

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 4475	De <b>M. François de Mazières</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Yvelines )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Égalité des territoires et logement		<b>Ministère attributaire</b> > Logement et habitat durable
<b>Rubrique</b> > commerce et artisanat	<b>Tête d'analyse</b> > zones urbaines	<b>Analyse</b> > urbanisme commercial. réglementation.
Question publiée au JO le : <b>18/09/2012</b> Réponse publiée au JO le : <b>31/05/2016</b> page : <b>4835</b> Date de changement d'attribution : <b>12/02/2016</b>		

### Texte de la question

M. François de Mazières attire l'attention de Mme la ministre de l'égalité des territoires et du logement sur la réglementation des entrées de ville. En effet, le rythme fort du développement urbain a engendré une explosion anarchique du bâti à la périphérie des villes. Les *drive* se multiplient de manière désordonnée et leur extension est très préoccupante pour l'ensemble des élus qui ne peuvent que constater l'accélération de la désaffectation des centres-villes et des métiers traditionnels du commerce de proximité. Aussi, il lui est demandé de bien vouloir préciser les réglementations envisagées pour pallier cette anarchie.

### Texte de la réponse

Le développement des « drives », qui va de pair avec l'évolution des modes de consommation des citoyens, a profité d'un vide législatif qui leur a permis d'échapper au contrôle dont font l'objet les autres implantations commerciales. Ainsi, la grande distribution a pu ouvrir au plus vite, et de manière parfois anarchique, de nombreux « drives ». L'étude d'impact de la loi no 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) faisait, en effet, état de 2 010 « drive » au 1er janvier 2013 contre 700 en octobre 2011. Cependant la loi ALUR est venue mettre un terme à cette faille en soumettant également le « drive », dénommé « point permanent de retrait par la clientèle d'achats au détail commandés par voie télématique, organisé pour l'accès en automobile » à une autorisation d'exploitation commerciale. L'encadrement de ces pratiques permettra ainsi de réguler leur implantation, notamment en entrée de ville. Pour des raisons de sécurité juridique, les projets dont le permis a déjà été accordé ou dont la décision de non-opposition à une déclaration préalable est intervenue avant le 27 mars 2014, ne sont pas soumis à autorisation d'exploitation commerciale.