

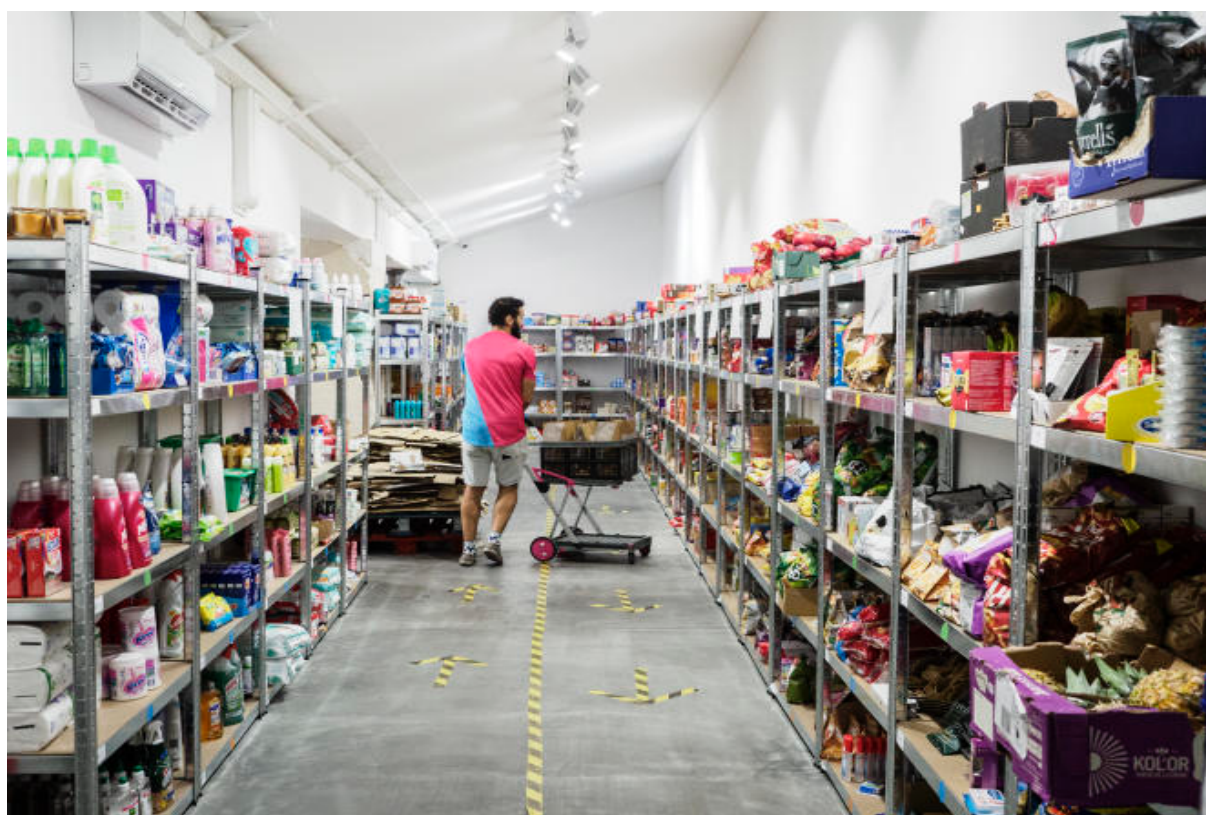
Avec le « quick commerce », le risque de prolifération de mini-entrepôts en ville

Les nouveaux acteurs de la livraison express de courses à domicile menacent l'existence des épiceries de proximité et, avec leur vitrine aveugle, modifient également le visage des rues où ils s'installent.

Le monde, par [Emeline Cazi](#)

Publié le 11 septembre 2021 à 09h03 - Mis à jour le 23 septembre 2021 à 16h47

Article réservé aux abonnés



Un préparateur réunit les produits en rayon pour une commande dans un magasin Flink, à Paris, le 8 septembre 2021. HERVÉ LEQUEUX / HANS LUCAS POUR «LE MONDE»

L'avertissement est venu du responsable développement de La Belle Vie, une épicerie en ligne installée à Paris depuis 2015. « *Vous allez voir, ils vont tous vous tomber dessus* », a prédit Theo Gadbin à son interlocuteur chez Knight Frank, une société de conseil en immobilier commercial de centre-ville. C'était au tout début de 2021. « *Et en effet, ça n'a pas manqué. Entre février et avril, ils nous ont tous appelés*, confirme Antoine Salmon, le directeur du département commerce de Knight Frank. *Certains jours, il arrivait même qu'une même personne appelle chacun des membres de l'équipe à tour de rôle. C'en était devenu une blague.* » A chaque fois, la même urgence : trouver des locaux de 250 à 400 m², en rez-de-chaussée, avec un loyer abordable, qui serviraient de camp de base à leur nouvelle activité : la livraison express de courses à domicile.

Les travaux d'aménagement consistant principalement à installer des étagères métalliques, des vitrines réfrigérées, et dessiner des flèches jaunes et noires au sol pour signaler un parcours à suivre, les ouvertures de locaux se sont multipliées en un temps record. Les premières ont eu lieu en février, à Paris. Après, difficile de savoir dans quel ordre tout s'est enchaîné. Seule certitude, depuis le printemps, sur le modèle de ce qui s'est passé en Europe, en Turquie et aux Etats-Unis, les grandes villes françaises – Paris, Lyon, Lille, Bordeaux, Nice –, mais aussi Boulogne et Vincennes, sont devenues les terres à conquérir d'une multitude de start-up (Cajoo, Flink, Getir, Gorillas... on en dénombre une vingtaine). Toutes sont engagées dans une course effrénée d'ouverture d'un maximum de *dark stores*, ces entrepôts à la façade aveugle d'où s'échappent des livreurs, à intervalles réguliers.

Sous couvert « *de faciliter le quotidien des télétravailleurs, des parents de jeunes enfants* », « *de vous permettre de passer plus de temps avec vos proches* », ce phénomène, aussi soudain et massif que l'a été celui de l'apparition des trottinettes en libre-service, en 2018, pourrait ne pas être sans conséquence sur la vie des villes. Certes, ce sont des emplois, un nouveau service. Mais ce sont aussi des lieux qui changent de destination. A Paris, des procès-verbaux sont d'ailleurs sur le point d'être envoyés à deux des sociétés de livraison Cajoo et Getir au sujet de deux anciens commerces du 19^e arrondissement transformés en entrepôts sans l'autorisation d'urbanisme nécessaire.

« Trouver des locaux adaptés »

Les locaux sont le nerf de la guerre. La livraison express repose sur ce maillage de petits dépôts installés un peu partout en ville dans le but de desservir chacun 150 000 à 200 000 habitants, dans un rayon moyen de 2 kilomètres. L'artère principale, avec ses loyers élevés, n'est pas forcément la plus recherchée. « *Le business model fonctionne sur la base d'une logistique optimisée et de charges maîtrisées* », détaille Paul-Eric Perchaud, le directeur des investissements chez CF Invest, spécialiste de l'immobilier. « *Mais il y a une telle concurrence que l'enjeu principal est de trouver des locaux adaptés pour prendre les parts de marché* », quitte à payer un peu plus. En termes de nuisances directes, les leçons du passé ont été tirées. Les livreurs utilisent majoritairement des vélos à assistance électrique qui rechargent leur batterie dans les locaux et n'encombrent pas les trottoirs.

« Ces modes de consommation peuvent bousculer la ville telle qu'on l'aime », explique Emmanuel Grégoire, le premier adjoint de la maire de Paris, chargé des questions d'urbanisme

Sur le papier, la marchandise implantée au plus près du consommateur et distribuée grâce à des mobilités douces a toutes les apparences de cette logistique urbaine vertueuse que les villes appellent de leurs vœux. Mais ces entrepôts qui ne disent pas leur nom, installés à la place d'un club de bridge, d'un fleuriste, d'un G20 ou d'un Franprix, d'une salle de sport ou de ces magasins de vêtements qui n'ont pas résisté à la crise sanitaire, ne sont pas tout à fait ce qu'imaginaient les municipalités pour animer les rez-de-chaussée de leurs rues.

« *Ces modes de consommation peuvent bousculer la ville telle qu'on l'aime*, explique Emmanuel Grégoire, le premier adjoint de la maire de Paris, chargé des questions d'urbanisme. *On voit émerger cette demande de facilitation de la vie quotidienne. On en prend acte.* » Mais ces désirs individuels, prévient-il, « *sont porteurs de désordres globaux. Cela se fait au détriment de modes d'achat qui existent et dont on est très fiers. Les commerces de proximité à Paris, tout le monde est pour. Mais il faut des clients. Les épiceries*

où vous savez pouvoir vous rendre à toute heure de la nuit ont une valeur sociale très forte ». Or, ces nouveaux venus sont pour elles « *une menace structurelle* ».

Pression des riverains

La municipalité n'avait pas vraiment d'outil juridique pour lutter contre les effets pervers liés à la prolifération des locations saisonnières d'Airbnb dans la capitale. Là, le plan local d'urbanisme distingue très clairement les activités de stockage de celles des commerces. Or, les acteurs du « quick commerce » ont beau se mettre sur leur trente-et-un et insister sur les liens à tisser avec le quartier et leurs voisins, « *nos premiers clients* », ces lieux, dans lesquels personne ne peut rentrer, sont des entrepôts, et non des commerces.

A Madrid aussi, la ville a réagi, sous la pression de riverains excédés par l'odeur des *dark kitchens* (« cuisines fantômes »), et le bruit des livraisons des *dark stores*. Elle profite de la révision en cours de son règlement d'urbanisme, inchangé depuis vingt-quatre ans, pour limiter la superficie de chaque entrepôt à 350 m². Et toute nouvelle ouverture, soumise à autorisation, ne pourra se faire que dans une zone d'activité, et non au pied des immeubles.

Bien sûr, le marché va se réguler. Tous ces lieux ne survivront pas. En attendant, la foncière Sogaris, pourtant experte dans la mise à disposition de locaux logistiques en ville, a choisi de bouder les nouveaux venus. Le modèle ne va pas dans le sens « *des opérations de sensibilisation qu'on essaie de mener avec nos clients pour que le consommateur ait conscience du coût environnemental de chaque livraison* », explique Marie Le Vern, directrice RSE (responsabilité sociétale de l'entreprise). Selon elle, il n'est pas absurde de demander à chacun de parcourir quelques mètres pour aller récupérer un colis. Ou, dans des métropoles aussi denses que Paris, d'aller au bout de la rue pour acheter du dentifrice, trois poivrons ou une bouteille de vin.

Emeline Cazi