

GRANDLYON
communauté urbaine

EXTRAIT DU REGISTRE DES DECISIONS
DU BUREAU

Bureau du **9 décembre 2013**

Décision n° **B-2013-4819**

commune (s) :

objet : Révision du plan local d'urbanisme-habitat (PLU-H) - Avis sur les drives - Sursis à statuer sur les autorisations d'urbanisme

service : Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération

Rapporteur : Madame la Vice-Présidente David

Président : Monsieur Gérard Collomb

Date de convocation du Bureau : lundi 2 décembre 2013

Secrétaire élu : Madame Murielle Laurent

Compte-rendu affiché le : mercredi 11 décembre 2013

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Charrier, Calvel, Mmes Vullien, Pédrini, David M., MM. Barge, Passi, Brachet, Charles, Colin, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, M. Crédoz, Mme Gelas, MM. Claisse, Bernard R., Bouju, Mme Laurent, MM. Rivalta, Assi, Julien-Laferrière, David G., Sangalli.

Absents excusés : MM. Reppelin (pouvoir à M. Colin), Da Passano (pouvoir à M. Barral), Mme Domenech Diana (pouvoir à M. Passi), M. Buna (pouvoir à M. Bouju), Mme Guillemot, MM. Kimelfeld (pouvoir à Mme Gelas), Crimier (pouvoir à M. Desseigne), Abadie (pouvoir à Mme Vullien), Mmes Besson (pouvoir à M. Charrier), Frih (pouvoir à M. Claisse).

Absents non excusés : MM. Daclin, Philip, Arrue, Sécheresse, Mme Peytavin, MM. Vesco, Lebuhotel.

Bureau du 9 décembre 2013**Décision n° B-2013-4819**

objet : **Révision du plan local d'urbanisme-habitat (PLU-H) - Avis sur les drives - Sursis à statuer sur les autorisations d'urbanisme**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération

Le Bureau,

Vu le projet de décision du 27 novembre 2013, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

Le Conseil de communauté, par sa délibération n° 2008-0006 du 25 avril 2008 modifiée, a délégué au Bureau une partie de ses attributions. Le dossier présenté ci-après entre dans le cadre de cette délégation, selon l'article 1.14.

Dans le cadre de la révision du PLU-H du Grand Lyon, le débat sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durables, tenu par le Conseil de communauté du 24 juin 2013, s'est appuyé sur un document indiquant la nécessité de prendre en compte les perspectives de développement commercial autour des gares et des pôles d'échanges ainsi que les nouvelles pratiques commerciales, notamment les drives.

Ce concept de drive consiste à charger ses courses dans le coffre de sa voiture après avoir passé commande sur internet.

Le principe :

Le client commande ses produits sur Internet et va les chercher sur un site mitoyen d'une grande surface ou dans un entrepôt indépendant.

Trois types de drives différents :

- le picking : un simple point de retrait sur le parking du supermarché. Environ 30 % du parc français,
- le drive accolé : un entrepôt implanté à côté d'un magasin. Environ 50 % du parc français,
- le drive déporté : un entrepôt à l'écart de tout magasin. Environ 20 % du parc français.

Le parc et son évolution :

13 ans après la création d'une première unité par Auchan, à Roncq (59), le drive s'est imposé dans le paysage de la distribution alimentaire grâce à un développement massif et rapide.

Phénomène quasiment inexistant en 2010, la barre des 1 000 unités était dépassée au niveau national début 2012, puis celle des 2 000 fin 2012 et on en recensait 2 500 mi-2013.

On assiste donc depuis 3 ans à une véritable course au développement de la part des enseignes de la distribution alimentaire afin notamment de répondre à une demande de plus en plus importante : 5 millions de ménages clients pour 2 milliards d'euros de dépenses, soit 2,8 % de toute la consommation alimentaire à fin 2012.

Mais, selon les observateurs, ce développement se fait de manière non organisée sur le territoire et est uniquement basé sur une logique de marché. Il s'agit également d'une course à la prise de position concurrentielle entre les groupes commerciaux et d'anticipation d'un durcissement annoncé de la réglementation.

Sur la Communauté urbaine, de la même manière, on assiste ces dernières années à un très fort développement de ce concept. Relativement peu présents fin 2010 (uniquement 4 drives : Auchan Saint-Priest et Dardilly, ChronoDrive Mions et Casino Express Vénissieux), on recensait 11 implantations mi-2011, 17 fin 2012 et environ 25 fin 2013. Et le rythme continue à s'accélérer puisqu'à ce jour, une quinzaine de projets d'implantation sont connus.

Un encadrement réglementaire à venir :

Considérés comme de simples entrepôts sur le plan de l'urbanisme réglementaire, les groupes de distribution alimentaire peuvent ainsi implanter des drives dans les zones UI du PLU, réservées à l'activité économique (industrielle, technique, scientifique ou artisanale) et non pas uniquement dans les zones UX, réservées normalement aux activités commerciales. Ils n'ont pas non plus à disposer d'autorisation en commission départementale d'aménagement commercial ; seule l'obtention classique d'un permis de construire, dans le meilleur des cas, suffit à implanter ce genre de concepts.

Les collectivités se trouvent donc dans l'impossibilité d'orienter le développement de ce concept qui peut avoir un impact important en matière d'aménagement du territoire.

Ce sujet sera traité dans le cadre de la révision générale du PLU-H de la Communauté urbaine mais les prescriptions ne seront pas opposables avant 2017.

Avant cela, le projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) voté le 26 octobre 2013 au Sénat comporte des mesures pour mieux encadrer les drives. Il s'agirait de soumettre à la même législation que les autres surfaces commerciales les points de retrait. L'autorisation serait accordée par piste de ravitaillement et par mètre carré d'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées au retrait des marchandises.

Les impacts négatifs en matière d'aménagement du territoire liés à l'implantation de drives alimentaires :

Les drives picking représentent la forme de drive la plus neutre car elle ne constitue qu'un aménagement de pistes de ravitaillement sur le site d'une surface alimentaire sans création de surface puisque les commandes se préparent directement dans le magasin existant.

Les drives accolés sont des entrepôts au fonctionnement indépendant de la surface alimentaire mais qui sont localisés, soit dans la même coque que le magasin (ex : Auchan drive Champ du Pont), soit sur la même parcelle (ex : Auchan drive Dardilly). Dans ce cas, l'impact est relativement limité mais il conviendra d'être particulièrement attentif à l'intégration du drive sur le site afin que celui-ci ne déqualifie pas un site commercial déjà trop souvent peu qualitatif ou ne crée pas trop de nuisances en matière de circulation sur des sites déjà souvent proches du seuil de congestion.

Les drives déportés représentent la forme qui va générer le plus de nuisances en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme car ils vont s'implanter le plus souvent dans des zones d'activités économiques sur lequel le PLU actuel ne permet pas l'implantation des activités commerciales. Les impacts négatifs de l'implantation des drives déportés sont les suivants :

- risque de développement anarchique sur l'ensemble des zones d'activités économique et commerciales du territoire,
- accélération du phénomène de mutation de zones d'activités économiques vers des activités commerciales ou annexes (commerce de gros, show room, restauration, etc.),
- immobilier peu qualitatif sur le plan architectural et insertion urbaine peu évidente du fait des codes couleurs des enseignes et de la nécessaire visibilité liée à l'activité et, ce, le plus souvent sur des sites à enjeux en entrée de ville,
- génération de flux automobiles (200 à 400 véhicules jour) sur des sites non configurés pour les recevoir,
- inflation loyers/coûts d'acquisition dans les zones d'activités : la concurrence entre opérateurs de la distribution alimentaire et la rareté des sites potentiels d'implantation font monter les prix fonciers et immobiliers dans des zones à vocations artisanale ou industrielle au détriment d'activités économiques classiques.

Sur la base de cette analyse, il apparaît que les drives déportés sont générateurs d'impacts importants sur l'aménagement des territoires communaux, qui peuvent compromettre la mise en œuvre des orientations du futur PLU-H qui doit veiller à :

- privilégier les implantations commerciales dans les centres-villes polarisant les bassins de vie (centres relais de l'hypercentre),
- conforter l'offre commerciale de proximité dans les centres de communes et de quartiers, avec un enjeu particulier dans les grands quartiers d'habitat social,
- favoriser le développement d'une offre de première nécessité dans les centres de village ou petits cœurs de quartiers ;

Vu ledit dossier ;

DECIDE

1° - Prend acte de la position de ne pas développer les drives de type déporté.

2° - Propose de faire étudier la traduction de cette position dans le futur PLU-H dont la révision est en cours.

3° - Demande à monsieur le Président de proposer aux maires de surseoir à statuer sur les demandes d'autorisation concernant des constructions de drives de type déporté, conformément à l'article L 123-6 du code de l'urbanisme.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme.

Reçu au contrôle de légalité le : 11 décembre 2013.