

La loi Duflot va être adoptée à la fin du mois. Elle encadre considérablement l'installation des nouveaux ensembles commerciaux, limite la taille des parkings, soumet les drives à autorisation et impose de coûteuses bornes électriques pour recharger des voitures qui n'existent pas encore...

Les nouveaux commerces très encadrés par la loi Duflot

Rarement une loi sur l'urbanisme commercial aura mis autant de temps à naître. On en parle depuis dix ans, de multiples commissions et projets de loi ont vu le jour – notamment celle de feu le député Jean-Paul Charié – sans jamais aboutir. Il semble cette fois que Cécile Duflot, via sa loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové – loi Alur – parvienne à son terme. Le Sénat doit examiner en dernière lecture le texte adopté en seconde lecture par l'Assemblée nationale.

En réalité, il n'y aura pratiquement pas de nouvel encadrement de l'urbanisme commercial dans ce texte ! La patate chaude est renvoyée, à l'initiative du gouvernement lui-même, au projet de loi que va défendre Sylvia Pinel en février devant les députés. Autrement dit, on repart pour plusieurs mois de négociations entre l'État, l'Assemblée nationale et le Sénat, lesquels ont bien du mal à avoir une vision commune ! *« Il n'y a pas de concertation, c'est la navigation à vue, et l'engagement du président de la République devant les commerçants n'est pas respecté »*, déplore

Jacques Creyssel, délégué général de la Fédération du commerce et de la distribution (FCD).

Alors, le projet de Cécile Duflot manque-t-il pour autant... d'allure ? Pas si sûr. Car, si l'urbanisme n'est pas évoqué, le cadre de l'aménagement du territoire va évoluer, afin de réduire la consommation d'espaces et de renforcer *de facto* les densifications urbaines. Autrement dit, il sera de plus en plus difficile de faire sortir des projets en périphérie, en zones rurales, et, plus encore, en zones montagneuses ou sur le littoral. C'est aussi dans cet esprit de réduction des surfaces dites « artificialisées » que les grandes surfaces alimentaires ou spécialisées verront leur potentiel de parking réduit un ratio de 0,75 à 1 (contre aucune restriction jusqu'alors) de leur surface de plancher, un projet qui fait rager la FCD.

« No parking, no... parking »

La fameuse formule de Bernardo Trujillo, « *no parking, no business* », pourrait aboutir à sacrifier des projets ou à du stationnement sauvage. Mais ce n'est pas tout. Ces parkings devront être équipés de deux bornes de recharge électrique, très coûteuses (5000 € par borne et 15000 € de rac-

Les quatre piliers de la loi Duflot

Les Scot

Le Schéma de cohérence territoriale est réaffirmé comme le document maître en matière d'aménagement urbain. À nouveau simplifié, il comprend un projet d'aménagement et de développement durable (Padd) et un document d'orientation et d'objectifs. Exit le Dac et les zones d'aménagements commercial (Zacom). Le but global vise in fine à limiter la consommation de foncier et densifier les zones urbaines.

Les parkings

La loi va limiter leur taille en surface, entre 0,75 et 1 % de la surface du magasin, quelle que soit l'activité du point de vente. Or, l'alimentaire nécessite bien plus de places qu'un magasin de meubles peu fréquenté. Mais le but est de lutter contre l'artificialisation des sols.

Les drives

Certains élus locaux étaient furieux de voir pousser les drives, qui n'étaient soumis à aucune autorisation des CDAC et échappent à certaines taxes. La loi est restrictive car tout mètre carré supérieur à 20 m² devient soumis à autorisation. Les drives accolés devraient échapper aux CDAC. Mais quid des casiers de retrait qui auraient une piste pour les voitures ?

Les bornes électriques

les nouveaux magasins avec parking, ou ceux qui rénovent leur parking, devront disposer de places et de bornes électriques pour recharger les voitures. Le but est de favoriser la transition énergétique. Il est également prévu de disposer de parcs à vélos.



cordement pour les câbles), alors que le parc d'autos électriques reste ridiculement bas et qu'aucun autre secteur n'est contraint au même investissement, évalué à 600 millions d'euros ! Enfin, la poussée sauvage des drives, surtout déportés, a donné de l'urticaire à de nombreux élus qui voient s'évader du chiffre d'affaires et des taxes. Les drives seront donc désormais soumis à une autorisation en CDAC, comme tous les commerces de plus de 1 000 m². En réalité, les enseignes ont accéléré leur calendrier pour anti-

ciper la loi et on frôle déjà, selon LSA Expert, le cap des 3 000 unités !

En matière d'aménagement, la guerre fratricide entre le Sénat et l'Assemblée nationale a été sanglante. La commission des affaires économiques du Palais de Luxembourg a, en effet, estimé, lors de la première lecture, que « *les conditions dans lesquelles la réforme de l'urbanisme commercial est abordée ne sont pas satisfaisantes, à la fois peu lisibles, peu ambitieuses et juridiquement fragiles, raisons pour* » ■ ■ ■ ■ ■

La loi s'inscrit contre l'artificialisation des sols et encadre davantage les projets de périphéries et, plus encore, ceux du littoral, des zones rurales ou montagneuses, comme, ici, l'Hyper U des Arcs, en Savoie.

3 QUESTIONS À Jacques Creysse

DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DE LA FCD



© LAETITIA DUARTE

LSA - La limitation de la taille des parkings a été un peu assouplie dans le texte présenté au Sénat. Est-ce suffisant ?

Jacques Creysse - Non, le projet reste insatisfaisant, nous sommes passés d'un ratio de 0,75 à une possibilité d'un ratio de 1 par rapport à la surface de plancher, mais cette mesure reste totalement inadaptée à l'activité des magasins ! Le projet ne tient pas compte des besoins, de l'activité, du trafic, de l'équipement en transports, du site en zone urbaine ou rurale. L'approche est totalement arbitraire. Et les supers ne seront pas moins touchés que les hypers : les voies de circulation sont comptées dans la surface, et diminueront d'autant le nombre de places. Sans compter les surcoûts engendrés pour parvenir à la taille adéquate. En surface, une place de parking

coûte 1 500 €, mais 7 500 € en aérien et 15 000 à 18 000 € en sous-sol ! Il y a un risque élevé que les clients soient contraints de se garer aux abords du magasin, qui posera des problèmes graves de sécurité.

LSA - Il est également prévu l'obligation d'installer des bornes électriques pour favoriser la transition écologique. Pourquoi vous y opposez-vous ?

J. C. - Il n'y a que 4 800 voitures électriques sur un parc de 31 millions de voitures en France ! On nous demande de financer, en quelque sorte, l'essor de la voiture électrique. Mais la réalité est que la borne coûte très cher alors qu'il n'y a aucune demande. Si encore la loi ne s'appliquait qu'aux nouveaux magasins, ce serait plus acceptable, mais elle

concerne aussi tous ceux qui effectueront des travaux sur leur parking, et l'obligation est renvoyée à des décrets qui nous inquiètent.

LSA - Que change la loi en matière d'urbanisme commercial ?

J. C. - Nous assistons à un ballet d'amendements entre les députés et le gouvernement, et entre l'Assemblée nationale et le Sénat, qui ne sont pas d'accord. Alors que le président de la République, devant le commerce, s'était engagé à ne pas légiférer en la matière et qu'il défend la simplification, c'est le contraire que nous observons, sans aucune concertation, et sans cohérence avec la réglementation européenne. Et une partie de la loi Alur sur le sujet de l'urbanisme - CDAC et permis de construire - a été abandonnée pour resurgir dans la future loi Pinel sur le commerce... ■■

PROPOS RECUEILLIS PAR S. A.

■■■■■ lesquelles [la commission] a supprimé les dispositions introduites sur ce sujet par l'Assemblée nationale et a demandé que la réforme soit abordée de manière plus cohérente, plus concertée et plus ambitieuse ! Signé par les sénateurs socialistes à destination des députés socialistes ! Rien moins. Et la dernière lecture du Sénat a encore donné lieu à 300 amendements...

«Cohérence et simplification»

Le projet n'a toutefois pas que des détracteurs, loin de là. Le renforcement du schéma de cohérence territorial (Scot) apporte une sérieuse clarification. Aucun document de planification ne pourra lui être opposé, et les communes qui n'auront pas intégré un Scot ne pourront tout

simplement pas envisager un quelconque aménagement. À Lille (59), le Scot comprend 127 communes et 1 million d'habitants.

«La loi apporte à la fois de la cohérence et de la simplification, analyse Stéphanie Encinas, avocate du cabinet Létang et Associés. Le Scot comprend un plan d'aménagement et de développement durable (Padd) et un document d'orientation et d'objectifs (Doo, anciennement Dog) sur la base desquels les maires devront élaborer ou modifier les plans locaux d'urbanismes (PLU) ou les nouveaux plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI) que prévoit la loi. » Des parlementaires ont bataillé contre cette nouvelle hiérarchie, qui bride un peu le pouvoir des maires et de leur PLU. À l'occasion, le document d'aménagement ■■■■■

De 750 M€
à 1,5 Mrd €

L'investissement pour transformer 100 000 places de parking en sous-sol ou en silo pour une enseigne alimentaire

Source : LSA

