Agglomération lyonnaise
Beaujolais
Boucle du Rhône en Dauphiné
Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain
La Dombes
Monts du Lyonnais
Nord-Isère
Ouest Lyonnais
Rives du Rhône
Roannais
Sud Loire
Val de Saône-Dombes

Les Scot de l'aire métropolitaine
Lyon-Saint-Etienne

L'urbanisme commercial
dans l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne

Bulletin de veille **n°11**
Édition spéciale sur la logistique commerciale

avr. 2023

Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

Préambule

Le commerce, secteur aux évolutions rapides et à l'impact considérable sur l'aménagement du territoire, nécessite un suivi régulier.

Dans le cadre du programme de travail de l'inter-Scot, les présidents de Scot ont missionné les Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne pour mettre en place un système de veille et d'observation du commerce dans l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne. Dans ce cadre, elles publient un bulletin de veille annuel qui s'appuie sur différentes sources, telles que la base de données des CDAC et CNAC[1] administrées et alimentées par les Agences d'urbanisme de Saint-Etienne et de Lyon, la presse et des entretiens réalisés au sein d'un réseau d'informations (communes, intercommunalités, Syndicats mixtes de Scot, établissements publics d'aménagement, opérateurs privés de l'immobilier commercial, CCI).

Ce onzième numéro présente une analyse détaillée de la logistique commerciale, désormais introduite dans les Documents d'Aménagement Artisanal Commercial et Logistique (DAACL) des Scot.

En complément ce numéro propose également :

- Des actualités juridiques en urbanisme commercial,
- Un état des lieux des grands projets commerciaux de l'AMELYSE pour la période de juillet 2021 à septembre 2022.

[1] - Commissions Départementale et Nationale d'Aménagement Commercial

Sommaire

Préambule 2

1 Les actualités juridiques en urbanisme commercial 4

2 Le volet logistique du Document d'aménagement artisanal et commercial 14

3 Le vie des projets commerciaux entre juillet 2021 et septembre 2022 32

1 Les actualités juridiques en urbanisme commercial

La loi Climat et Résilience : principe général d'interdiction de création ou d'extension de nouvelles surfaces commerciales entraînant une artificialisation des sols

Pour mémoire[2], la loi Climat et Résilience fixe un objectif de « zéro artificialisation nette » à horizon 2050 pour le territoire national. Pour parvenir à cet objectif, la loi prévoit des dispositions visant à limiter l'empiètement des centres commerciaux sur les terrains non bâtis à la périphérie des centres urbains, en encadrant les modalités d'octroi de l'autorisation d'exploitation commerciale (« AEC »).

Le principe d'interdiction

L'article 215 de la loi Climat et Résilience[3] pose, d'une part, un principe général **d'interdiction de création ou d'extension de toutes nouvelles surfaces commerciales qui entrainent une artificialisation des sols** (quel que soit la surface du projet). Ce principe ne signifie pas l'arrêt total des projets d'urbanisme commercial, d'autant que les entrepôts du e-commerce restent hors champs d'application. Cette interdiction est absolue pour tout projet de plus de 10 000 m² de surface de vente. A contrario, tout projet d'aménagement commercial qui ne génère pas d'artificialisation reste soumis à autorisation commerciale.

D'autre part, le décret[4] du 13 octobre dernier prévoit un système de dérogation, dont seuls les projets d'une surface de vente inférieure à 10 000 m² et générant une artificialisation pourront bénéficier. Ces dérogations sont ainsi applicables pour les trois hypothèses suivantes :

- La création d'un magasin ou d'un ensemble commercial inférieur à 10 000 m² de vente,
- L'extension d'un magasin ou ensemble commercial dont la surface reste inférieure à 10 000 m² de vente après projet,
- L'extension d'un magasin ou ensemble commercial supérieur à 10 000 m² de vente ou devant les dépasser par la réalisation du projet, dans la limite d'une seule extension inférieure à 1 000 m². L'extension est possible une fois pour toute la durée de l'exploitation commerciale du bâtiment (y compris dans le cas d'un changement d'enseigne).

[2] Bulletin de veille de l'urbanisme commercial de l'AMEYSE n°10, Agences d'urbanisme de Saint-Etienne et de Lyon https://www.inter-scot.fr/inter-scotheque/bulletin-n10-decembre-2021/

[3] Article 215 - LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (1) - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

[4] Décret n° 2022-1312 du 13 octobre 2022 relatif aux modalités d'octroi de l'autorisation d'exploitation commerciale pour les projets qui engendrent une artificialisation des sols - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

Les exceptions au principe d'interdiction sont détaillées et expliquées ci-après.

La loi ne précise pas les modalités de la procédure d'octroi de la dérogation. Elle n'explique pas l'articulation entre l'obtention de la dérogation, le dépôt de la demande et la tenue de la CDAC. Elle indique seulement que pour les projets d'une surface de vente comprise entre 3 000 m² et 10 000 m², la dérogation n'est accordée qu'après avis conforme du représentant de l'Etat. Il n'y a pas de précision quant à l'octroi de la dérogation pour les projets inférieurs à 3 000 m².

Modalités d'octroi de l'autorisation d'exploitation commerciale

Un décret pour apprécier de l'existence d'une artificialisation du sol

Le décret du Conseil d'Etat du 13 octobre 2022[5] apporte des éléments de précisions quant aux modalités d'application de l'article 215. Il définit les projets commerciaux considérés comme générant une artificialisation des sols et précise les critères pour bénéficier d'une dérogation.

La définition de l'artificialisation en urbanisme commercial n'est pas la même que celle retenue dans le décret du 29 avril 2022 précisant les nomenclatures de l'artificialisation des sols pour la fixation et le suivi de l'objectif ZAN. Un projet commercial qui entraine une artificialisation des sols est un **projet qui augmente les surfaces artificialisées** des parcelles où il « prend place » par rapport à l'état de ces mêmes parcelles à la date du 23 août 2021 (date d'entrée en vigueur de la loi).

C'est l'artificialisation nette parcellaire qui est prise en compte, ce qui conduit à rechercher s'il y a, sur les parcelles constituant l'assiette du projet, davantage de mètres carrés artificialisés comparativement au 23 août 2021. Une compensation nette sur le terrain du projet permet d'échapper au régime d'interdiction et de dérogation prévu par l'article 215 de la loi Climat[6].

Ainsi, **si l'augmentation des superficies des terrains artificialisés des parcelles constituant l'assiette du projet est intégralement compensée sur ces mêmes parcelles, alors le projet n'est pas considéré comme engendrant une artificialisation des sols.** Dès lors, il peut être autorisé. Cette définition est donc uniquement centrée sur un bilan « surfacique ».

En revanche, si un projet commercial engendre une artificialisation nette des sols alors il est par principe interdit, sauf s'il remplit les conditions énoncées ci-après.

Un décret pour préciser les critères de dérogation au principed'interdiction et préciser les dispositions transitoires

La loi prévoit des exceptions au principe d'interdiction (voir précédemment). Certains projets de moins de 10 000 m² et générant une artificialisation des sols peuvent être autorisés s'ils répondent à des conditions obligatoires et cumulatives. C'est au pétitionnaire, dans le cadre de l'analyse d'impact[10], de démontrer que le projet répond à ces conditions.

Le décret définit le contenu de l'analyse d'impact que doit produire le pétitionnaire. Sur ce point, le décret apporte peu d'évolution par rapport au texte de loi.

Les dispositions du décret s'appliquent à toutes les demandes de permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale (ou toutes les AEC autonomes) déposées à compter du 15 octobre 2022.

L'artificialisation des sols[7] correspond à l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques[8] d'un sol ainsi que de son potentiel agronomique, par son occupation ou son usage. Sont considérés comme artificialisés, les sols :

- Imperméabilisés en raison du bâti ou d'un revêtement,
- Stabilisés et compactés,
- Constitués de matériaux composites.

Sont donc considérées comme non artificialisées, les surfaces :

- Naturelles, nues ou couvertes d'eau,
- Végétalisées, constituant un habitat naturel ou utilisées à usage de cultures

La nomenclature des sols artificialisés et l'échelle à laquelle l'artificialisation des sols sont précisées dans le décret 2022-762 du 29 avril 2022[9].

[5] Décret n° 2022-1312 du 13 octobre 2022 relatif aux modalités d'octroi de l'autorisation d'exploitation commerciale pour les projets qui engendrent une artificialisation des sols - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

[6] Le blog du droit de l'urbanisme et de l'aménagement, novembre 2022 : https://droit-urbanisme-et-amenagement.efe.fr/2022/11/24/autorisations-durbanisme-quoi-de-neuf-en-2023/

[7] Article L101-2-1 - Code de l'urbanisme - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

[8] Fonctions biologiques, hydriques et climatiques

[9] https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045727041

[10] L'analyse d'impact doit démontrer les effets du projet sur le centre-ville/

Aménagement commercial : le principe d'interdiction et ses dérogations
(avec les dispositions relatives au décret du 13 octobre 2022)

LA REGLE

Projet > 10 000 m² de vente **ET** générant une artificialisation des sols (création et extension)

= projet interdit

Projet compris entre 300m² et 10 000m² de vente **ET** générant une artificialisation des sols (création et extension)

= projet interdit sauf si le pétitionnaire justifie que :

LES EXCEPTIONS

▶ **Le projet est en continuité d'un espace urbanisé et est dans un type d'urbanisation adéquat, c'est-à-dire de manière obligatoire :**

- Le projet est inséré dans l'urbanisation environnante et améliore la mixité fonctionnelle du secteur,
- Le projet est conforme avec les règles d'urbanisme en vigueur (PLU, PLUi),
- Il n'y a pas d'alternative à la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers.

Le pétitionnaire doit produire un plan ou une carte du projet.

+

▶ **Le projet répond aux besoins du territoire**

Le pétitionnaire doit décrire la contribution du projet au territoire en s'appuyant sur l'évolution démographique, le taux de vacance commerciale et l'offre de mètres carrés commerciaux[11] déjà existants dans la zone de chalandise du projet.

+

▶ **Le projet remplit l'un des deux critères suivants :**

1/ Le projet prévoit de compenser toutes les fonctions écologiques altérées en rétablissant un espace non artificialisé
Il s'agit ici de transformer un sol artificialisé en sol non artificialisé. Compenser, c'est renaturer un sol ou le désartificialiser. Compenser, c'est restaurer ou améliorer les fonctionnalités écologiques et agronomiques qui ont été atteintes par le projet. Cette compensation doit se faire de « manière équivalente ». Les gains obtenus par la compensation doivent être au moins égaux aux pertes occasionnées par le projet. L'équivalence est appréciée en termes qualitatifs et quantitatifs. *Le décret reste flou sur cette notion qui peut faire face à de multiples interprétations. S'agit-il d'une équivalence de surface, de fonctionnalités, d'espèces animales ou végétales présentes… ? La CDAC[12] dispose d'une large marge de manœuvre pour évaluer cette équivalence. Le décret ne précise pas si la compensation doit se faire sur la commune d'implantation du projet, sur sa zone de chalandise, sur une autre commune. Il indique qu'elle doit prioritairement être mise en œuvre à proximité immédiate du projet, en priorité au sein des zones de renaturation préférentielle inscrites, soit dans les orientations d'aménagement et de programmation des PLU/PLUi, soit dans le DOO[13] du Scot.*

2/ Le projet se situe soit dans :
- Un secteur ORT[14],
- Un quartier prioritaire de la politique de la ville,
- Une opération d'aménagement située dans un espace urbanisé, afin de favoriser notamment la mixité fonctionnelle du secteur concerné. *Cette notion de mixité n'est pas une condition préalable. Il s'agit seulement d'un élément complémentaire qui peut être pris en compte par les commissions d'aménagement commercial pour accorder la dérogation.*
- Un secteur d'implantation périphérique ou une centralité urbaine identifiés par le Scot (entré en vigueur avant le 23/08/21),
- Une zone commerciale délimitée par le Plan Local d'Urbanisme (entré en vigueur avant le 23/08/21).[15]

Les projets au sein des espaces commerciaux bénéficient d'un traitement préférentiel puisqu'ils peuvent y être autorisés par dérogation. Le principe d'interdiction ne s'applique pas nécessairement. Toutefois, cette différence de traitement s'atténuera au fur et à mesure que les Scot et PLU(i) auront intégré les objectifs du ZAN, puisque des choix de consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers devront être faits.

[11] Le décret ne donne pas de précision sur cette notion. Il peut s'agir de surface de vente ou d'emprise au sol.
[12] Commission Départementale d'Aménagement Commercial
[13] Document d'Orientation et d'Objectifs
[14] Opération de revitalisation de territoire
[15] Ce dernier critère lié à la date d'entrée en vigueur des Scot et des PLU(i) n'est toutefois pas applicable à tous les projets commerciaux (la loi Climat et résilience limitant le champ des projets de création et d'extension concernés).

Un décret pour préciser les éléments de procédure

Le décret organise une procédure simplifiée d'avis conforme du préfet. Pour les projets d'une surface de vente de 3 000 m² à 10 000 m², la dérogation n'est accordée qu'après avis conforme du préfet. En pratique, le dossier de demande d'autorisation d'exploitation commerciale (AEC) est transmis au préfet par le secrétariat de la CDAC dès son enregistrement. Si le préfet n'a pas communiqué son avis cinq jours au moins avant la réunion de la CDAC, l'avis est réputé défavorable. En revanche, le décret ne précise pas la procédure quant à l'octroi de la dérogation pour les projets inférieurs à 3 000 m². Le décret demande également que le dossier de demande d'AEC comporte les mêmes pièces qui se trouvent dans le dossier de permis de construire (notamment des plans et cartes permettant d'apprécier l'insertion du projet de construction dans le paysage ou le milieu urbain).

Enfin, le décret clarifie les dispositions existantes relatives à la clause de revoyure. Il précise que le porteur de projet doit notifier, à peine d'irrecevabilité, l'intégralité du nouveau dossier de la demande (dont tableau récapitulatif et analyse d'impact) au préfet et aux requérants. Pour le ministère, il s'agit d'éviter les contentieux.

Des nouveautés qui pourraient évoluer ?

Le 7 décembre dernier, le Sénat a annoncé le dépôt imminent d'une proposition de loi d'initiative sénatoriale relative aux objectifs de «zéro artificialisation nette» (ZAN).

Devant les difficultés rencontrées pour le déploiement du ZAN au sein des territoires, Monsieur le Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires[16] et Madame la Ministre déléguée auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires chargée des Collectivités territoriales et de la Ruralité[17] ont fait part, devant la commission des affaires économiques du Sénat, de la nécessaire intervention d'un nouveau texte législatif[18]. Il n'est donc pas exclu que les modalités prévues par le décret n° 2022-1312 du 13 octobre 2022 relatives à l'application de l'objectif ZAN en matière d'autorisation d'exploitation commerciale trouvent, elles aussi, à évoluer.

[16] Monsieur Christophe Béchu

[17] Madame Dominique Faure

[18] La mission conjointe de contrôle du Sénat annonce une proposition de loi pour faciliter la mise en œuvre *du «zéro artificialisation nette» dans les territoires, Senat.fr, 8/12/2022

Vers une clarification du statut des dark stores

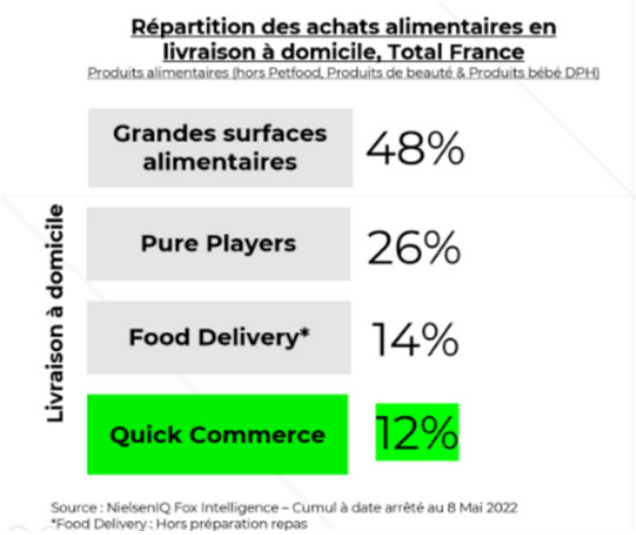
Face aux nouveaux comportements d'achat des consommateurs et à la mutation des pratiques commerciales, la livraison à domicile des produits alimentaires est au cœur des enjeux sociétaux et de la structuration future du commerce. Dans ce contexte, et propulsé par la crise sanitaire et les confinements, le quick commerce s'est vite développé et s'installe dans le quotidien de certains consommateurs.

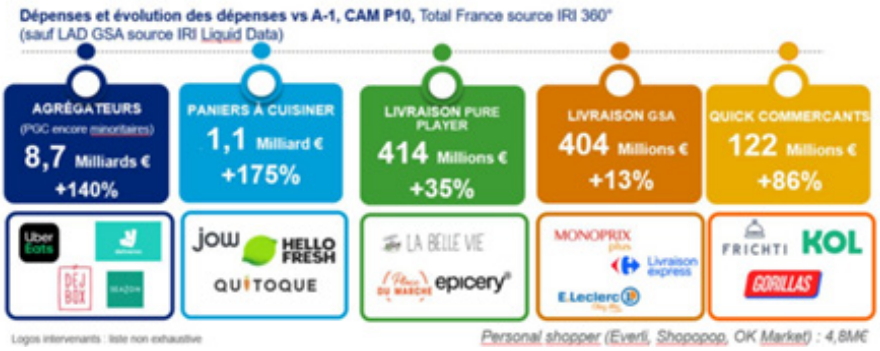
Source photo : usine digitale médiathèque

Le quick commerce, un poids croissant dans la livraison à domicile de produits alimentaires

Le quick commerce désigne les activités commerciales de distribution basées sur la promesse d'une livraison effectuée dans un délai très court généralement compris entre 10 et 15 minutes. Les produits disponibles sont des produits de consommation courante et des produits frais. Les commandes sont possibles par internet et via une application.
Le quick commerce doit être différencié des entreprises de livraison de repas (appelées « agrégateurs ») comme Deliveroo ou Uber Eats, mais aussi des plateformes de livraisons assurées par les grandes enseignes d'hyper et supermarchés[19] ou par les pure players.

Le quick commerce représente 12% des ventes de la livraison à domicile de produits alimentaires contre 48% pour les grandes surfaces[20]. Le quick commerce, c'est aussi 122 millions d'euros parmi les 9 milliards d'euros générés par le e-commerce alimentaire. Son poids reste faible en comparaison des chiffres d'affaires des « agrégateurs » (8,7 milliards d'euros) et des GMS alimentaires (404 millions d'euros). Pour l'heure, le taux de pénétration de cette forme de commerce est encore très faible (de l'ordre de 1,5% en France métropolitaine). Toutefois, les quick commerçants progressent avec une croissance de leur chiffre d'affaires de 86% entre 2020 et 2021[21]. Proposer un service de quick commerce nécessite une organisation différente de celle du commerce classique et même du e-commerce alimentaire. **Le quick commerce se base sur un système de dark store,** pierre angulaire sans laquelle le modèle ne saurait être efficace.





[19] Monoprix plus, Carrefour livraison express, E. Leclerc chez moi

[20] Plus vite, plus haut : la livraison alimentaire à domicile se renforce encore en 2022, Nielsen IQ, 27 mai 2022

[21] Iri 360°, 2021

Dark store, de quoi parle-t-on ?

Un dark store est un nouveau modèle de logistique urbaine permettant de répondre à l'essor des livraisons à domicile. C'est un **entrepôt logistique miniature à l'apparence de point de vente physique**, mais qui n'est destiné qu'à la préparation de commandes, sans accueil du public. Les consommateurs commandent via une application et se font livrer à domicile, le dark store servant ainsi de base pour cette livraison ultrarapide. Il complète les offres click and collect, drive ou encore drive piéton pour répondre aux enjeux du quick commerce.

Les dark stores s'implantent prioritairement en hypercentre des métropoles, à proximité immédiate des lieux d'habitat, où la demande est la plus forte. Ils ont besoin d'un vivier de 150 000 à 200 000 clients potentiels dans un rayon d'un quart d'heure[22]. Ainsi, plus le maillage de dark stores est important, plus les délais de livraison sont rapides.

Pour limiter les charges foncières généralement très élevées en centre-ville, ils s'implantent au sein de surfaces délaissées et cachées du public (souterrains, parkings, garages) ou dans un ancien magasin transformé à cet effet. Certains opérateurs ont pour projet de développer des dark stores accolés aux magasins transformés en show-room ou en remplacement des petites surfaces situées en centre-ville.

La surface des dark stores varie de 100 m² à 1 000 m². Ils ressemblent davantage à un entrepôt qu'à une boutique. Les produits sont organisés par popularité pour optimiser les déplacements et le temps de préparation de commande. Les dark stores proposent en moyenne entre 1 500 et 2 000 références (voire jusqu'à 5 000 références[23]). Cet assortiment est deux à trois fois inférieur à celui d'un supermarché de quartier.

D'un point de vue logistique, ils sont à mi-chemin entre l'entrepôt de périphérie et le point de livraison. Les enjeux de la livraison ultra-immédiate dépassent largement le dark store ; il faut aussi être en mesure de gérer le réapprovisionnement, parfois plusieurs fois par jour, ce qui peut également modifier l'amont de la chaîne logistique.

Cette nouvelle offre interroge le rôle du magasin et l'expérience proposée au consommateur. Le dark store est pour le moment limité à l'alimentaire, mais il devrait s'étendre à d'autres domaines.

Dark stores, qui sont-ils ?

La France compte 145 dark stores dont 103 en Île de France, 14 dans l'agglomération lyonnaise et 10 à Marseille[24]. Ils sont également à Lille, Grenoble, Nantes, Aix-en-Provence ou Bordeaux. Leur progression se poursuit même si leur rythme de croissance ralentit. Au premier semestre 2022, il y a eu seulement 7 ouvertures.

Leur nom : Cajoo, Frichti (starts-ups françaises), Gopuff/Godija (entreprise américaine), Zapp (britanique), Flink, Gorillas (allemande), Getir (turc), Yango Deli (russe), Glovo (espagnol), etc.

Dès 2021, les acteurs historiques de la grande distribution ont multiplié les partenariats avec des acteurs de la livraison à domicile. Dès le premier confinement en 2020, Carrefour et Casino avaient lié des partenariats avec Uber Eats et Deliveroo. Fin 2021, Carrefour s'associe à Cajoo et Casino à Gorillas. En décembre 2022, seules trois entreprises de dark stores co-existent contre une dizaine en 2021 du fait de rachats (Getir a racheté Gorillas qui avait racheté Fritchi, Flink a racheté son concurrent français Cajoo) ou de fermetures (Kol et Yango Deli par exemple). Le marché se compose actuellement de Flink, GoPuff et Getir, ce dernier devenant le premier acteur du « quick commerce ».

La facade d'un des dark stores lyonnais à Moulins à Vent, à la frontière entre Vénissieux et Lyon 8e. Photo Google street view

[22] Bilan 2021 de l'activité du commerce spécialisé, Procos, 2 février 2022

[23] Les robots au service de la logistique, Blog Scallog, octobre 2022

[24] Nielsen, avril 2022

anneau installé par les riverains d'un *dark store* (16e)

Source photo : Apur - Bruno Bouvier

Quels sont les avantages et les inconvénients du dark store ?

Le dark store réinvente la logistique du dernier kilomètre. Localisé en centre-ville et au plus proche du client final, le délai de livraison est d'autant plus rapide et le nombre de kilomètres parcourus est réduit. Le dark store n'est pas ouvert au public, il peut donc avoir une amplitude horaire plus importante qu'un commerce traditionnel et fonctionner de manière autonome. Dans un contexte de mutations des pratiques commerciales, il répond ainsi aux nouveaux besoins des consommateurs.

Mais le dark store c'est aussi le triptyque : pas de vitrine, pas de façade, pas de public. Le risque est que les centres-villes se retrouvent avec des vitrines aveugles alors que les villes souhaitent maintenir ou redynamiser leurs rues commerçantes. Pascal Madry[25] estime qu'à terme « les dark stores devraient capter 2% des dépenses alimentaires, ce qui ne renversera pas les hypermarchés. En revanche, le chiffre d'affaires moyen d'un dark store est à peu près l'équivalent de deux épiceries : dans un marché alimentaire qui n'est pas en expansion, c'est une concurrence frontale ».

Enfin, le dark store génère diverses nuisances pour les riverains :

- Un fort trafic routier dans la zone avec des flux de déplacements additionnels générés par les livraisons et l'approvisionnement du fait des horaires généralement compris entre 8h et minuit, voire 2h du matin.
- Une occupation de l'espace public par les livreurs provoquant des nuisances sonores liées à des regroupements de vélos, scooters.
- A l'inverse des supérettes, supermarchés et restaurateurs qui disposent de circuits dédiés pour les déchets, le dark store utilise les poubelles ordinaires. Cette mise à la benne journalière attire les populations les plus défavorisées qui viennent récupérer les produits encore consommables[26].

Dark stores, un cadre juridique récent

Le développement des dark stores dans les centres-villes des grandes villes, leur coexistence avec les locaux commerciaux de même aspect extérieur, et les impacts liés aux activités logistiques urbaines (tranquillité publique, émission de GES…) nécessitent de procéder à leur identification afin d'améliorer la prise en compte, notamment de leur implantation, par le droit actuel.

En mars 2022, le gouvernement définissait les dark stores comme « d'anciens magasins transformés pour l'entreposage, le stockage et la préparation des livraisons, sans accueil du public ». Il a publié un guide à destination des élus locaux[27] qui précise leur cadre juridique. Au titre du droit de l'urbanisme, le guide propose deux options de classification des dark stores :

- **Les définir comme des entrepôts** si le local est exclusivement dédié à de la livraison. Dès lors, un dark store qui s'installe dans un ancien commerce doit procéder à un changement de destination. Cette définition est défendue par de nombreux élus dans un objectif de régulation de ces derniers au sein des linéaires commerciaux.
- **Les autoriser à avoir le statut de commerce** s'ils exercent, en plus de la livraison, une activité de drive permettant le retrait de la commande sur place. Dans ce cas, le dark store qui s'implante dans un ancien commerce n'a pas à procéder au changement de destination. Cette position est défendue par des entreprises du secteur qui cherchent à se positionner en hypercentre et « au cœur des secteurs denses en habitat pour respecter leur promesse de livraison rapide[28] ».

En septembre 2022, les ministres en charge du commerce et de la ville[29] ont réuni les associations d'élus, les élus des villes et des métropoles concernées par l'implantation de dark stores. Un consensus a émergé pour classer les dark stores comme des entrepôts et ce, même s'ils disposent d'un point de retrait. Le gouvernement a estimé que le statut juridique de commerce ne convenait pas à ces locaux qui ne sont pas conçus pour accueillir du public.

[25] Directeur de l'Institut pour la Ville et le Commerce

[26] Drive piétons, dark kitchens, dark stores : les nouvelles formes de la distribution alimentaire à Paris, APUR, février 2022

[27] Modalités de régulation des dark stores, Urbanisme planification urbaine : instruction du gouvernement, fiches techniques, mars 2022 ; https://www.economie.gouv.fr/urbanisme-guide-elus-locaux-regles-quick-commerce

[28] Philippe Goetzman, spécialiste des nouveaux modèles de consommation

[29] Olivia Grégoire, Ministre déléguée chargée des Petites et Moyennes Entreprises, du Commerce, de l'Artisanat et du Tourisme et Olivier Klein, Ministre délégué à la Ville et au Logement

Le 24 mars dernier, un décret[30], publié au Journal officiel, confirme que les dark stores sont des entrepôts au regard du code de l'urbanisme. Il est accompagné d'un arrêté[31] qui **modifie la liste des destinations et sous-destinations des constructions.** La sous-destination « entrepôt » recouvre ainsi :

- « Les constructions destinées à la logistique, au stockage ou à l'entreposage des biens sans surface de vente,
- Les points permanents de livraison ou de livraison et de retrait d'achats au détail commandés par voie télématique,
- Ainsi que les locaux hébergeant les centres de données » (data-center par ex).

Ainsi sont exclus de cette sous destination les drives. Ces derniers sont des points de retraits d'achat au détail exclusivement dédiés aux clients (et non des services de livraison). Ils intègrent donc la sous-destination « artisanat et commerce de détail » qui vise « les locaux dans lesquels sont exclusivement retirés par les clients les produits stockés et commandés par voie télématique ». Des débats émergent sur les nouvelles limites entre ces deux sous-destinations. La frontière entre le drive et le dark store s'avère fragile. S'il y a livraison, alors les drives basculeraient en dark store. L'évolution de la jurisprudence permettra de préciser les situations.

Ainsi, les collectivités, au travers de leurs documents d'urbanisme, déterminent les secteurs d'implantation au sein desquels les dark stores sont autorisés, interdits ou soumis à condition. Les dark store actuellement installés dans d'anciens commerces doivent demander un changement de destination. S'il est refusé par la mairie, alors ces entreprises devront quitter les lieux. A l'avenir, les dark stores pourront s'implanter au sein des espaces situés non loin des centres villes où les entrepôts sont autorisés. Toutefois, ces nouvelles dispositions légales ouvrent le débat quant à la frontière entre drive et dark store et ne règlent pas forcément les problématiques des nouvelles pratiques de consommation (livraison express, proximité de l'acte d'achat…) ou des nouveaux dispositifs de stockage et de livraisons des marchandises en centre-ville (la logistique urbaine a besoin de locaux).

Le gouvernement a rappelé que « les maires disposent, avec leurs pouvoirs de police, des moyens juridiques permettant de neutraliser les nuisances générées par ces activités, en matière de stationnement, de circulation et de propreté ».

©Shutterstock

[30] Décret n° 2023-195 du 22 mars 2023 portant diverses mesures relatives aux destinations et sous-destinations des constructions pouvant être réglementées par les plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieux ; https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047334912

[31] Arrêté du 22 mars 2023 modifiant la définition des sous-destinations des constructions pouvant être réglementées par les plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieux ; https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047335001

L'obligation de pose d'ombrières photovoltaïques dans les parkings

Le 10 mars 2023, l'Assemblée nationale a adopté la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables[32].

L'article 40 de cette **loi oblige d'équiper tous les parkings extérieurs de plus de 1 500m² d'ombrières photovoltaïques sur la moitié de leur surface.** Sont concernés les parkings des aéroports, des hypermarchés, des centres commerciaux, des entreprises, des collectivités locales, des salles de spectacles, des stades, des hôpitaux, des aires de covoiturages… Sont exclus du périmètre de la loi :

- Les parkings intégrant déjà des procédés de production d'énergies renouvelables[33]
- Les parkings ombragés par des arbres sur plus de la moitié de leur superficie,
- Les parkings situés à proximité de « sites remarquables », classés zones protégées ou non,
- Les parkings pour lesquels l'installation d'ombrières photovoltaïques contreviendrait aux caractéristiques techniques, sécuritaires, architecturales ou patrimoniales.

Les **dispositions entreront en vigueur au 1er juillet 2023,** de façon progressive, en fonction de la taille des parkings et de leur type de gestion[34]. Si le parking est géré en concession ou en délégation de service public, la loi s'applique à la conclusion ou au renouvellement du contrat. Dans le cas contraire, le parking existant de plus de 10 000m² dispose de 3 ans pour se mettre en conformité (d'ici juillet 2026), et celui de moins de 10 000m² (et plus de 1 500m²) bénéficie de 2 ans de plus (d'ici juillet 2028). Les nouveaux parcs de stationnement devront prévoir dès leur conception l'implantation des dispositifs solaires adéquats.

Le non-respect de cette obligation sera **sanctionné d'une amende annuelle maximale** de 20 000€ pour les parkings de moins de 10 000m² et 40 000€ pour ceux supérieurs à 10 000m².

Le principal avantage à solariser les parkings est que ces espaces sont déjà artificialisés à l'inverse d'une forêt ou d'une terre agricole également convoitées pour ce type d'implantation. Cette mesure permet donc d'impacter le moins possible la biodiversité et de protéger la souveraineté alimentaire du territoire national. En revanche, cette obligation risque de complexifier les mutations de ces espaces de parkings qui constituent un réservoir important de renouvellement dans le cadre du ZAN.

Parking du Super U de Savigneux, Loire Forez Agglomération, epures

[32] Loi sur l'accélération de production d'énergies renouvelables du 10 mars 2023 : https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047294244

[33] Et produisant la même énergie que la pose d'ombrières photovoltaïques

[34] en concession, en délégation de service ou ni l'un ni l'autre

©Shutterstock

2

Le volet logistique du Document d'Aménagement Artisanal et Commercial

La logistique commerciale intègre le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial

La Loi Climat et Résilience stipule que le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) du Scot intègre la question de la logistique commerciale pour devenir le DAACL[35]. Elle est appuyée par le SRADDET qui fixe les objectifs de moyen et long termes en matière de développement et de localisation des constructions logistiques.

Le DAACL organise et règlemente le commerce de détail (alimentaire, équipement de la personne ou de la maison…), l'artisanat commercial (boulangerie, boucherie, coiffeur, fleuriste…) et la logistique. Les documents d'urbanisme locaux (pour les autorisations de construire) et les décisions en CDAC (pour les autorisations d'exploitation commerciale) doivent être compatibles avec les prescriptions du Scot et du DAACL. Le DAACL est une pièce obligatoire du DOO du Scot. La révision ou l'annulation du DAACL est sans incidence sur les autres documents du Scot.

Source : ©Epures

[35] Article 219 de la Loi climat et résilience, août 2021

Ce que le DAACL doit faire …

Ce qui ne change pas par rapport au DAAC

L'article L141-6 du code de l'urbanisme précise que le DAACL doit déterminer :

- **Les conditions d'implantations 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.
- **La localisation de certains secteurs d'implantation périphérique et des centralités urbaines** à enjeux spécifiques. Ces secteurs peuvent inclure les secteurs à enjeux de revitalisation des centres-villes ou des quartiers par exemple. Dans ce cas, le DAACL détermine les conditions d'implantation, le type d'activité et la surface de vente maximale des équipements commerciaux spécifiques de ces secteurs.

Les nouveautés introduites par la loi Climat et Résilience

L'article L141-6 du code de l'urbanisme précise que le DAACL doit également déterminer :

- **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, 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 :
  - Leur desserte par les transports collectifs,
  - Leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes,
  - Leur qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux.
- La localisation des secteurs d'implantation privilégiée pour les équipements logistiques commerciaux. Cette localisation est déterminée au regard des besoins logistiques du territoire, de la capacité des voiries existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises et au regard des objectifs de réduction du rythme de l'artificialisation des sols.

Ce que le DAACL peut faire …

Ce qui ne change pas par rapport au DAAC

Le DAACL offre la possibilité de 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.

La nouveauté introduite par la loi Climat et Résilience

Le DAACL offre la possibilité, si le porteur du Scot le souhaite, de prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines, en vue de limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines.

Logistique commerciale : de quoi parle-t-on ?

Une absence de définition donnée par le législateur

Le législateur ne donne pas de définition des **« équipements logistiques commerciaux »,** des **« constructions logistiques commerciales »** et de la **« logistique commerciale de proximité »** évoqués dans le texte de loi. Ce flou offre l'opportunité à chacun des Scot de réfléchir à une définition adaptée aux enjeux de leur territoire.

Avant de proposer des éléments de définition des équipements qui peuvent être encadrés dans le volet logistique du DAACL, il est nécessaire d'élargir les propos à l'ensemble de la logistique.

L'Association française pour la logistique (ASLOG) définit la logistique comme étant « l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité.

La logistique regroupe l'ensemble des activités qui permettent de gérer les flux physiques et d'information dans le but d'en minimiser les coûts, et ce, de l'amont à l'aval de la chaîne logistique en respectant des conditions satisfaisantes en termes de délais et de qualité.

La logistique est aussi la technique de gestion des différents flux matériels et informationnels de l'entreprise : transports, stockage, distribution, expédition, après-vente, maintenance, etc.

Elle permet l'acheminement physique des produits des fournisseurs vers les lieux de production (logistique amont), à l'intérieur des unités de fabrication ou de commercialisation (logistique interne) et vers les lieux d'utilisation (logistique aval). »

Une fonction support au service de l'économie et des territoires

La logistique permet de répondre aux besoins de tous les acteurs économiques et des habitants : commerces, restaurants, bureaux, industries, artisans et prestataires de service, administrations, chantiers, particuliers, etc. Elle constitue **une fonction essentielle pour toutes les entreprises des secteurs privé et public et les habitants des territoires.**

La logistique concerne aussi bien la gestion des flux :

– de matières premières, de produits semi-finis et finis à destination des entreprises et administrations (écoles, hôpitaux, etc.),

– de produits commercialisés entre entreprises,

– et d'articles de biens de consommation vendus dans les magasins ou sur internet.

Elle inclut également les processus logistiques qui interviennent après la vente d'un produit, recouvrant à la fois la logistique des déchets et la gestion des retours (service après-vente, invendus, produits retournés).

La logistique de la distribution, qui assure l'acheminement d'un bien jusqu'au client, peut être :

- **directe :** le fabricant distribue le produit au consommateur final,
- **indirecte :** le produit passe par des grossistes/détaillants qui vendent au consommateur final.

Dans le commerce, la logistique peut être à destination des magasins physiques (on parle alors de **commerce « B to B »**)[36] ou du consommateur final (**commerce « B to C »**)[37] en point relais, consigne ou au domicile du client.

La logistique est multiple et ne concerne pas seulement le commerce de détail. Il est très complexe de dissocier la logistique de distribution, et par extension les équipements logistiques liés, des produits à destination des magasins ou des particuliers de ceux à destination des entreprises. En effet, les marchandises transportées, stockées et livrées ne sont pas toujours segmentées.

De même, le canal « e-commerce » s'adresse à la fois aux particuliers et aux entreprises. La Fevad[38] estimait que le chiffre d'affaires du e-commerce inter-entreprises atteignait, en 2019, environ 150 milliards d'euros en France, soit 1,5 fois le montant du e-commerce de détail.

[36] Le commerce « B to B » ou « B2B » est issu du terme anglais « business to business » et désigne l'ensemble des activités commerciales nouées entre deux entreprises.

[37] Le commerce « B to C » ou « B2C » est issu du terme anglais « business to consumer » et correspond aux activités commerciales entre entreprises et consommateurs particuliers.

[38] Fédération du e-commerce et de la vente à distance

Logistique commerciale : de qui parle-t-on ?

La chaîne de valeur de la logistique intègre **plusieurs grandes fonctions :** le stockage et la préparation des commandes, le transport, la livraison et le retour des produits. Certains acteurs sont spécialisés sur l'une des grandes fonctions, d'autres interviennent à plusieurs niveaux de la chaîne logistique, voire en assurent la totalité.

Les acteurs principaux par grandes fonctions ou métiers de la logistique de l'inter-Scot sont :

- Stockage : Inter-Logistic, Geodis, XPO, etc.
- Transport : Stef, FM logistic, XPO, Geodis, etc.
- Livraison de colis (monocolis) :
  - Expressistes (BtoB et BtoC) : filiales de la Poste (Colissimo, Pickup, DPD France et Chronopost), DHL, TNT, GLS, UPS, Cogepart, Colis web, Colis privé, etc.
  - Points relais ou consignes (BtoC) : Mondial Relay, Relais colis, etc.
  - Acteurs de la distribution urbaine (BtoB et BtoC) : Urby, Evol Lyon, Becycle Lyon, Fends la bise, etc.

La logistique est **une activité en réseau** et concerne de **multiples acteurs** au service **d'un ou plusieurs clients.** C'est par exemple le cas de l'entreprise « STEF », spécialisée dans les produits frais et surgelés, qui exerce ses activités pour plusieurs types de clients : industriels agroalimentaires, acteurs de la grande distribution alimentaire et de la restauration hors domicile.

Dans le commerce de détail, on identifie notamment :

- Les prestataires logistiques, intégrés ou non aux groupes et enseignes commerciales, qui assurent tout ou partie de la chaine logistique,
- Les acteurs logistiques dédiés aux grands groupes commerciaux ou spécialisés par type de marchandises (produits frais, gros équipements, etc.) multifournisseurs et multidestinataires.

Chaque groupe ou enseigne développe sa stratégie et son modèle logistique. Il dispose généralement d'un entrepôt logistique principal qui est le siège de la filiale logistique et de plusieurs entrepôts secondaires organisés en grand secteur géographique. Le niveau de maillage est variable d'un groupe à l'autre (cf. exemple du groupement « Les Mousquetaires »).

Source : ITM

Organisation logistique en France du groupement « Les Mousquetaires »

Le groupement « Les Mousquetaires » est composé à l'échelle nationale d'un parc de magasins d'environ 3 160 points de vente et drives (accolés aux magasins) répartis en 7 enseignes (Intermarché, Netto, Bricomarché, Brico Cash, Bricorama, Roady, Rapid Pare-Brise).

Le groupement dispose de 2 filiales logistiques, dont le siège est situé en Essonne (91) :

- ITM LAI, pour la logistique alimentaire internationale,
- ITM LEMI, pour la logistique Équipement de la Maison International.

Il dispose d'environ 40 plateformes logistiques en France :

- 35 bases alimentaires cumulant 1,2 million de m² et près de 890 millions de colis,
- 4 bases non alimentaires cumulant 300 000 m² et près de 29 millions de colis.

Le transport est organisé en propre (environ 1 600 semi-remorques) autour de 9 établissements de transport dont 1 établissement international en Essonne et 8 établissements régionaux de transport (Sud-Est, Centre-Est, Est, Sud-Ouest, Centre-Ouest, Ouest, Région Parisienne et Nord).

Au sein de l'aire métropolitaine de Lyon Saint-Etienne, l'activité logistique du groupement est présente :

– Sur le Scot Nord-Isère à Saint-Quentin-Fallavier au sein du parc international de Chesnes : plateforme dédiée aux produits alimentaires d'environ 35 000 m² d'emprise au sol. Cette plateforme approvisionne les quelques 180 hypermarchés et supermarchés de la région Centre-Est.

– Sur le Scot des Rives du Rhône à Albon : plateforme dédiée aux produits non alimentaires organisée en 2 bâtiments cumulant environ 46 300 m².

A noter que le site de Saint-Quentin-Fallavier a permis de regrouper les activités logistiques alimentaires qui étaient dispersées à Reyrieux et Miribel.

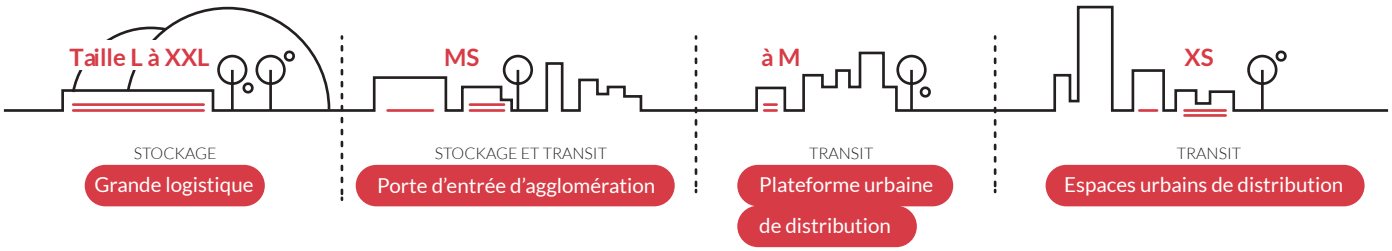
Sources : Site Internet du groupement Les Mousquetaires, données 2021 ; Logisti cartes (Urbalyon). Photo : Plateforme logistique Intermarché de Saint-Quentin-Fallavier (38),

Des équipements logistiques multiples aux formats et fonctions variés

Les équipements logistiques prennent des **formes multiples allant de très grands entrepôts à des formats très compacts.**

De façon synthétique, on distingue **4 grands types d'immobiliers logistiques** reliés entre eux et représentés dans le schéma ci-après. La taille de chacun varie selon les fonctions et les localisations mais également selon les secteurs d'activités ainsi que les stratégies d'implantation et d'organisation propres à chaque acteur de la filière.

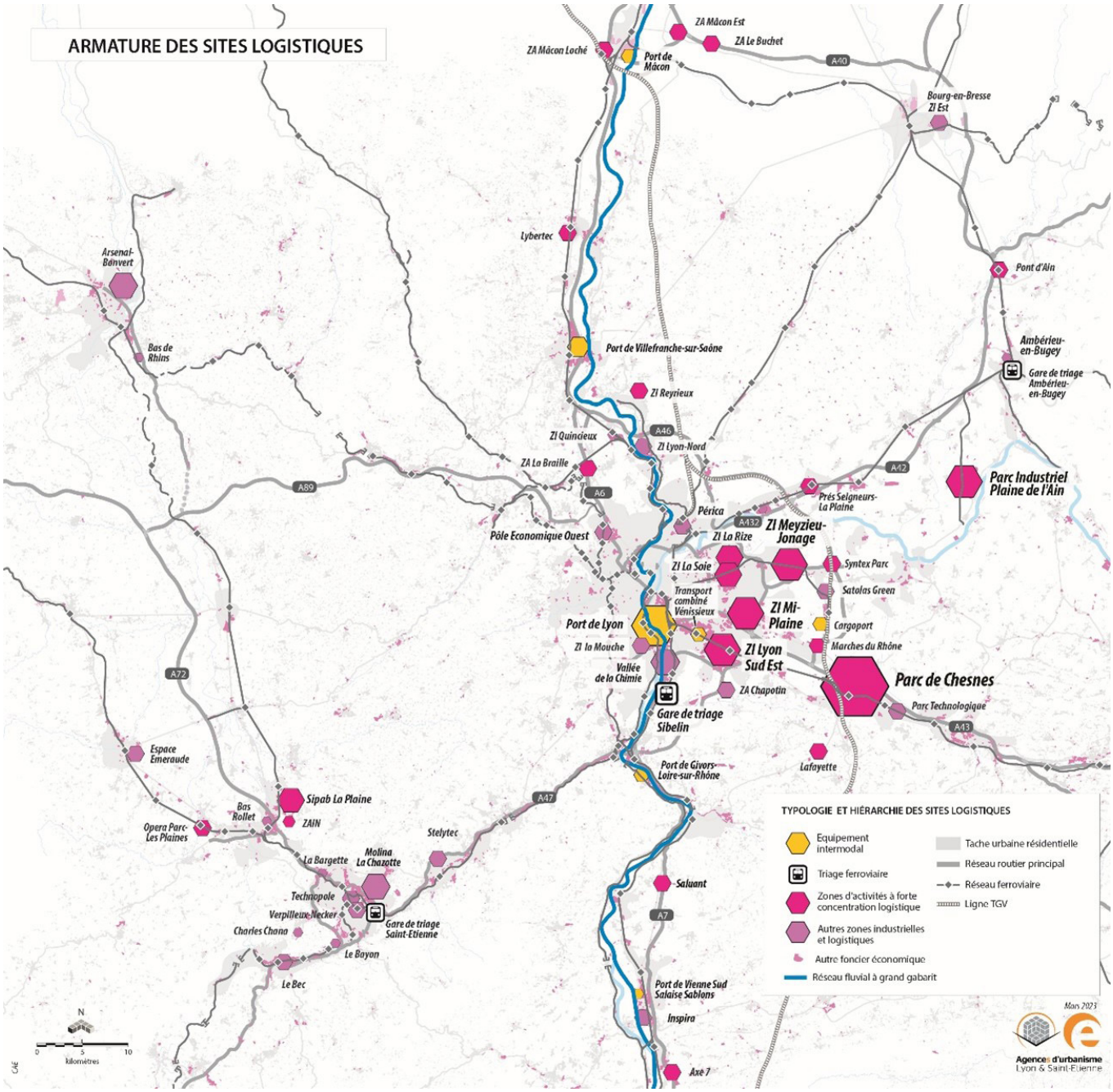
Schéma : Des formats logistiques multiples



Source : UrbaLyon – d'après la typologie Afilog

Les deux premières typologies d'immobiliers logistiques répondent à des **fonctions de stockage et de préparation de commandes.** La durée de stockage varie de quelques heures (on parle alors de transit), de quelques jours à plusieurs mois. Il s'agit de grandes plateformes qui varient généralement de 20 000 m² à plus de 50 000 m² et qui ont une zone de chalandise élargie (internationale, nationale, inter-régionale, régionale selon les cas). Leur rayonnement dépasse les besoins du territoire d'implantation.

A l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne, les entrepôts les plus grands sont au sein des grands parcs et plus particulièrement au sein du Parc International de Chesnes en Isère (sur les communes de Saint-Quentin-Fallavier et Satolas-et-Bonce) et du Parc industriel de la Plaine de l'Ain à Saint-Vulbas. On retrouve également, à un degré moindre, une polarisation de ces équipements dans les grandes zones d'activités de l'agglomération lyonnaise (ZI Lyon Sud-Est, Mi-Plaine, ZI Meyzieu-Jonage, etc.) et les zones industrielles de Saint-Etienne Métropole (sur les communes d'Andrézieux-Bouthéon, de Saint-Chamond et de Sorbiers).


ARMATURE DES SITES LOGISTIQUES
ZA Mâcon Est
ZA Le Buchet
ZA Mâcon Loché
Port de Mâcon
A40
Bourg-en-Bresse ZI Est
Lybertec
Arsenal-Bonvert
Pont d'Ain
Bas de Rhins
Port de Villefranche-sur-Saône
Ambérieu-en-Bugey
Gare de triage Ambérieu-en-Bugey
ZI Reyrieux
A46
ZI Quincieux
ZI Lyon-Nord
ZA La Braille
A42
Parc Industriel Plaine de l'Ain
A89
A6
Prés Seigneurs-La Plaine
Périca
A432
ZI Meyzieu-Jonage
Pôle Economique Ouest
ZI La Rize
ZI La Soie
Syntex Parc
Satolas Green
Transport combiné Vénissieux
ZI Mi-Plaine
Port de Lyon
Cargoport
ZI la Mouche
Marches du Rhône
ZI Lyon Sud Est
Vallée de la Chimie
Parc de Chesnes
A72
ZA Chapotin
Parc Technologique
Gare de triage Sibelin
A43
Espace Emeraude
Lafayette
Port de Givors-Loire-sur-Rhône
Sipab La Plaine
A47
Bas Rollet
ZAIN
Opera Parc-Les Plaines
Stelytec
La Bargette
Molina La Chazotte
Saluant
Technopole
Verpilleux-Necker
A7
Gare de triage Saint-Etienne
Charles Chana
Le Bayon
Le Bec
Port de Vienne Sud Salaise Sablons
Inspira
Axe 7
TYPOLOGIE ET HIÉRARCHIE DES SITES LOGISTIQUES
Equipement intermodal
Triage ferroviaire
Zones d'activités à forte concentration logistique
Autres zones industrielles et logistiques
Autre foncier économique
Réseau fluvial à grand gabarit
Tache urbaine résidentielle
Réseau routier principal
Réseau ferroviaire
Ligne TGV
N
0 5 10
kilomètres
Mars 2023
Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

Les deux typologies d'immobiliers logistiques suivantes (plateforme et espace urbain de distribution) permettent la distribution des marchandises. Ces espaces sont des lieux organisant les échanges urbains de marchandises en transit (elles arrivent le matin et repartent dans la journée). Ces espaces ont différentes dénominations (hôtel logistique urbain, espace logistique urbain, centre de distribution urbaine, espace logistique de proximité, etc.). Ils peuvent être mono-utilisateur ou multi-utilisateurs. Ils permettent la massification des flux et la décarbonation du dernier km en aval pour les implantations les plus urbaines. Leur taille varie entre 500 m² à 20 000 m², voire plus dans des cas particuliers.

A l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne, les équipements les plus importants (supérieurs à 10 000 m²) sont situés :

– dans les zones d'activités d'entrée d'agglomération (exemples : UPS sur la ZI Cargoport à Colombier-Saugnieu, DHL sur le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône et la ZI Cargoport, Relais colis sur la ZI Mi-Plaine à Genas, le centre de distribution de la Poste sur la ZI Lyon Sud-Est à Corbas, etc.) ;
– en bordure de zone à faible émission (ZFE) tel que le futur hôtel logistique urbain en construction sur le Port de Lyon.

Des espaces de distribution plus petits sont implantés dans les zones d'activités mixtes périphériques de l'inter-Scot. C'est par exemple le cas de DPD de Saint-Rambert-d'Albon (3 600 m² d'emprise au sol), GLS de La Talaudière (2 100 m²), DPD de Trévoux (2 100 m²), Mondial Relay de Saint-Pierre-de-Chandieu (2100 m²), TNT de Château Gaillard (1 800 m²), etc.

Les sites les plus compacts sont situés dans les quartiers urbains denses de l'agglomération lyonnaise et, dans une moindre mesure, dans ceux de l'agglomération stéphanoise. C'est par exemple le cas de DHL à Lyon 7 (5 200 m² partagés par 5 utilisateurs), Urby de Saint-Etienne (1 800 m²) ou de Lyon (360 m² et 120 m²), des espaces logistiques des parkings LPA des Cordeliers ou des Halles de Lyon, Chronopost de Saint-Etienne (910 m²) ou plusieurs acteurs de la cyclo logistique comme Becycle Lyon à Lyon 7 (300 m²), Fends la bise à Lyon 3 (275 m²), Limes Lyon à Lyon 6 (80 m²), Evol Lyon à Saint-Etienne (430 m²), etc.

Enfin, pour compléter la chaîne de distribution des marchandises, on peut rajouter les **espaces urbains de livraison de quelques m²** dans les centres urbains qui visent à permettre la distribution finale des colis. Il peut s'agir d'aires de livraison, de consignes, de point-relais, de conciergeries, des boîtes aux lettres, etc.

Photo : Centre de distribution des derniers kilomètres de la Poste à Corbas de 13 500 m² sur un foncier de 3,5 hectares livré en 2021,
Crédit photo : DCB Logistics / Ecolapse

Les équipements logistiques commerciaux de l'aire métropolitaine

Les équipements logistiques commerciaux de l'aire métropolitaine

L'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne, du fait de son positionnement au centre de la dorsale Lille-Paris-Lyon-Marseille (ou dorsale Nord-Sud) et de la présence d'un bassin de consommation très important, est un emplacement stratégique pour les équipements logistiques des acteurs du commerce de détail, et plus largement de la logistique.

En effet, on retrouve de nombreuses filiales logistiques des grands groupes de la grande distribution (Auchan, Carrefour, Casino, Darty, etc.), certains acteurs majeurs généralistes du e-commerce (Cdiscount, Amazon, Veepee, Rue du commerce, etc.) et de leaders nationaux spécialistes sur leur marché (LDLC, Spartoo, etc.).

On constate la présence de quasi tous les grands groupes de la grande distribution alimentaire et de quelques groupes non alimentaires (But, Darty, Galeries Lafayette, Gamm vert, Ikea, Décathlon, etc.). Il s'agit majoritairement d'établissements secondaires, les sièges des filiales logistiques étant souvent implantés à proximité du siège social du groupe.

Comme évoqué ci-avant, les formats immobiliers des équipements logistiques dans le secteur du commerce de détail sont multiples et dépendent de nombreux facteurs et notamment :

- du nombre de magasins,
- du poids de la vente en ligne,
- de la date d'implantation de l'entrepôt,
- du secteur d'activités (alimentaire/non alimentaire) et de la taille des produits vendus (gros équipements/petits équipements),
- de l'organisation retenue : par type de marchandises, par secteur géographique, etc.

Les bases logistiques, centres d'approvisionnement ou centrales d'achat des groupes commerciaux sont majoritairement localisés dans les sites cités précédemment (grands parcs logistiques et certaines grandes zones d'activités). Tous les formats immobiliers sont représentés sur l'inter-Scot.

Illustrations équipements logistiques commerciaux de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne[39] :

Exemples d'équipements logistiques commerciaux entre 10 000 m² et 30 000 m²

Entrepôt Lidl à Saint-Laurent-de-Mure

Emprise au sol du bâtiment : 22 900 m²
Localisation : ZAE des Marches du Rhône
Scot : Agglomération Lyonnaise
Source photo : capture d'écran Google Street View

Entrepôt Spartoo à Saint-Quentin-Fallavier

Emprise au sol du bâtiment : 23 000 m²
Localisation : Parc de Chesnes
Scot : Nord Isère
Source photo : capture d'écran Google Street View

[39] Sources : Logisticartes, Urbalyon ; Sites internet des enseignes

Exemples d'équipements logistiques commerciaux entre 30 000 m² et 50 000 m²

Entrepôt Décathlon à Saint-Quentin-Fallavier
Emprise au sol du bâtiment : 42 600 m²
Localisation : Parc de Chesnes
Scot : Nord Isère
Source photo : capture d'écran Google Street View

Entrepôt Veepee à La Boisse
Emprise au sol du bâtiment : 36 500 m²
Localisation : zone d'activités de la Boisse
Scot : Bucopa
Source photo : capture d'écran Google Street View

Exemples d'équipements logistiques supérieurs à 50 000 m²

Entrepôt Cdiscount à Andrézieux-Bouthéon
Emprise au sol du bâtiment : 127 000 m² sur deux bâtiments
Localisation : Zac l'Orme les Sources
Scot : Sud Loire
Source photo : GSE groupe

Entrepôt Socara (centrales d'achat E. Leclerc) à Villette-d'Anthon
Surface de plancher : 98 700 m²
Foncier : 52 hectares, dont 44 ha exploités
Hauteur : 28 mètres
Scot : Boucle du Rhône en Dauphiné
Source photo : E. Leclerc

Entrepôt Easydis (groupe Casino) à Corbas
Surface de plancher : 76 550 m²
Foncier : 17,8 hectares
Hauteur : 13 mètres
Localisation : ZI Lyon Sud-Est
Scot : Agglomération Lyonnaise
Source photo : Soho-archi.com

Entrepôt But International à Pusignan
Surface de plancher : 58 000 m²
Localisation : Syntex parc
Scot : Agglomération Lyonnaise
Source photo : Le Moniteur

Le e-commerce, vecteur de réorganisation de la logistique commerciale

Chiffres clés sur le e-commerce en 2021

Remarque méthodologique : l'année 2020 ayant été particulière, les évolutions des emprises par segment de produits et des modes de livraison sont comparées à 2019.

Chiffre d'affaires du e-commerce :
129,1 milliards d'euros (2,14 milliards de transactions)

Chiffre d'affaires du e-commerce du commerce de détail (hors services) :
67 milliards d'euros, soit + 43% par rapport à 2019

Part du e-commerce dans le commerce de détail :
14,1% (+4,1 points par rapport à 2019)

Part du e-commerce par segment de marché et évolution depuis 2019 :
– High-tech : 36% (+ 10,1 points)
– Electroménager : 25% (+ 4,6 points)
– Produits culturels physiques neufs : 24% (+ 5 points)
– Habillement : 21% (+ 6,3 points)
– Meubles : 21% (+ 13,7 points)
– Produits de grande consommation : 11% (+ 3,4 points)

Part des modes de livraison[40]
et évolution depuis 2019 :

– Domicile : 79% (+ 1 point)
– Point relais et agences postales : 69% (+ 1 point)
– Click and Collect : 23% (- 5 points)
– Consignes : 7% (+ 4 points)
– E-réservation : 6% (- 3 points)
– Travail : 3% (stable)

Source : les chiffres clés du e-commerce, Fédération du e-commerce et de la vente à distance, éditions 2022, 2021 et 2020

L'essor du e-commerce et plus largement de l'omnicanalité[41] complexifient les processus logistiques du fait notamment :

– De la diversité des clients (particuliers, magasins, professionnels) ;
– De l'éparpillement des destinataires et des lieux de livraison ;
– Des délais de livraison restreints, majoritairement dans les 24 heures pour répondre à l'immédiateté de la consommation ;
– Des volumes et de la diversité des commandes : les volumes de commandes journalières sont plus importants mais concernent de plus petites quantités ;
– De la gestion des retours de produits : les produits achetés en ligne font l'objet de retours plus nombreux. De même, l'omnicanalité permet aux consommateurs de retourner un produit acheté en ligne dans un magasin physique de l'enseigne.

Les principales différences entre la logistique traditionnelle et la logistique e-commerce[42]

	Logistique traditionnelle	Logistique e-commerce
Clients	Entreprises et magasins Connus et fidèles	Multiples, avec une majorité de particuliers, Fort éparpillement Inconnus et peu fidèles
Demande	Relativement stable et prévisible	Fluctuante et imprévisible
Type de commande / envoi	Chargement complet des camions	Nombre élevé de petites commandes, prédominance des petits colis/charges
Délais	Supérieur à 24 heures	Inférieur à 24 heures (voire moins dans les centres urbains)

Remarque : dans le modèle de distribution commerciale traditionnel (achat en magasin), les derniers kilomètres sont réalisés par les clients.

Ces deux modèles logistiques sont concomitants dans les entreprises ayant mis en œuvre une stratégie omnicanale.

Ces évolutions impactent les équipements logistiques commerciaux et plus particulièrement en termes de besoins en m² logistique, de localisation, de formats et compacité des entrepôts

Impacts sur les besoins en m² d'immobilier logistique

Le premier impact de l'essor du e-commerce est la croissance des besoins fonciers et immobiliers logistiques qui découle de l'augmentation des stocks et des ventes.

Selon une étude réalisée en 2022 par le cabinet américain de conseil en immobilier CBRE[43], environ **160 à 200 millions de mètres carrés de stockage supplémentaires dans le monde** seront nécessaires au cours des cinq prochaines années pour soutenir la croissance du e-commerce.

De façon moins marquée, la croissance des m² logistiques est également liée à la gestion de la logistique des retours. Selon une étude réalisée par le cabinet Deloitte en 2019, les clients sont trois fois plus susceptibles de retourner les produits achetés en ligne comparativement à ceux achetés dans un magasin de détail. Les volumes des colis retournés sont particulièrement importants dans les secteurs du prêt-à-porter et des chaussures. Toujours selon le cabinet Deloitte, la gestion de ces retours augmenterait les besoins d'espaces de stockage d'environ 20% supplémentaires par rapport aux « ventes normales ».

L'une des conséquences de la croissance des besoins fonciers et immobiliers, déjà observée sur le périmètre de l'inter-Scot, est la diminution **des stocks de terrains logistiques et la hausse du prix du mètre carré** qui en découle.

[40] En pourcentage des e-acheteurs

[41] Le concept d'omnicanalité correspond à l'évolution des ventes sur plusieurs canaux de distribution (magasins physiques et en ligne notamment), et vers l'optimisation de l'utilisation de tous les canaux de vente.

[42] Source : Mecalux

[43] « Global E-commerce Outlook », 2022

Impacts sur la localisation des entrepôts

La deuxième conséquence concerne l'évolution des critères de localisation des équipements logistiques commerciaux. Historiquement, les choix d'implantation des logisticiens étaient déterminés en fonction :

– des coûts du foncier et des taux d'imposition,

– de l'accessibilité du site,

– de la disponibilité de la main-d'œuvre,

– de la connectivité aux principaux systèmes de transport.

La croissance du e-commerce bouleverse ces critères. Les logisticiens intervenant dans la « e-logistique » recherchent **des équipements situés au plus proche des grands centres de population et donc des lieux de consommation,** afin de massifier les flux et optimiser la gestion du dernier kilomètre, mais aussi de réduire les coûts de transport et d'avoir la capacité de garantir les livraisons en 24 heures. L'augmentation des prix du carburant, amenée à se poursuivre dans les prochaines années, va renforcer le besoin de proximité avec les métropoles et grandes agglomérations.

Cette évolution entraîne un besoin croissant en surfaces d'entreposage au cœur des tissus urbains denses des grandes agglomérations et métropoles, au plus près du consommateur final, pour assurer la « logistique des derniers kilomètres ». Ces besoins augmentent au fur et à mesure que la part du e-commerce progresse.

Les surfaces dédiées à la logistique en centre urbain dense sont en forte concurrence avec d'autres fonctions urbaines (habitat, équipements) et économiques (commerces, bureaux, hôtellerie) qui sont considérées comme davantage compatibles avec la ville et par ailleurs plus rentables pour les opérateurs.

Dans ce contexte, de nombreuses métropoles ou agglomérations (Paris, Lyon, Grenoble, Marseille, etc.) ont engagé des réflexions pour définir des espaces dédiés à l'accueil de sites de logistique urbaine dans leur document stratégique et/ou réglementaire.

« Dans la plupart des pays européens, dont la France, chaque milliard d'euros dépensé sur le web nécessite de dédier 24 000 m² de locaux supplémentaires à la logistique du dernier kilomètre ».

Source : Etude publiée en novembre 2022 par « Knight Frank », cabinet d'études spécialisé en immobilier d'entreprise.

Le PLU de Paris,
un document précurseur en faveur de la logistique urbaine [44]

Le PLU de Paris, adopté en 2006, a mis en place un certain nombre d'outils réglementaires en faveur de la logistique urbaine. Ces outils ont été renforcés lors de la modification de 2016. En voici les principaux :

- Les **zones urbaines de grands services urbains (UGSU) :** zonage spécifique réservé aux équipements et services nécessaires au fonctionnement de l'agglomération, y compris les activités de logistique urbaine. L'un des objectifs de ces zones vise à « améliorer la réception, la diffusion et l'enlèvement des marchandises de toute nature » tout en renforçant les usages du fer et de la voie d'eau. Les autres destinations (habitations, bureaux, commerces) sont limitées, voire interdites.

- **Les périmètres de localisation :** délimitation d'une zone de servitude, obligeant l'intégration d'un équipement d'intérêt général au projet envisagé. En 2016, une soixantaine de sites dédiés aux équipements de logistique urbaine sont identifiés, permettant d'établir un maillage du territoire en espaces logistiques urbains, allant de l'hôtel logistique au bureau de quartier.

- **Les CINASPIC (constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif) :** régime dérogatoire à certaines règles de constructibilité relatives aux espaces libres et à la pleine terre, quel que soit le zonage du PLU. Ce régime concerne en particulier « les espaces de logistique urbaine, dédiés à l'accueil des activités liées à la livraison et à l'enlèvement des marchandises, pouvant inclure du stockage de courte durée et le retrait par le destinataire ; sont autorisées les activités d'entreposage et de reconditionnement pratiquées uniquement temporairement ou de façon marginale ».

[44] En savoir plus : PLU de Paris en ligne ; Note de l'Apur sur les outils au service de la logistique urbaine dans les PLU

Impacts sur les formats d'entrepôts

Le troisième impact, lié au précédent, concerne la diversification et le renouvellement des formats immobiliers. Cette diversification s'illustre par le développement :

- d'entrepôts compacts adaptés à un environnement urbain,
- d'entrepôts intermédiaires répartis sur le territoire national, maillés sur les principaux marchés de clients,
- d'entrepôts de très grande taille (supérieurs à 100 000 m²) développés majoritairement par certains pure players (Amazon, Cdiscount, Zalando, etc.) et quelques opérateurs de la grande distribution spécialisée (Conforama, Décathlon, etc.). Selon Colliers International, la moitié des entrepôts logistiques XXL serait liée à la grande distribution et le tiers au e-commerce[45].

Exemples d'entrepôts de logistiques commerciales XXL récents en France :

Entrepôt Amazon à Augny, près de Metz (57)

Surface de plancher : 182 000 m², dont 50 000 m² d'emprise au sol (plus grande plateforme logistique d'Amazon France)
Foncier : 19 hectares (ancienne base aérienne)
Hauteur : 4 niveaux
Ouverture : septembre 2021 (8ème centre de distribution et 33ème implantation française)
Certification : Breeam Excellent[46]

Source photo : ©Voxlog

Entrepôt Conforama à Tournan-en-Brie (77)

Surface de plancher : 177 500 m²
Foncier : 33,3 hectares
Hauteur : 12 mètres
Ouverture : 2019
Certification : Breeam Excellent

Source photo : ©A.26-GL

Entrepôt Zalando à Montereau-sur-le-Jard (77)

Surface de plancher : 141 000 m², dont 12 600 m2 de bureaux
Foncier : 20 hectares
Ouverture : décembre 2023
Hauteur : 18 mètres
Certification visée : Breeam Excellent

Source photo : Supply Chain magazine

[45] Colliers international, expert en immobilier d'entreprises, 2018

[46] Comme pour le concept « Haute Qualité Environnementale » en France, le BREEAM est une méthode d'évaluation internationale qui évalue la qualité environnementale des bâtiments et leur durabilité.

Impacts sur la densité et l'insertion paysagère des entrepôts

La hausse des prix du foncier économique et des coûts de constructions couplés à la raréfaction du foncier sur certains secteurs et aux exigences croissantes en termes de sobriété foncière, poussent les acteurs de la filière à développer des sites plus denses à plusieurs étages ou niveaux.

Les équipements logistiques à plusieurs étages, très répandus en Asie (exemple de la « Supply chain City » à Singapour), commencent à voir le jour depuis quelques années en France, particulièrement en milieu urbain dense par définition plus fortement contraint. Cela est également de plus en plus le cas sur les secteurs fortement attractifs et marqués par une pénurie du foncier. On peut citer l'exemple de la plateforme à étage « Paris Air² Logistique » à Gennevilliers.

Plateforme logistique à étage « Paris Air² Logistique » à Gennevilliers (92)

Surface de plancher : 63 000 m² sur 2 niveaux
Foncier : 8 hectares
Utilisateurs : Ikea et Leroy Merlin
Ouverture : 2019
Certification : Breeam Excellent

Source photo : ©Vailog-Segro

Il reste néanmoins des marges de progression en termes de compacité des futurs équipements logistiques situés au sein des zones d'activités.

La qualité environnementale des constructions logistiques devient un standard pour toutes les nouvelles opérations qui obtiennent en très grande majorité la certification Breeam "Excellent". Les pistes d'amélioration concernent les capacités à améliorer la performance environnementale en phase d'exploitation (consommation énergétique, verdissement des flux, maintien de la biodiversité, etc.)

« La verticalité des plateformes logistiques est inscrite dans l'avenir »

Virtuo, société conseil en investissement logistique

Le cas de Leroy Merlin : vers une « régionalisation » des activités logistiques pour s'adapter à l'essor du e-commerce et de l'omnicalité[47]

Face à l'essor du e-commerce générant des besoins de stockage supplémentaires, le groupe Adeo revoit dès 2017 l'organisation logistique des magasins Leroy Merlin.
Organisé historiquement autour de 3 grandes plateformes nationales pilotées par des équipes internalisées, le groupe met en œuvre une stratégie de maillage territorial plus fin s'articulant autour d'un réseau de plateformes régionales de plus petite taille comparativement aux standards du groupe.
A l'inverse des plateformes nationales, ces dernières sont gérées par des prestataires spécialisés. Entre 2017 et 2022, huit plateformes régionales de 30 000 à 40 000 m² ont vu le jour et une 9e est en projet dans les Côtes-d'Armor.

Ces plateformes régionales permettent à l'enseigne d'être plus agile et réactive en rapprochant les stocks de marchandises de ses magasins et de ses clients pour assurer livraison en j+1. Elles concentrent les 20% de produits qui réalisent 80% des ventes.
L'une d'entre elles est située à Villette-d'Anthon en Isère. Inaugurée en 2021, cette plateforme régionale omnicanale de 32 000 m² est gérée par ID Logistics et a été pensée pour desservir les 12 magasins Leroy Merlin de Rhône-Alpes ainsi que les e-commandes du « bassin lyonnais ». Elle vise également à délester la plateforme historique de Valence.

[47] Source : Voxlog, mars 2022

Le e-commerce, accélérateur des reconversions d'espaces sous-exploités pour assurer la livraison des derniers kilomètres

La logistique des derniers kilomètres constitue le dernier maillon de la chaîne et peut s'étendre à l'échelle d'un quartier ou sur des distances plus longues. Elle concerne autant les entreprises que les particuliers.

Sous l'effet de l'essor du e-commerce, de nombreux acteurs font preuve d'inventivité et multiplient les initiatives pour reconvertir des espaces sous-exploités ou en friche en milieu urbain dense en sites de logistique de proximité dévolus à la livraison du dernier kilomètre.

La reconversion d'une partie de parkings sous-utilisés en espace logistique urbain

En 2013, Sogaris installe un espace logistique urbain (ELU) d'environ 3000 m² sur deux niveaux d'un parking du quartier Beaugrenelle dans le XVe arrondissement de Paris. Sogaris a signé avec la SemPariSeine un contrat de location et d'aménagement de l'espace de 30 ans. Depuis, l'expérience a été renouvelée dans plusieurs parkings souterrains du Grand Paris (porte de Pantin, la Défense, etc.). Sur le même modèle, des ELU ont vu le jour à Lyon dans les parkings « Lyon Parc Auto » des Cordeliers (2012) ou des Halles de Lyon (2019).

Ces reconversions nécessitent des travaux de restructuration pour adapter les accès, la circulation ou les aires de livraison. Les inconvénients d'exploitation évoqués sont encore multiples : faible hauteur, rampe d'accès parfois difficile pour des vélos cargos, absence de lumière naturelle, etc.

Espace urbain de livraison de Beaugrenelle à Paris, Source photo : Sogaris

L'utilisation de centres de bus parisiens en « espaces de transfert de marchandises »

Depuis 2021, Amazon et Chronopost, lauréats d'un premier Appel Public à la Concurrence lancé par la RATP, occupent une partie des locaux de quatre centres de bus parisiens. Ces mini-plateformes logistiques temporaires sont déployées durant les heures creuses, lorsque la majorité des bus sont en tournées. Elles permettent de transférer les marchandises des véhicules lourds vers des véhicules légers (électriques ou GNV) qui effectuent les livraisons. En 2022, deux nouveaux centres de bus de la RATP ont été ouverts à Amazon et Ecolotrans[48].

Cette initiative présente l'avantage d'intensifier les usages d'un même espace sans avoir à réaliser d'aménagements lourds (installation de signalétiques dédiées et de balisages de sécurité).

La reconversion d'immeubles tertiaires

Les exemples de transformation d'immeubles de bureaux en espaces dédiés à la logistique sont encore rares en France. On peut citer le projet de reconversion d'un immeuble de bureaux à Gennevilliers (92) vers un immeuble mixte qui sera composé de bureaux, locaux d'activités et de logistique urbaine. Cet immeuble est adjacent à une grande zone d'activités et à proximité du port, dans un secteur où les bureaux sont moins recherchés aujourd'hui. Il a été acheté en 2022 par Tikehau Capital, groupe mondial de gestion d'actifs alternatifs, qui développe une stratégie de régénération urbaine et de changement d'usage depuis quelques années[49].

La création d'espaces logistiques au sein ou à proximité de centres commerciaux

Les expériences de création d'espaces de logistiques dans les centres commerciaux sont encore marginales en France et concernent des reconversions d'espaces qui n'étaient pas affectés à la vente en tant que tel.

A titre d'illustration, le propriétaire du centre commercial Place des Halles à Strasbourg a signé en 2022 un bail de location de 10 ans avec Chronopost pour l'exploitation d'un espace de 1 200 m² dédiés à un espace logistique du dernier kilomètre en lieu et place d'anciennes réserves et espaces techniques au sous-sol.

En 2020, la foncière Mercyalis a développé une plateforme « Ocitô » pour les commerçants locataires des centres commerciaux Géant visant à offrir des solutions mutualisées de click and collect, livraison express, etc. Le back-office d'Ocitô est majoritairement en magasin. Des espaces dédiés ont été toutefois développés dans le Centre Commercial Géant de Toulouse Fenouillet (1 500 m²) et dans celui de l'Espace Anjou à Angers (350 m²).

Après avoir envisagé, pendant plusieurs années, la réalisation d'un ensemble commercial sur une ancienne friche dans la zone commerciale de La Valentine à Marseille, la foncière commerciale Frey étudie désormais la possibilité de développer un pôle logistique du dernier kilomètre de plus de 20 000 m².

En revanche, la reconversion d'anciens actifs commerciaux fermés ou en déclin en espaces de logistique est davantage répandue aux Etats-Unis et au Royaume-Uni. On peut citer les exemples de Prologis fin 2019 qui a acheté un centre commercial de 12 000 m² à Edmonton au nord de Londres pour le transformer en un espace de logistique, ou d'Amazon qui s'est installé dans un ancien centre commercial « Euclid Square » dans l'Ohio.

Si la reconversion d'anciens actifs commerciaux en espaces logistiques ne concerne pas encore la France, des réflexions foncières et commerciales sont néanmoins en cours par plusieurs opérateurs. Ces réflexions ouvrent des nouveaux champs de réflexion lors de l'élaboration des futurs DAACL.

Selon Pascal Barboni, directeur général délégué chargé du développement chez Frey *« Il y a des chromosomes communs dans le mode d'implantation historique des premiers magasins et des premiers entrepôts. Autant de "boîtes à chaussures" disposées sans autre discernement urbanistique que de se placer au barycentre des bassins de vie. À l'heure du réaménagement des zones commerciales, aires logistiques et lieux de commerce peuvent être reconjugués pour emprunter des chemins communs. »*

[48] Acteur de la livraison écologique du dernier kilomètre

[49] Source : Article les Echos du 10 novembre 2022

[50] LSA conso, juin 2022

Retours d'expériences sur l'élaboration du volet logistique des Documents d'Aménagement Artisanal Commercial et Logistique

Scot de la Région de Strasbourg (Bas-Rhin)

Contexte territorial et d'élaboration du SCoT :

- Territoire présentant un fort attrait pour les activités logistiques du fait de sa localisation (territoire transfrontalier et proximité du bassin parisien) et de la présence d'infrastructures de transport structurantes (dont corridors européens) et du Rhin.
- Présence de sites logistiques métropolitains : le port autonome de Strasbourg (2e port fluvial de France en tonnages ; 1 000 hectares) et le Marché d'Intérêt National, tous deux situés à proximité du centre-ville de Strasbourg, ainsi que l'aéroport d'Entzheim.
- Territoire caractérisé par des flux logistiques de transit, de destination et de redistribution, et composé d'équipements logistiques à grand rayonnement et d'équipements plus locaux.
- Scot en cours de révision (rédaction du Projet d'Aménagement Stratégique en cours) avec un arrêt prévu en 2024 et une approbation en 2025.

Maître d'œuvre du DAACL : bureau d'études Lestoux et associés

Définition de la logistique commerciale retenue dans le DAACL :

- La logistique commerciale encadrée dans le DAACL concerne les entrepôts qui permettent la livraison des commerces et/ou la livraison des consommateurs finaux du territoire du Scot de la Région de Strasbourg (SCOTERS).
- La définition des entrepôts qui relèvent du DAACL se base notamment sur la « typologie des espaces logistiques urbains » proposée par l'Afilog. Cette dernière distingue 4 grands types de plateformes logistiques : la porte d'entrée d'agglomération (immobilier > 50 000 m²), la plateforme urbaine de distribution (20 000 à 50 000 m²), l'espace urbain de distribution (500 à 10 000 m²) et l'espace urbain de livraison (quelques m²).
- Ainsi, les entrepôts qui relèvent du DAACL du SCOTERS correspondent aux entrepôts ayant une surface inférieure à 10 000 m² de surface de plancher, c'est-à-dire les entrepôts logistiques de proximité et de distribution urbaine. Ce seuil correspond aux deux dernières typologies définies par l'Afilog.
- Les entrepôts supérieurs à 10 000 m² ont été exclus du champ du DAACL, car considérés comme ne relevant pas de la logistique commerciale propre au territoire mais ayant un rayonnement d'intérêt régional et au-delà. Les orientations de ces entrepôts seront traitées dans le DOO du Scot et/ou le SRADDET en cours.
- Un seuil intermédiaire de 2 000 m² a également été introduit pour traiter plus spécifiquement des entrepôts de proximité et des plateformes de messagerie.
- Le volet logistique du DAACL traite également des lieux de retrait (casiers, drive voiture et piétons, distributeurs) et des dark stores/dark kitchens.

Grands principes retenus :

Les activités logistiques, liées au commerce entre 2 000 et 10 000 m², sont orientées vers 3 types de localisation :

- les trois sites logistiques majeurs métropolitains de la Région de Strasbourg (aéroport, port et Marché d'Intérêt National),
- sur les secteurs d'implantation périphérique (SIP) ayant une double connexion modale (fer/route ; fluvial/route),
- sur les ZAE prédisposées aux implantations d'équipements logistiques du fait de leur densité logistique existante, leur accessibilité et la proximité d'un secteur à vocation commerciale.

Les entrepôts de proximité et les plateformes de messagerie inférieurs à 2 000 m² sont fléchés sur :

- les trois sites logistiques majeurs métropolitains,
- les secteurs d'implantation périphérique (SIP) identifiés dans le DAACL (c'est-à-dire correspondant à des secteurs d'implantations commerciales préférentielles),
- les ZAE identifiées dans le DAACL.

Les friches au sein de ces secteurs constituent les sites préférentiels pour la localisation de ces activités.

Scot Aix Marseille Provence (Bouches-du-Rhône)

Les Agences d'urbanisme de Marseille et d'Aix en Provence réalisent le DAACL.

La logistique étant une filière majeure pour Aix Marseille Provence, la métropole s'est dotée, en 2022, d'un schéma directeur de la logistique[51].

En parallèle, le prestataire du schéma (bureau d'études Jonction) a produit une note sur le volet logistique du DAACL et l'Agence d'urbanisme de Marseille a travaillé sur la définition de 3 types de logistique du territoire : internationale (portuaire, aérienne, etc.), régionale et de distribution (dont hyper-proximité).

Sur la base de ces travaux, **la logistique commerciale relevant du DAACL concerne les logistiques régionale et de distribution.** Les entrepôts régionaux jouent un rôle important dans la desserte logistique des centres commerciaux notamment. La logistique internationale a été écartée de l'analyse car elle ne concentre que peu de commerces.

La logistique du dernier kilomètre a également été intégrée au DAACL, les réflexions sont en cours. L'Agence d'urbanisme de Marseille mène actuellement une étude sur la logistique du e-commerce pour éclairer cet aspect, et différentes études sur les entrepôts, et les besoins en logistique urbaine.

Scot du Pays Horloger (Doubs)

Projet de Scot arrêté en 2022

L'Agence d'urbanisme Besançon centre Franche-Comté accompagne le Syndicat mixte dans la démarche. Réalisé par le bureau d'études Lestoux et associés, il s'agit d'un DAACL volontaire lancé en tant que DAAC et qui a évolué vers un volet logistique après la loi Climat et Résilience.

Le DAACL aborde essentiellement la logistique commerciale puisque la logistique dans sa globalité est intégrée dans le DOO (mobilités, formes urbaines, développement économique). Le Scot couvre un territoire rural avec peu d'enjeux logistiques majeurs. Le DAACL donne des prescriptions quant à la localisation des drives, des points de vente des producteurs, des centres de stockage de proximité du commerce (ou dark stores), des casiers, des distributeurs automatiques.

Scot des territoires ruraux de l'Orléanais (Loiret)

Projet de Scot arrêté le 22 septembre 2022.

La logistique commerciale concerne les sous-destinations « commerce de gros » et « entrepôts » définies à l'article R 151-28 du Code de l'urbanisme.

Le DAACL différencie 3 types de bâtiments et/ou activités :

- Les entrepôts logistiques de plus de 5 000 m² de surface de plancher s'implantent dans les ZAE accueillant déjà de la logistique de cette taille et dans les ZAE à proximité immédiate des axes routiers structurants. C'est aux PLU(i) de définir ces lieux d'accueil.
- Les entrepôts de 300 à 5 000 m² de surface de plancher (agences de livraison ou grossistes) s'implantent en ZAE existantes ou futures,
- Le drive piéton s'implante seulement en centralité,
- Le drive isolé s'implante seulement dans les secteurs d'implantations périphériques.

[51] https://deliberations.ampmetropole.fr/documents/metropole/deliberations/2022/10/20/ANNEXE/30507_Annexe%20Rapport%20%20SDL.pdf

En synthèse

- Le volet logistique du DAACL :
  - doit définir des localisations privilégiées des équipements logistiques commerciaux au regard des besoins logistiques du territoire, des capacités des voiries (existantes ou en projet) à gérer les flux de marchandises et des objectifs de réduction de l'artificialisation des sols.
  - doit définir des conditions d'implantation de ces constructions en fonction notamment de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols ou encore des flux générés par les marchandises.
  - peut prévoir des conditions permettant le maintien ou le développement de la logistique commerciale de proximité dans les centralités
- Le DAACL est une annexe du DOO (son volet commerce).

...

- L'Aire métropolitaine de Lyon Saint-Etienne, du fait de son positionnement au centre de la dorsale Nord-Sud et de la présence d'un bassin de consommation très important, est un emplacement stratégique et très attractif pour les acteurs de la logistique et de la logistique commerciale. Les enjeux des futurs volets logistiques des DAACL seront multiples et devront notamment permettre de structurer et mailler les territoires, de massifier les flux, d'accompagner leur décarbonation et de densifier les espaces d'accueil de ces équipements.
- Le boom du e-commerce et de l'omnicanalité accroît les besoins de m² de stockage et de distribution, particulièrement pour massifier les flux liés à la logistique des derniers kilomètres soulevant de forts enjeux au cœur des tissus urbains très denses de l'Amelyse.
- Le législateur ne donne pas de définition des « équipements logistiques commerciaux » laissant l'opportunité à chaque Scot de réfléchir à une définition adaptée aux enjeux locaux. Le volet logistique des futurs DAACL est étroitement lié à la définition retenue.
- La logistique ne concerne pas que les commerces de détail et le e-commerce mais l'ensemble des secteurs d'activités. Elle constitue une fonction essentielle pour toutes les entreprises et les habitants des territoires.
- La logistique commerciale ne se limite pas aux très grands entrepôts de type Amazon ou Cdiscount. Elle concerne toutes les formes de vente, quelle que soit leur taille.
- Les équipements logistiques, commerciaux ou non, prennent des formes multiples allant de très grands entrepôts à des formats très compacts. Les différents maillons de la chaine logistique sont interconnectés et n'ont pas les mêmes besoins en termes de localisation, de foncier et/ou d'immobilier et de caractéristiques du bâti ou formes urbaines.
- Dans les faits, il apparait complexe, pour ne pas dire impossible, de dissocier et donc de réguler la seule logistique de distribution commerciale du reste de la logistique.
- Cette difficulté se retrouve sur le plan réglementaire puisque dans le droit de l'urbanisme les équipements logistiques relèvent majoritairement de la sous-destination « entrepôt », voire du « commerce de gros ». Il n'est pas possible de distinguer les entrepôts qui relèvent uniquement du commerce de détail. La régulation concernera alors tous les entrepôts logistiques.
- Le suivi et la mise en œuvre du DAACL seront confrontés à plusieurs difficultés : à l'inverse des équipements commerciaux, les équipements logistiques commerciaux ne nécessitent pas d'autorisation d'exploitation commerciale et ne sont pas soumis à CDAC, mais à une « seule » autorisation de permis de construire. Ce dernier devra être néanmoins compatible avec les prescriptions du SCOT et du DAACL.

...

- A l'image de ce qui a été fait dans plusieurs DAC ou DAAC en France sur le volet commerce, il pourra être envisagé d'avoir une approche **par taille d'entrepôts,** notamment (mais pas seulement) pour encadrer les implantations des « grands équipements logistiques » ayant de forts impacts en matière d'aménagement du territoire.
- L'approche par taille d'entrepôts peut également permettre de définir des **localisations différenciées par type d'équipements** et d'y associer des conditions liées aux capacités des voiries existantes ou en projet à gérer les flux de marchandises et de compacité des bâtiments.
- Le DAACL peut être mobilisé pour accompagner la décarbonation des flux commerciaux en **fléchant certains grands sites multimodaux** (à l'image du Scot de la Région de Strasbourg).
- De même, le DAACL peut être mobilisé pour inciter et encadrer l'implantation d'équipements logistiques dans :
  - o Certaines zones commerciales, notamment celles qui sont structurées autour de grands hypermarchés et qui sont confrontées à des enjeux de renouvellement ou de reconversion ;
  - o Les centralités urbaines denses afin d'accompagner le maillage d'espaces logistiques urbains mutualisés compte tenu de la forte concurrence avec les autres fonctions urbaines.
- Enfin, le DAACL permet de limiter certaines implantations logistiques dans des secteurs de non préférentiels pour ce type d'équipements.

3

La vie des projets commerciaux entre juillet 2021 et septembre 2022

Depuis juillet 2021, aucun projet commercial d'envergure[52] n'a été recensé sur les territoires des Scot de la Dombes et des Monts du Lyonnais.

Note méthodologique :

La rubrique suivante se donne l'ambition de recenser les principaux projets commerciaux dans l'aire métropolitaine lyonnaise.

Par « principaux projets », sont entendus les projets qui sont de nature à avoir des impacts significatifs sur l'armature commerciale d'un Scot ou de plusieurs Scot.

[52] Il s'agit ici de projets soumis à autorisation commerciale et ayant un impact sur les territoires. Les extensions ne modifiant pas la vocation commerciale ne sont pas listées ici.

Scot de l'agglomération lyonnaise …

Sources : Préfecture du Rhône, site de la CNAC, Scot du SEPAL et presse

Avis favorable pour la création de 8 700 m² de vente au sein de la ZAC Gratte-Ciel à Villeurbanne

Les CDAC du 12 juillet et du 15 septembre 2022 ont autorisé la création de 8 704 m² de surface de vente au sein de la ZAC Gratte-Ciel à Villeurbanne. Cette opération qui s'étend sur près de 8 hectares vise à construire d'ici 2030 un quartier mixte composé de logements, commerces, bureaux et équipements publics. Elle sera à terme desservie par la ligne T6 du tramway.

La programmation commerciale, divisée en 3 lots et ayant fait l'objet de 3 demandes en CDAC, se décompose comme suit :

- Lot A : création d'un ensemble commercial en rdc de 3 269 m² comprenant deux moyennes surfaces non-alimentaires de 340 m² et 780 m² de vente ainsi que 15 boutiques totalisant 2 149 m². L'opération mixte attribuée à la société Cogedim Grand Lyon comprend également 159 logements, un immeuble de bureaux d'environ 4 000 m² de surface de plancher et un parking sous-terrain privé de 132 places.
- Lot B : création d'un ensemble commercial de 2 920 m² comprenant une moyenne surface alimentaire de 2 650 m² de vente et 3 boutiques totalisant 270 m². L'opération mixte attribuée à la société Quartus prévoit également 224 logements, un pôle jeunesse, un cinéma d'art et essai, un tiers-lieu, des bureaux, un cabinet médical, un pôle de logistique urbaine dédié aux livraisons des derniers kilomètres et un parking sous-terrain public.
- Lot C : création d'un ensemble commercial de 2 515 m² comprenant deux moyennes surfaces non alimentaires de 950 m² et 790 m² de surface de vente et 6 boutiques totalisant 775 m². L'opération mixte attribuée à la société Rhône Saône Habitat prévoit également 226 logements, des bureaux, une crèche et une résidence étudiante répartis en 7 bâtiments organisés autour d'un cœur d'ilot planté.

La nouvelle programmation commerciale proposera donc à terme :

- 1 moyenne surface alimentaire de 2 650 m² ;
- 4 moyennes surfaces non-alimentaires de 950 m², 790 m² 780 m² et 340 m² de vente ;
- 24 boutiques alimentaires et non-alimentaires totalisant 3 194 m².

Les cellules commerciales seront, comme sur le reste du quartier Gratte-Ciel, totalement maitrisées par la société Villeurbannaise d'Urbanisme (société d'économie mixte).

Avis favorable pour la création d'un magasin de prêt-à-porter « Naumy » dans le Centre Commercial Carré de Soie à Vaulx en Velin

La CDAC du 15 avril 2022 a autorisé l'extension du centre commercial Carré de Soie à Vaulx en Velin par la création d'un magasin de 3 400 m² de prêt-à-porter pour femmes à bas prix à l'enseigne « Naumy », portant ainsi sa surface de vente totale à 25 286 m². Il s'agit d'une réactivation des droits commerciaux d'une partie des locaux anciennement occupés par les enseignes « Castorama » et « La Maison de la Déco ». Il s'agit de la première implantation de cette enseigne parisienne sur l'agglomération lyonnaise et plus largement sur l'Amelyse. Des travaux sont en cours pour permettre son installation. L'ouverture est prévue en 2023.

Après une période de fermetures de plusieurs magasins, le centre commercial Carré de Soie poursuit son renouvellement avec l'ouverture en 2022 de d'enseignes telles que « FootKorner » (articles de foot) et « Project X Paris » (vêtements) et d'ici quelques mois de deux chaînes de restaurants (le Bistro Régent et l'Indiana Café) à la place des anciens locaux d'Hippopotamus. De même, plusieurs magasins du centre commercial retravaillent leur concept (Pathé, Chaussea ou Courir).

Néanmoins, le parc de miniatures animées « Mini world Lyon », ouvert en 2016, a été placé en procédure de sauvegarde début 2023.

Avis favorable pour l'extension de la jardinerie « Les jardins des Monts d'Or » à Limonest

La CDAC du 17 mai 2022 a autorisé l'agrandissement d'environ 2 500 m² de la jardinerie « les jardins des Monts d'Or » située le long de la RD 306 à Limonest, à proximité du centre commercial « les Portes de Lyon » (Auchan). La future jardinerie proposera à terme une surface de vente de 9 625 m².

L'opération permet de régulariser une partie de m² existants et s'accompagne d'une réhabilitation du bâtiment et des espaces extérieurs. La requalification prévoit près de 600 m² d'espaces verts supplémentaires, la pose de 1 000 m² de panneaux photovoltaïques (30% de la toiture) et d'un nouveau système de récupération des eaux de pluie ainsi qu'une meilleure isolation des bâtiments. Néanmoins, le projet propose une faible perméabilité des espaces de stationnement.

Source photo : © actu Lyon

Avis favorable pour la création d'un magasin « Action » à Pierre-Bénite

La CDAC du 15 avril 2022 a autorisé la création d'un magasin à l'enseigne « Action » de 1 317 m² de surface de vente à l'entrée sud de Pierre-Bénite à proximité de l'A450. Le projet est au sein d'un centre commercial composé de 4 cellules commerciales et d'un restaurant. Il correspond à une reprise de bâtiment d'activités d'un ensemble commercial existant et occupé jusqu'au printemps 2022 par l'entreprise Hermès. L'enseigne néerlandaise, qui propose des articles de bazar à bas prix, poursuit son développement. L'agglomération lyonnaise compte 8 magasins Action qui ont ouvert en quelques années.

Avis favorable pour la création d'un magasin « Maisons du Monde » en Presqu'Île lyonnaise

La CDAC du 15 septembre 2022 a autorisé le déménagement de l'enseigne Maisons du Monde de la rue Victor Hugo vers la rue Carnot (Lyon 2e). Ce projet permet à l'enseigne de décoration et petit mobilier de disposer d'une surface de vente plus grande (+334 m²) pour exploiter au total 1 262 m² de surface de vente sur 3 niveaux. Il fait suite au découpage en trois cellules de l'ancien magasin Habitat qui exploitait près de 1 500 m² jusqu'en 2020. L'enseigne d'équipement de la maison « Darty » a ouvert à côté un concept urbain compact de 210 m² à l'automne 2022. Le devenir du magasin situé rue Victor Hugo n'est néanmoins pas connu au moment de la présentation du projet en commission.

Ce déménagement permet d'étoffer l'offre urbaine en produits d'équipement de la maison et de poursuivre le développement du quartier Grolée-Carnot engagé depuis 5 ans environ avec notamment les implantations d'Uniqlo, Courir, Salomon, King Jouet, Søstrene Grene Miliboo et Décathlon City.

Ouvertures récentes

Ouverture de Cultura et Intersport au sein d'une partie des anciens locaux d'Ikea à Saint-Priest

Après une année d'occupation temporaire d'un tiers-lieux hybride, près de la moitié des 18 000 m² de l'ancien bâtiment d'Ikea du centre commercial Porte des Alpes à Saint-Priest est occupée depuis août 2022 par Intersport et Cultura. Le reste du bâtiment est encore libre. Ces implantations ont nécessité uniquement des travaux d'aménagements intérieurs. la toiture) et d'un nouveau système de récupération des eaux de pluie ainsi qu'une meilleure isolation des bâtiments. Néanmoins, le projet propose une faible perméabilité des espaces de stationnement.

Scot Beaujolais

Source : Préfecture du Rhône, CNAC, Scot Beaujolais et presse

Avis favorable pour l'extension d'un centre commercial à Lozanne

La CDAC du 11 février 2022 a autorisé l'agrandissement d'un ensemble commercial situé dans la zone commerciale des Cerisiers, à l'entrée sud de Lozanne portant ainsi sa surface de vente totale à 6 844 m². Cet agrandissement correspond à la création de 4 cellules commerciales non-alimentaires totalisant 1 930 m² pour accueillir les enseignes Mondovélo, Sport 2000, Akaparé et Aquafitness.

Ouvertures récentes et à venir

Ouverture des premiers magasins « Le village Beaujolais » à Gleizé

Le chantier du retail parc « Le Village Beaujolais » sur la ZAC d'Epinay à Gleizé, accordé en 2019, suit son cours. Après un an de travaux, le premier bâtiment a été finalisé à l'été 2022. Les premières ouvertures de magasins se succèdent avec notamment : Intermarché en juillet 2022, Maxi Zoo en novembre 2022 et New Bike en janvier 2023. La construction des 4 autres bâtiments accueillant les futurs commerces est en cours. Les ouvertures sont prévues courant 2023.

A terme, ce retail parc qui s'étend sur 3 hectares comprendra 6 425 m² de surface de vente répartis en 5 bâtiments et structurés autour d'une rue marchande. La programmation commerciale prévoit :

- un supermarché de 2 500 m², un drive et une station-service à l'enseigne Intermarché ;
- des moyennes surfaces totalisant 2 410 m² dont La Vie Claire (alimentation bio), Maxi Zoo, (fournitures pour animaux), CB concept (équipement de la maison), New Bike (vélos) ;
- 13 boutiques inférieures à 300 m² et cumulant 1 515 m² de vente qui accueilleront à terme des commerces et services de proximité : une boulangerie-pâtisserie, une pharmacie, un fleuriste, un magasin d'articles et vêtements de sport, un salon de coiffure, un institut de beauté, un opticien, un pressing, une auto-école, un caviste, deux restaurants, etc. Quelques cellules sont en cours de commercialisation.

L'opération prévoit également une maison médicale et des bureaux.

La jardinerie « Les Serres Caladoises », qui a fait l'objet d'une autre autorisation en CDAC en septembre 2021, sera située au nord d'Intermarché et exploitera 3 200 m2 de vente.

Scot de la Boucle du Rhône en Dauphiné

Sources : Préfecture de l'Isère, CNAC, Scot de la Boucle du Rhône en Dauphiné et LSA expert

Avis favorable pour la création d'un ensemble commercial structuré autour de « Super U » à Morestel

La CDAC du 28 août 2021 et la CNAC du 27 janvier 2022 ont autorisé la création d'un ensemble commercial de 2 431 m² comprenant un supermarché à l'enseigne Super U de 1 850 m², un drive de 3 pistes de 124 m² d'emprise au sol et une cellule commerciale de 457 m² destinée à accueillir un magasin d'électroménager et de biens d'occasion du groupe U portant l'enseigne « U d'occasion/U Techno ». Ce projet s'ajoute au magasin de bricolage Weldom existant de 2 990 m² de vente.

Située au sein d'une zone commerciale et industrielle à l'entrée Est de Morestel, l'opération permet la réhabilitation d'une friche commerciale dont une grande partie est inoccupée depuis 2004. Elle prévoit également la désimperméabilisation d'une soixantaine de places de stationnement, la pose de 385 m² d'ombrières photovoltaïques sur le parking et d'un système de récupération des eaux pluviales.

Avis défavorable pour la création d'un drive E. Leclerc à Charvieu-Chavagneux

Après un avis favorable en CDAC, la CNAC du 29 juin 2022 a refusé la création d'un drive de 8 pistes à l'enseigne E. Leclerc sur un secteur en développement en entrée sud de la commune de Charvieu-Chavagneux. La CNAC a considéré que le projet aurait dû être présenté avec la création du supermarché E. Leclerc Express ouvert en fin 2021 sur une surface de vente 999 m², et qui du fait de sa surface, a échappé à la compétence de la CDAC. Elle a également considéré que le projet dans sa globalité était peu compact et générait une forte artificialisation des sols de 10 978 m² sur un foncier de 22 881 m² alors que le dossier fait état de la présence de deux friches commerciales. De plus, le projet présente un aspect massif au regard d'une zone située en entrée de ville.

Scot Bucopa

Sources : Préfecture de l'Ain et Scot Bucopa

Avis favorable pour la création par transfert d'un supermarché Lidl à Beynost

La CDAC du 6 décembre 2021 et la CNAC du 21 avril 2022 ont autorisé la création par transfert d'un supermarché Lidl de 1 420 m² en périphérie de Beynost, en façade de la D1084. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation prévoyant la construction du nouveau quartier d'habitat entre le collège et la zone des Viaducs à la Boisse comprenant à terme une soixantaine de logements et le magasin Lidl. Ce déménagement permet à l'enseigne de passer au dernier concept de l'enseigne et de quasiment doubler sa surface de vente (+669 m² supplémentaires) passant ainsi de 751 m² à 1 420 m². Le devenir de l'ancien magasin en centre-ville n'est néanmoins pas connu au moment du dépôt du dossier.

Scot Nord Isère

Sources : Préfecture de l'Isère et Scot Nord Isère

Avis favorable pour la création d'un ensemble commercial à Bourgoin-Jallieu

La CDAC du 13 septembre 2022 a autorisé la création d'un ensemble commercial porté par la Société d'Economie mixte « Sara développement » de 2 980 m² et composé de 6 cellules non-alimentaires au sein de la ZAC de la Maladière à proximité du centre-ville de Bourgoin-Jallieu. Le projet prévoit l'installation d'une toiture végétalisée, de panneaux photovoltaïques et de places de stationnement perméables.

Renonciation à autorisation pour la création par transfert d'un supermarché Lidl à la Verpillière

La CDAC du 8 mars 2022 a autorisé la création par transfert d'un magasin Lidl de 1 429 m² à la Verpillière. Le pétitionnaire a néanmoins informé la CNAC qu'il renonçait à cette autorisation en mai 2022.

Ce projet prévoyait le déménagement du magasin actuellement situé en centre-ville vers la périphérie de la Verpillière, à proximité de la zone commerciale Super U. Le tènement du centre devait alors accueillir un immeuble et un magasin de bricolage en rez-de-chaussée.

Avis favorable pour la création d'un magasin « Le marché aux affaires » à Villefontaine

La CDAC du 15 février 2022 et la CNAC du 2 juin 2022 ont autorisé la création d'un magasin d'un bazar discount à l'enseigne « Le marché aux affaires » de 863 m² sur le site du supermarché Netto de 978 m² de la ZAE de la Cruizille à Villefontaine. Une deuxième cellule, non soumise à CDAC, accueillant un centre de fitness, jouxtera le magasin. Le projet s'implante sur un espace déjà imperméabilisé et permet, grâce au développement de places de stationnement perméables, de réduire sensiblement l'imperméabilisation des sols (passant de 80% à 50% du terrain d'assiette). A noter qu'en 2020 la demande d'extension du supermarché Netto a fait l'objet d'un refus.

Scot de l'Ouest Lyonnais

Source : Préfecture du Rhône et Scot de l'ouest Lyonnais

Avis défavorable pour l'extension du supermarché Lidl de Fleurieux-sur-l'Arbresle

Après un avis favorable de la CDAC du 11 mars 2022, la CNAC du 28 juillet 2022 a refusé le projet d'extension de 587 m² du supermarché Lidl situé au sein de la ZACOM du Cornu à l'extrémité Ouest de Fleurieux-sur-l'Arbresle. Le projet consistait à démolir et reconstruire sur une emprise foncière élargie un magasin de 1415 m² de vente (contre 818 m² à l'heure actuelle). Le refus de la CNAC est notamment justifié par le fait que les communes alentours de l'Arbresle et Saint-Bel intègrent le dispositif « Petites Villes de Demain », et que le projet se situe sur un site impacté par le PPRI de la Brévenne et de la Turdine. Ce projet avait déjà fait l'objet d'un refus en CDAC en juin 2021.

Scot des Rives du Rhône

Sources : Préfecture de l'Isère et Scot des Rives du Rhône

Avis favorable pour le transfert et l'extension d'un magasin Intersport à Davézieux.

La CDAC de l'Ardèche du 23 novembre 2021 a autorisé le transfert avec agrandissement du magasin Intersport sur la zone du Mas à Davézieux. Le projet vise à la création d'une surface de vente de 2 200 m² dont 1 500 m² consacrés à la vente de produits en «occasionnel léger» et 700 m² consacrés à de «l'occasionnel lourd». Le projet a été travaillé en amont avec les services d'Annonay Rhône Agglo et des Rives du Rhône pour améliorer la qualité du projet initial (limitation de l'imperméabilisation, qualité architecturale, intégration paysagère).

Avis favorable pour la création d'un cinéma au Péage-de-Roussillon

La Commission Départementale d'Aménagement Cinématographique de l'Isère du 23 juin 2022 a autorisé le déménagement avec agrandissement du cinéma Rex, à proximité de la gare du Péage-de-Roussillon, en lieu et place d'une ancienne coopérative. Ce futur « Grand Rex » aura une capacité doublée avec 752 places et 5 salles (contre 360 places et 3 salles à l'heure actuelle). Le bâtiment libéré, qui appartient à la commune, sera réhabilité et transformé en médiathèque. Ce projet avait déjà fait l'objet d'une autorisation en 2016.

Scot du Roannais

Sources : préfecture de la Loire, site de la DGE, presses, Scot du Roannais

Autorisation tacite pour la création d'un magasin « Aviva » à Parigny

La CDAC du 22 janvier 2022 autorise tacitement l'extension d'un bâtiment commercial existant par la création d'un magasin Aviva de 298 m². La surface de vente actuelle de 855 m² atteindra 1 153 m². Le magasin est situé au sein du secteur d'implantation périphérique (SIP) de Parigny identifié dans le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial du Scot du Roannais. Le SIP se compose d'un Brico Dépôt (6 300 m²), Pierre et Stone (585 m²), Feedershop.fr (610 m²), MDA (550 m²), Monsieur Meuble (2 150 m²), Home Salons (531 m²), France Literie (323,53 m²). La surface commerciale du SIP sera de 11 348 m².

Projets commerciaux

Opération « Mon centre bourg/centre-ville a un Incroyable Commerce » à Charlieu Belmont

En 2021, la Banque des territoires et la plateforme Leboncoin lancent le programme « Mon Centre Bourg a un Incroyable Commerce ». Ce programme s'inscrit dans le dispositif « Petites Villes de Demain ». L'objectif est de redynamiser le commerce des centres bourgs et pallier la vacance commerciale. Il permet de faciliter ou pérenniser les activités de centre bourg en mobilisant tous les acteurs locaux. La commune de Charlieu fait partie des 29 villes retenues (avec Saint-Genix-les-Villages (73) et Langeac (43) en Auvergne-Rhône-Alpes). Les 20 et 21 octobre 2022, un « marathon créatif » est proposé aux porteurs de projet. Les participants, des créateurs ou repreneurs identifiés (commerce, artisanat, services, initiatives citoyennes) rencontrent des experts de l'entrepreneuriat (experts-comptables, banquiers, structures d'aide à la création, élus). Ce parcours de 36 h les aide à juger de l'opportunité de leur projet, à identifier sa viabilité, à le repenser face aux mutations de la société.

Ouvertures récentes ou à venir

Rénovation urbaine du faubourg Mulsant à Roanne

En 2012, la ville de Roanne a engagé une opération de restructuration de l'îlot Mulsant-Vacher-Dourdein en centre-ville. Le projet consiste en la création d'un programme mixte composé :

- D'une halle commerciale de 830 m² en rez-de-chaussée pouvant accueillir cinq à huit cellules commerciales,
- De deux immeubles d'habitation (18 appartements en accession et 27 logements intergénérationnels) reliés par un parking privé de 45 places.

Le projet est porté par la société Ana-Home Immobilier. Epora vient d'achever les travaux de dépollution et de démolition du site. La construction a démarré en septembre 2022 pour une livraison au premier trimestre 2024.

Source image : AnaHome Immobilier

Scot Sud Loire

Sources : préfecture de la Loire, site de la DGE, presses, Scot Sud Loire

Autorisation d'extension d'un supermarché Lidl à Saint-Etienne

La CDAC du 22 mars 2022 puis la CNAC du 8 septembre 2022 autorisent l'extension de 439 m² par sa démolition et sa reconstruction d'un magasin Lidl situé 4 rue Auguste Guitton à Saint-Étienne. La surface totale du projet sera portée à 1 429 m².

Autorisation d'extension du Super U de Savigneux

La CNAC du 24 mars 2022 autorise l'extension de 780 m² du Super U de Savigneux portant sa surface de vente à 3 900 m². Il s'agit de l'aboutissement d'une procédure entamée en 2018 et comptant quatre recours devant la CNAC et un devant la Cour Administrative d'Appel. La CNAC estime que le magasin à enseigne Super U est implanté au sein d'un secteur urbanisé, à proximité du centre-ville et que son extension ne porte pas atteinte aux centres-villes de Savigneux et de Montbrison. La CNAC constate que ces dix dernières années, la zone de chalandise du Super U et la commune de Savigneux ont connu une forte progression démographique. Enfin, la CNAC considère que le projet est compatible avec le DOO du Scot Sud Loire au motif que le projet conduit à la pérennisation d'un espace commercial existant et au réaménagement qualitatif de la parcelle.

Les refus

Avis défavorable à l'extension d'un supermarché Netto à Saint-Etienne

La CNAC du 8 septembre 2022 refuse l'extension de 310 m² du supermarché Netto situé 7 rue Marcel Féguide, La Marandinière à Saint-Etienne. La CNAC considère que le projet est en concurrence avec le supermarché Casino existant puisqu'il est situé à 1km et 3 minutes à pied, soit au sein de la même zone de chalandise que le supermarché Casino. Le projet avait été autorisé par la CDAC du 13 mai 2022.

Avis défavorable à l'extension de l'Intermarché de Bonson et St Cyprien

La CDAC du 29 juin 2022 refuse l'extension de 612 m² par démolition et reconstruction de l'Intermarché situé à Bonson et St Cyprien. Le projet est susceptible de modifier les équilibres commerciaux des centres-villes des deux communes accueillantes. Le syndicat mixte du Scot Sud Loire s'est abstenu.

Ouverture récente

Rénovation du centre commercial Centre Deux à Saint-Etienne

Depuis l'été 2021, le centre commercial Centre Deux à St Etienne fait l'objet d'une profonde rénovation et restructuration de ses locaux et de son offre commerciale. Le projet, porté par les groupes Klépierre et Auchan depuis 2018, a été impulsé par l'arrivée récente de Primark (début mars 2023). L'enseigne locomotive occupe 5 400 m² de surface utile, pour 3 500 m² consacrés à la surface de vente et 140 emplois. Elle occupe l'espace libéré par le départ de C&A. Avec l'arrivée de Primark, ce sont d'autres enseignes qui se sont implantées à Centre Deux (californian burger, Normal, Miss Cookies Coffee, Cléor, Optical center…) ou qui se sont agrandit (la pharmacie et JD Sport). Ce développement est en lien avec les projets de ces deux dernières années de dynamisation et d'attractivité du centre-ville de St-Etienne (galeries Dorian, Halles Mazerat…).

Source photo Super U Ai2B

Source photo epures

Projets commerciaux : faits marquants

Autorisation tacite pour la création d'un magasin « Aviva » à Parigny

Près d'une quinzaine de projets commerciaux autorisés

Sur les 20 projets significatifs présentés en CDAC et CNAC sur la période analysée, les 3/4 ont fait l'objet d'une autorisation. Les 5 projets commerciaux refusés (dont une renonciation) concernent exclusivement des projets alimentaires.

Développement d'enseignes discount « à bas prix »

A l'image des tendances observées depuis quelques années au niveau national, l'analyse des dernières autorisations met l'accent sur la poursuite du déploiement de magasins discount (Lidl, Action, Naumy, le marché aux affaires, etc.).

Poursuite de l'expansion de l'enseigne Lidl

A l'échelle de l'inter-Scot, ces deux dernières années, les commissions ont autorisé 9 projets portés par l'enseigne Lidl qui a engagé depuis quelques années une politique de renouvellement et agrandissement de son parc de magasins. D'autres projets Lidl, sur de plus petits formats et non « cdaçables », ont également vu le jour. C'est le cas à La Talaudière (42) où le Carrefour Contact situé en périphérie est devenu un Lidl l'année dernière.

Ces extensions de magasins s'opèrent soit dans l'emprise du bâtiment existant (exemples : Chasse-sur-Rhône, Pierre-Bénite, Ambérieu en Bugey), soit par démolition-reconstruction sur site (Saint-Etienne rue Auguste Guitton, Saint-Etienne rue Jean-Jacques Rousseau, Saint-Bonnet-de-Mure) ou par déménagement (Beynost).

Fermetures nationales de plusieurs chaînes de magasins de prêt-à-porter

Le marché de l'équipement de la personne est marqué par une forte régression depuis plusieurs années en France. Ces difficultés couplées aux évolutions des tendances de consommation (e-commerce, marché de seconde main notamment), à l'inflation et aux difficultés financières post-covid se traduisent par des fermetures de plusieurs chaines de magasins.

En l'espace de quelques mois, les fermetures de magasins (environ 500 magasins Camaïeu, quelques 160 boutiques San Marina ou une centaine de boutiques Pimkie), annonces de « redressement judiciaire » (Kookaï, Gap, chaussures André, Go Sport, etc.) et « procédure de sauvegarde » (26 Galeries Lafayette) se multiplient au cours des derniers mois à l'échelle nationale et par rebond sur l'aire métropolitaine de Lyon Saint-Etienne.

Source photo Urbalyon, baisse du rideau de Camaïeu du CC. Saint-Genis 2

Source photo Lidl La Talaudière : 42info

une **ingénierie** au service des acteurs de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne

Les Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne ont constitué en 2010 un réseau d'ingénierie au service des territoires.

La présente publication est issue de cette collaboration originale au service des acteurs de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne.

Directeur de la publication : **Damien Caudron,**

Equipe projet Agences d'urbanisme : **Blandine Crousier** b.crousier@urbalyon.org, **Laëtitia Bouetté** lbouette@epures.com

Comité de rédaction technique :
Olivier Prémillieu, Jérémie Tourtier, Olivier Roussel, Ludovic Meyer

Coordination de la démarche inter-Scot :
Jérémie Tourtier j.tourtier@urbalyon.org

Infographie : **Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise**

Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise

Tour Part-Dieu 129,
rue Servient
69326 Lyon cedex 3
Tél. 04 81 92 33 00
Télécopie : 04 81 92 33 10
www.urbalyon.org

Agence d'urbanisme de la région stéphanoise

46 rue de la télématique
CS 40801 - 42952 Saint-Etienne cedex 1
tél : 04 77 92 84 00
Télécopie : 04 77 92 84 09
www.epures.com