

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

PETR PAYS LOIRE BEAUCE

Pièce n°3

Annexe du DOO

Document d'Aménagement
Artisanal, Commercial et
Logistique (DAACL)

Projet arrêté le 22/09/2022

PRÉFECTURE DU LOIRET

27 SEP. 2022

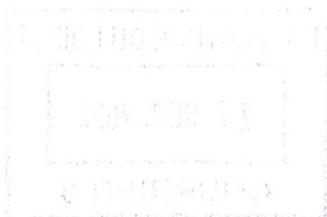
COURRIER 5



Pôle d'Equilibre Territorial et Rural

SOMMAIRE

1 - FAVORISER LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL SUR L'ENSEMBLE DES CENTRALITES DU TERRITOIRE	5
2 - STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL DANS LES SITES D'IMPLANTATIONS PERIPHERIQUE	6
3 – DEFINIR LA LOCALISATION DE LA LOGISTIQUE COMMERCIALE.....	8
4 – ATLAS CARTOGRAPHIQUE.....	10
LEXIQUE.....	42



PREAMBULE

1. RAPPEL DU CADRE REGLEMENTAIRE DU DOCUMENT D'AMENAGEMENT ARTISANAL, COMMERCIAL ET LOGISTIQUE.

Aux termes de l'article L.141-6 du code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs comprend un document d'aménagement artisanal, commercial et logistique déterminant les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, en raison de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable.

Il détermine les conditions d'implantation des constructions commerciales et des constructions logistiques commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et de leur impact sur les équilibres territoriaux, notamment au regard du développement du commerce de proximité, de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises. Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, la protection des sols naturels, agricoles et forestiers, l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes et l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement.

Pour les équipements commerciaux, ces conditions portent également sur la desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes ainsi que sur leur qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux.

Le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique localise les secteurs d'implantation périphérique ainsi que les centralités urbaines, qui peuvent inclure tout secteur, notamment centre-ville ou centre de quartier, caractérisé par un bâti dense présentant une diversité des fonctions urbaines, dans lesquels se posent des enjeux spécifiques du point de vue des objectifs mentionnés au 3° de l'article L. 141-5. Il prévoit les conditions d'implantation, le type d'activité et la surface de vente maximale des équipements commerciaux spécifiques aux secteurs ainsi identifiés.

Pour les équipements logistiques commerciaux, il localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises et au regard des objectifs mentionnés au second alinéa de l'article L. 141-3.

Il peut également :

1° Définir les conditions permettant le développement ou le maintien du commerce de proximité dans les centralités urbaines et au plus près de l'habitat et de l'emploi, en limitant son développement dans les zones périphériques ;

2° Prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines afin de limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines ;

La révision ou l'annulation du document d'aménagement artisanal, commercial est sans incidence sur les autres documents du schéma de cohérence territoriale.

2. COMPATIBILITE AVEC LE SRADDET DE LA REGION CENTRE VAL DE LOIRE.

Les orientations commerce du SCoT doivent également être compatibles avec la règle 9 du SRADDET de la Région Centre-Val de Loire:

***privilégier l'implantation des activités commerciales dans les centres villes,
centres bourgs et centres de quartier***

Les plans et programmes, en fonction de leurs domaines respectifs, prévoient des dispositions pour assurer un développement prioritaire des activités commerciales et artisanales au sein des centres villes, centres bourgs et centre de quartiers dans l'objectif de maintenir une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacements et les émissions de gaz à effet de serre, d'assurer une cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises, de contribuer à la limitation de la consommation d'espace et à la préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture.

Cette règle définit plusieurs étapes permettant d'opérer les choix d'implantation :

- *Identifier les fonctions de centralités commerciales et les linéaires commerciaux (succession de plusieurs commerces) à préserver, connaître les niveaux d'occupation et les potentiels de densification, analyser les logiques d'implantation à l'œuvre.*
- *Définir des dispositions en faveur du maintien et de l'implantation des activités commerciales en centres-bourgs et centres-villes.*
- *Mobiliser prioritairement le bâti commercial et le foncier disponible dans les centres villes, centres bourgs et centres de quartier.*
- *Le cas échéant, argumenter l'implantation d'activités commerciales en périphérie en justifiant l'absence de disponibilités, et en garantissant la qualité des aménagements, leur intégration paysagère, la prise en compte des objectifs de lutte contre le réchauffement climatique, et leur accessibilité.*

Recommandations associées à la règle n°9:

Afin de conforter la règle ci-dessus et d'assurer l'équilibre du maillage des équipements commerciaux, il est recommandé de :

- *Porter une réflexion sur le foncier commercial dans les centres villes, centres bourgs et centres de quartier, et mettre en place des mesures de protection des linéaires identifiés contre le changement de vocation.*
- *Réguler la concurrence commerciale entre centres et périphéries en mobilisant le cas échéant les outils suivants :*
 - *La mise en œuvre d'analyses d'impact de l'ouverture de nouvelles zones commerciales en périphérie sur les commerces de centres-villes, centres-bourgs ou centres de quartier.*
 - *La mise en place d'un seuil minimum de surfaces commerciales implantées dans les zones périphériques.*
- *Limiter le développement de certains types de commerces en périphérie (commerces de proximité dont l'implantation est à privilégier en centres villes, centres bourgs et centre de quartiers, tels que les boulangeries, les primeurs, ...).*
- *Encourager la réhabilitation et la reconfiguration des espaces vacants, bâtis ou rez-de-chaussée commerciaux*
- *Adapter la politique de transport et de stationnement si pertinent*

3. CHAMP D'APPLICATION DU DAACL.

Les orientations et prescriptions du DAACL en matière de commerce concernent :

- les sous-destinations de constructions prévues à l'article R 151-28 du Code de l'urbanisme c'est-à-dire « l'artisanat et le commerce de détail » et « les activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle »,
- à l'exclusion du « commerce et de la réparation automobile », de l'hôtellerie, de la restauration, du commerce de gros (commerce inter-entreprises) et des activités de loisirs.

Les orientations et recommandations du SCoT s'appliquent également aux bâtiments accueillant des activités soumises à autorisation d'exploitation commerciale et ne rentrant pas dans le champ du commerce de détail (exemple : les drive, les cinémas).

Ces définitions s'entendent pour les bâtiments dépassant 300 m² de surface de plancher à destination commerce, par création, extension ou changement de destination.

4. STRUCTURATION DES ORIENTATIONS DU DAACL

Le DAACL traduit les orientations en matière d'aménagement du PADD selon une décomposition en trois grandes parties :

PARTIE 1 :	Favoriser le développement sur l'ensemble des centralités du territoire
PARTIE 2 :	Structurer le développement commercial sur les localisations préférentielles de périphérie
PARTIE 3 :	Définir la localisation de la logistique commerciale
PARTIE 4 :	Atlas cartographique

1- Favoriser le développement commercial sur l'ensemble des centralités du territoire

Afin de faciliter les implantations commerciales au sein des centralités, le DAAC prévoit des conditions d'implantation favorisant et encourageant les développements commerciaux au sein des centralités.

Liste des localisations préférentielles concernées : *Baccon, Baule, Beauce la Romaine, Beaugency, Binas, Chaingy, Charsonville, Cléry Saint André, Coulmiers, Cravant, Dry, Epieds en Beauce, Huisseau sur, Mauves, Lailly en Val, Le Bardon, Mareau aux Près, Messas, Meung sur Loire, Mézières lez Cléry, Rozières en Beauce, Saint Ay, Saint Laurent des Bois, Tavers, Villermain, Villorceau, Artenay, Boulay les Barres, Bricy, Bucy le Roi, Bucy Saint Liphard, Cercottes, Chevilly, Coinces, Gémigny, Gidy, Huêtre, La Chapelle Onzerain, Lion en Beauce, Patay, Rouvray Sainte Croix, Ruan, St Pérary la Colombe, Saint Sigismond, Sougy, Tournois, Trinay, Villamblain, Villeneuve sur Conie.*

NB : la commune de Boulay les Barres ne fait pas l'objet de cartographie de localisation préférentielle en raison du brouillage cartographique lié à la base aérienne. Est considéré comme intégré à la localisation l'ensemble de la centralité au sens du code de l'urbanisme (voir lexique en annexe)

Dans un contexte marqué par des difficultés à maintenir un maillage de pôles commerciaux de centralités, le SCoT oriente au sein des localisations préférentielles de centralité toutes les typologies de commerces.



PRESCRIPTION 1

Les centralités sont le lieu de développement privilégié du commerce sur le territoire, quelle que soit la taille et la nature de l'implantation commerciale.



RECOMMANDATION 1

Le DAACL encourage tout projet d'implantation commerciale en centralité à viser l'amélioration qualitative du paysage et une meilleure intégration architecturale et paysagère du commerce.



RECOMMANDATION 2

Le DAACL encourage tout projet d'implantation commerciale en centralité à viser l'amélioration de l'accessibilité « tous modes » et en particulier à faciliter l'accessibilité par des modes alternatifs à la voiture.



RECOMMANDATION 3

Le DAACL encourage les communes, dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme réglementaire locaux, à définir un ou plusieurs linéaires commerciaux prioritaires, posant des règles telles que:

- l'interdiction de changement de destination du commerce vers le logement,
- l'exigence de hauteur sous plafond à 3,5 m sous poutre dans le cadre de construction ou démolition / reconstruction, sous réserve d'éventuelles règles posés pour les secteurs soumis à ABF,
- l'absence d'exigence de places de stationnement dans le cadre de projet de construction de nouveaux bâtiments à vocation commerce en centralité.

2- Structurer le développement commercial dans les sites d'implantations périphérique

Les prescriptions suivantes concernent uniquement les localisations préférentielles de périphérie (9 localisations) Tavers Zone Commerciale, Beaugency Ouest, Baule Zone commerciale, Baule Zone d'activités, Patay Zone commerciale, Artenay Autroche, Saint-Ay Est, Cléry Saint André Zone commerciale, Meung-sur-Loire Est.



PRESCRIPTION 2

Tout projet d'implantation commerciale doit exclure l'implantation de commerces qui pourraient s'implanter en centralité et doit faire la démonstration dans le cadre de sa demande d'autorisation en CDAC qu'il n'y a pas de possibilité existante d'implantation dans la centralité de la commune d'implantation.



PRESCRIPTION 3

Les développements commerciaux doivent favoriser les modes d'accès alternatifs à la voiture par des cheminements piétons et cyclables aisés et accessibles à tous entre les magasins et ensembles commerciaux, ainsi que depuis les arrêts de transport en commun. Des emplacements pour le stationnement des vélos doivent être prévus dans chaque projet de construction à usage commercial.



PRESCRIPTION 4

Tout projet d'implantation commerciale doit prioriser la requalification des friches existantes au sein des localisations préférentielles. Dans le cas contraire, le porteur de projet devra faire la démonstration dans le cadre de leur demande d'autorisation en CDAC qu'il n'y a pas de possibilités d'implantation dans une friche existante au sein de la localisation préférentielle d'implantation.



PRESCRIPTION 5

Les développements commerciaux doivent avoir recours à des procédés respectueux de l'environnement, favorisant les économies d'énergie ou le recours à des énergies renouvelables : toitures végétalisées, panneaux photovoltaïques, isolation, ...).



RECOMMANDATION 5

Le DAACL encourage tout projet d'implantation commerciale à privilégier les unités commerciales d'une surface de vente supérieure à 300 m² de surface de plancher. Par exemple, un projet d'équipement commercial de 2.000 m² de surface de plancher découpés en cinq cellules devra privilégier les cellules de plus de 300 m² de surface de plancher .



RECOMMANDATION 6

Tout projet d'implantation commerciale doit viser une consommation du foncier aussi économe que possible en optimisant l'organisation spatiale du bâti et en limitant des espaces de délaissés (espaces hors voies de circulation, stationnement et bâti). Les projets devront rechercher une plus forte densité d'aménagement:

- par la réalisation de constructions sur plusieurs étages.
- en privilégiant les parkings en sous-sol, en rez-de-chaussée, en toit terrasse...
- en mutualisant les infrastructures d'accès, les stationnements.
- en évitant les implantations situées à plus de 20 mètres de bâtis existants ou projetés (ayant un permis de construire accordé)



RECOMMANDATION 7

Les développements commerciaux doivent rechercher une qualité d'intégration en matière d'architecture, de forme, d'aménagement et de végétalisation. Les créations de commerces devront permettre une amélioration qualitative du paysage de la localisation préférentielle. Il s'agira en particulier de travailler sur :

- la végétalisation des espaces extérieurs, notamment de stationnement et du traitement paysager de ces espaces. Le traitement des stationnements soit préférentiellement opéré par des sous-ensembles d'un maximum de 50 places, séparés les uns des autres par une végétalisation de type arbuste.
- l'intégration paysagère des infrastructures et des équipements dévolus aux modes doux.
- l'intégration paysagère des équipements de gestion des eaux pluviales et usées.
- le traitement des façades (couleur, matériaux, gabarit des enseignes...).
- le traitement des limites (clôture, haies, hauteur...).
- les aménagements permettant de dissimuler les emplacements de stockage en extérieur avant collecte des déchets.



RECOMMANDATION 8

Les développements commerciaux doivent chercher à limiter leur impact environnemental en :

- réduisant les surfaces imperméabilisées.
- privilégiant la rétention des eaux pluviales à la parcelle.
- prenant en compte la consommation énergétique au regard :
 - de l'enveloppe du bâtiment (isolation, toiture végétalisée...).
 - du dispositif de vitrage (double vitrage peu émissif...).
 - de la mise en place de dispositifs de production énergétique renouvelable (panneaux photovoltaïques, petits éoliens...).

3 – Définir la localisation de la logistique commerciale

TYPOLOGIE DE LA LOGISTIQUE.

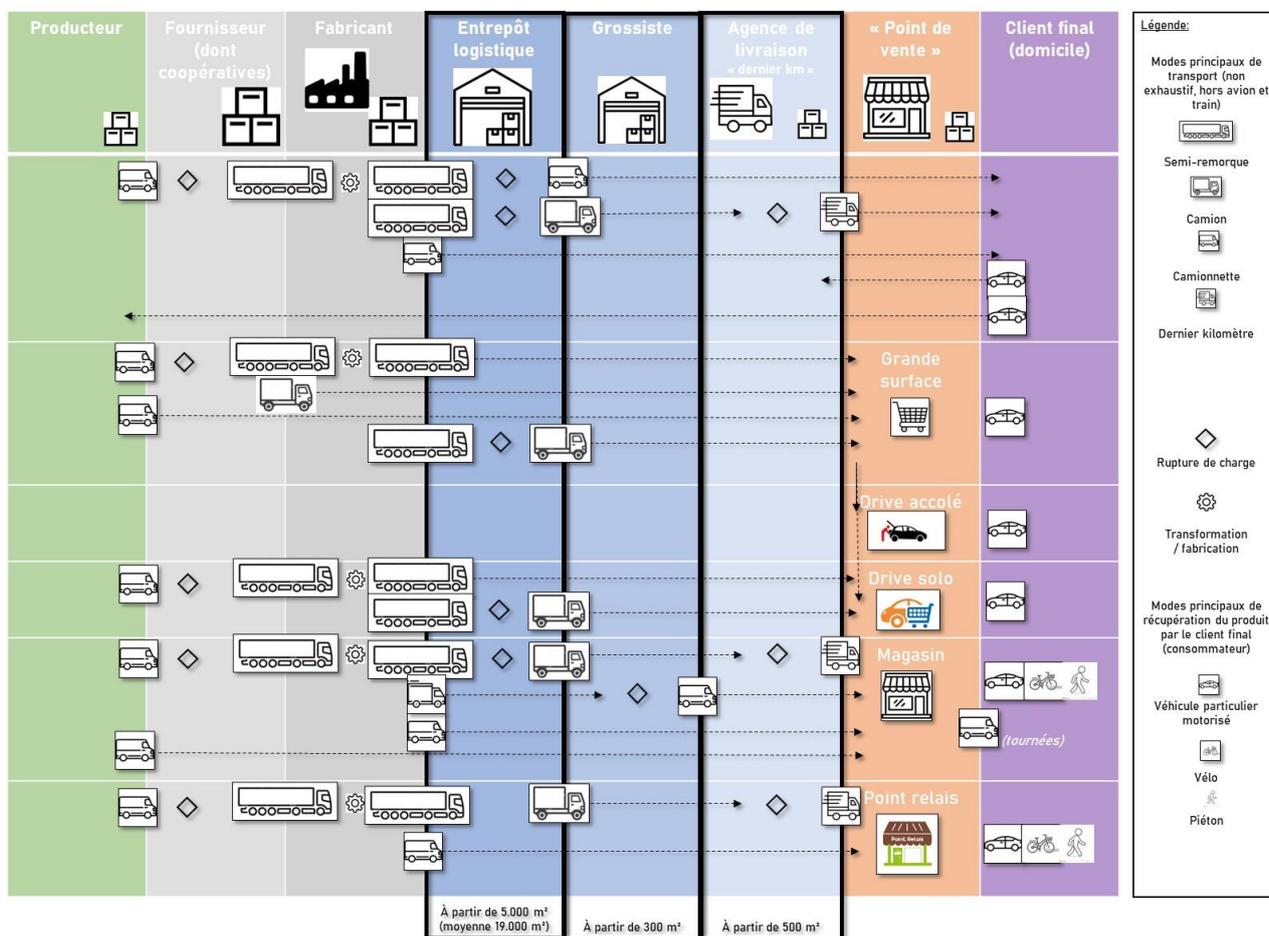
Les orientations et prescriptions du DAACL en matière de logistique commerciale concernent les sous-destinations de constructions suivantes prévues à l'article R 151-28 du Code de l'urbanisme suivantes:

- le commerce de gros (destination Commerce et activités de service),
- l'entrepôt (destination autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire).

La logistique s'insère dans un champ d'activité très large. En l'absence de définition précise de la « logistique commerciale », qui peut recouvrir en fait l'ensemble de la logistique, avec des pratiques multiples, y compris de consommateurs venant retirer des colis dans des entrepôts, les orientations du DAACL différencient 4 types de bâtiments / activités, à partir du schéma d'analyse suivant :

- les entrepôts logistiques de plus de 5.000 m² de surface de plancher,
- les agences de livraison, entre 500 à 5.000 m² de surface de plancher,
- les grossistes, pour des surfaces de plancher de plus de 300 m².

VISION SCHEMATIQUE DES MODES DE TRANSPORT LIES A LA LOGISTIQUE (COMMERCIALE)





PRESCRIPTION 6

Les entrepôts logistiques, frigorifiques ou non, de plus de 5.000 m² de surface de plancher ; sont localisés dans les zones d'activités économiques accueillant déjà des bâtiments logistiques de cette taille, et au sein des zones d'activités économiques situées sur ou à proximité immédiate des axes routiers structurants.



PRESCRIPTION 7

Les entrepôts de 300 à 5.000 m² de surface de plancher s'inscrivent dans les zones d'activités économiques existantes et futures, qu'il s'agissent d'agences de livraison ou de grossistes.



PRESCRIPTION 8

Les documents locaux d'urbanisme identifie les lieux d'implantation des entrepôts logistiques de plus de 5.000 m², et définissent les modalités d'aménagement de manière à éviter les congestions de circulation lié à leur usage..



PRESCRIPTION 9

L'implantation de drive piéton s'inscrit uniquement au sein des centralités.

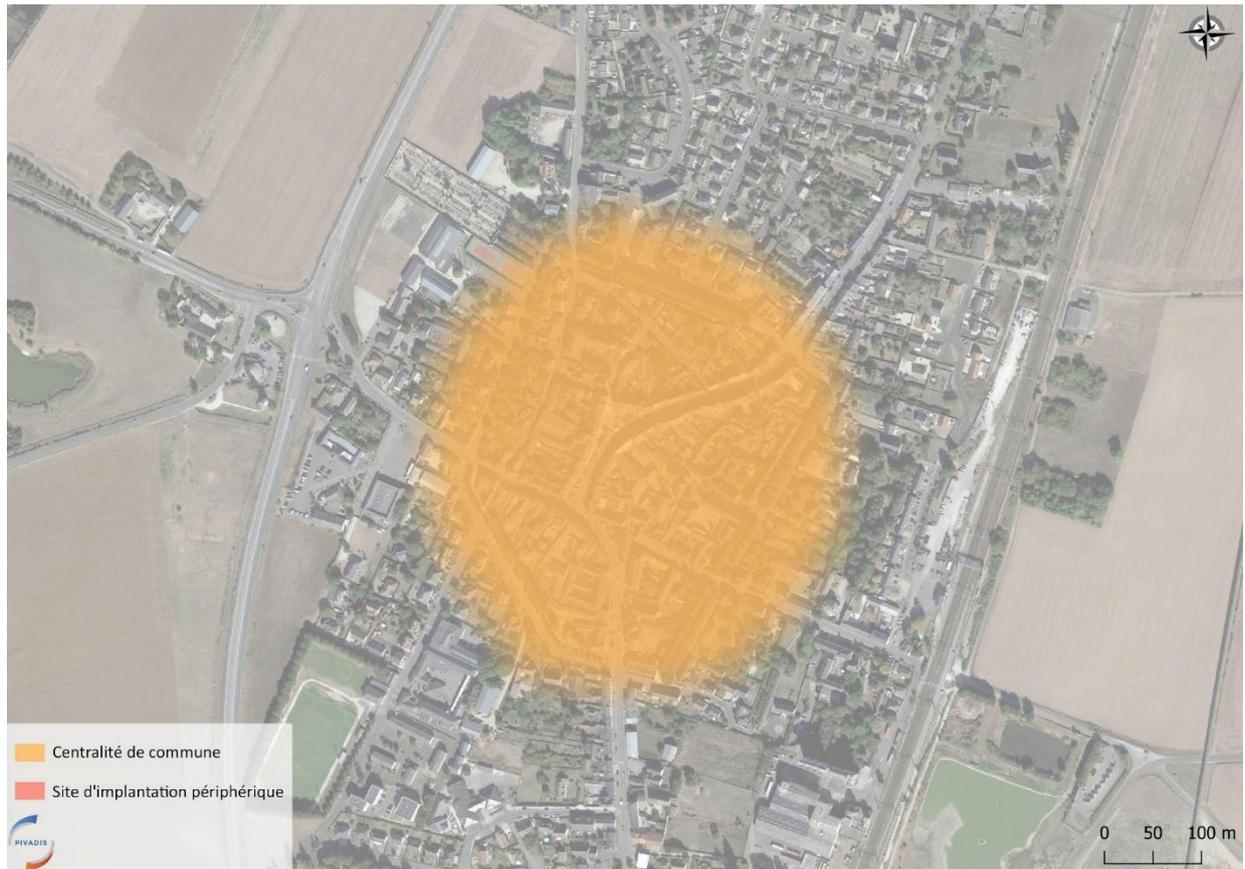


PRESCRIPTION 10

L'implantation de drive isolé s'inscrit uniquement dans les sites d'implantations périphériques, en respectant les mêmes règles que pour un bâtiment à destination commerce. Toute implantation en dehors des sites d'implantations périphériques est exclue.

4 – Atlas cartographique

ARTENAY CENTRE



ARTENAY AUTROCHE (SIP)



BACCON CENTRE



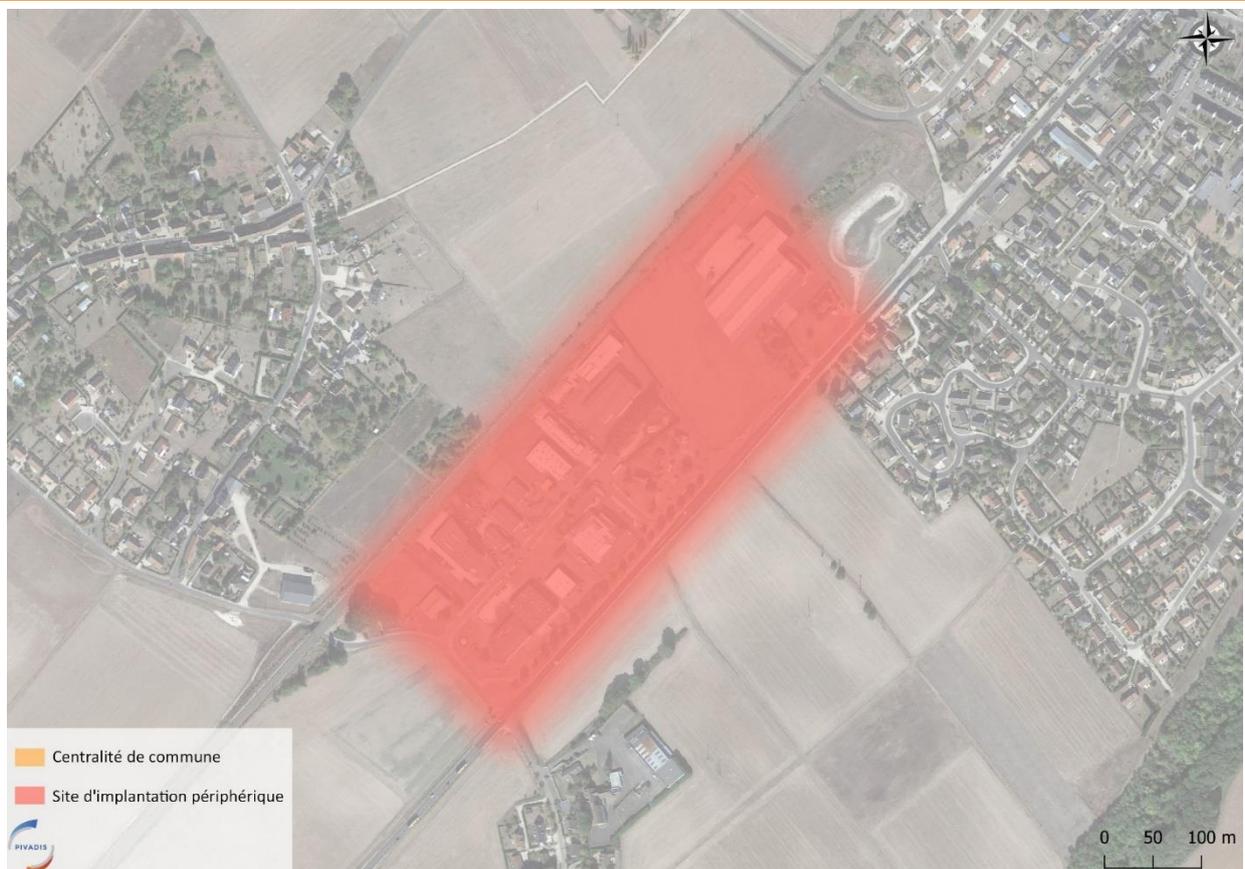
BAULE CENTRE



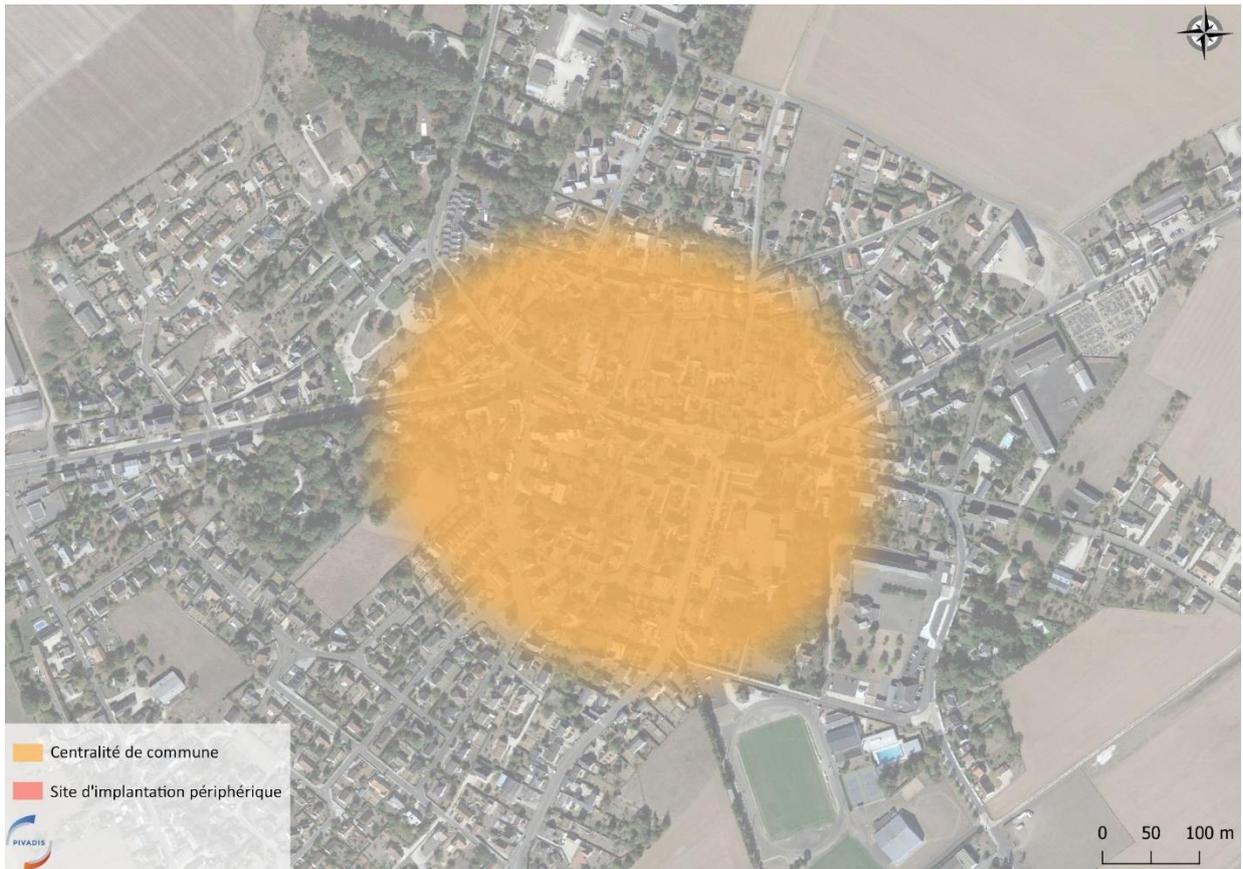
BAULE ZONE COMMERCIALE (SIP)



BAULE ZONE D'ACTIVITES (SIP)



BEAUCE-LA-ROMAINE CENTRE



BEAUCE-LA-ROMAINE COMMUNE DELEGUEE LA COLOMBE



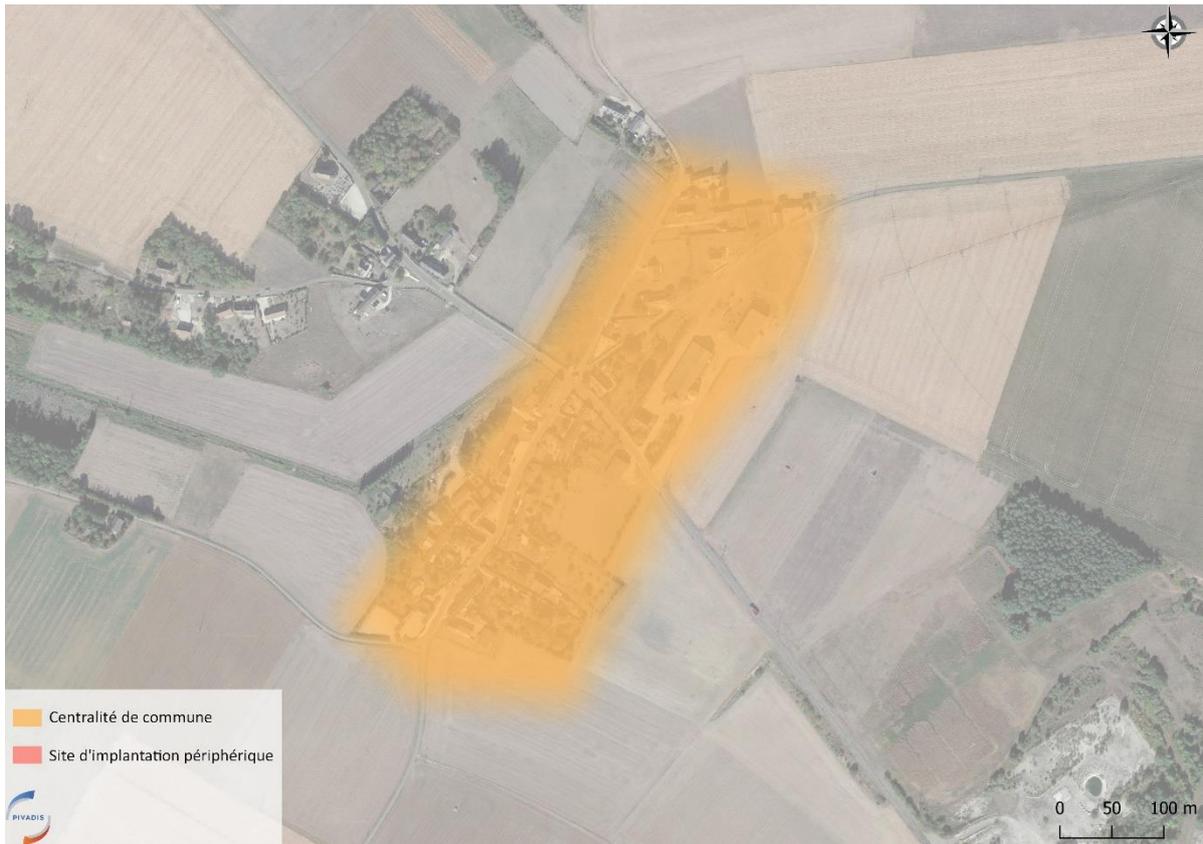
BEAUCE-LA-ROMAINE COMMUNE DELEGUEE MEMBROLLES



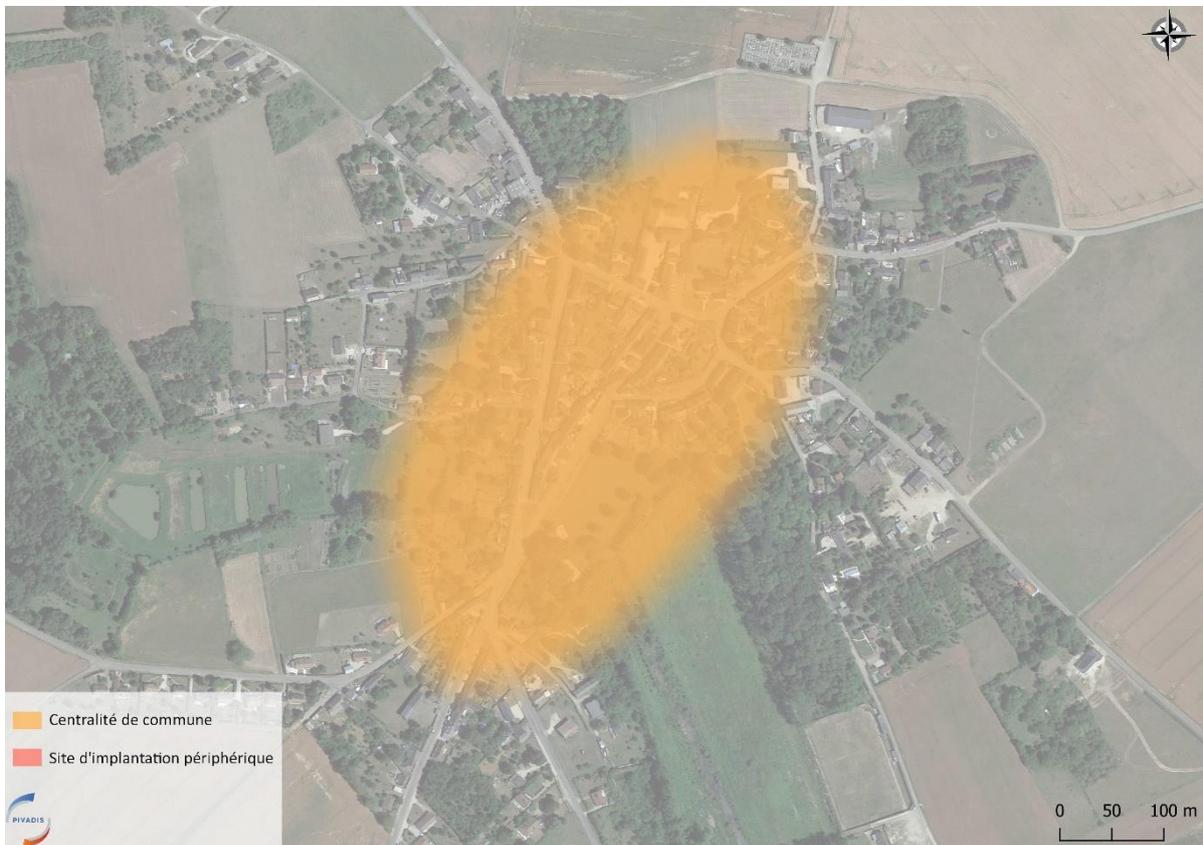
BEAUCE-LA-ROMAINE COMMUNE DELEGUEE SEMERVILLE



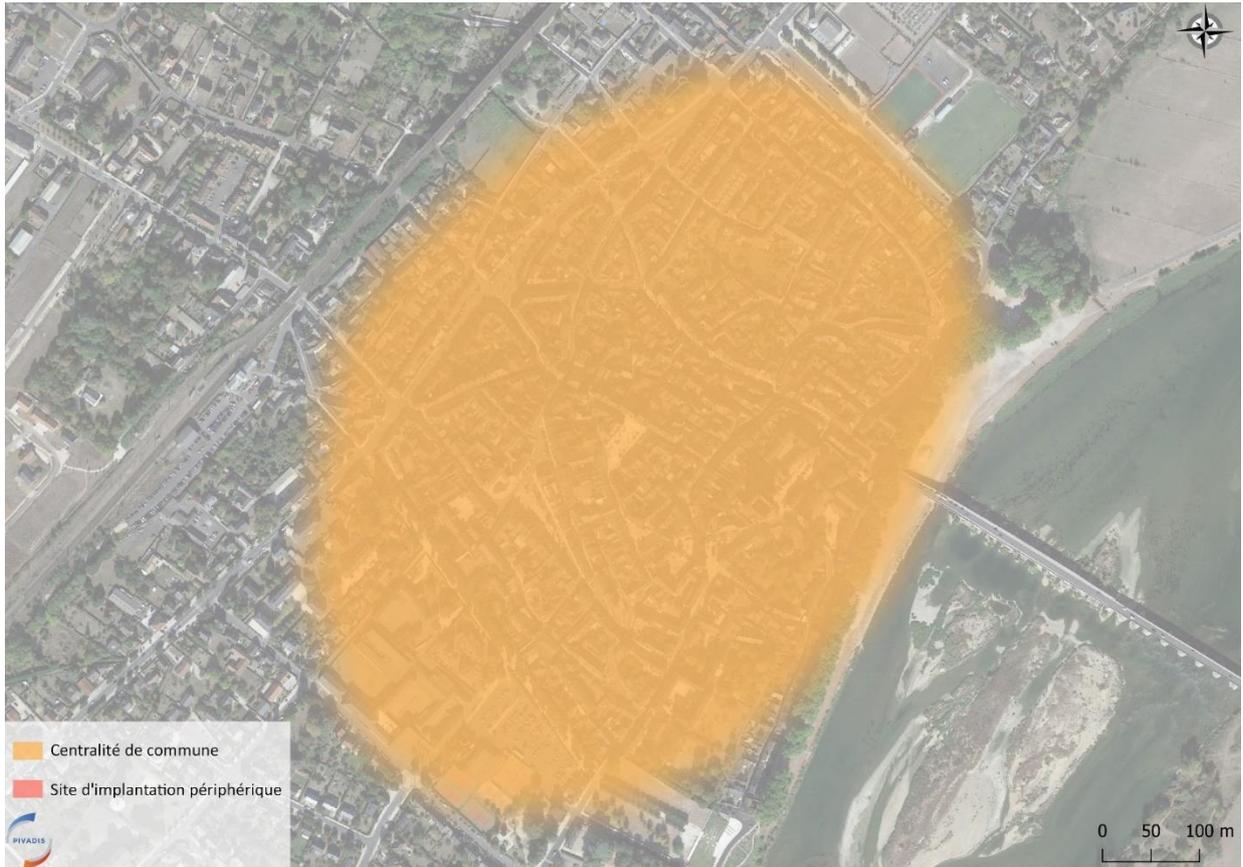
BEAUCE-LA-ROMAINE COMMUNE DELEGUEE TRIPLEVILLE



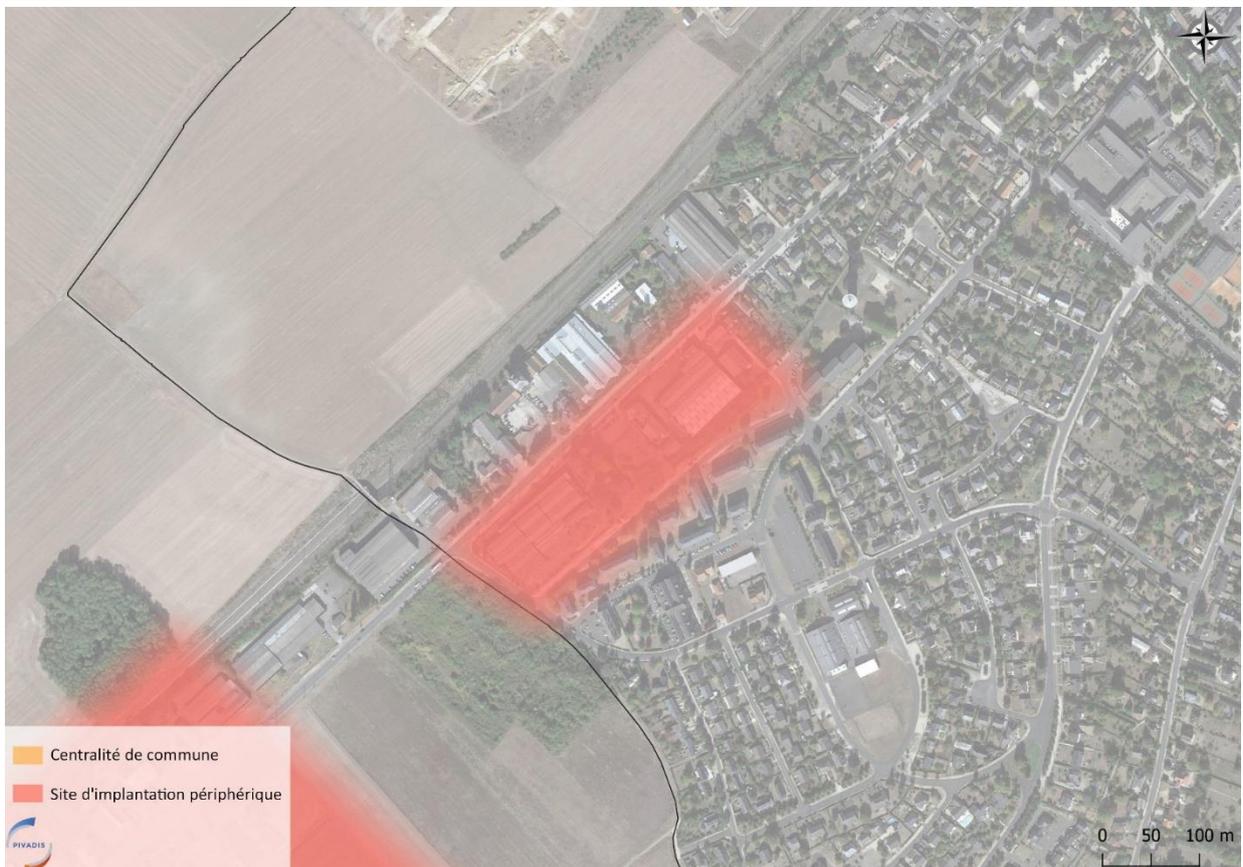
BEAUCE-LA-ROMAINE COMMUNE DELEGUEE VERDES



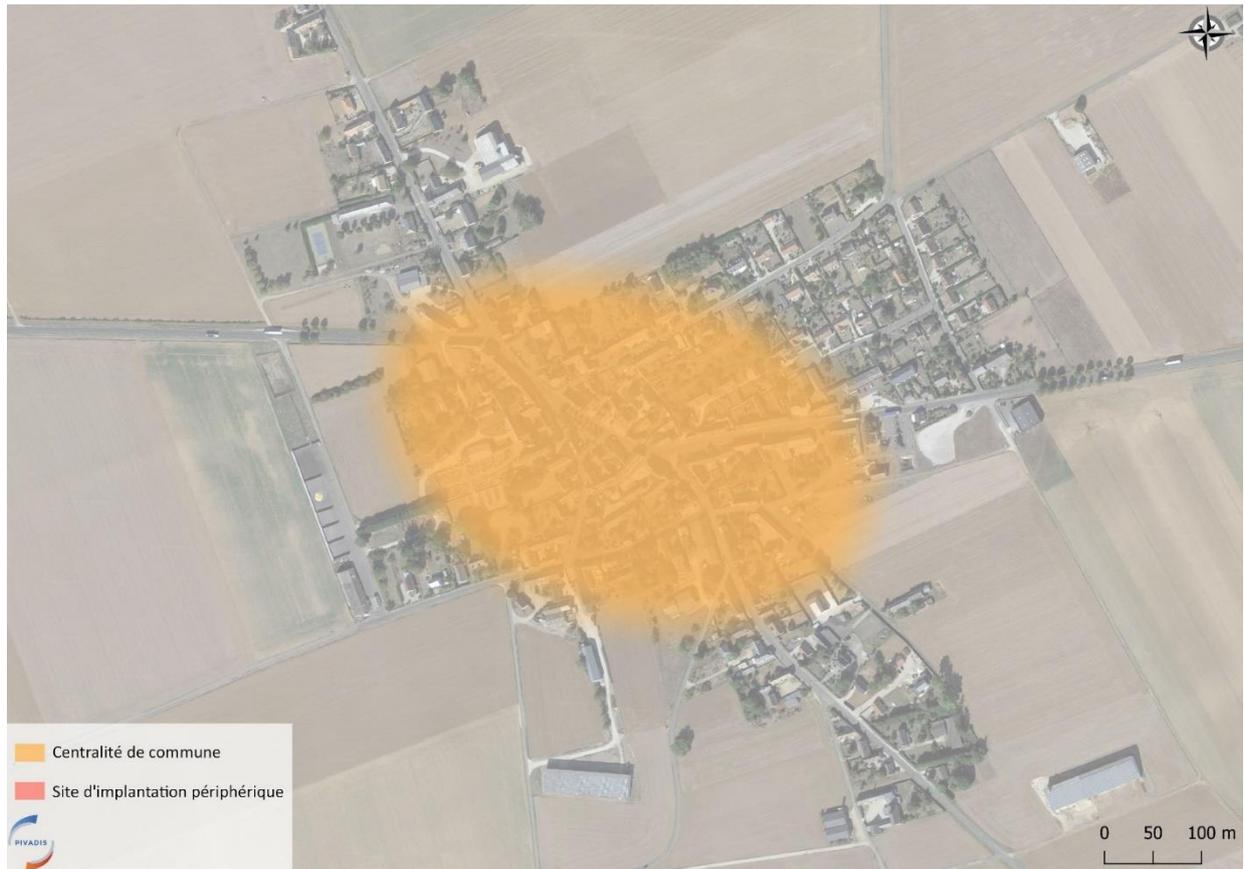
BEAUGENCY CENTRE



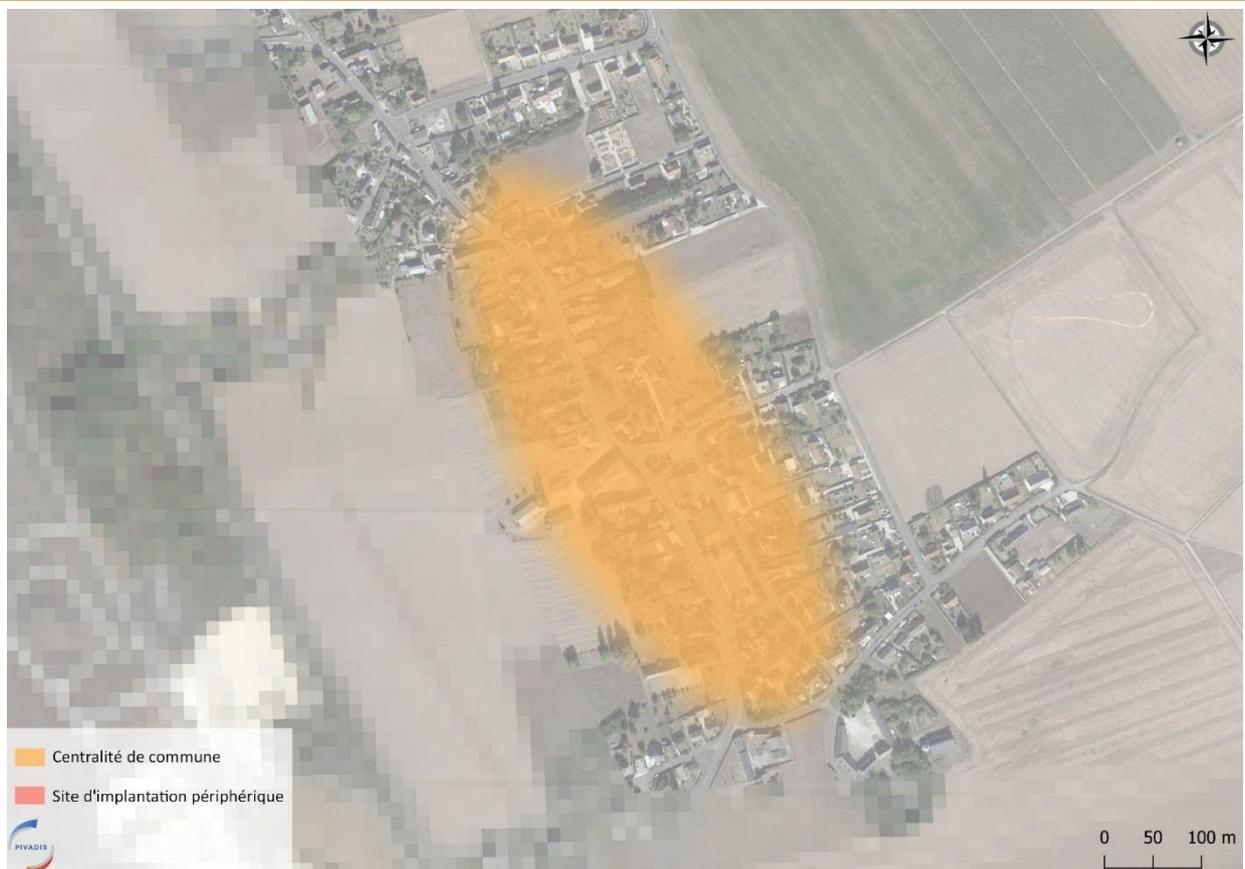
BEAUGENCY OUEST (SIP)



BINAS CENTRE



BRICY CENTRE



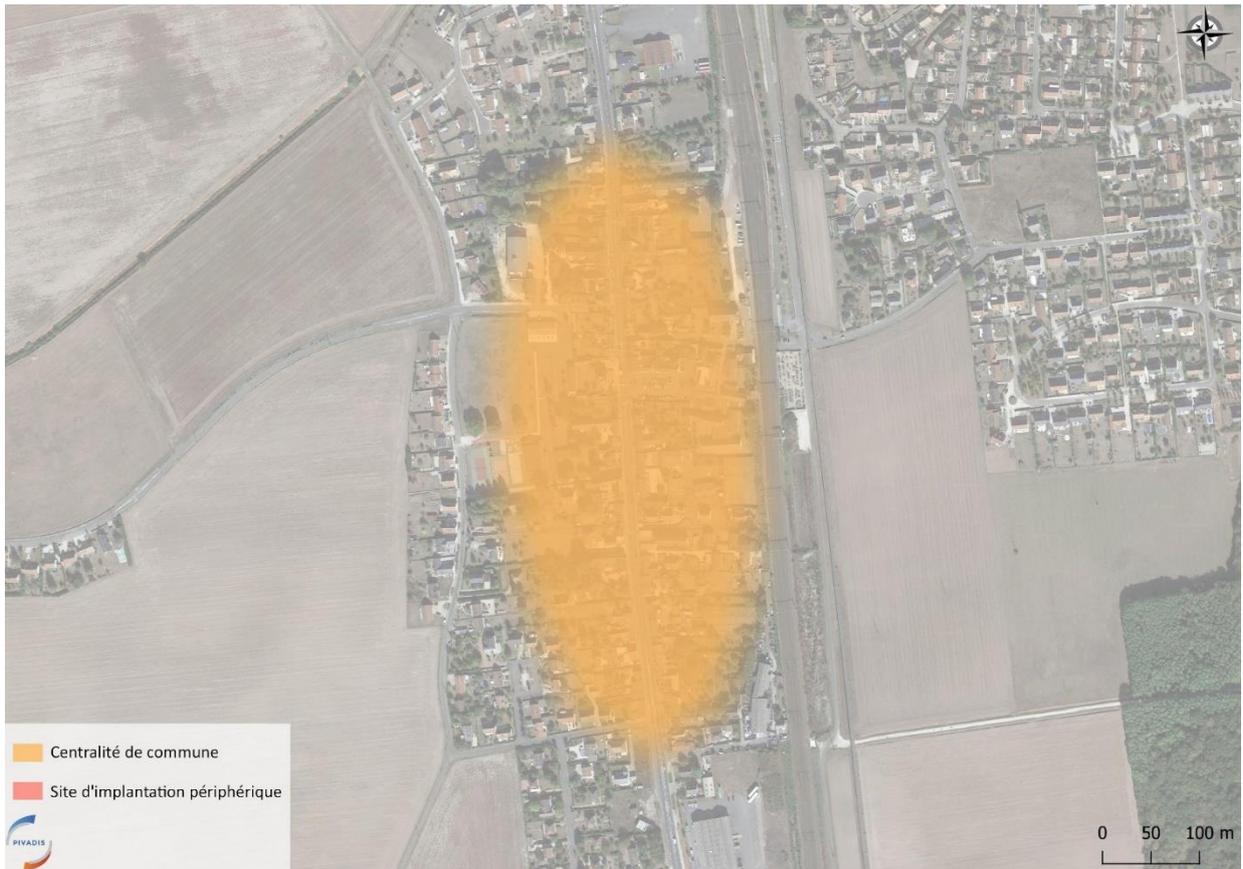
BUCY-LE-ROI CENTRE



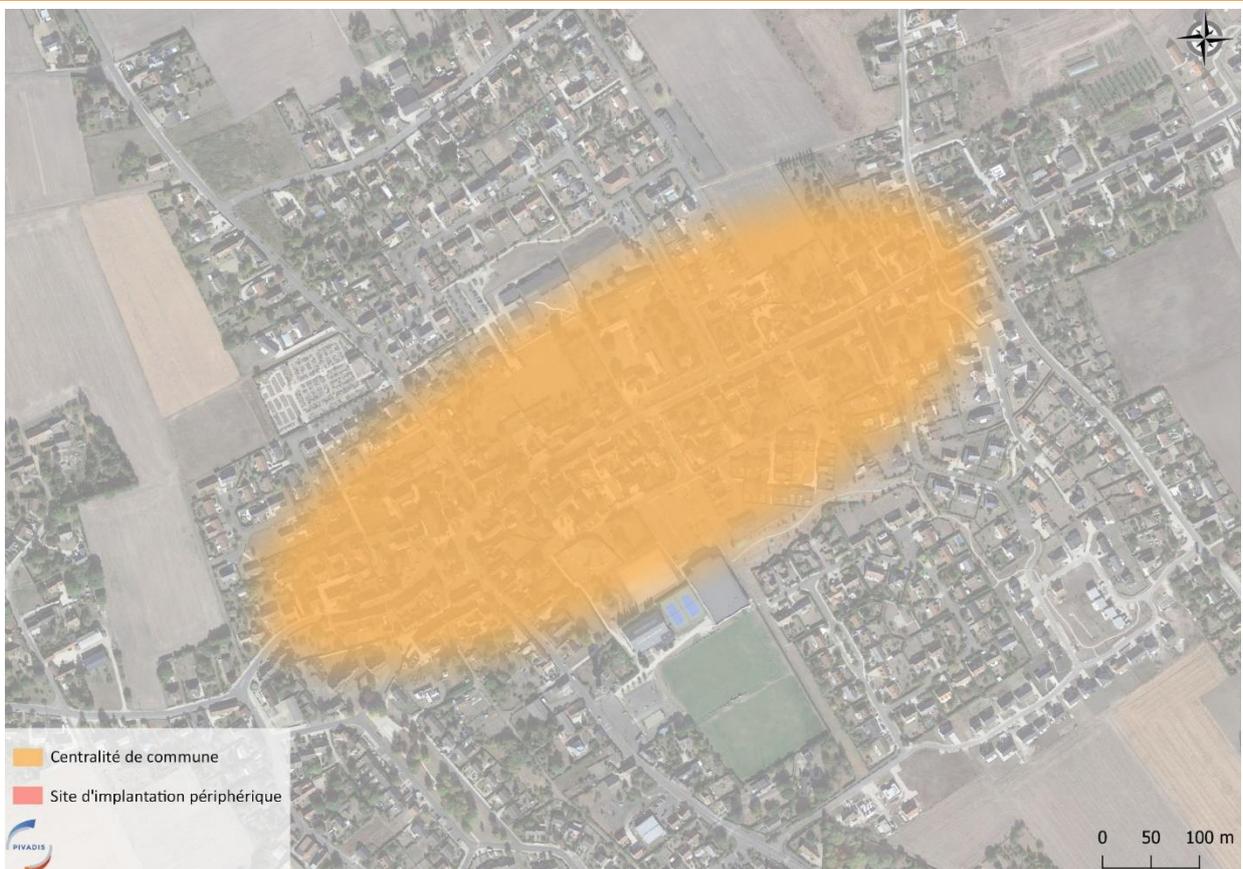
BUCY-SAINT-LIPHARD CENTRE



CERCOTTES CENTRE



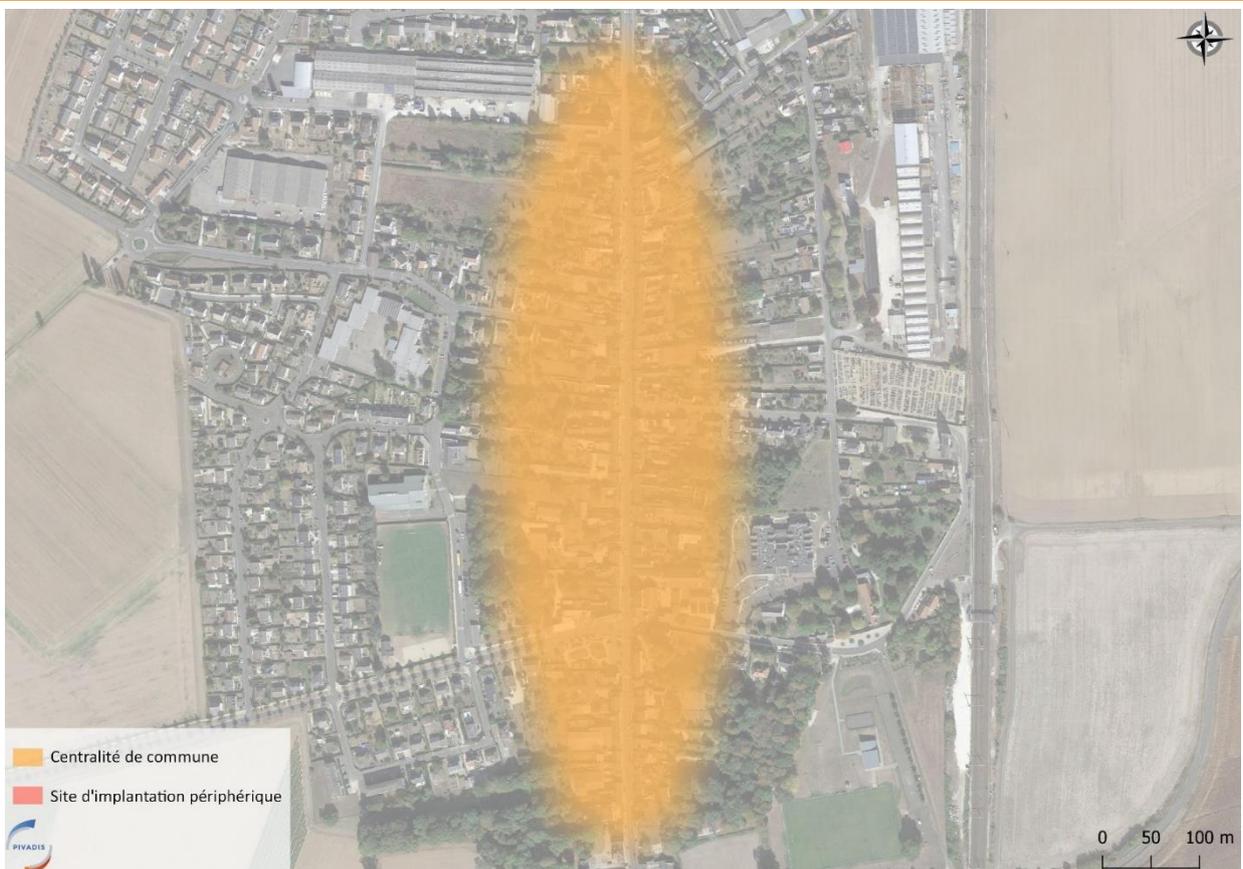
CHAINGY CENTRE



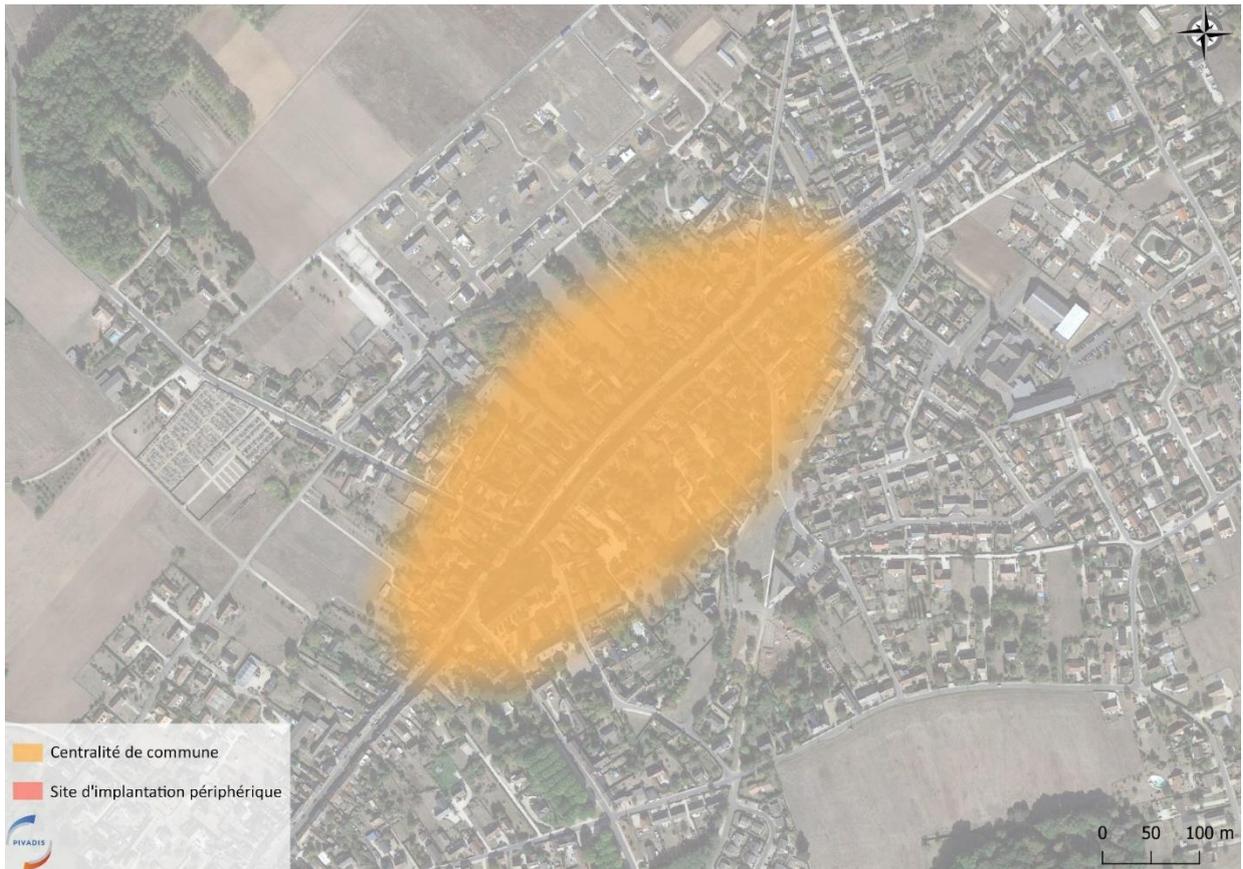
CHARSONVILLE CENTRE



CHEVILLY CENTRE



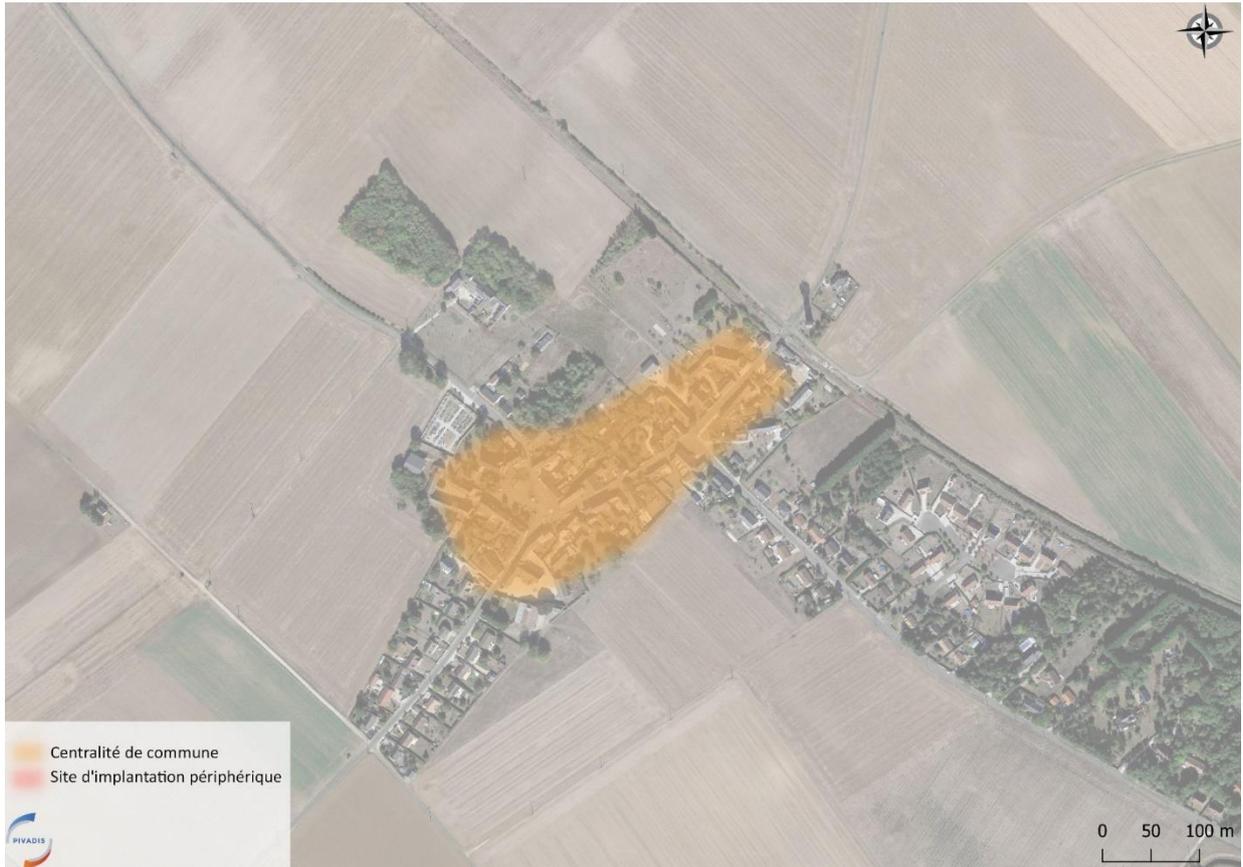
CLERY-SAINT-ANDRE CENTRE



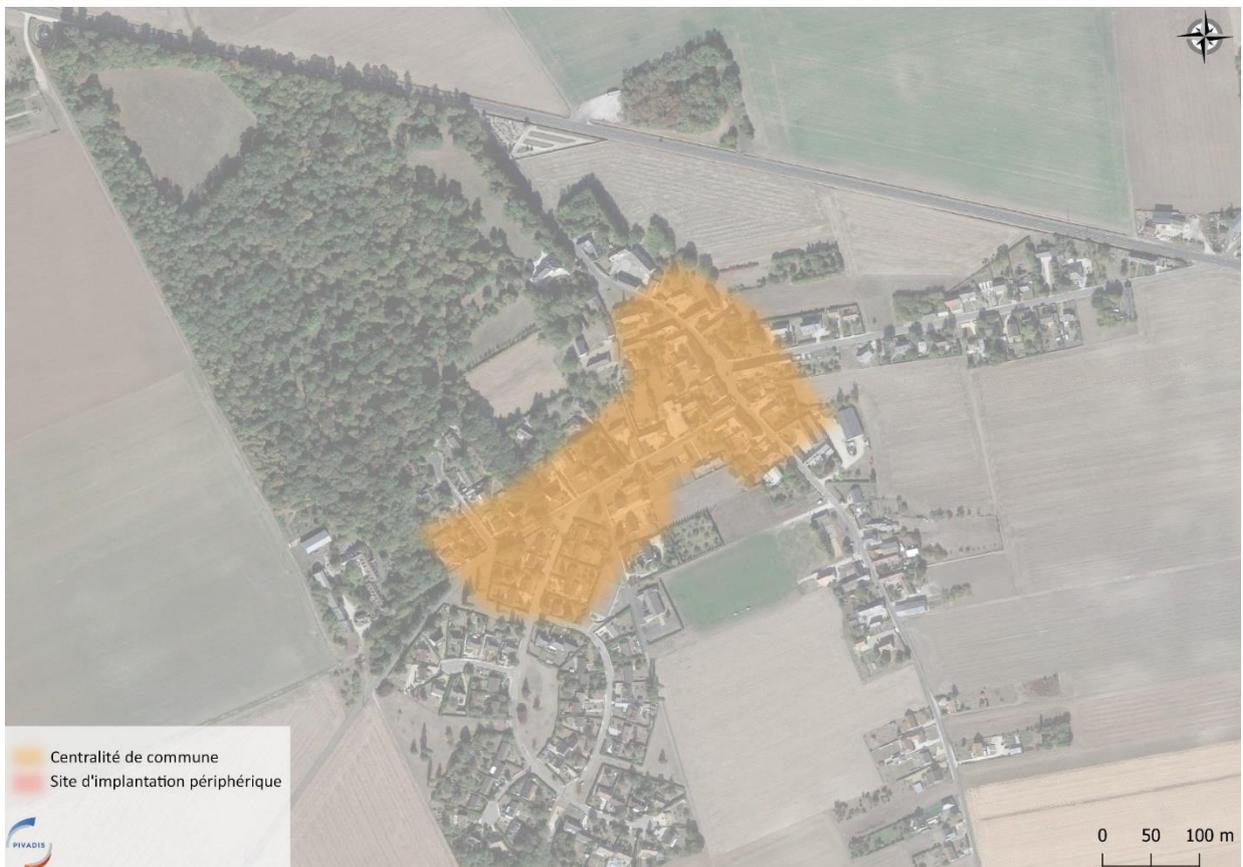
CLERY-SAINT-ANDRE ZONE COMMERCIALE (SIP)



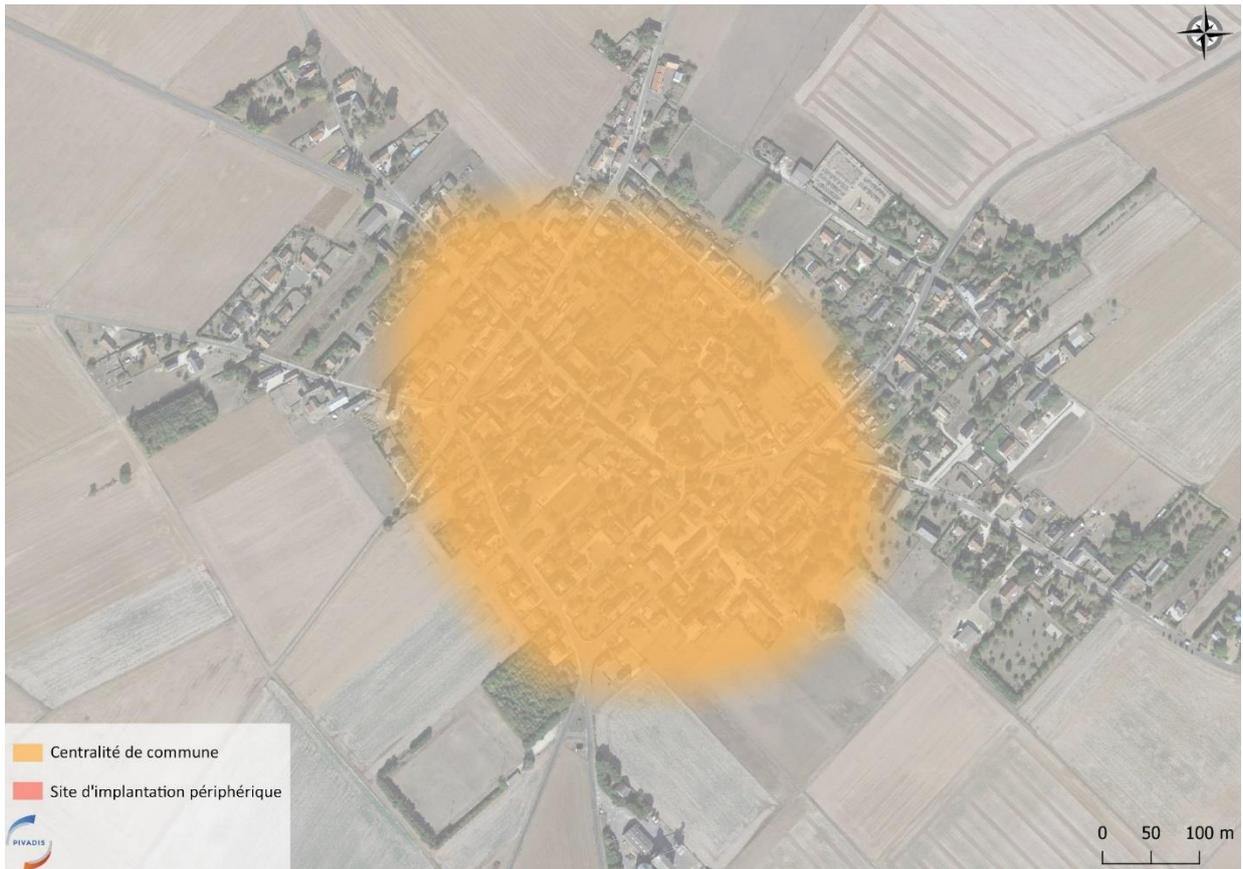
COINCES CENTRE



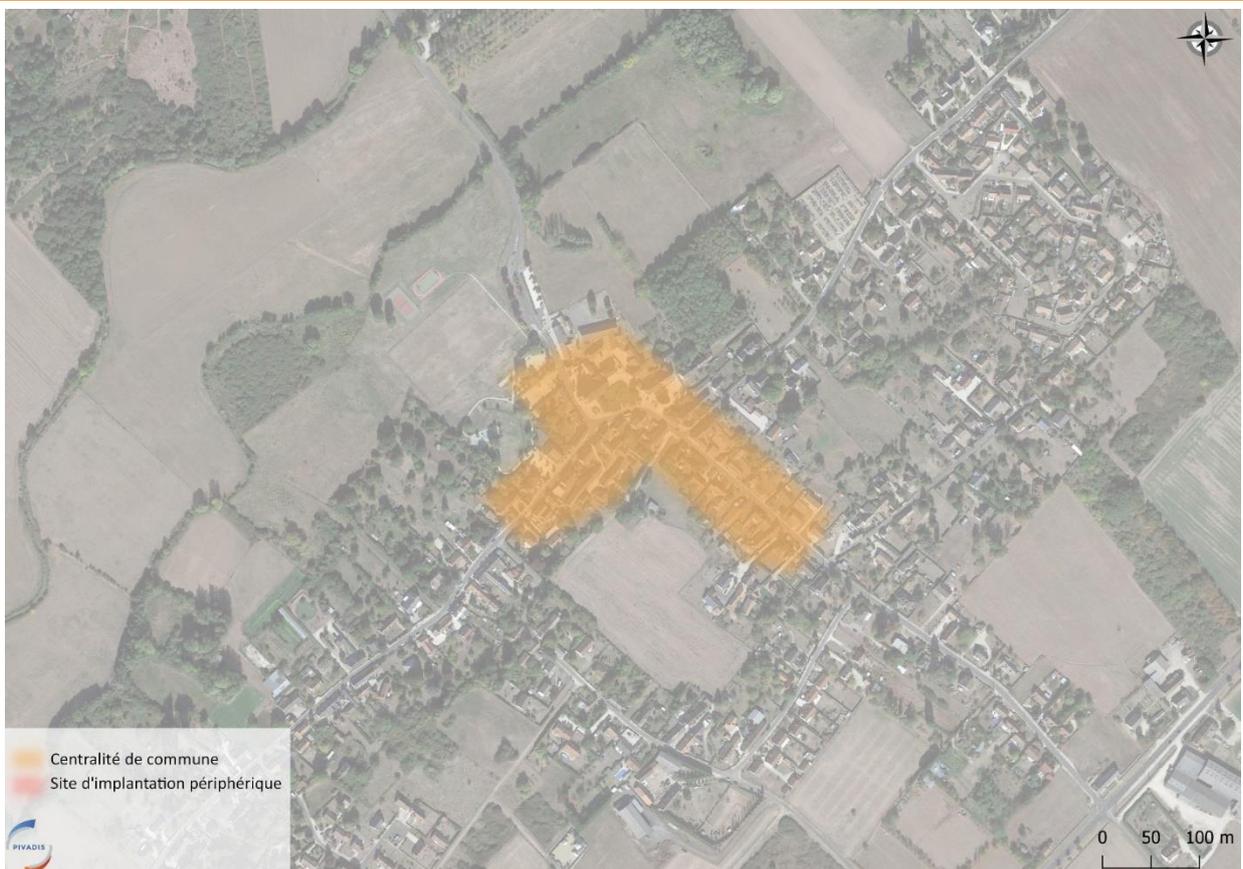
COULMIERS CENTRE



CRAVANT CENTRE



DRY CENTRE



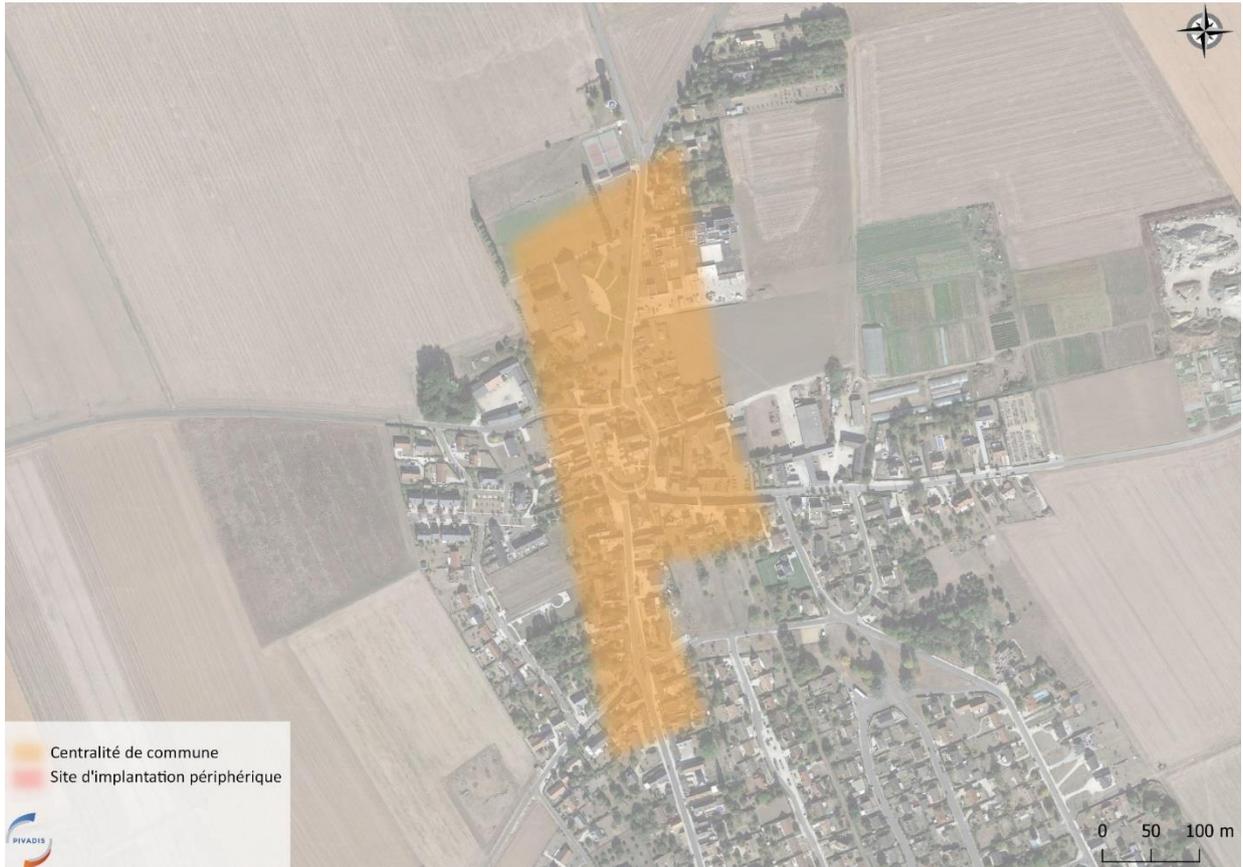
EPIEDS-EN-BEAUCE CENTRE



GEMIGNY CENTRE



GIDY CENTRE



HUETRE CENTRE



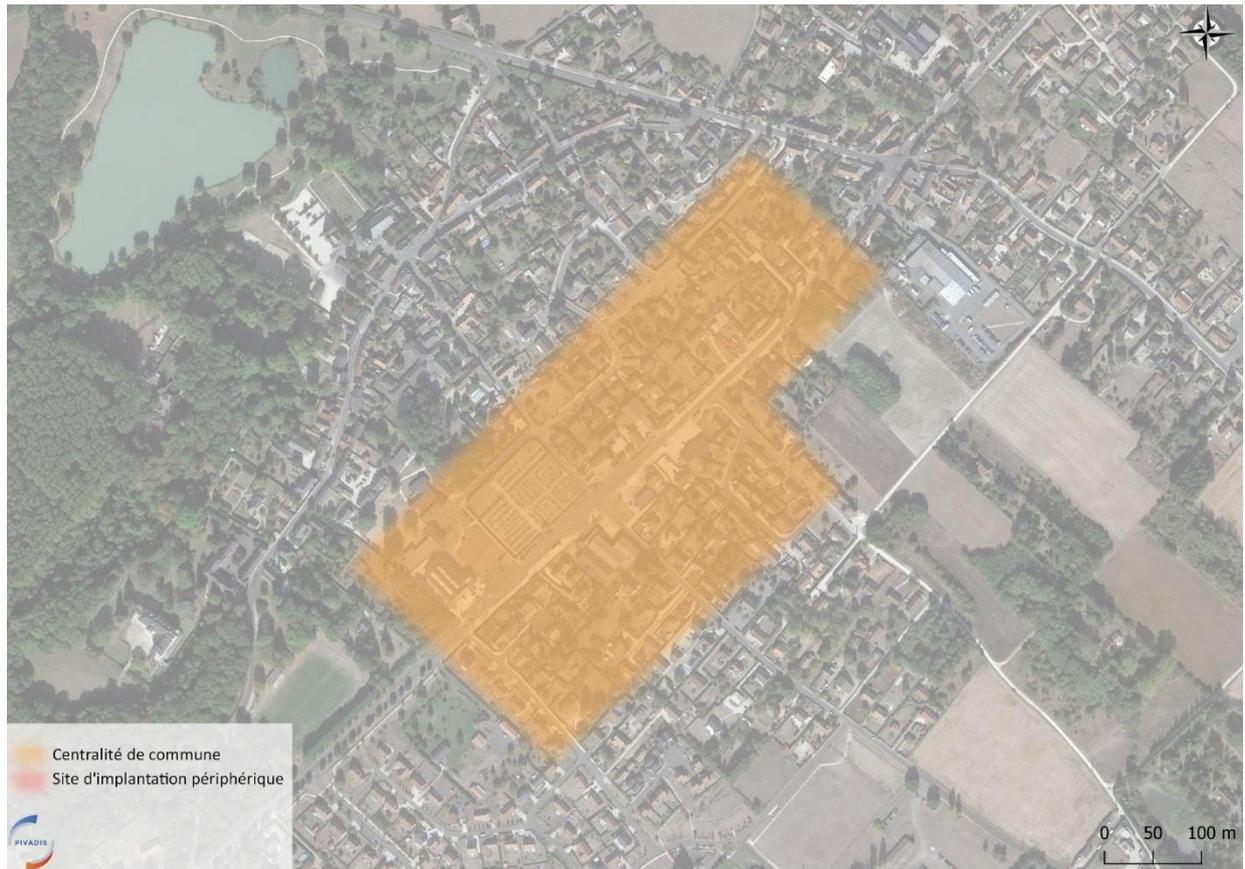
HUISSEAU-SUR-MAUVE CENTRE



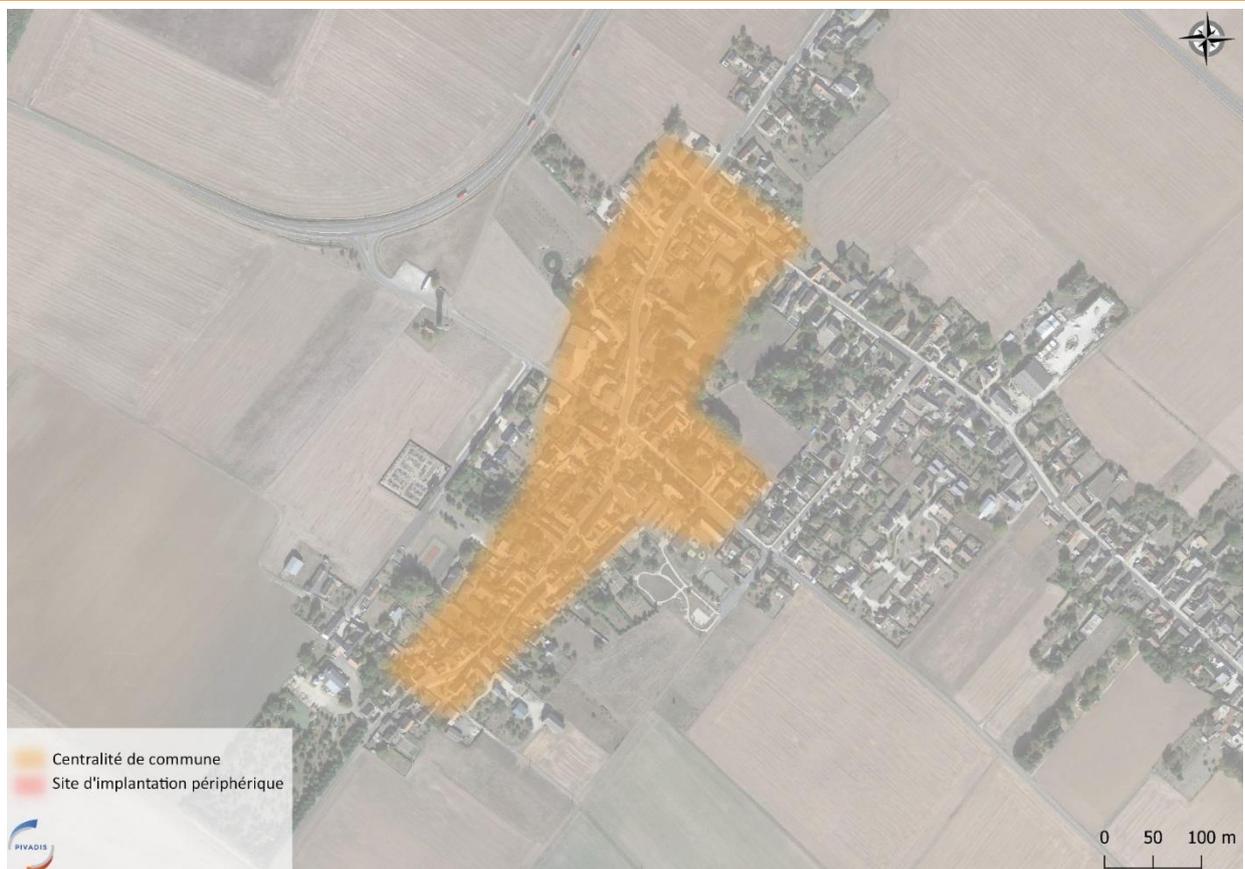
LA CHAPELLE-ONZERAIN CENTRE



LAILLY-EN-VAL CENTRE



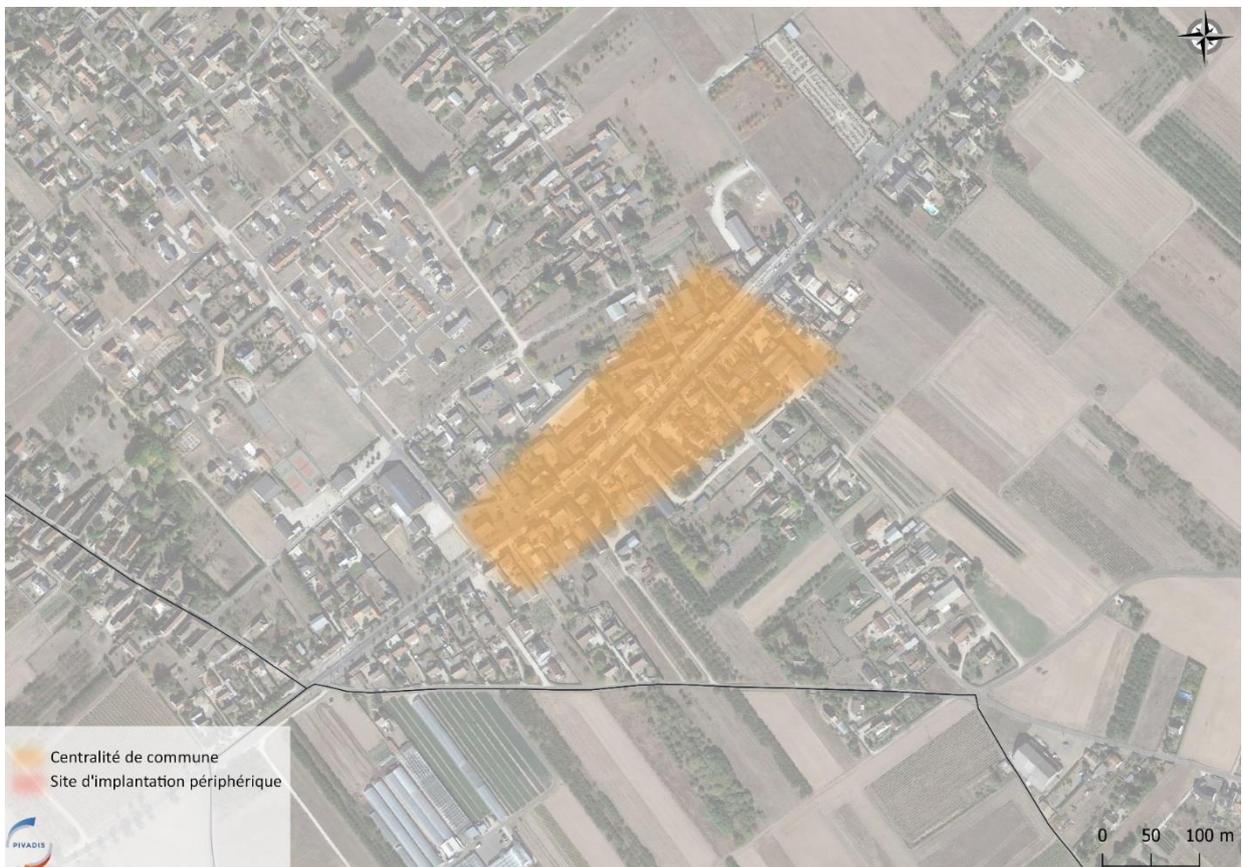
LE BARDON CENTRE



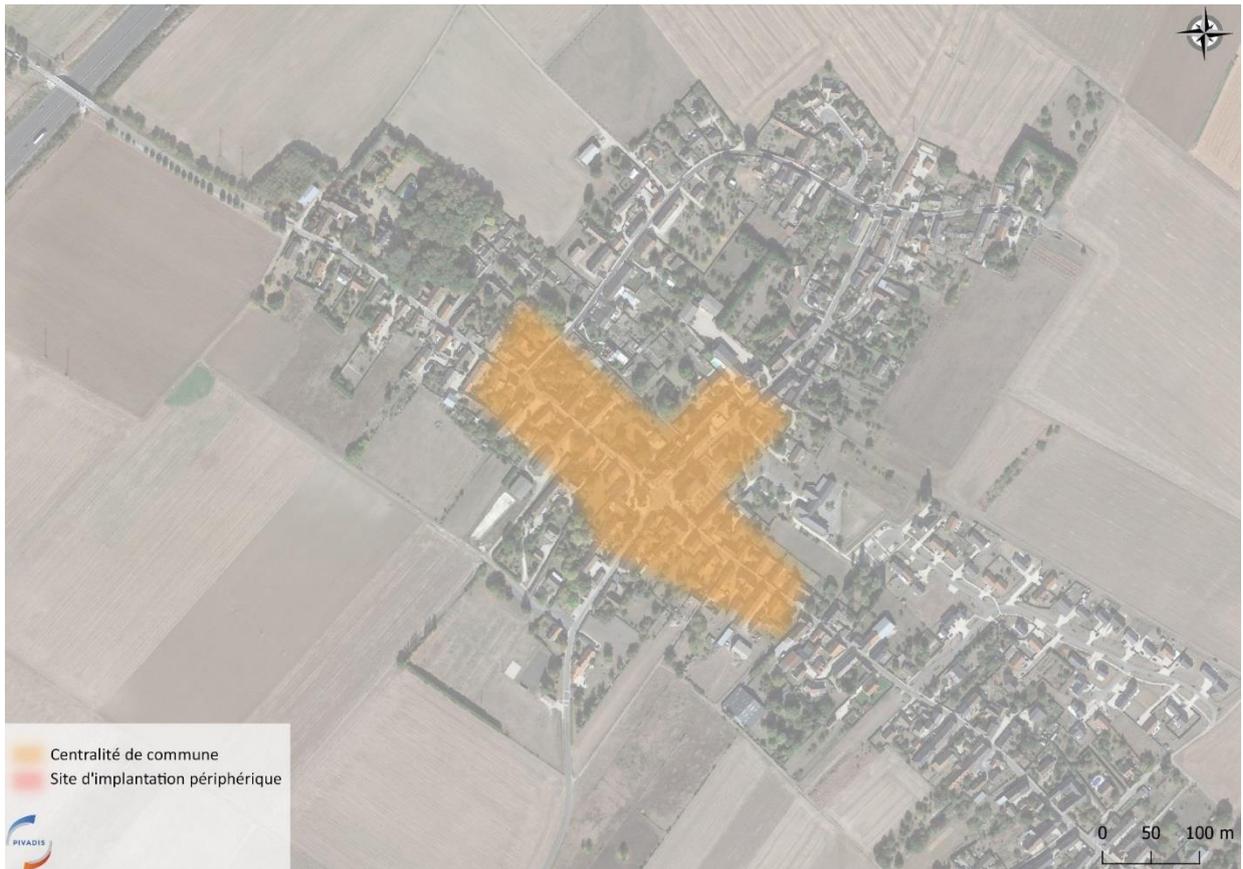
LION-EN-BEAUCE CENTRE



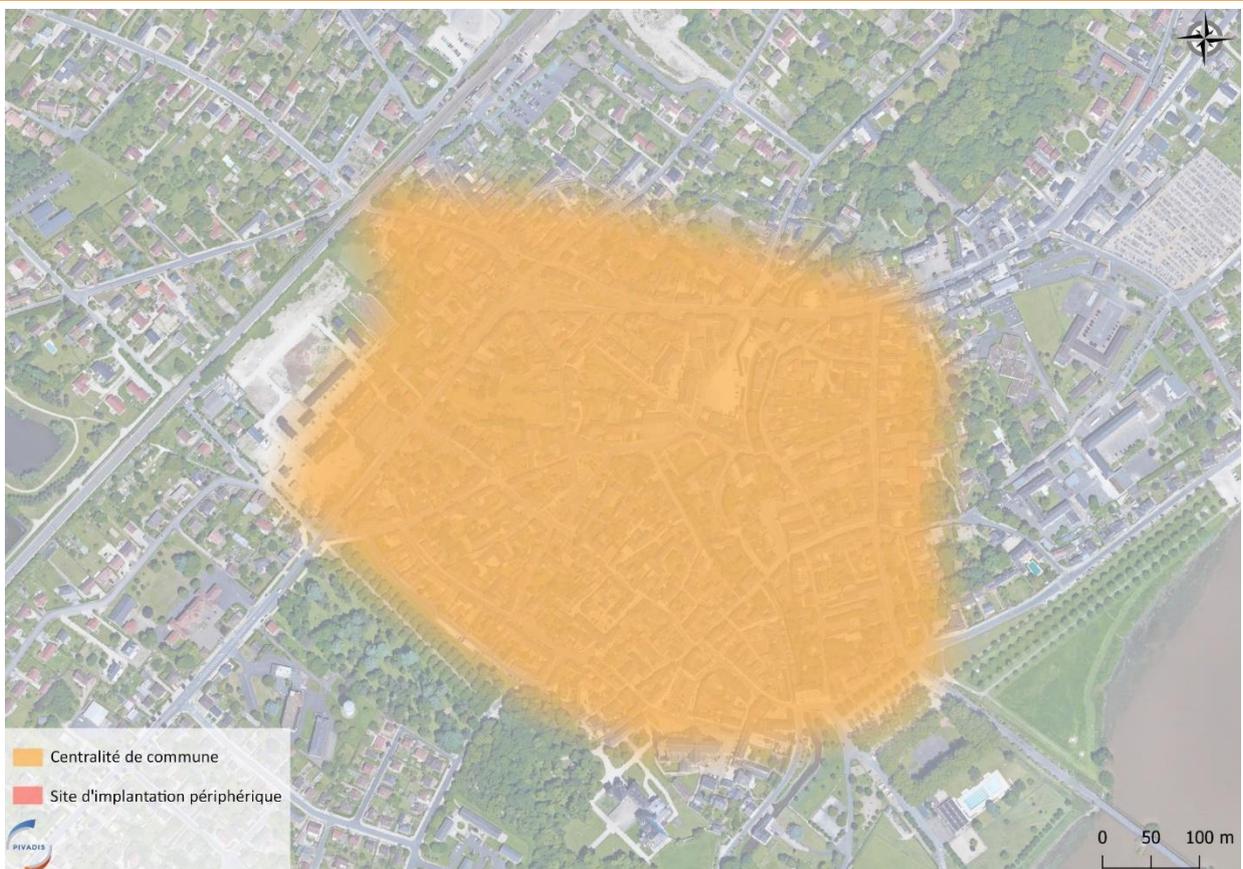
MAREAU-AUX-PRES CENTRE



MESSAS CENTRE



MEUNG-SUR-LOIRE CENTRE



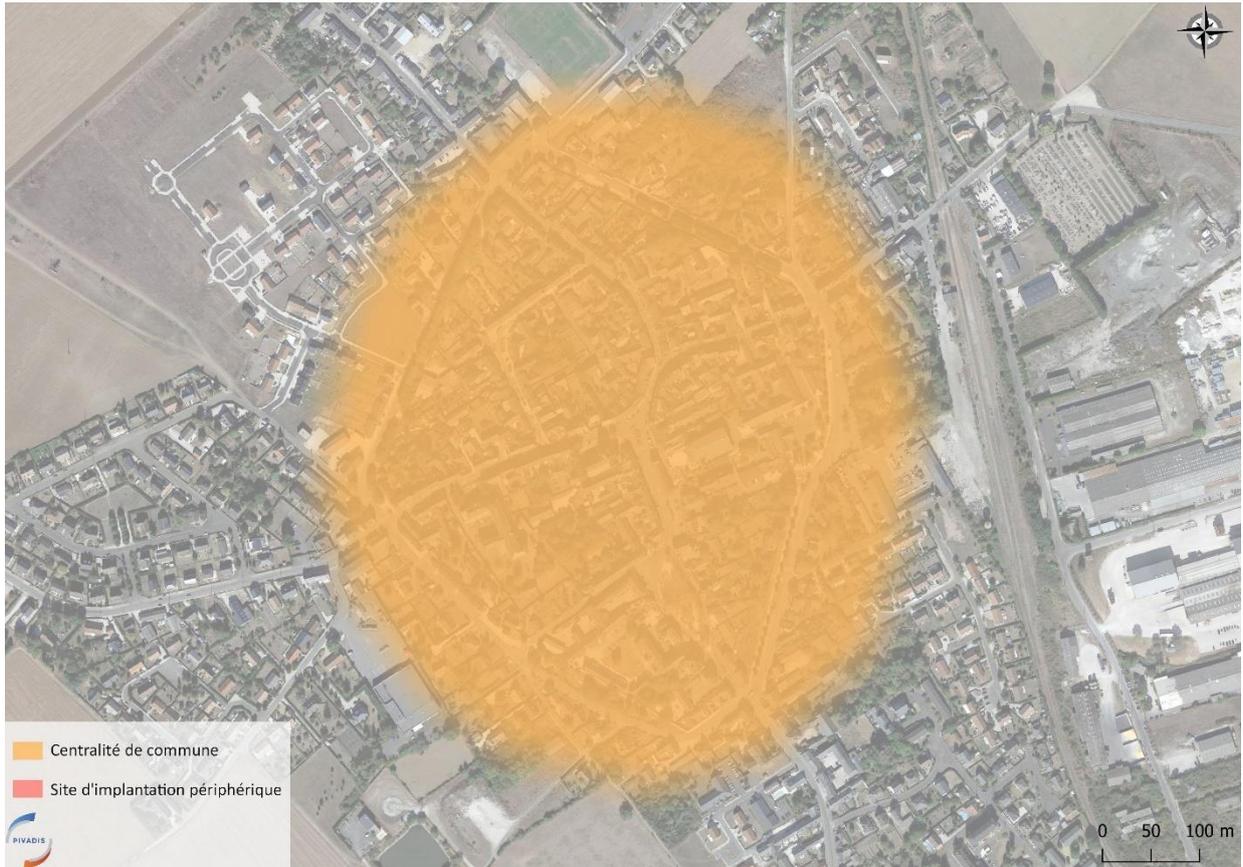
MEUNG-SUR-LOIRE EST



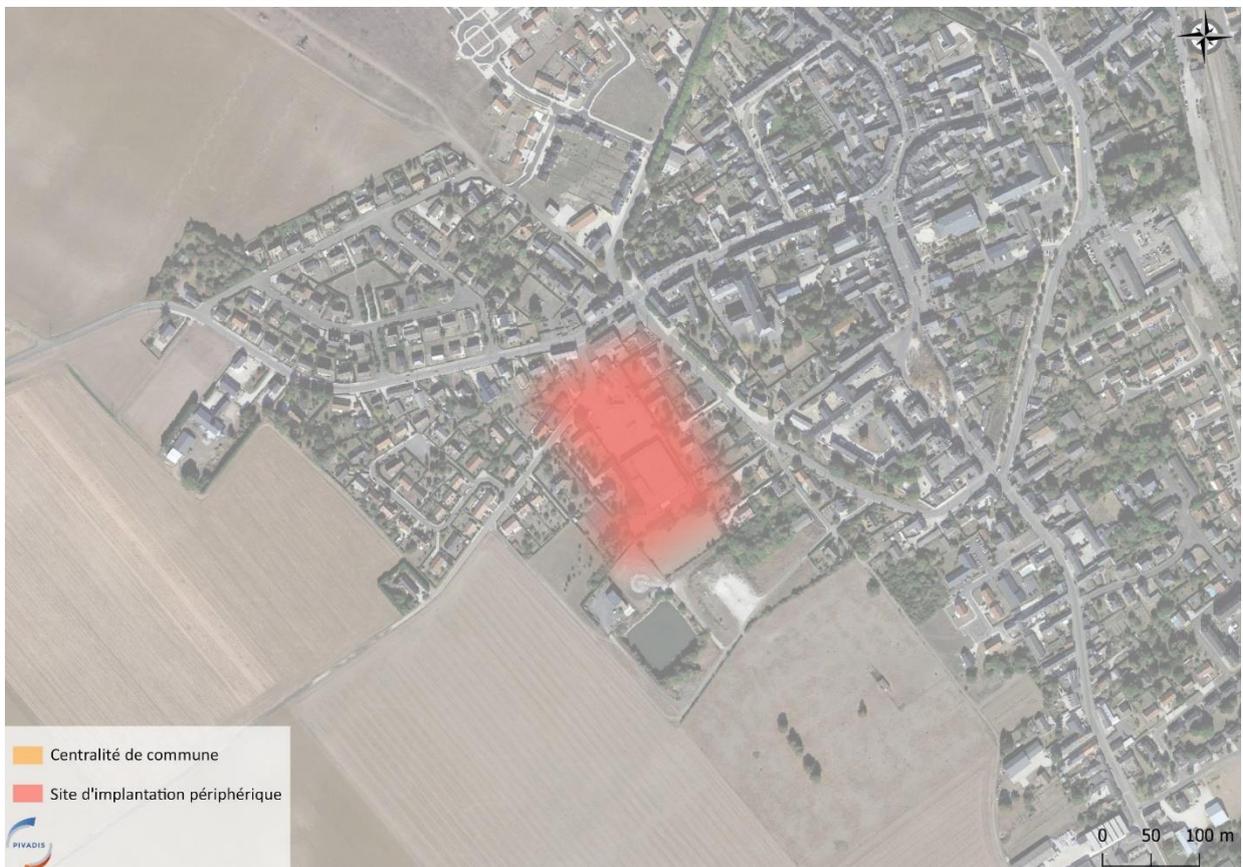
MEZIERES-LES-CLERY CENTRE



PATAY CENTRE



PATAY ZONE COMMERCIALE



ROUVRAY-SAINTE-CROIX CENTRE



ROZIERES-EN-BEAUCE CENTRE



RUAN CENTRE



SAINT-AY CENTRE



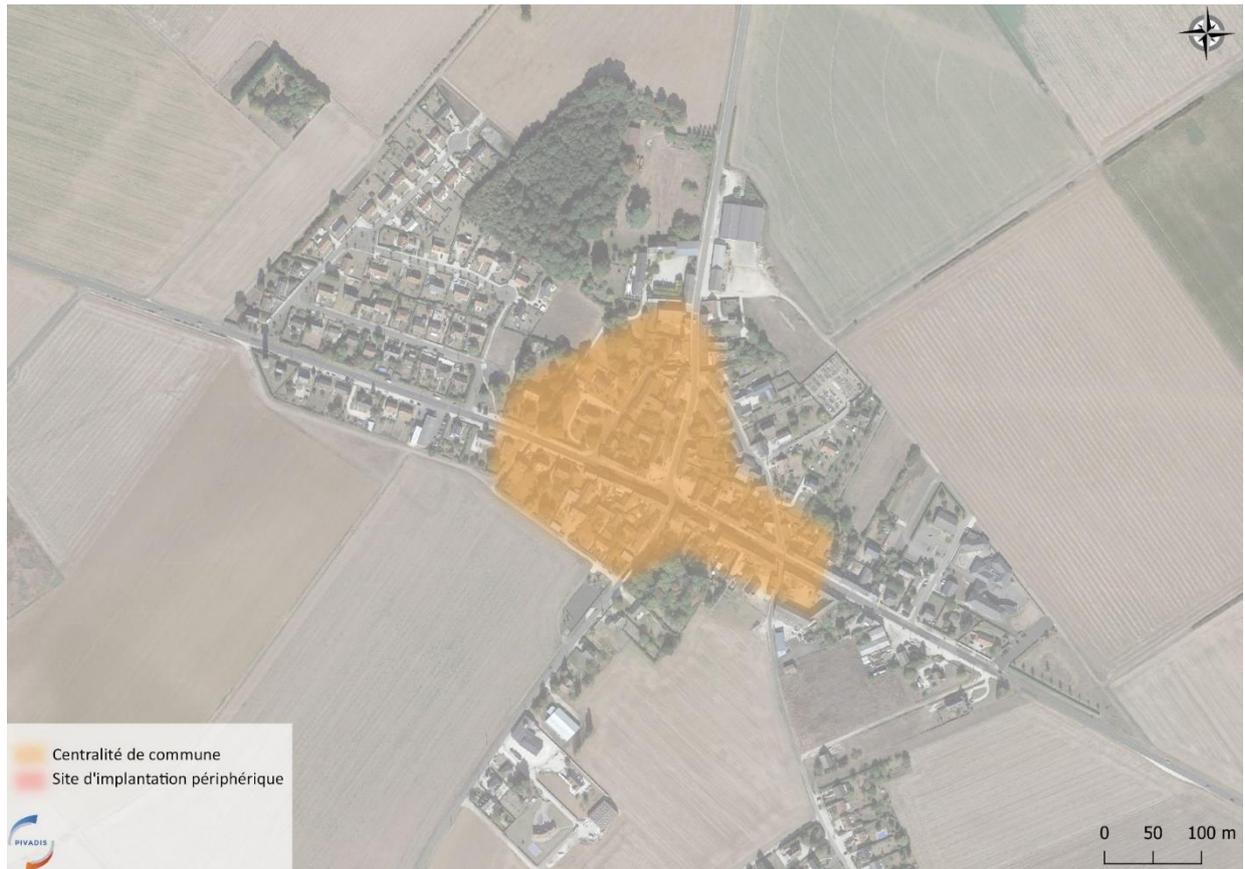
SAINT-AY EST



SAINT-LAURENT-DES-BOIS CENTRE



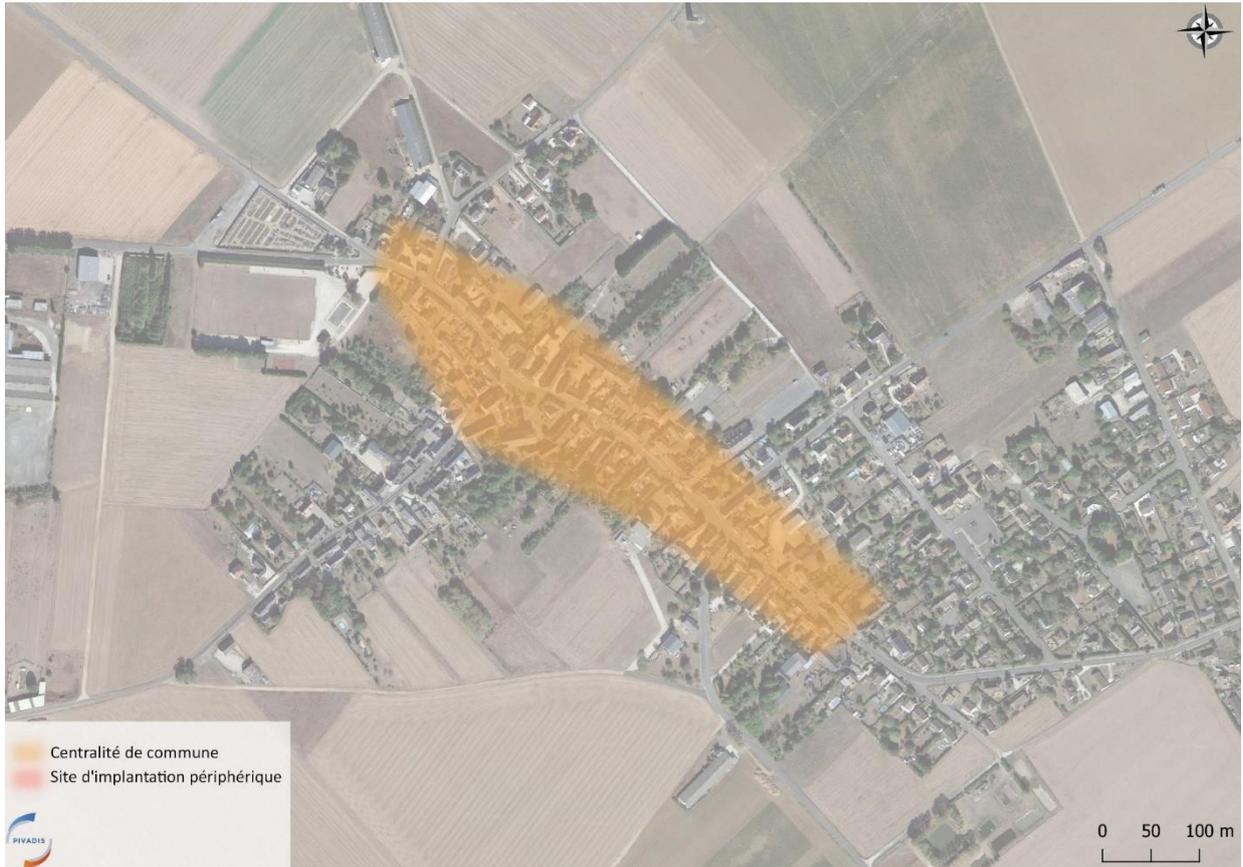
SAINT-PERAVVY-LA-COLOMBE CENTRE



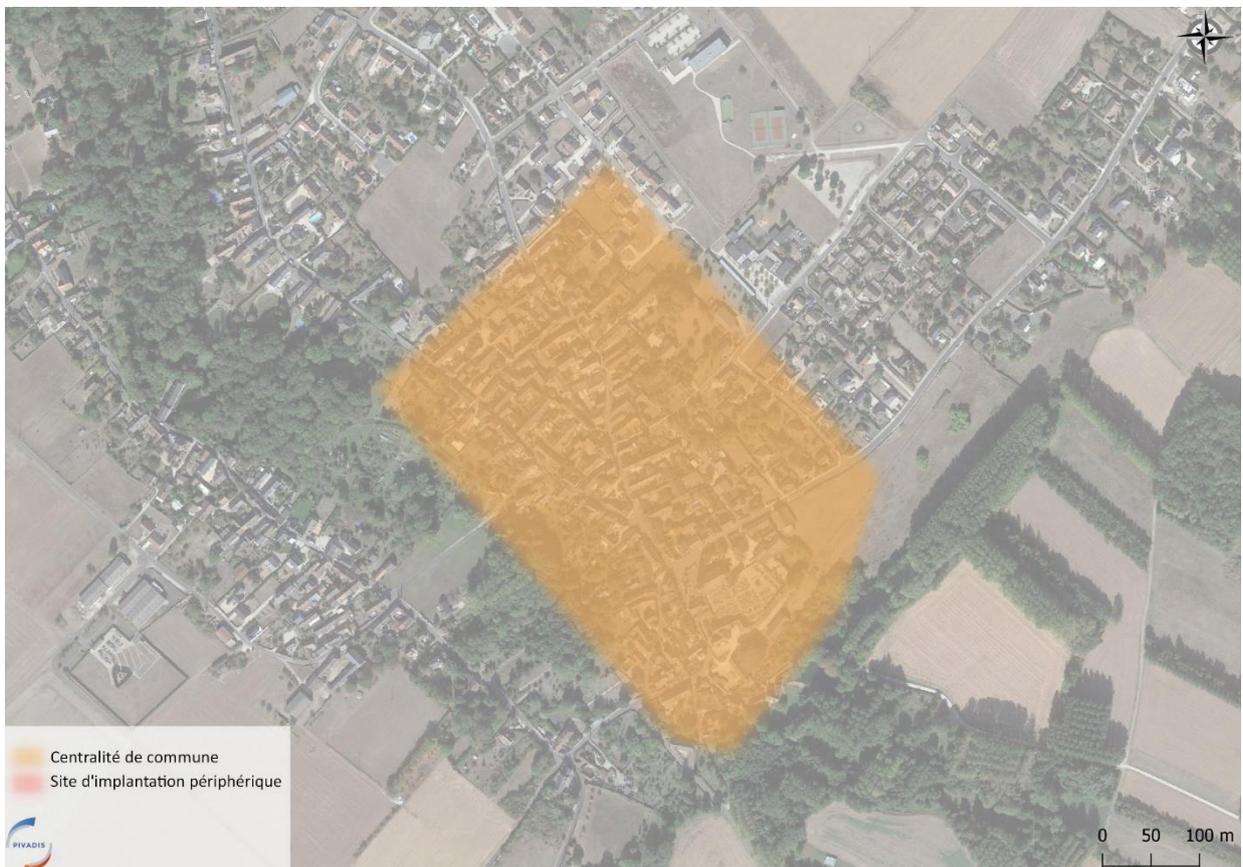
SAINT-SIGISMOND CENTRE



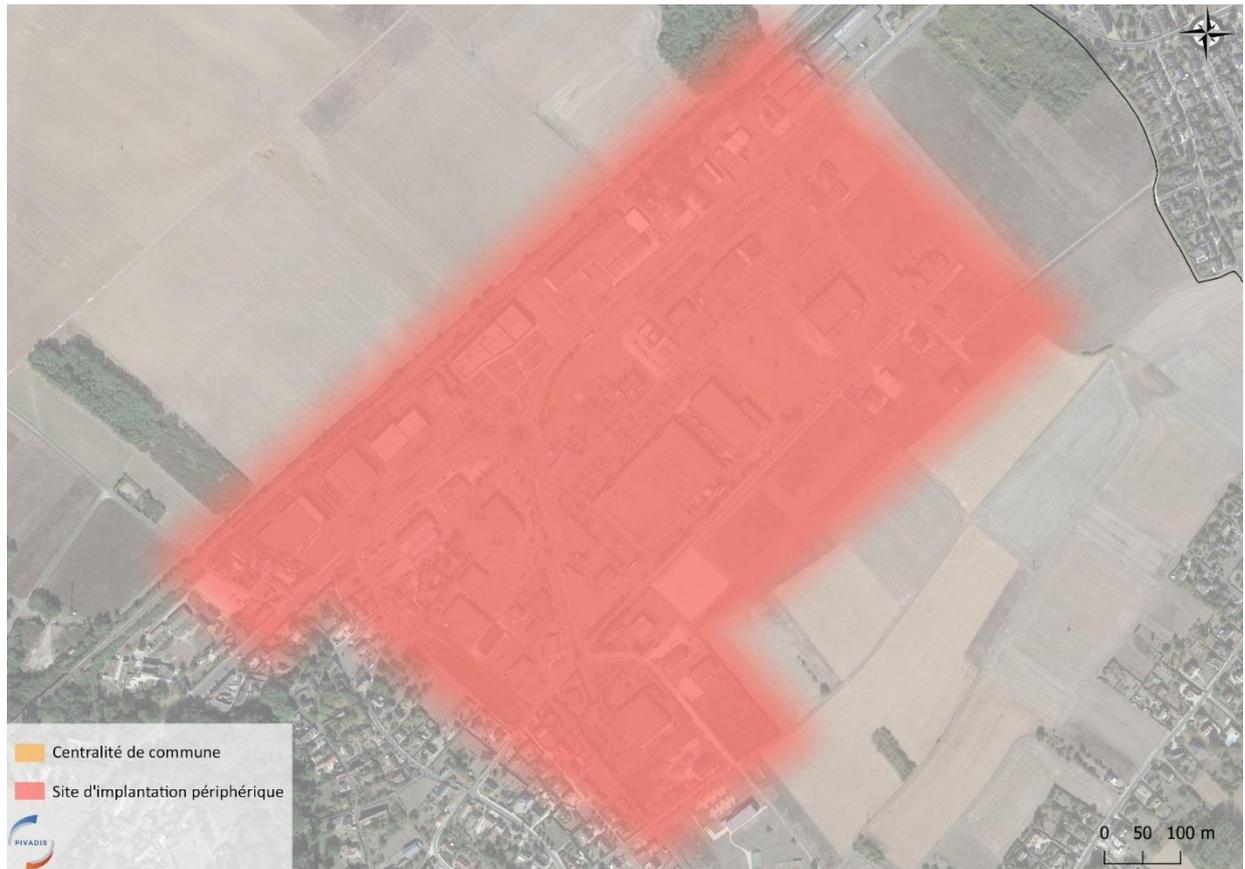
SOUGY CENTRE



TAVERS CENTRE



TAVERS ZONE COMMERCIALE



TOURNOISIS CENTRE



TRINAY CENTRE



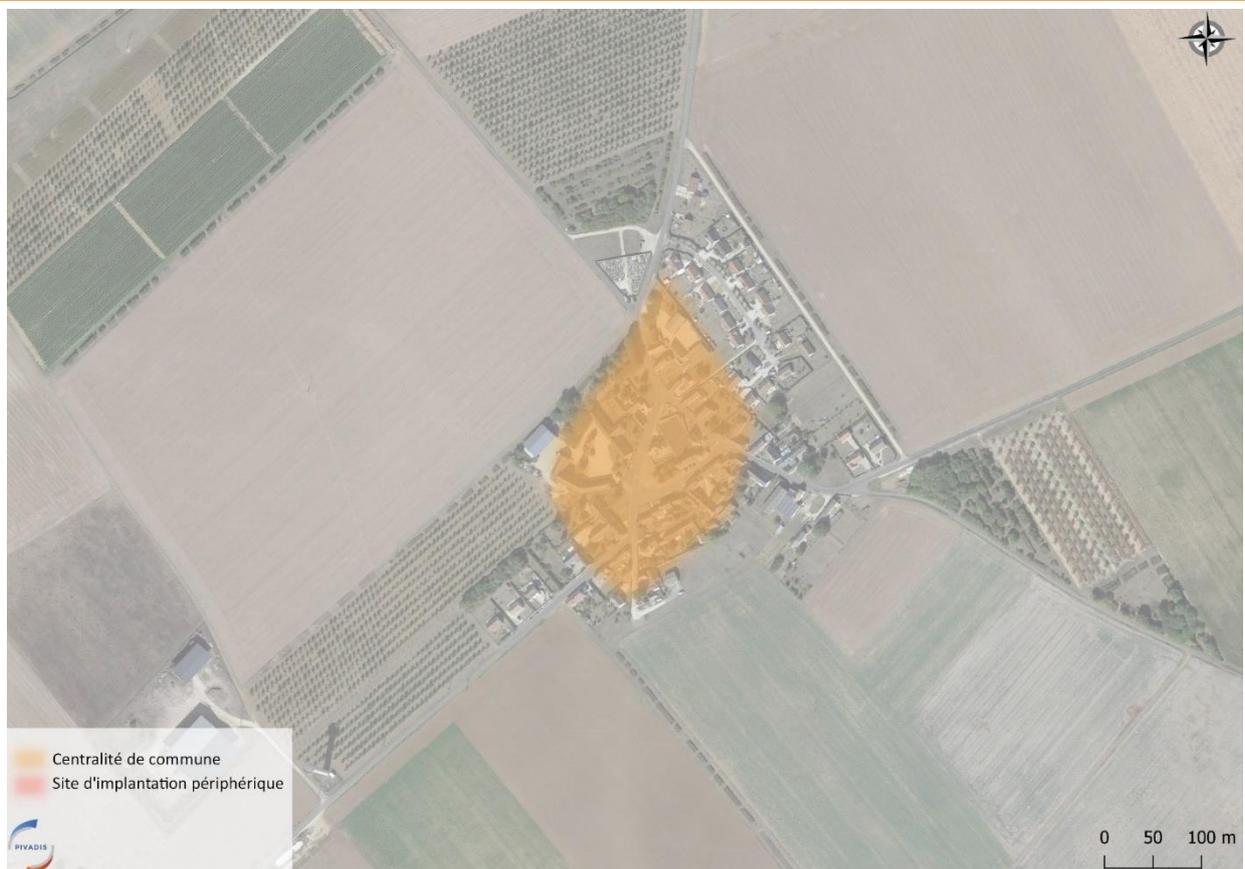
VILLAMBLAIN CENTRE

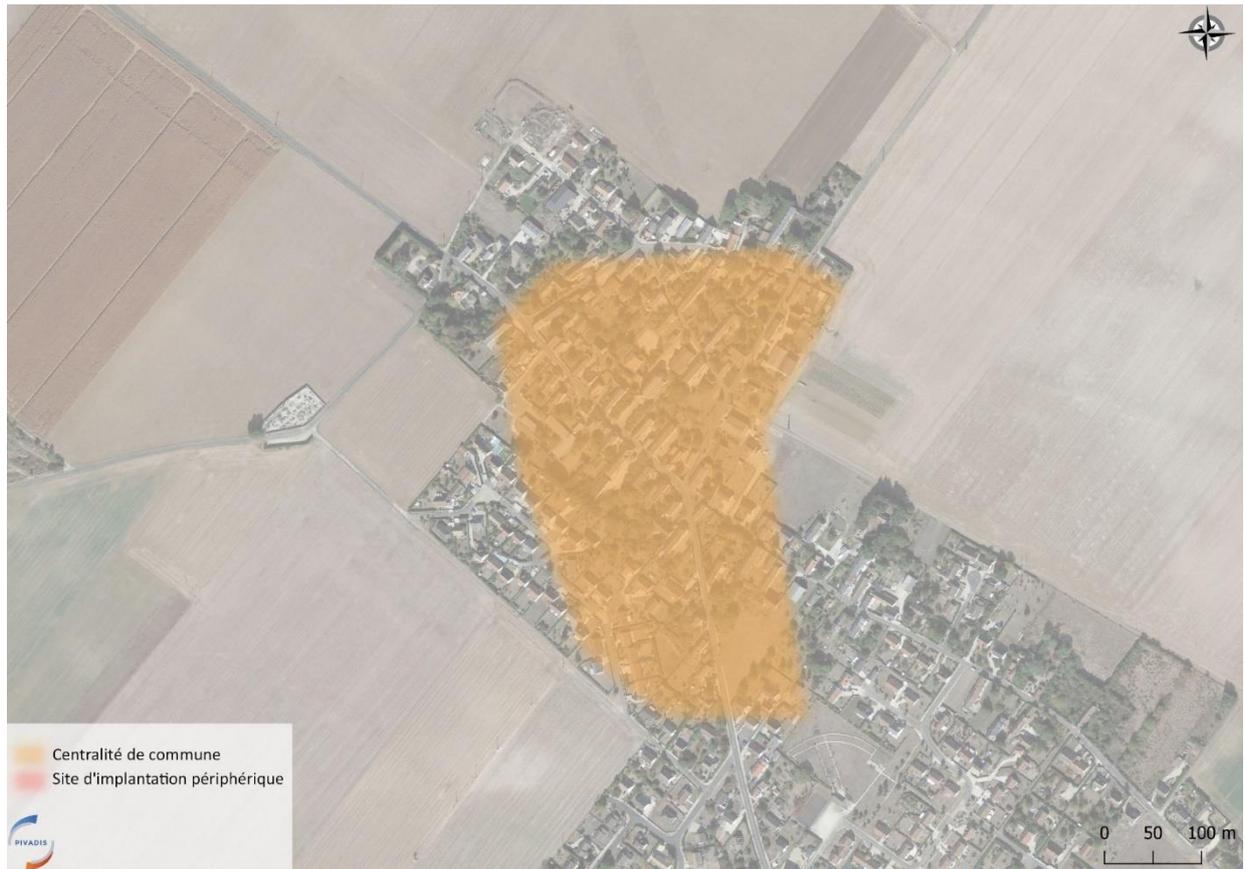


VILLENEUVE-SUR-CONIE CENTRE



VILLERMAIN CENTRE





Lexique

Surface de vente (source INSEE)

Espace couvert ou non couvert affecté à la circulation de la clientèle pour effectuer ses achats, espace affecté à l'exposition des marchandises proposées à la vente et à leur paiement, espace affecté à la circulation du personnel pour présenter les marchandises à la vente (hors réserves, laboratoires et surfaces de vente de carburants). Ne sont pas compris les réserves, les cours, les entrepôts, ainsi que toutes les zones inaccessibles au public, les parkings, etc...

Centralité

Tout secteur, centre-ville ou centre de quartier, caractérisé par un bâti dense, présentant une diversité de fonctions urbaines, dans lesquels se posent des enjeux spécifiques en termes de réponse aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre.

Les centralités urbaines correspondent au centre des villes, bourgs, villages et quartiers. Insérées dans le tissu urbain, les centralités rassemblent une mixité de fonctions urbaines structurantes : équipements publics (équipements scolaires, équipements administratifs...), activités, logements, commerces ; et disposent d'une bonne accessibilité par tous modes de déplacement (piéton, véhicules particuliers, vélos, transports en commun).

Commerce « locomotive »

Commerce qui génère un flux de clientèle très important, qui profite aux autres commerces, et qui constitue de ce fait un facteur déterminant d'attractivité commerciale d'un site marchand.

Cette locomotive est en général un hypermarché, un supermarché ou un commerce spécialisé de grande taille (bricolage, meuble, ...).

Commerce de proximité – non utilisé dans le présent DAAC

Par opposition aux commerces de destination, le commerce de proximité répond aux besoins quotidiens des habitants, cette offre est généralement tournée vers l'alimentaire (généraliste, métiers de bouche), la santé (pharmacie, optique) et les services au sens large (services à la personne, agences, auto-école...). L'offre de proximité est accessible à pied et rayonne sur une zone de chalandise restreinte.

Commerce de destination – non utilisé dans le présent DAAC

Par opposition aux commerces de proximité, l'offre de destination est dédiée aux achats occasionnels, voire exceptionnels notamment dans les secteurs d'activités suivants : équipement de la personne, équipement de la maison, culture loisirs. Elle s'inscrit généralement au sein de pôles commerciaux structurants, qui rayonnent à une large échelle (centres-villes, grands centres commerciaux...).

Drive

Point permanent de retrait par la clientèle d'achats au détail commandé par voie télématique, organisé pour l'accès en automobile, tel que défini à l'article L752-1 du code du commerce.

Ensemble commercial

L'ensemble commercial est défini par l'article L752-3 du Code de Commerce. Il désigne les magasins qui sont réunis sur un même site, qu'ils soient ou non situés dans des bâtiments distincts et qu'une même personne en soit ou non le propriétaire ou l'exploitant, et qui :

- ont été conçus dans le cadre d'une même opération d'aménagement foncier, que celle-ci soit réalisée en une ou en plusieurs tranches ;
- ou bénéficient d'aménagements conçus pour permettre à une même clientèle l'accès des divers établissements ;
- ou font l'objet d'une gestion commune de certains éléments de leur exploitation, notamment par la création de services collectifs ou l'utilisation habituelle de pratiques et de publicités commerciales communes ;
- ou sont réunis par une structure juridique commune.

Pôle commercial ou pôle marchand

Un pôle correspond à un regroupement d'environ 5 commerces et services positionnés à proximité les uns des autres, en un lieu central de la commune ou du quartier, et qui présentent une certaine synergie en termes de clientèles et de typologie d'offre.

Galerie marchande – non utilisé dans le présent DAAC

Regroupement dans un même espace (couvert ou de plein air) d'un ensemble de commerces de détails, soit accolées à une locomotive marchande (supermarché, hypermarché, grande surface spécialisée) soit autonome (notamment en centre-ville). Les galeries marchandes accueillent généralement des formats boutiques (moins de 300 m² de surfaces de vente) mais les plus importantes peuvent également accueillir des moyennes et grandes surfaces spécialisées.

Achat lourd

Produit ou achat encombrant, nécessitant d'être transporté par caddy, d'être emporté en voiture par le client ou livré à son domicile, et exigeant une surface de vente d'une emprise importante (magasin de bricolage, de jardinage, de meubles, hypermarché, ...).

Achat léger

Produit ou achat peu encombrant, facile à transporter à pied, à vélo ou en transport en commun (vêtement, livre, médicament, petit panier alimentaire, ...).

Zone commerciale – non utilisé dans le présent DAAC

Elle est composée de plusieurs moyennes et grandes surfaces localisées dans le prolongement de l'enveloppe urbaine ou à l'écart. La zone commerciale a souvent un fonctionnement déconnecté des secteurs d'habitat des alentours, en raison du monopole de l'accessibilité automobile, de l'absence d'espaces publics et de fonctions urbaines autres que commerciales ou économiques.

