



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

commerce de détail

Question écrite n° 35685

Texte de la question

M. Dominique Baert attire l'attention de Mme la ministre de l'artisanat, du commerce et du tourisme sur le projet annoncé d'encadrement des installations de *drive*. Le Gouvernement a, en effet, récemment annoncé vouloir soumettre l'installation de ces points de commerce sans surface de vente, à une autorisation délivrée par les commissions départementales d'aménagement commercial. Il est vrai que le développement des magasins de distribution *drive* constitue une mutation commerciale réelle et qu'il peut être important de réguler leur multiplication, et leurs localisations du double point de vue de l'urbanisme et du bon équilibre de la zone de chalandise. De même, il y aurait incontestablement un paradoxe à constater que les supermarchés classiques doivent, pour s'implanter, obtenir une autorisation administrative, mais que la commercialisation en site *drive* soit libre de toute contrainte. Il est évident que les autorités administratives et commerciales, à commencer par le maire de la commune d'implantation doivent avoir leur mot à dire. Mais il ne faut pas non plus que le corpus de réglementation envisagé soit un corset exagérément contraignant, long et ou dispendieux en formalités administratives. D'abord car ce processus d'implantation de *drive* ne saurait être inutilement entravé par des contraintes excessives artificielles : ce type de distribution est un incontestable renouvellement des techniques de commercialisation, que les enseignes françaises ont d'ores et déjà appris à proposer, et qui, qu'on le déplore ou non, correspondent à la satisfaction des besoins réels d'une certaine clientèle ; l'accroissement de la diffusion des nouvelles technologies de communication dans les ménages français va d'évidence accentuer cette exigence. De plus, force est de constater que le développement de ces équipements commerciaux est un secteur créateur d'emplois, non délocalisables, emplois qui profitent pour beaucoup aux jeunes : au vu de la situation du marché du travail de nos jeunes, surtout dans nos zones urbaines, la France ne peut se priver de ce vecteur de croissance, d'autant plus que les emplois créés sont souvent porteurs de formation sur place et donc de qualifications. Il enjoint donc le Gouvernement à adopter, dans ce débat, une position équilibrée, qui, bien sûr, d'un côté régule pour éviter l'anarchie, la concurrence destructrice et l'urbanisme dégradant, mais qui aussi, de l'autre côté, sache stimuler un secteur potentiellement porteur de croissance et d'emplois pour nos jeunes.

Texte de la réponse

Depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie (LME), la réglementation de l'urbanisme commercial prend en compte l'aménagement du territoire, le développement durable et la protection du consommateur comme critères de délivrance de l'autorisation d'exploitation commerciale. Dans un contexte économique difficile, les acteurs de la grande distribution ont mis en place une nouvelle forme de commerce qui connaît un développement très rapide : actuellement, il se crée environ 60 « *drive* » par mois, sans aucune procédure d'autorisation spécifique, alors même que ce modèle a un impact important sur l'équilibre des territoires et du commerce, sur les flux de circulation et l'étalement urbain. On dénombre plus de 2 600 *drive* aujourd'hui contre 2 000 au début de l'année. L'implantation des « *drive* » échappait jusqu'ici aux procédures de l'urbanisme commercial et ne pouvait donc être examinée à une échelle pertinente. Ces équipements ont pu alors se développer de façon non régulée, sans autre autorisation que le permis de construire, parfois même délivré par des maires qui découvraient, à la livraison, que l'entrepôt était en

fait un « drive ». Dans ce contexte, le Gouvernement a considéré que les mêmes règles devaient s'appliquer pour tous les projets de nature commerciale, susceptibles d'avoir un impact local qui dépasse les frontières communales. La commission départementale d'aménagement commercial sera l'instance où ces projets sont discutés à une échelle pertinente, c'est-à-dire à l'échelle d'un bassin de vie. Le développement économique local ne peut effectivement se concevoir que par une action publique coordonnée, intégrant tous les enjeux du territoire : les enjeux économiques et d'emploi bien sûr, mais aussi les enjeux sociaux, écologiques, d'aménagement du territoire. Dès lors, afin de remédier à cette situation et mettre en place les conditions d'un essor harmonieux des « drive », complémentaires des magasins traditionnels, le Gouvernement a proposé que cette nouvelle forme de commerce soit intégrée dans le droit commun de l'urbanisme commercial. Conscient que le drive était aussi un service supplémentaire offert aux consommateurs, le Gouvernement a veillé à ce que les drive, intégrés à un magasin existant et dûment autorisé, ne soient pas concernés par cette mesure. C'est donc une régulation juste et équilibrée qui a été proposée aux parlementaires, et votée en première lecture par les deux assemblées.

Données clés

Auteur : [M. Dominique Baert](#)

Circonscription : Nord (8^e circonscription) - Socialiste, républicain et citoyen

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 35685

Rubrique : Commerce et artisanat

Ministère interrogé : Artisanat, commerce et tourisme

Ministère attributaire : Artisanat, commerce et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [13 août 2013](#), page 8581

Réponse publiée au JO le : [10 décembre 2013](#), page 12904