



## « L'attente des livreurs peut être soumise à une taxe d'occupation du domaine public »

**Bernard Cazin**, avocat, associé au cabinet d'avocats FTPA

### Comment qualifieriez-vous le « dark store » ?

C'est la question principale à se poser pour l'appréhender juridiquement. Ce qu'il est, c'est nouveau. Il se définit à partir de ce qu'il n'est pas : ni un commerce traditionnel de détail où se réalise l'acte commercial du choisir, payer et emporter ; ni un entrepôt classique pour le commerce de gros, faute d'une fonction exclusive de stockage ; ni un artisanat ou un service.

### S'il n'est rien de ce que nous connaissons, comment le réglementer ?

Il faut partir de la liberté constitutionnelle du commerce. Le droit de s'implanter et de créer un commerce est le principe en urbanisme commercial. L'intérêt général fonde les limitations, voire les interdictions. Si le dark store est un commerce de détail, le Code de l'urbanisme [art. L.151-16, NDLR] autorise l'identification et la délimitation de zones dans lesquelles est favorisée la diversité commerciale par le commerce de détail et de proximité. Il est alors possible d'interdire son implantation ou d'en limiter le nombre dans le PLU. Si le dark store est, comme je le crois, essentiellement un entrepôt en tant que solution logistique, son installation dans une case commerciale est soumise à autorisation administrative, donc à contrôle, via le changement de destination. S'il est ouvert au public, c'est un drive piéton, déjà réglementé.

### Vous semblez penser qu'il n'est pas nécessaire de créer de nouveaux outils ?

C'est exact. Il faut utiliser ce qui existe et réfléchir dans une perspective de durabilité. Dire qu'il n'y a pas d'outils,

c'est renoncer à agir. Il y a une certaine contradiction entre la politique de revitalisation des centres-villes portée par l'Agence nationale de la cohésion des territoires et les facilités accordées depuis cinq ans à la digitalisation du commerce. C'est une erreur de dissocier logistique et commerce. Le droit de l'urbanisme est en retard sur ce point. Une dose de logistique en centralité peut apporter des services de proximité aux habitants et réduire la production de gaz à effet de serre. Il faut réguler, tout est une question de dosage.

### Alors comment doser ?

Par l'approche locale. Les élus du bloc communal jouent un rôle central. Ils connaissent les lieux où installer les dark stores et les emplacements « premium » à protéger. Ils peuvent intégrer le risque des nuisances sonores, d'atroupements et de circulation au moment de délimiter les zones possibles.

Je développe également l'idée nouvelle que, dans la mesure où le temps d'attente des livreurs est du travail exercé dans la rue, une fiscalité sur l'occupation du domaine public peut être imposée aux opérateurs quand l'activité commerciale est autorisée. C'est l'occasion aussi de fixer un cahier des charges sur les horaires et les modalités d'exercice de l'activité.

● Propos recueillis par N. L.



HUGUES-MARIE DUCLOS

