence pratique que l'hypermarché Leclerc n'aurait d'autre choix que de se déplacer à proximité immédiate de ses concurrents déjà installés dans les secteurs concernés.

Une telle localisation était trop exclusive et elle est sanctionnée comme telle (*TA Orléans, 16 juin 2009, Soc. Sodichar, Cne de Barjouville, n° 0602577, AJDA 26 oct. 2009, p. 1958, concl. J. Francfort; JCP A 2009, n° 2260, note F. Eddazi*).

La CJUE a, quant à elle, eu récemment à connaître de la conformité au droit communautaire d'une législation espagnole qui **interdisait d'implanter des grands établissements commerciaux en dehors des tissus urbains consolidés** d'un nombre restreint de municipalités et qui limitait les surfaces de vente pour chaque municipalité.

La Cour expose que « les restrictions à la liberté d'établissement qui sont applicables sans discrimination tenant à la nationalité peuvent être justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général, à condition qu'elles soient propres à garantir la réalisation de l'objectif poursuivi et n'aillent pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif ».

Pour cette raison, elle sanctionne la législation espagnole en raison de limitations qui, prises dans leur ensemble, affectaient de manière significative les possibilités d'ouvrir de grands établissements commerciaux sur le territoire de la Communauté autonome de Catalogne.

En effet, aucune augmentation de l'offre commerciale sous la forme d'hypermarchés n'était prévue dans les circonscriptions où elle était estimée excessive (*37 sur 41 circonscriptions*).

Et dans les 4 circonscriptions restantes, une augmentation de l'offre commerciale ne pouvait intervenir sous la forme d'hypermarchés que pour autant que cette forme de commerces ne dépassait pas 1 % du CA commercial dans la circonscription (*9% des dépenses en produits d'usage quotidien; 7% en produits d'usage non quotidien*).

En outre, une superficie maximale de 23 667 m<sup>2</sup> était allouée aux hypermarchés répartis entre six municipalités.

**Pour autant, la Cour ne sanctionne l'Espagne que parce qu'elle n'a pas avancé d'éléments suffisants tendant à expliquer les raisons pour lesquelles les restrictions en cause seraient nécessaires pour atteindre les objectifs poursuivis.**

Et elle ouvre une porte en jugeant que « dans de telles circonstances, les raisons susceptibles d'être invoquées par un État membre afin de justifier une dérogation au principe de la liberté d'établissement doivent être accompagnées d'une analyse de l'opportunité et de la proportionnalité de la mesure restrictive adoptée par cet État membre ainsi que des éléments précis permettant d'étayer son argumentation ». (CJUE, 24 mars 2011, Commission européenne c/ Royaume d'Espagne, aff.C-400/08, concl. Mme E. Sharpston ; JCP A 2011, n° 2277, note J-M. Talau ; J-Cl. Bonichot et F. Donnat, *Urbanisme et droit de l'Union européenne : les apports de la jurisprudence récente de la Cour de Justice*, DAUH 2011, p. 13 ; v. aussi, M. Piron, *Pour une lecture politique de la jurisprudence européenne (à propos de la décision de la CJUE du 24 mars 2011)*, LPA, n° 145, p. 16).

**B – De même, la réglementation (facultative) dans les ZACom est encadrée par le respect de la liberté d'établissement.**

Dans son contenu obligatoire, le DAC se borne à délimiter des ZACom. Autrement dit, il n'est qu'un cahier des cartes inséré dans le DOO ou encore « le DAC Grenelle n'est qu'un cahier graphique de

délimitation des ZACom » (en ce sens, note FNAU, *L'urbanisme commercial dans le SCOT*, 18 nov. 2011). Toutefois, dans ces ZACom, le DOO a un contenu facultatif : il « peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire. ». Autrement dit, le DOO du SCoT Grenelle, sur l'ensemble du territoire, doit définir des objectifs pour le commerce, mais il peut (et ne peut) définir des conditions à respecter par les implantations commerciales, autrement dit une réglementation, que pour celles se situant à l'intérieur des ZACom. Ces conditions doivent être fondées et justifiées par le fait que certains équipements commerciaux sont, du fait de leur importance, susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire (déplacements, transports...). Pour cette raison, leur implantation est « réglementée » par le SCoT, mais ils peuvent seuls être réglementés.

**Plusieurs questions se posent alors sur le contenu de la « réglementation » dans les ZACom.**

La réglementation peut-elle consister à fixer des plafonds aux implantations dans la zone de manière à éviter qu'un petit nombre d'équipements commerciaux ne consomment le foncier disponible ?

La réponse est probablement positive au nom d'une utilisation rationnelle de l'espace dans les ZACom. Mais la mise en œuvre d'un plafond de m<sup>2</sup> commerciaux ou de m<sup>2</sup> habitables pose des problèmes de distribution équitable du contingent et d'organisation du suivi de sa consommation (*comment et par qui ?*).

La réglementation peut-elle reposer sur une typologie des commerces (commerce alimentaire, équipement de la personne, équipement de la maison, culture-loisirs ...) ?

La réponse est moins évidente. La FNAU considère qu'il n'y a pas d'interdiction d'une typologie des commerces, mais qu'elle ne pourrait être dressée qu'en considération de l'importance des équipements à réaliser et reconnaît que la mise en œuvre par les PLU en sera délicate. Par ailleurs, la FNAU indique qu'il faudra veiller à ne pas aboutir à une orientation trop précise en termes de typologie au risque de limiter la mixité voire d'empêcher les changements de destination.

Mme D. Moreno soutient le point de vue inverse dans la mesure où, selon elle, on entrerait dans des considérations économiques (*GRIDAUH, Écriture du SCoT et commerce*). De fait, le code de l'urbanisme habilite le SCoT à fixer des conditions à l'implantation des équipements, mais uniquement en fonction de leur importance et leur « *impact significatif sur l'organisation du territoire* » et **non de leur nature**.

Il nous semble donc qu'au regard du cadre ainsi tracé à la réglementation dans les ZACom, une discrimination fondée sur la seule typologie des commerces ne pourrait être considérée comme légale.

C'est notamment sur ce point qu'une précision par la loi serait bienvenue.

Et ce, au nom d'une allocation rationnelle du foncier à l'offre commerciale.

#### **IV.**

**Par quels outils le DOO peut-il conduire des entreprises commerciales à inscrire leurs implantations dans l'armature commerciale qu'il a mise en place ?**

En effet, ce n'est pas tout que de constituer, à partir de considérations d'aménagement du territoire et de développement durable, des « *cases* », encore faut-il y faire « *entrer* » les implantations commerciales.

*Cela interroge les moyens dont disposent les auteurs du SCoT pour parvenir à « insérer » le commerce dans l'organisation du territoire qu'ils ont déterminée.*

La réponse se trouve dans deux principes classiques en matière de police: les moyens mis en œuvre doivent être adaptés et proportionnés à l'objectif poursuivi, c'est-à-dire aux considérations d'aménagement du territoire et du développement durable telles que le document les a traduites sur le territoire.

**A – En premier lieu, les moyens mis en œuvre doivent être adéquats, c’est-à-dire en rapport avec l’objectif poursuivi (d’aménagement du territoire et de développement durable)**

*Ou, pour le dire autrement, le SCoT doit agir sur l’urbanisme commercial avec des moyens qui relèvent, ou du moins, ne sont pas étranger à l’aménagement du territoire.*

Il en résulte deux séries de conséquences.

Première conséquence : *les outils mis en œuvre ne doivent pas aboutir à rétablir des critères économiques.*

Ni directement :

À ce propos, dans l’affaire dont la CJUE a eu récemment à connaître de la conformité au droit communautaire d’une législation espagnole relative à l’urbanisme commercial, elle a sanctionné cette législation qui obligeait, pour la délivrance de l’autorisation, à prendre en compte l’existence d’un équipement commercial dans la zone ainsi que les effets d’une nouvelle implantation sur la structure commerciale de cette zone, car ces obligations concernent l’incidence sur le commerce préexistant et obéissent à des considérations de nature purement économique.

Néanmoins, commentant l’arrêt de la CJUE, deux Conseillers d’État, respectivement juge français à la CJUE et référendaire, écrivent à propos de la réaffirmation de la Cour selon laquelle des objectifs de nature purement économiques ne peuvent constituer des raisons impérieuses d’intérêt général de nature à justifier des restrictions à la liberté d’établissement, « *s’il s’agit là d’une constante de la jurisprudence de la Cour, une affirmation aussi absolue dans le contexte d’une législation de ce type nous paraît toutefois contestable.*

*Il nous paraît, en effet, que dans des conditions déterminées et notamment en respectant le principe de proportionnalité, la recherche d’un certain équilibre entre les grandes surfaces et le petit commerce de détail devrait pouvoir être reconnue comme une raison impérieuse d’intérêt général» (J.-Cl. Bonichot et F. Donnat, Urbanisme et droit de l’Union européenne: les apports de la jurisprudence récente de la Cour de Justice, DAUH 2011, p. 13).*

Ni indirectement :

Ainsi, la mise en œuvre de l’objectif de revitalisation des centres-ville ne saurait justifier la promotion d’un modèle ou d’un format de commerce au détriment d’un autre. La volonté de développer un commerce de proximité ne devrait donc pas être synonyme de défense du petit commerce indépendant face au commerce franchisé et aux sociétés de vente au détail de type moyennes ou grandes surfaces.

C'est au jeu normal de la concurrence entre les commerçants de déterminer quels sont les formats de commerce qui répondent le mieux aux besoins des consommateurs. La législation sur l'urbanisme commercial ne doit pas viser à se substituer à ces mécanismes concurrentiels d'allocation des ressources.

**Deuxième conséquence :** L'exigence d'adéquation aux objectifs d'aménagement du territoire et du développement durable pose la question de l'utilisation de certains mécanismes.

En premier lieu, le recours à la fixation de seuils est-il légal ?

En effet, l'objectif de contribution de la fonction commerciale à l'armature du territoire peut conduire à n'autoriser les implantations commerciales qu'en fonction de leur taille et l'objectif d'équilibre entre le centre et la périphérie et de revitalisation du centre-ville, peut par exemple conduire le SCoT à empêcher que ne s'installent en périphérie les commerces au-dessus d'une certaine taille. Dans l'affaire jugée par la CJUE, le Gouvernement espagnol faisait valoir que de telles dispositions mettant en œuvre un mécanisme de seuils étaient propres à assurer la réalisation des objectifs d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement, car, en limitant l'implantation des grands établissements commerciaux aux lieux de concentration de population, où la demande est

plus forte, et en limitant la taille des établissements dans les zones moins peuplées, la réglementation visait à éviter des trajets en voitures polluantes, à combattre de déclin urbain, à préserver un modèle urbain respectueux de l'environnement, à éviter la construction de nouvelles routes et à assurer un accès à ces établissements par les transports publics.

Contre l'opinion de la Commission, la Cour a jugé que « *des restrictions sur la localisation et la taille des grands établissements commerciaux apparaissent comme étant des moyens propres à atteindre les objectifs d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement invoqué par le Royaume d'Espagne* » (CJUE, 24 mars 2011, *Commission européenne c/ Royaume d'Espagne*, aff.C-400/08).

L'utilisation de critère de seuils est ainsi validée dans son principe.

Cette solution est intéressante au regard de la question de savoir si un SCoT pourrait interdire les surfaces de plus de X m<sup>2</sup> hors des zones délimitées par le DAC et déterminer une localisation préférentielle en fonction de la taille des commerces (*comme c'est le cas au Pays-Bas*), de manière à amener en centre-ville «*les locomotives commerciales*» en pratique attirée par la périphérie. (*solution confirmée récemment par le Conseil d'Etat dans un arrêt Société DUVALEX, n° 353496, Rev. Droit immobilier, févr. 2013, note P. Soler-Couteaux*).

En second lieu, les outils mis en œuvre par les documents d'urbanisme peuvent-ils reposer sur une typologie des commerces (commerce alimentaire, équipement de la personne, équipement de la maison, culture-loisirs ...) ?

Il s'agit, plus précisément, de savoir si des orientations ou règles d'implantation des commerces et services assimilés prescrites par un document d'aménagement et d'urbanisme peuvent renvoyer à une liste de commerces et services assimilés (*code NAF*) pour les interdire dans certains secteurs. En effet, le malthusianisme nécessaire pour permettre la revitalisation des centres-ville est susceptible de concerner en priorité les commerces alimentaires ou à prédominance alimentaire. Il s'agit en effet de commerces correspondant à une fréquence d'achat élevée, souvent quotidienne. La garantie d'un approvisionnement pour les habitants des centralités urbaines suppose donc que ces commerces soient localisés sur le lieu de vie de la population. Mais une localisation centrale est également souhaitable pour des commerces dont la fréquentation est plus ponctuelle, mais qui ont cette propriété de remplir spontanément un rôle d'entraînement, en ce sens que les autres commerces ont tendance à s'installer auprès d'eux pour profiter des flux de fréquentation qu'ils génèrent. En raison de ces phénomènes d'agrégation spatiale, la localisation de ces « locomotives » commerciales exerce un impact inévitable pour les zones centrales. Quand elles choisissent de quitter la localisation dans ces

dernières pour s'implanter en périphérie urbaine, c'est l'ensemble des commerces qui les suivent avec pour effet la dévitalisation des centres urbains des bourgs et des villes moyennes. Au regard de cette analyse, le document d'urbanisme peut vouloir empêcher que les commerces appartenant à l'un des grands secteurs ainsi ciblés s'installent en périphérie.

Sur le principe, un document d'urbanisme peut sans doute interdire l'exercice ou l'implantation de certaines activités économiques dans certaines zones délimitées.

Cela, du moins, a été jugé à propos d'un POS qui interdisait toute nouvelle implantation de bureaux ou de services en rez-de-chaussée d'une voie dans la mesure où cette interdiction était destinée à assurer l'objectif de protection des commerces traditionnels dans le centre-ville (*CE 8 juin 2010, SARL Immo Concept, n°317469*). Mais cette interdiction avait un fondement dans l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme qui disposait que « *Les plans locaux d'urbanisme (...) peuvent : 1° préciser l'affectation des sols selon les usages qui peuvent en être fait ou la nature des activités qui peuvent y être exercées (...). Ainsi les PLU « peuvent délimiter, pour des motifs d'urbanisme, des zones dans lesquelles l'implantation de certains établissements commerciaux est interdite ou réglementée* ». La CAA de Paris a, quant à elle, validé le PLU de Paris en tant qu'il comportait des dispositions qui interdisaient le changement de destination des surfaces commerciales des immeubles en rez-de-chaussée sur certaines voies :

**b** - En bordure des voies repérées sur le plan de protection du commerce et de l'artisanat sous la légende :

**b1** - voies comportant une protection du commerce et de l'artisanat : la transformation de surfaces de commerce ou d'artisanat à rez-de-chaussée sur rue en une destination autre que le commerce ou l'artisanat est interdit. Cette disposition ne s'applique pas à la création de locaux nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ;

**b2** - voies comportant une protection renforcée du commerce et de l'artisanat : / - la transformation de surfaces de commerce ou d'artisanat à rez-de-chaussée sur rue en une destination autre que le commerce ou l'artisanat est interdite ; / - les locaux situés à rez-de-chaussée sur rue doivent, en cas de construction, de reconstruction ou de réhabilitation lourde, être destinés au commerce ou à l'artisanat (*à l'exception des locaux d'accès à l'immeuble*).

Cette disposition ne s'applique pas à la création ou à l'extension d'hôtels ou de locaux nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ;

**b3** - voies comportant une protection particulière de l'artisanat : la transformation de surfaces d'artisanat à rez-de-chaussée sur rue est interdite ; la transformation de surfaces de commerce à rez-de-chaussée sur rue en une autre destination que le commerce ou l'artisanat est interdit (...);

**€** - Sur les sites de protection de l'artisanat et de l'industrie repérés sur l'atlas général, la transformation de surfaces d'artisanat ou d'industrie en une destination autre que l'artisanat ou l'industrie est interdite ; en cas de reconstruction, la proportion dans la SHON finale de la SHON destinée à l'artisanat ou à l'industrie ne peut être inférieure à la proportion initiale.

La Cour Administrative d'Appel de Paris, en effet, considéré que, sur le fondement des articles L. 121-1 et L. 123-1, un PLU pouvait interdire ou limiter la réalisation des constructions ayant une certaine destination, ou celle de travaux ayant pour objet de modifier la destination d'une construction existante et, par suite, prévoir les conditions dans lesquelles une autorisation portant sur une demande de changement de destination pourrait être accordée ou refusée en fonction de la destination commerciale ou artisanale des locaux existants ou de la destination future des locaux concernés par la demande d'autorisation. (*CAA Paris (Formation plénière) 2 avril 2009, N° 07PA03868*).

Pour autant, ni le SCoT au titre des objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces (...), ni le PLU ne disposent d'une habilitation leur permettant de discriminer en fonction de la seule considération de la typologie des commerces. (CE, 12 décembre 2012, n° 353496).

En effet, une telle discrimination n'est pas susceptible de se rattacher, au moins, de manière immédiate à un motif d'aménagement ou d'urbanisme. Le critère de discrimination lui est largement étranger.

**B – En second lieu, les moyens mis en œuvre doivent être proportionnés au regard des finalités poursuivies (d'aménagement du territoire et de développement durable)**

Cette exigence implique que ces moyens ne portent pas au droit de propriété ou à la liberté d'entreprendre une atteinte excessive. Le Conseil constitutionnel a, par exemple, considéré que même si le souci d'assurer « *la sauvegarde de la diversité commerciale des quartiers* » répond à un objectif d'intérêt général, en soumettant à une autorisation administrative tout changement de destination d'un local commercial ou artisanal entraînant une modification de la nature de l'activité, le législateur a apporté tant au droit de propriété qu'à la liberté d'entreprendre qui découle de l'article 4 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, une atteinte disproportionnée à l'objectif poursuivi et doit être par suite déclaré non-conforme à la Constitution » (Décision n° 2000-436 DC du 7 décembre 2000). La CAA de Paris n'a, quant à elle, validé les dispositions du PLU de Paris précitées qu'après avoir constaté que les dispositions en question se référaient pour l'essentiel, à la destination actuelle des locaux, déterminant précisément leurs champs d'application

géographique respectifs, l'un par une distinction fine de plusieurs catégories de voies selon leurs vocations et l'autre par la désignation d'une trentaine de parcelles ou ensembles de parcelles. C'est au bénéfice de ce constat qu'elle juge que ces dispositions ne peuvent être regardées comme portant au droit de propriété une atteinte disproportionnée à l'objectif qu'elles poursuivent (CAA Paris (Formation plénière 2 avril 2009, N° 07PA03868, précise). S'agissant ainsi de dispositions d'un SCoT ou d'un PLU qui viseraient à préserver le commerce de proximité et la diversité commerciale en centre-ville, la qualité du diagnostic du commerce sur le territoire et la justification du périmètre du centre-ville seront essentiels. Il faudra pouvoir démontrer que les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal fixé par le DOO (ou les orientations générales arrêtées par le PADD du PLU) sont de nature à justifier l'atteinte portée à la liberté d'entreprendre et à la liberté d'établissement. À cet égard, on ne saurait probablement considérer que la totalité du tissu aggloméré d'une zone urbaine puisse être considérée comme une centralité.

La proposition Ollier-Piron serait la suivante : « *Les centralités urbaines peuvent inclure tout secteur, notamment de centre-ville ou centre de quartier, caractérisé par un bâti dense présentant une diversité des fonctions urbaines. Elles comprennent, en particulier, des logements, des commerces, des équipements publics et collectifs.* »

## Conclusion

### Le cadre juridique résultant de LME/Grenelle

- Oblige à traiter et à faire entrer l'économie dans un cadre – un document d'aménagement – qui n'est pas naturellement fait pour le recevoir
- Et du coup, place les auteurs des SCoT sur le « *fil du rasoir* », car ils doivent traiter le commerce à travers le prisme de l'aménagement du territoire et du développement durable sans avoir d'impact en retour, au moins d'impact excessif, sur l'économie du commerce.

Cette complexité oblige à un travail de diagnostic et d'analyse plus fin que ce à quoi nous étions habitués.

Mais c'est en se donnant les moyens que les SCoT pourront pleinement mettre en œuvre les « *prérogatives* » qui sont les leurs, car ils peuvent sans doute aller assez loin dans la régulation du commerce, mais à condition d'être en mesure de justifier de leur légitimité (v. CJUE, *Commission c/ Royaume d'Espagne*).

**Ce cadre juridique appelle une nouvelle stratégie des acteurs :** au lieu d'une confrontation entre un commerçant et une autorité de police, il appelle un partenariat entre un acteur économique et les élus. Prise de conscience que l'acteur économique est devenu un acteur à partir entière de l'aménagement du territoire.

***Pousser plus avant dans le sens d'une régulation des implantations commerciales par un droit de l'urbanisme qui « absorberait » l'urbanisme commercial pose la question de savoir si le droit de l'urbanisme fournit, en l'état, les leviers adaptés à cette finalité.***

La réponse est sans doute négative en raison du caractère imprécis de la matrice juridique. Si donc le législateur entendait aller dans le sens d'un DAC plus contraignant, il faudrait sans nul doute enrichir le droit de l'urbanisme de nouveaux leviers. La question politique du niveau de contrainte du DAC de nature à satisfaire aux exigences d'aménagement du territoire a été clairement posée au cours de la discussion de **la proposition de loi OLLIER**. En effet, à partir du moment où le législateur ferait le choix de faire entrer la régulation des implantations commerciales dans le droit commun du droit de l'urbanisme et d'en assurer la mise en œuvre par le permis de construire, il faudrait nécessairement que les DAC disposent d'outils assez forts pour obliger ou interdire les implantations commerciales en fonction d'exigences d'aménagement du territoire. Dans son rapport d'évaluation des effets de la LME, Mme E. Lamure conclut ainsi : « *Cette ébauche de régulation urbanistique des implantations commerciales peine à remplir au quotidien une tâche pour laquelle elle n'a pas été vraiment conçue. Les acteurs de l'urbanisme commercial, collectivité territoriale et commerçant, ont affaire à un droit à la portée mal définie qui pose des questions de fond et crée des incertitudes sur ce que chacun a le droit de faire : que peut comporter exactement le DAC d'un SCoT ?*

*Les prescriptions et le zonage du volet commercial d'un SCoT s'imposent-elles aux PLU et, au-delà, aux autorisations d'urbanisme ? Quels sont les liens entre le volet commercial d'un SCoT et les CDAC ? »*

### **ARRÊT DU CONSEIL D'ÉTAT SUR LES RAPPORTS SCOT/ÉQUIPEMENT COMMERCIAL**

CE, 12 décembre 2012, Société Davalex, n° 353496, Mentionné dans les tables du recueil Lebon

#### **En ce qui concerne la compatibilité du projet avec le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise valant schéma de cohérence territoriale :**

#### **IV.**

Considérant qu'aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme, en vigueur jusqu'à son abrogation dans les conditions définies par l'article 17 de la loi du 12 juillet 2010 : « Les schémas de cohérence territoriale (...) présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. / Pour mettre en œuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, dans le respect des équilibres résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces

urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement. À ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs (...) à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, (...) / Ils peuvent comprendre un document d'aménagement commercial défini dans les conditions prévues au II de l'article L. 752-1 du code de commerce. (...) » ; *que selon cette disposition : « Les schémas prévus au chapitre II du titre II du livre Ier du code de l'urbanisme peuvent définir des zones d'aménagement commercial. / Ces zones sont définies en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de qualité de l'urbanisme spécifiques à certaines parties du territoire couvert par le schéma. Leur délimitation ne peut reposer sur l'analyse de l'offre commerciale existante ni sur une mesure de l'impact sur cette dernière de nouveaux projets de commerces. / La définition des zones figure dans un document d'aménagement commercial qui est intégré au schéma de cohérence territoriale par délibération de l'établissement public prévu à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme. (...) » ;*

#### **V.**

Considérant qu'aux termes de l'article L. 122-18 du code de l'urbanisme : Les schémas directeurs approuvés avant l'entrée en vigueur de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain sont soumis au régime juridique des schémas de cohérence territoriale (...). Ils demeurent applicables jusqu'à leur prochaine révision et ont les mêmes effets que les schémas de cohérence

territoriale. (...) « ; qu'il résulte de ces dispositions que le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise, adopté le 26 juillet 2001 et toujours en vigueur à la date de la décision attaquée, doit être regardé comme ayant la valeur d'un schéma de cohérence territoriale régi par les dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme » ;

## **VI.**

Considérant qu'il résulte des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme qu'à l'exception des cas limitativement prévus par la loi dans lesquels les schémas de cohérence territoriale peuvent contenir des normes prescriptives, ceux-ci, avec lesquels les autorisations délivrées par les commissions d'aménagement commercial doivent être compatibles en vertu de ce même article, doivent se borner à fixer des orientations et des objectifs ; qu'en matière d'aménagement commercial, s'il ne leur appartient pas, sous réserve des dispositions applicables aux zones d'aménagement commercial, d'interdire par des dispositions impératives certaines opérations de création ou d'extension relevant des qualifications et procédures prévues au titre V du livre VII du code de commerce, ils peuvent fixer des orientations générales et des objectifs d'implantations préférentielles des activités commerciales, définis en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de qualité de l'urbanisme ; que si de tels objectifs peuvent être pour partie exprimés sous forme quantitative, il appartient aux commissions d'aménagement commercial non de vérifier la conformité des projets d'exploitation commerciale

qui leur sont soumis aux énonciations des schémas de cohérence territoriale, mais d'apprécier la compatibilité de ces projets avec les orientations générales et les objectifs qu'ils définissent ;

## **VII.**

Considérant que si le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise valant schéma de cohérence territoriale comporte une disposition qui prévoit « l'arrêt de toute implantation nouvelle de supermarchés de plus de 1 000 m<sup>2</sup> de surface alimentaire et galeries marchandes créées ex-nihilo » - disposition qui ne saurait être regardée comme impérative - il prévoit également « le développement des commerces de proximité » dans les zones périphériques « pour assurer un équilibre des services commerciaux par secteur » ; que si le projet contesté vise à créer un supermarché d'une surface de 2 000 m<sup>2</sup> dans la commune de Montussan, la seule circonstance que la surface de vente dépasse le seuil de 1 000 m<sup>2</sup> mentionnés par le schéma directeur n'implique pas qu'il doive être regardé comme incompatible avec ce schéma ; qu'il ressort des pièces du dossier, notamment de l'avis donné par le président du Syndicat du schéma directeur de l'agglomération bordelaise, que cette commune se trouve dans une zone périphérique caractérisée par un déficit de grandes surfaces qui entraîne un report des consommateurs vers des grandes surfaces plus éloignées, de nature à justifier qu'y soit implanté un supermarché d'une surface de 2 000 m<sup>2</sup> afin d'améliorer l'offre de commerce de proximité et de rééquilibrer ainsi les services commerciaux ; que,

dès lors, le moyen tiré de ce que le projet contesté serait incompatible avec le schéma directeur valant schéma de cohérence territoriale doit être écarté ».

## Observations de Maître Pierre Soler-Couteaux

Le Conseil d'État rend là un arrêt qui ne sera que mentionné aux tables du Recueil, mais qui aurait mérité une autre résonnance. Il sera, en effet, à n'en pas douter, examiner à la loupe par tous les rédacteurs des SCoT confrontés à la difficulté de rédiger un document d'orientations et d'objectifs (DOO) fixant les objectifs relatifs à l'équipement commercial et aux localisations préférentielles des commerces et un document d'aménagement commercial (DAC), dont on mesure les enjeux qu'ils portent, sur le fondement d'une matrice aussi imprécise qu'il est possible (art. L. 122-1-9 du code de l'urbanisme qui fait une référence particulièrement mystérieuse à l'article L. 752-1 du code de commerce). On ne dira jamais assez à quel point la loi est mal rédigée avec toutes les conséquences qui en découlent sur une matière ici particulièrement sensible.

Le contentieux portait sur une décision par laquelle la Commission nationale d'aménagement commercial avait accordé une autorisation portant sur une surface de vente de 2000 m<sup>2</sup> alors que le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise adopté le 26 juillet 2001 comportait une disposition prévoyant « l'arrêt de toute implantation nouvelle de supermarchés de plus de 1000 m<sup>2</sup> de surface

alimentaire et de galeries marchandes créés ex nihilo ». Une enseigne concurrente contestait donc cette décision au motif de la méconnaissance de cette disposition. Avant toute chose, il convenait de déterminer le droit applicable s'agissant d'un schéma directeur élaboré sous l'empire des dispositions antérieures à la loi SRU (et désormais caduc par application de l'article L. 122-18, al. 2, C. urb.).

Le Conseil d'État se fonde sur les dispositions transitoires de l'article L. 122-18 du code de l'urbanisme pour considérer que le schéma directeur « doit être considéré comme ayant la valeur d'un schéma de cohérence territoriale » (c'est la formule même employée par l'arrêt) dans la mesure où il résulte de la disposition précitée que « les schémas directeurs approuvés avant l'entrée en vigueur de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain sont soumis au régime juridique des schémas de cohérence territoriale (...).

*Ils demeurent applicables jusqu'à leur prochaine révision et ont les mêmes effets que les schémas de cohérence territoriale ».*

On ne discutera pas ici de la portée que l'arrêt donne à la formule de la loi selon laquelle les schémas directeurs sont soumis au régime juridique des SCoT. En effet, est-ce qu'une telle formule permettait de lire le contenu d'un schéma directeur à la lumière des dispositions régissant le contenu d'un SCoT ? On pourrait en débattre.

Quoi qu'il en soit, l'arrêt interprète et applique les dispositions du schéma directeur concerné par référence à l'article L. 122-1 régissant le contenu des SCoT dans sa rédaction antérieure à la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

Il reste que le raisonnement du Conseil d'État conserve toute sa validité sous l'empire de l'article L. 122-1-9 compte tenu d'une part des similitudes de rédaction et des indications fournies par l'arrêt qui présente un très utile caractère pédagogique. Le raisonnement du Conseil d'État repose sur deux piliers.

D'une part, les SCoT ne peuvent en principe édicter des normes que sous l'espèce d'orientations et d'objectifs au regard desquels, d'autre part, les commissions d'aménagement commercial doivent apprécier les projets qui leur sont présentés dans un rapport de compatibilité. Sur le premier point, l'arrêt insiste sur le fait que de manière générale les SCoT doivent s'en tenir à l'habilitation qui leur est conférée par le législateur et se borner à fixer des orientations et objectifs, à l'exception des cas où celui-ci les a expressément autorisés à édicter des « *normes prescriptives* ».

Déclinant ce constat, l'arrêt relève que dans la matière particulière de l'aménagement commercial, les SCoT ne sont habilités qu'à définir les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et

aux localisations préférentielles des commerces en fonction de considérations d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de qualité de l'urbanisme.

Une telle formulation ne les autorise pas à interdire la création ou l'extension de surfaces commerciales régies par les dispositions relatives à l'aménagement commercial du code de commerce (*art. L. 750-1 et s.; v. sur un raisonnement cependant différent, TA Lyon, 24 avril 2012, Commune d'Andrezieux-Bouthon, n° 1002314: est annulée la disposition selon laquelle les établissements commerciaux existants implantés en dehors du périmètre des ZACO et hors des centres-villes peuvent faire l'objet d'extension dans la limite de 25% de leur surface de vente, car cette prescription d'urbanisme relative à l'extension des bâtiments interfère, par sa précision et sa généralité, sur les compétences des auteurs des plans locaux d'urbanisme*).

En revanche, ils peuvent exprimer leurs objectifs « *sous forme quantitative* », c'est-à-dire poursuivre leur réalisation en recourant à des mécanismes de seuil.

En ce sens, le tribunal administratif de Lyon avait eu l'occasion de juger qu'en définissant les niveaux d'équipements commerciaux « *1 de proximité* », « *2 de centralité* », « *3 départemental* » et « *4 régional* » et en destinant prioritairement les ZACO à accueillir les établissements de niveaux 3 et 4, et les pôles périphériques secondaires ceux de niveaux 1 et 2,

le DAC n'a pas procédé, même indirectement, à une délimitation des ZACO en fonction de critères prohibés par l'article L. 752-1 du code de commerce, mais s'est borné à définir des objectifs relatifs aux localisations préférentielles des commerces (*TA Lyon, 28 février 2012, Soc. Castorama, n° 1002239*). L'arrêt du Conseil d'État répond ainsi à l'une des questions cruciales que se pose la pratique. La Haute juridiction vient donc, après la CJUE, confirmer la légalité du recours au mécanisme des seuils.

En effet, contre l'avis de la Commission de l'Union européenne, la Cour a admis que des restrictions portant sur la localisation et la taille des grands établissements commerciaux apparaissent comme étant des moyens propres à atteindre les objectifs d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement qui étaient, en l'occurrence, invoqués par le Royaume d'Espagne (*CJUE, 24 mars 2011, Commission européenne c/ Royaume d'Espagne, aff.C-400/08, concl. Mme E. Sharpston ; JCP A 2011, n° 2277, note J-M. Talau; J-Cl. Bonichot et F. Donnat, Urbanisme et droit de l'Union européenne : les apports de la jurisprudence récente de la Cour de Justice, DAUH 2011, p. 13 ; v. aussi, M. Piron, Pour une lecture politique de la jurisprudence européenne (à propos de la décision de la CJUE du 24 mars 2011), LPA, n° 145, p. 16*).

Si le recours au mécanisme des seuils est validé dans son principe, il convient cependant d'insister sur le fait qu'il ne pourra être mis en œuvre que dans la stricte mesure où il est adapté et proportionné à l'objectif

de constitution de l'armature commerciale du SCoT. Il reste que même lorsque les objectifs du SCoT sont exprimés sous forme quantitative, les autorisations d'exploitation commerciale ne sont tenues à leur égard qu'à une obligation de compatibilité.

Il en résulte, et c'est le deuxième volet de la décision que les commissions d'aménagement commercial ne doivent pas procéder à un examen des demandes dont elles sont saisies dans un strict rapport de conformité avec les seuils quantitatifs fixés par le SCoT mais bien dans le cadre de la marge de compatibilité avec les objectifs poursuivis par lui.

Ainsi, en l'espèce, même si le SCoT comportait une disposition prévoyant, comme on l'a dit, « l'arrêt de toute implantation nouvelle de supermarchés de plus de 1000 m<sup>2</sup> de surface alimentaire et de galeries marchandes créés *ex nihilo* », l'instruction de la CNAC ne devait pas s'arrêter à cette interdiction dans laquelle elle ne pouvait voir une disposition non impérative (*car, on l'a vu, il n'appartient pas à un SCoT d'interdire*).

Dans le cadre de l'examen de la compatibilité du projet avec les objectifs du SCoT, elle devait considérer le seuil de 1000 m<sup>2</sup> comme une indication, mais elle pouvait apprécier plus globalement la compatibilité de la demande d'autorisation avec l'objectif prévoyant le développement des commerces de proximité dans les zones périphériques pour assurer un équilibre des services commerciaux par secteur.

Au cas présent, le projet était, du point de vue de la Haute juridiction, parfaitement compatible avec cet objectif dans la mesure où la commune d'implantation se trouvait dans une zone périphérique caractérisée par un déficit de grandes surfaces qui entraîne un report des consommateurs vers des grandes surfaces plus éloignées, de nature à justifier qu'y soit implanté un supermarché d'une surface de 2000 m<sup>2</sup> afin d'améliorer l'offre de proximité et de rééquilibrer ainsi les services commerciaux.

L'arrêt donne ainsi de précieuses indications méthodologiques aux rédacteurs des DOO des SCoT. Il conviendra qu'ils soient particulièrement clairs sur les objectifs poursuivis dans le cadre de la mise en place de l'armature commerciale du territoire

- en les justifiant bien sûr par des considérations d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement et de qualité de l'urbanisme – en ayant conscience que les seuils qu'ils seront appelés à fixer
- et dont l'utilisation est désormais clairement admise
- devront eux-mêmes être justifiés par l'utilité qu'ils présentent pour assurer l'effectivité de la constitution de cette armature et garantir sa cohérence.

Ainsi, les seuils ne sont que des moyens au service d'une fin.

Et la considération de cette dernière devra toujours l'emporter sur le strict respect du moyen dans le cadre de l'instruction des demandes d'exploitation commerciale. Cette méthode est, en effet, dictée par le rapport de compatibilité que les projets commerciaux entretiennent avec les objectifs du DOO.

Il convient cependant de relever que le raisonnement qui vient d'être développé vaut pour ce que l'on pourrait appeler la partie générale du SCoT concernant l'équipement commercial, autrement dit, l'habilitation donnée au DOO de préciser les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces.

En revanche, l'arrêt réserve expressément le cas des ZACOM et des dispositions qui leur sont applicables. Les concernant, le législateur confère aux SCoT une habilitation plus large puisque le document d'aménagement commercial (DAC) - dont l'élaboration est obligatoire – peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire (art. L. 122-1-9, C. Urb.).

On peut donc penser que dans les ZACOM, le DAC sera en droit d'interdire l'implantation de surfaces commerciales en dessous d'un certain seuil si et dans la mesure où une telle interdiction concourt de manière adaptée et proportionnée à la cohérence de la construction de l'armature commerciale du territoire.

En effet, l'habilitation conférée aux DAC d'édicter une réglementation dans les ZACOM se justifie par la circonstance qu'elles ont vocation à accueillir des équipements qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire et qui, pour cette raison, ne pourraient trouver place ailleurs sur ledit territoire (v. précédemment, *TA Lyon, Commune de Savigneux, n° 1004799* : « que si le DAC approuvé fait obstacle ce que la centralité de M. puisse accueillir un établissement commercial de niveau 3 (départemental), hors des deux ZACO qu'il définit, cette incidence ne caractérise aucune illégalité » et ce quand bien même le DAC aurait pour conséquence d'empêcher toute installation d'hypermarché sur le territoire de la commune).

L'arrêt commenté ne tranche pas tout. Il restera sans doute à préciser notamment le contenu de la réglementation dans les ZACOM ou encore l'utilisation de certains mécanismes : par exemple, la réglementation peut-elle reposer sur une typologie des commerces ?

C'était l'un des objets de la proposition de loi Ollier-Piron que de préciser les outils que les SCoT pouvaient mettre en œuvre pour construire

l'armature commerciale dans leurs périmètres et assurer l'effectivité de sa mise en œuvre, autrement dit, les moyens pour faire entrer les projets des opérateurs commerciaux dans les objectifs poursuivis par les acteurs publics au regard notamment des considérations d'aménagement du territoire.

Il reste que l'arrêt du Conseil d'État donne une autre précieuse indication de méthode. Le raisonnement consiste à s'en tenir à l'habilitation conférée par le législateur au document local d'urbanisme (pour une autre illustration de la mise en œuvre de cette méthode, (*CE Sect. 27 juillet 2012, Hoffmann, n° 342908, BJDU 6/2012.446, concl. X. Lesqen ; RDI 2012 p. 523, obs. P. S-C.; AJDA 33/2012.1851, chron. X. Domino et A. Bretonneau*).

Autrement dit, la méthode est d'un très grand classicisme de même que celle consistant à recourir à la matrice mise en place de longue date par le juge administratif dans le cadre de l'appréciation de la légalité des mesures de police.

Leur combinaison devrait être de nature à fournir aux rédacteurs des SCoT la réponse à l'essentiel des questions qu'ils se posent.

## Refus d'autorisation pour un motif d'incompatibilité avec le SCoT

### Conseil d'État

N° 353880

ECLI:FR:CESSR:2012:353880.20120711

Inédit au recueil Lebon

4ème et 5ème sous-sections réunies

M. Jacques Arrighi de Casanova, président

Mme Esther de Moustier, rapporteur

M. Rémi Keller, rapporteur public

*lecture du mercredi 11 juillet 2012*

### REPUBLIQUE FRANCAISE AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

Vu l'ordonnance n° 1106289 du 25 octobre 2011, enregistrée le 7 novembre 2011 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, par laquelle le président du tribunal administratif de Lyon a transmis au Conseil d'Etat, en application de l'article R. 351-2 du code de justice administrative, la requête présentée à ce tribunal par la SAS SODIGOR ;

Vu la requête, enregistrée au greffe du tribunal administratif de Lyon le 3 octobre 2011, présentée par la SAS SODIGOR, dont le siège est 5, rue Benoît Launay à Grézieu-La-Varenne (69290), représentée par son président directeur général en exercice ; la société requérante demande au juge administratif :

#### I.

D'annuler pour excès de pouvoir la décision n° 857 D du 11 juillet 2011 par laquelle la Commission nationale d'aménagement commercial a refusé de lui accorder l'autorisation préalable requise en vue de l'extension de la galerie marchande de l'ensemble commercial « *La Garenne* », à Grézieu-la-Varenne (*Rhône*) ;

#### II.

D'enjoindre à la Commission nationale d'aménagement commercial de statuer à nouveau sur son recours dans un délai de quatre mois à compter de la date du jugement à intervenir ;

#### III.

De mettre à la charge de l'Etat la somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu le code de commerce ;

Vu la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 ;

Vu la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 ;

Vu la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 ;

Vu le décret n° 2008-1212 du 24 novembre 2008 ;

Vu le décret n° 2011-921 du 1er août 2011 ;

Vu le code de justice administrative ;

### **Après avoir entendu en séance publique :**

- le rapport de Mme Esther de Moustier, Auditeur,
- les conclusions de M. Rémi Keller, rapporteur public ;

Sur la procédure devant la commission nationale et la forme de sa décision :

Considérant qu'il résulte de la combinaison des dispositions des articles R. 752-51 et R. 752-16 du code de commerce que les ministres dont le commissaire du gouvernement est tenu de recueillir les avis sont ceux qui ont autorité sur les services chargés d'instruire les demandes, soit les ministres en charge du commerce, de l'urbanisme et de l'environnement ; qu'en l'espèce, il ressort des pièces du dossier que les avis de ces ministres, qui sont signés par des personnes dûment habilitées à cet effet, ont bien été présentés à la commission ;

Considérant qu'aux termes de l'article 1er de la loi du 11 juillet 1979 : doivent être motivées les décisions qui refusent une autorisation ; que cette obligation n'implique pas que la Commission nationale d'aménagement commercial soit tenue de prendre explicitement parti sur le respect, par le projet qui lui est soumis, de chacun des objectifs et critères d'appréciation fixés par les dispositions législatives applicables ; qu'en l'espèce, la décision attaquée, qui expose les éléments de droit et de fait sur lesquels elle se fonde, est suffisamment motivée ;

### **Sur la légalité interne :**

Considérant qu'aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme : « *Les schémas de cohérence territoriale présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile* ».

Pour mettre en oeuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, dans le respect des équilibres résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement.

A ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, Ils peuvent comprendre un document d'aménagement commercial défini dans les conditions prévues au II de l'article L. 752-1 du code de commerce. ; que, selon cette disposition : Les schémas prévus au chapitre II du titre II du livre Ier du code de l'urbanisme peuvent définir des zones d'aménagement commercial.

Ces zones sont définies en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de qualité de l'urbanisme spécifiques à certaines parties du territoire couvert par le schéma.

Leur délimitation ne peut reposer sur l'analyse de l'offre commerciale existante ni sur une mesure de l'impact sur cette dernière de nouveaux projets de commerces.

La définition des zones figure dans un document d'aménagement commercial qui est intégré au schéma de cohérence territoriale par délibération de l'établissement public prévu à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme ;

Considérant que, si le 1° du I de l'article 17 de la loi du 12 juillet 2010 a abrogé l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme, le VIII du même article dispose que : « *Le présent article entre en vigueur six mois après la promulgation de la présente loi* ».

Toutefois, les schémas de cohérence territoriale en cours d'élaboration ou de révision approuvés avant le 1<sup>er</sup> juillet 2013 dont le projet de schéma a été arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale avant le 1<sup>er</sup> juillet 2012 peuvent opter pour l'application des dispositions antérieures ; qu'il résulte des termes du schéma de cohérence territoriale de l'Ouest Lyonnais adopté le 2 février 2011, notamment de la

mention de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme dans le préambule de son document d'orientations générales, que ses auteurs ont entendu exercer l'option prévue par les dispositions précitées ;

Considérant qu'il résulte des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme qu'à l'exception des cas limitativement prévus par la loi dans lesquels les schémas de cohérence territoriale peuvent contenir des normes prescriptives.

Ceux-ci doivent se borner à fixer des orientations et des objectifs ; qu'en matière d'aménagement commercial, s'il ne leur appartient pas, sous réserve des dispositions applicables aux zones d'aménagement commercial, d'interdire par des dispositions impératives certaines opérations de création ou d'extension relevant des qualifications et procédures prévues au titre V du livre VII du code de commerce, ils peuvent fixer des orientations et des objectifs d'implantations préférentielles des activités commerciales définies en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de qualité de l'urbanisme ; que de tels objectifs, au regard desquels les commissions d'aménagement commercial devront apprécier la compatibilité des projets d'exploitation commerciale qui leur sont soumis, peuvent être pour partie exprimés sous forme quantitative ; considérant que le schéma de cohérence territoriale de l'Ouest Lyonnais prévoit notamment dans son document d'orientations

générales que, concernant les « pôles commerciaux de bassin de vie » situés en polarité 2, Les surfaces commerciales sont limitées à 1 000 m<sup>2</sup> (*toutes surfaces confondues*). Sans que ces pôles soient constitués en zones d'aménagement commercial au sens de l'article L. 752-1 du code de commerce, avec une implantation privilégiée dans les noyaux centraux, en continuité avec les villes et bourgs, ou à proximité de centres d'échanges multimodaux ou de gares ; qu'il résulte de ce qui a été dit ci-dessus qu'un objectif ainsi exprimé, qui tend à préciser l'implantation préférentielle des équipements commerciaux eu égard à leur taille en considération des exigences d'aménagement du territoire, pouvait être légalement inclus dans le schéma de cohérence territoriale sans que soient méconnues les dispositions législatives précitées, dès lors qu'il constituait une orientation générale d'organisation de l'espace préservant une appréciation de compatibilité par rapport à l'objectif.

La commission nationale a donc pu, sans entacher sa décision d'excès de pouvoir, estimer que le projet qui lui était soumis, portant la surface de l'ensemble commercial concerné à 7 661 m<sup>2</sup>, était incompatible avec un tel objectif ;

Considérant que, si la commission nationale a également fondé son refus sur la non conformité du projet aux critères d'évaluation mentionnés à l'article L. 752-6 du code de commerce, aux motifs, d'une part, que celui-ci compromettrait la réalisation de

l'objectif d'aménagement du territoire du fait de ses effets sur l'animation de la vie urbaine et les flux de transport, d'autre part, qu'il méconnaissait l'objectif de développement durable faute de s'insérer dans un réseau de transports en commun suffisant, il résulte de l'instruction qu'elle aurait pris la même décision si elle s'était fondée seulement sur le motif tiré de l'incompatibilité du projet avec le schéma de cohérence territoriale ;

Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que la SAS SODIGOR n'est pas fondée à demander l'annulation de la décision attaquée ;

Sur les conclusions présentées au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

Considérant que ces dispositions font obstacle à ce qu'une somme soit mise à ce titre à la charge de l'Etat qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante ;

#### **DECIDE :**

-----

**Article 1<sup>er</sup> :** La requête de la SAS SODIGOR est rejetée.

**Article 2 :** La présente décision sera notifiée à la SAS SODIGOR et à la Commission nationale d'aménagement commercial.

ANNEXES

# SIGLES

**ADUAM**

Agence D'Urbanisme  
et d'Aménagement de Martinique

**CCIM**

Chambre de Commerce  
et d'industrie de la Martinique

**CACEM**

Communauté d'Agglomération  
du Centre Martinique

**CAESM**

Communauté d'Agglomération de l'Espace Sud Martinique

**CCNM**

Communauté de Communes du Nord Martinique

**CDAC**

Commission Départementale  
d'Aménagement Commercial

**CDST**

Centre de Découverte des Sciences de la Terre

**CJUE**

Cour de Justice de l'Union Européenne

**COS**

Coefficient d'Occupation des Sols

**DAC**

Document d'Aménagement Commercial

**DDE**

Direction Départementale de l'Équipement

**DEAL**

Direction de l'Environnement  
de l'Aménagement et du Logement

**EPCI**

Etablissement Public  
de Coopération Intercommunale

**EPFL**

Etablissement Public Foncier Local

**DOG**

Document d'Orientations Générales

**DOO**

Document d'Orientations et d'Objectifs

**FNAU**

Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme

**LME**

Loi de modernisation de l'Économie

**LOF**

Loi d'Orientation Foncière

**PADD**

Projet de Développement  
et d'Aménagement Durable

**PLU**

Plan Local d'Urbanisme

**POS**

Plan d'Occupation des Sols

**PPR**

Plan de Prévention des Risques

**SAR**

Schéma d'Aménagement Régional

**SCoT**

Schéma de Cohérence Territoriale

**SHON**

Surface Hors d'œuvre Nette

**SRU**

Solidarité et Renouvellement Urbains

**ZACom**

Zone d'Activité Commerciale

# LISTE DES PARTICIPANTS

**ALGARNY Jean-Pierre** / Mairie de Fonds Saint-Denis

**ALMANDIN Valérie** / Mairie du Diamant

**AUGUSTE Luciane** / Mairie de Saint-Joseph

**BARRAT Marlène** / Espace Sud

**BENETRUY Marie-Hélène** / Mairie de Fort-de-France

**BORNE Priscilla** / Mairie du Vauclin

**BOURGADE Leïla** / Mairie du Marin

**BOURGADE Vladimir** / CCNM

**BOUTRIN Louis** / Conseil Régional

**BUISSON Sabine** / CCNM

**CAPGRAS Gérard** / Mairie de Schœlcher

**CARISTAN Gaëlle** / Mairie de Schœlcher

**CHARMET Mickael** / Mairie des Anses d'Arlet

**COMIER Annick** / DAAF

**COURSET Eric** / Mairie de Sainte-Marie

**DANGLADES Nicole** / CACEM

**DARSOULANT Jocelyne** / Conseil Régional

**DEFORT Danielle** / CACEM

**DENVAL Rita** / CCNM

**DESMAZON Marie-Alice** / Mairie de Bellefontaine

**EBROUIN Christian** / Mairie du Vauclin

**EDOUARD Antoine** / Mairie de Sainte-Luce

**EMONIDE Marie-Christine** / DEAL

**EMONIDE Marie-Françoise** / ARS

**ENGRAIN Jean-Pierre** / Mairie de Fond Saint-Denis

**ETIENNE Evelyne** / Mairie du Lamentin

**FLOBINUS Micheline** / Mairie de Ducos

**FRANCOIS Francine** / Mairie de Rivière-Salée

**GAUVIN Sonia** / Espace Sud

**HUYET-CIRENCIEN Anne** / Conseil Régional

ANNEXES

**JEANNE Thierry** / Maire de Sainte-Marie

**LACROIX Francianne** / Maire de Fort-de-France

**LAFONTAINE Pierre** / Espace Sud

**LAVAL Laurent** / CCIM

**LERANDY Marie-Ange** / CCNM

**LERIGAB David** / CCIM

**LOUIS Michel** / Mairie de Trinité

**LOUIS-LEOPOLD Antoni** / Mairie de Schœlcher

**LUCIDE Peggy** / Mairie de Fort-de-France

**MARCELLIN Valérie** / DAF

**MARIA Thierry** / Mairie de Sainte-Marie

**MARIE-CALIXTE Valérie** / Mairie du Gros-Morne

**MARTINE Raphael** / Mairie de Saint-Pierre

**MAURICE Marcel** / Maire de Morne-Vert

**MOUTOUSSAMY Monique** / Mairie du Robert

**NARFIN Jocelyne** / Espace Sud

**REGIS Cynthia** / CCNM

**RENARD François** / Mairie de Fort-de-France

**RISSAC René** / Mairie des Trois-Ilets

**ROTSÉN Alain** / Mairie de Trinité

**SOUNDOUROM José** / Mairie de Saint-Joseph

**SOURDAIN Anne-Marie** / Mairie de Ducos

**TORIS Kevin** / Mairie de Fort-de-France

**TUTTLE Jean-Claude** / Mairie de Saint-Pierre

## REMERCIEMENTS

MONSIEUR ANGE LAVENAIRE

MONSIEUR CHRISTIAN VERNEUIL

MONSIEUR DAVID ZOBDA

MONSIEUR EDDIE MORAJO

MONSIEUR FRANTZ THODIARD

MONSIEUR HERVÉ HUNTZINGER

MONSIEUR JEAN-PIERRE ARNAUD

MADAME JOCELYNE NARFIN

MONSIEUR MANUEL BAUDOIN

MONSIEUR MARCELLIN NADEAU

MONSIEUR PIERRE SOLER-COUTEAUX

LE MEDEF

L'ÉQUIPE DE L'ADUAM

# INTERSCOT-SAR

MARTINIQUE

## Actes

1<sup>ère</sup> Rencontre - 16/03/2012

Publication : Décembre 2012

Directrice de Publication : Joëlle Taïlamé

Retranscription des textes des intervenants :

Elyane Pinaud – Elsa Garnier (ADUAM)

Crédits photos : Christophe Denise (ADUAM) ; Photothèque ADUAM

Conception graphique : Emphase (denis.leclerc75@gmail.com)

Mise en page : Emphase – Elsa Garnier (ADUAM)

Impression : ADUAM • DREAM PRINT

30, Boulevard du Général de Gaulle 97200 Fort-de-France  
Tél.: 0596 71 79 77 · Fax : 0596 72 59 27

[www.aduam.com](http://www.aduam.com)



# INTERSCOT-SAR

MARTINIQUE



PROGRAMME PARTENARIAL DE L'ADUAM • 2011 • 2012 • 2013