

IMMOBILIER

La loi *Alur* 178w6

Urbanisme commercial, bail d'habitation, copropriété : les nouvelles règles du jeu de la loi *Alur* !

Sous la direction de
Marine PARMENTIER
Avocat au barreau
de Paris

La loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite *Alur*, prévoit des mesures relatives aux équipements commerciaux qui méritent d'être examinées (v. article J.-A. Fresneau, *ci-dessous*). Elle jette également son dévolu sur les baux d'habitation, offrant davantage de protection aux locataires, tout en imposant plus de contraintes aux bailleurs (v. article V. Zalewski-Sicard, *infra*). Enfin, en matière de copropriété, la loi complexifie le parcours du vendeur d'un lot de copropriété, avec des sanctions importantes à la clef (v. article M. Parmentier, *infra*).

Nouvelle réforme de l'urbanisme commercial 178z8

Premier volet : la loi *ALUR*

L'essentiel

La loi *ALUR*, qui concerne essentiellement le logement et l'urbanisme, prévoit quelques mesures sur les équipements commerciaux, comme l'extension du régime d'autorisation d'exploitation commerciale au *drive* ou le renforcement de la règle d'urbanisation limitée appliquée aux projets commerciaux.



Étude par
Jean-André FRESNEAU
Avocat au barreau
de Paris

En juin 2013, lors de la présentation faite à Bercy du « plan d'action pour le commerce et les commerçants », le ministre du Commerce avait insisté sur la volonté du Président de la République et du Gouvernement de stabiliser la réglementation de l'urbanisme commercial sur la base de la loi de modernisation de l'économie ⁽¹⁾ votée en août 2008, et de ne procéder qu'à de légères corrections qui devaient être opérées, d'une part, dans

le cadre du projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (dite *Alur*) et, d'autre part, dans celui du projet de loi relative au commerce, à l'artisanat et aux très petites entreprises (dite *Pinel*).

On pouvait trouver surprenant d'annoncer ainsi un toilettage en deux temps, mais l'article 58 du projet de loi *Alur* et les articles 20 à 24 du projet de loi *Pinel*, dans leurs versions alors déposées devant le Parlement, rendaient bien compte de la volonté affichée de stabilisation des règles. Celle-ci aura fait long feu.

Sous la pression de sa majorité à l'Assemblée nationale, le projet *Alur* faisait d'abord l'objet d'un amendement très substantiel du Gouvernement, tendant à intégrer le régime d'autorisation d'exploitation commerciale dans la phase d'instruction de la demande de permis de construire, en le transformant en une simple procédure d'avis conforme. Le texte était voté dans ce sens, mais le Sénat, s'étonnant à juste titre d'une réforme en deux temps et de l'empressement soudain manifesté par le Gouvernement, décidait de renvoyer la réforme de fond au deuxième temps annoncé, et de cantonner la loi *Alur* au champ défini dans le projet initial.

Après son vote et son examen par le Conseil constitutionnel, dont la saisine ne visait pas les dispositions relatives au commerce, la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour

(1) L. n° 2008-776, 4 août 2008, de modernisation de l'économie : JO 5 août 2008, p. 12471.

l'accès au logement et un urbanisme rénové ⁽²⁾, désormais en vigueur, demeure dans cette configuration ⁽³⁾.

Ayant pour objets principaux le logement (125 articles sur 177) et l'urbanisme (notamment les documents d'urbanisme), la loi *Alur* comporte six mesures visant précisément, à des titres divers, les équipements commerciaux ⁽⁴⁾ :

1. L'extension du régime d'autorisation d'exploitation commerciale au *drive* ;
2. La suppression des ZACOM et des DAC ;
3. Le renforcement de la règle d'urbanisation limitée appliquée aux projets commerciaux ;
4. Le renforcement des limitations de l'emprise au sol des aires de stationnement annexées à un commerce ou un multiplexe ;
5. L'obligation de démanteler et remettre en état les sites commerciaux désaffectés ;
6. L'obligation d'équiper les places de stationnement des commerces et multiplexes de dispositifs de recharges pour véhicules électriques ou hybrides.

I. L'EXTENSION DU RÉGIME D'AUTORISATION D'EXPLOITATION COMMERCIALE AU DRIVE

La plus emblématique de ces six mesures est, sans conteste, la soumission à autorisation d'exploitation commerciale des *drive*, présentée comme répondant à l'urgente nécessité de contrôler la multiplication « sauvage » de ces équipements ⁽⁵⁾, justifiant, pour ses auteurs, ce qui présente les apparences d'un cavalier législatif.

L'anglicisme « *drive* » désigne le service (et, par extension, les bâtiments et aménagements dédiés) permettant d'effectuer ses achats en ligne (choix et paiement) puis de venir les retirer sur place, le plus souvent sans avoir besoin de descendre de sa voiture.

La typologie de ces équipements distingue principalement le « *drive adossé* », plus ou moins intégré à un commerce à prédominance alimentaire, du « *drive solo* », isolé et autonome, qui a la nature d'un simple entrepôt. C'est la seconde catégorie, dont l'implantation est susceptible de perturber à la fois le commerce local et la circulation automobile, qui a suscité les plus vives réactions de la part de certains élus et conduit à la mesure de circonstance portée par la loi *Alur*.

« La mesure la plus emblématique est, sans conteste, la soumission à autorisation d'exploitation commerciale des *drive* »

Le champ d'application du régime d'autorisation d'exploitation commerciale est donc étendu à « la création ou l'extension d'un point permanent de retrait par la clientèle d'achats au détail commandés par voie télématique, organisé pour l'accès en automobile » (C. com., art. L. 752-1, 7) ⁽⁶⁾, notion qui s'entend des « installations, aménagements ou équipements conçus pour le retrait par la clientèle de marchandises commandées par voie télématique ainsi que les pistes de ravitaillement attenantes » (C. com., art. L. 752-3, III).

Le texte apporte plusieurs précisions.

D'abord, quant à son application dans le temps. En toute logique, les équipements bénéficiant de droits acquis issus soit d'un permis de construire, exprès ou tacite, accordé avant le 27 mars 2014, date d'entrée en vigueur de la loi, soit d'une décision de non-opposition à une déclaration préalable intervenue avant cette même date, ne sont pas soumis à autorisation d'exploitation commerciale. Il convient d'en déduire, *a contrario*, que lorsque le permis ou la décision de non-opposition n'étaient pas acquis avant cette date, ils doivent être refusés.

Ensuite, sont expressément dispensées d'autorisation les créations (mais pas les extensions) de points permanents de retrait intégrés à un magasin de détail ouvert au public avant le 26 mars 2014, date de publication de la loi, dès lors qu'elles n'emportent pas la création d'une surface de plancher supérieure à 20 m².

Pour les projets soumis à autorisation, celle-ci est accordée par piste de ravitaillement et par mètre carré d'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées au retrait des marchandises.

Le constat, par les agents habilités, de l'exploitation d'une surface d'emprise au sol ou de pistes de ravitaillement non autorisées, permet au préfet de mettre en œuvre le pouvoir d'injonction qu'il tient des dispositions de l'article L. 752-23 du Code de commerce.

En résumé, sous réserve de la dispense mentionnée *supra*, sont désormais soumis à autorisation d'exploitation commerciale les installations, aménagements ou équipements conçus pour le retrait des marchandises commandées par voie télématique, quelles que soient leur nature, leur importance, leur localisation, et la présence, ou pas, d'un ou plusieurs magasins de commerce de détail à proximité ⁽⁷⁾.

(2) L. n° 2014-366, 24 mars 2014 : JO 26 mars 2014, p. 5809 et s.

(3) L'amendement gouvernemental, finalement écarté du projet *Alur*, a été transposé dans le projet de loi relatif au commerce, à l'artisanat et aux très petites entreprises, voté par l'Assemblée nationale le 18 février 2014 et par le Sénat le 17 avril. La discussion de ce texte étant soumise à la procédure accélérée, il ne devrait être procédé qu'à une lecture par chaque chambre.

(4) La finalisation éventuelle du deuxième volet annoncé de la réforme de l'urbanisme commercial (loi *Pinel*) pourrait modifier la lecture et les conditions de mise en œuvre de ces six mesures (v., par ex., la note 11 *infra*).

(5) Selon une étude de la revue spécialisée *LSA*, la France disposerait aujourd'hui de près de 3 000 de ces équipements, dont 719 créés au cours de la seule année 2013. L'effet d'annonce de la réforme en a manifestement accéléré la création, un délai de neuf mois s'étant écoulé entre la diffusion du projet initial et la publication de la loi.

(6) Il est difficile de ne pas regarder cette mesure de circonstances comme exogène, en ce qu'elle est totalement étrangère aux principales notions sur lesquelles repose le régime d'autorisation d'exploitation commerciale, notamment celles de commerce de détail, de surface de vente et de seuil. Il existait probablement d'autres outils, plus pertinents, pour contrôler les implantations de « *drive solo* ».

(7) En l'état des textes, il est permis de se demander si les espaces de stockage des marchandises commandées et en attente de retrait doivent être regardés comme « conçus pour le retrait » ou « affectés au retrait », au sens de ces dispositions.

La contrainte ne semble réelle que pour les « *drive solo* » et ceux venant s'ajouter à un magasin ou un ensemble commercial existant.

En effet, dans ces cas, la demande de permis de construire doit désormais être impérativement précédée d'une demande d'autorisation d'exploitation commerciale, le permis ne pouvant, ainsi que le juge administratif vient de le rappeler avec force, être accordé tant que l'autorisation, départementale en l'absence de saisine de la Commission nationale d'aménagement commercial (CNAC), ou nationale si cette commission a été saisie, n'est pas acquise ⁽⁸⁾.

Pour ces équipements et installations, les demandes de permis sur lesquelles il n'a pas été statué avant le 27 mars 2014 devraient donc être rejetées, et les pétitionnaires invités à saisir la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) compétente.

En revanche, pour les « *drive adossés* » accompagnant un projet de création ou d'extension de magasin ou d'ensemble commercial, la demande d'autorisation d'exploitation commerciale doit simplement être complétée par les informations nécessaires pour permettre aux commissions de statuer, en connaissance de cause, sur ce volet du projet global.

Sans attendre la modification, sur ce point, de l'arrêté du 21 août 2009 fixant la composition du dossier de demande, il s'agit d'intégrer le service de *drive* et les aménagements dédiés dans la réflexion conduite sur l'ensemble du projet en termes de sécurité des accès, des déplacements et de la circulation, ainsi que de qualité environnementale et d'insertion et de produire les informations afférentes. En particulier, les flux nouveaux de circulation automobile spécifiquement générés par ce service supplémentaire doivent être pris en compte dans l'étude de circulation, comme le gabarit des voies et aménagements nécessaires pour accéder au site du projet en sécurité. Naturellement, le dossier doit également localiser les points de retrait projetés et identifier, notamment sur les plans, les surfaces et places de ravitaillement dédiées.

Les commissions devant statuer en fonction de l'état du droit au jour de leurs décisions, il est vivement conseillé, pour les projets en cours d'instruction devant les commissions d'aménagement commercial – départementales ou nationale –, de produire ces mêmes renseignements sans attendre une éventuelle invitation des instructeurs à cet effet.

Les informations ainsi produites seront examinées en considération des mêmes objectifs et critères d'évaluation que ceux applicables aux surfaces commerciales, c'est-à-dire au regard des effets attendus en matière d'aménagement du territoire, de développement durable et de protection des consommateurs.

Pour les « *drive adossés* », les commissions devant autoriser ou refuser les projets dans leur totalité [C. com., art. L. 752-22, non modifié par la loi *Alur*], le risque de voir autorisé le magasin seul, et pas son « *drive* », est écarté.

II. LA SUPPRESSION DES ZACOM ET DES DAC

La loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008 a inséré, dans le Code de commerce et dans le Code de l'urbanisme ⁽⁹⁾, des dispositions permettant de définir, dans un document d'aménagement commercial (DAC) intégré au schéma de cohérence territoriale (SCOT), des zones d'aménagement commercial (ZACOM) dans lesquelles les implantations commerciales pouvaient être soumises à conditions.

Leur rédaction ainsi que leur dispersion dans les deux codes ont suscité de nombreuses interrogations sur leur interprétation et les conditions de leur mise en œuvre ⁽¹⁰⁾.

La loi *Alur* supprime le II de l'article L. 752-1 du Code de commerce [art. 129, VI, 1°, b) et modifie l'article L. 122-1-9 du Code de l'urbanisme [art. 129, I, 26°], faisant ainsi disparaître toute référence aux DAC et aux ZACOM ⁽¹¹⁾.

“ La loi ALUR fait disparaître toute référence aux DAC et aux ZACOM ”

L'article L. 122-1-9, dans sa rédaction antérieure, demeure toutefois applicable aux procédures en cours si le débat sur les orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) a eu lieu avant le 26 mars 2014.

Serait ainsi abandonnée la distinction esquissée par la jurisprudence ⁽¹²⁾ entre, d'une part, les orientations et objectifs d'implantations préférentielles des activités commerciales, définis en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de qualité de l'urbanisme – qui peuvent, pour partie, être exprimés sous forme quantitative mais ne sauraient interdire les opérations de création ou d'extension de commerce soumises à autorisation d'exploitation, et à l'égard desquelles les projets doivent seulement être compatibles – et, d'autre part, les dispositions prescriptives applicables dans les ZACOM définies par les DAC, auxquelles les projets examinés par les commissions d'aménagement commercial devaient être conformes.

(9) Sur la concomitance des deux codes dans cette législation et les difficultés qui en résultent anciennement, voir J.-A. Fresneau, « La législation de l'urbanisme commercial, contribution critique à l'état des lieux » : *Gaz. Pal.* 10 sept. 2013, p. 7, 144h7, et J.-A. Fresneau, R. Schwartz, *Guide juridique et pratique de l'urbanisme commercial*, éd. EFE, 2008, 3^e éd., n°s 3151 (3^e) et 3170.

(10) Le tribunal administratif de Grenoble vient de censurer le DAC de l'agglomération d'Annemasse au double motif que son élaboration n'a pas donné lieu à la mise en œuvre de la procédure de modification du SCOT dans lequel il venait s'insérer, et que ce document prétendait réglementer les implantations commerciales (de façon d'ailleurs particulièrement restrictive) en dehors des ZACOM qu'il définissait (TA Grenoble, 6 mars 2014, n° 1204811 et 1300848, Sté Constructions Industrielles Savoyardes et a.).

(11) Au moment de la rédaction de ces lignes, le sujet rebondit puisque le 17 avril, le Sénat a décidé, dans le cadre de l'examen du projet de loi sur l'artisanat, le commerce et les très petites entreprises, de rétablir un document commercial spécifique dans le DOO du SCOT, baptisé document d'aménagement artisanal et commercial.

(12) CE, 11 juill. 2012, n° 353880, SAS Sodigro.

(8) CAA Nantes, 21 mars 2014, n° 12NT02231, Sté Crozondis.

Cette dualité est supprimée au profit d'une redéfinition des orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal devant figurer dans le document d'orientations et d'objectifs (DOO).

S'agissant des implantations commerciales, le DOO a désormais deux objets.

1. D'abord, définir les localisations préférentielles des commerces en prenant en compte les objectifs :

- de revitalisation des centres-villes ;
- de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité, tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre ;
- de cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises ;
- de consommation économe de l'espace ;
- de préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture.

2. Ensuite, déterminer les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire.

Ces conditions doivent « privilégier » « la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, l'utilisation prioritaire des surfaces commerciales vacantes et l'optimisation des surfaces dédiées au stationnement. Elles portent également sur la desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes, ainsi que sur leur qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux ».

Pas plus que le DAC, ce nouvel outil ne saurait être utilisé comme un instrument de planification systématique du commerce. Il n'est pas douteux que les opérateurs y veilleront.

III. LE RENFORCEMENT DE LA RÈGLE D'URBANISATION LIMITÉE APPLIQUÉE AUX PROJETS COMMERCIAUX

La loi du 2 juillet 2003 Urbanisme et habitat ⁽¹³⁾ a étendu aux équipements commerciaux et cinématographiques la règle d'urbanisation limitée posée par l'article L. 122-2 du Code de l'urbanisme.

Afin d'inciter à l'adoption de schémas de cohérence territoriale (SCOT), ce texte interdisait la modification ou la révision du plan local d'urbanisme (PLU) en vue d'ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation dans certaines communes non couvertes par un SCOT. Il prohibait également la délivrance d'autorisation d'exploitation commerciale ou cinématographique dans certaines zones de ces mêmes communes.

Dans la version de l'article L. 122-2 issue de la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ⁽¹⁴⁾, en vigueur avant la loi *Alur*, l'interdiction de délivrer des autorisations d'exploitation commerciale

ou cinématographique s'est appliquée, jusqu'au 31 décembre 2012, dans les zones, ouvertes à l'urbanisation après le 5 juillet 2003, des communes non couvertes par un SCOT situées à moins de 15 kilomètres du rivage de la mer ou de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants.

À compter du 1^{er} janvier 2013, le seuil de population des agglomérations concernées était passé de 50 000 à 15 000 habitants.

Le 1^{er} janvier 2017, l'interdiction devait s'étendre à toutes les communes non couvertes par un SCOT.

Il était toutefois possible de déroger à cette prohibition ⁽¹⁵⁾ :

- soit par accord du préfet après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites et de la chambre d'agriculture ;
- soit, jusqu'au 31 décembre 2016, par accord de l'établissement public chargé de l'élaboration et du suivi du schéma de cohérence territoriale, lorsque le périmètre d'un SCOT incluant la commune avait été arrêté.

La dérogation était de droit, excepté si les inconvénients du projet pour les communes voisines, pour l'environnement ou pour les activités agricoles semblaient excessifs.

Ce dispositif n'est pas radicalement réformé par la loi *Alur* mais rendu plus lisible.

Le principe de l'interdiction est réaffirmé avec force et sa généralisation à partir du 1^{er} janvier 2017 est confirmée.

D'ici là, la règle continue à ne s'appliquer que dans les communes précédemment visées, mais à l'intérieur des zones ou secteurs rendus constructibles après le 5 juillet 2003 (et non plus des zones ouvertes à l'urbanisation après cette date), et la distance de 15 kilomètres ne vise plus l'agglomération, mais l'unité urbaine (il est utilement précisé qu'elle se calcule à compter de la limite extérieure de celle-ci).

“ Le DOO ne saurait être utilisé comme un instrument de planification systématique du commerce ”

Les dispositions relatives aux dérogations sont sensiblement modifiées et regroupées dans un article spécifique (C. urb., art. L. 122-2-1).

La dérogation suppose l'accord du préfet donné après avis de la commission départementale de la consommation des espaces agricoles (CDCEA) instituée en 2010 et, « le cas échéant », de l'établissement public en charge du SCOT.

Toutefois, jusqu'au 31 décembre 2016, c'est-à-dire avant la généralisation de l'interdiction, si l'établissement public chargé de l'élaboration et du suivi du SCOT a arrêté le périmètre d'un schéma incluant la commune d'implantation, il appartient à cet EPCI, et non au préfet, d'accorder la dérogation, après avis de la CDCEA.

Le texte précise qu'il incombe au demandeur de l'autorisation d'exploitation commerciale de solliciter la dérogation.

(13) L. n° 2003-590, 2 juill. 2003, Urbanisme et habitat : JO 3 juill. 2003, p. 11176.

(14) L. n° 2010-788, 12 juill. 2010 : JO 13 juill. 2010, p. 12905.

(15) La compétence pour accorder ces dérogations étant exclusive (CE, 29 janv. 2014, SA Veigy Distribution, n° 353223).

Mais surtout, alors que jusqu'ici la dérogation était de droit et ne devait être refusée que dans les cas limitativement prévus par la loi, elle devient l'exception et ne peut plus être accordée qu'à la condition que l'urbanisation envisagée :

- ne nuise pas à la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers ou à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques ;
- ne conduise pas à une consommation excessive de l'espace ;
- ne génère pas d'impact excessif sur les flux de déplacements ;
- et ne nuise pas à une répartition équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services.

Tant par l'affirmation de l'interdiction de principe que du caractère désormais exceptionnel des dérogations, le nouveau texte traduit un durcissement du dispositif.

IV. LE RENFORCEMENT DES LIMITATIONS DE L'EMPRISE AU SOL DES AIRES DE STATIONNEMENT

Dans un but d'économie de la ressource foncière et de préservation des espaces naturels, et afin d'inciter à l'aménagement de parcs de stationnement en étages, la loi de modernisation de l'économie a institué un rapport entre l'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées aux aires de stationnement annexes d'un commerce soumis à autorisation d'exploitation commerciale, et la surface hors œuvre nette des bâtiments affectés au commerce, la première ne pouvant excéder une fois et demie la deuxième (C. urb., art. L. 111-6-1).

La règle s'impose y compris en cas de dispositions contraires du plan local d'urbanisme ^[16].

La loi du 24 mars 2014 renforce la contrainte.

Pour les demandes de permis de construire qui seront déposées à compter du 1^{er} janvier 2016, l'emprise au sol des surfaces des aires de stationnement ne pourra excéder les trois quarts de la surface de plancher des bâtiments affectés au commerce. Ainsi, pour une surface de plancher de 6 000 m², l'emprise au sol des aires de stationnement ne devra pas dépasser 4 500 m². Le PLU pourra toutefois augmenter ce plafond à concurrence de la surface de plancher.

Il est désormais précisé que les espaces paysagers en pleine terre, les surfaces réservées à l'auto-partage et les places de stationnement dédiées à l'alimentation des véhicules électriques ou hybrides rechargeables ne seront pas comptabilisés et que les places de stationnement non imperméabilisées ne compteront que pour la moitié de leur surface.

V. L'OBLIGATION DE DÉMANTELER ET REMETTRE EN ÉTAT LES SITES COMMERCIAUX DÉSFFECTÉS

Afin de prévenir le risque de friches commerciales, la loi ajoute à l'article L. 752-1 du Code de commerce deux alinéas qui posent un principe nouveau selon lequel le propriétaire du site bénéficiant d'une autorisation d'exploitation commerciale est responsable de l'organisation de son démantèlement et de la remise en état des terrains d'assiette dès lors qu'il est mis fin à l'exploitation et qu'aucune réouverture au public n'intervient au même emplacement pendant un délai de trois ans.

Les prescriptions générales régissant les opérations de démantèlement et de remise en état ainsi que les conditions de constatation de la carence des propriétaires concernés seront déterminées par un décret en Conseil d'État.

VI. L'OBLIGATION D'ÉQUIPER LES PLACES DE STATIONNEMENT DE DISPOSITIFS DE RECHARGES POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES OU HYBRIDES

La loi dispose enfin que, pour les projets d'ensemble commercial (mais pas de magasin isolé) ou d'établissement de spectacles cinématographiques (sans exiger qu'ils soient soumis à autorisation d'exploitation) dont les demandes de permis de construire seront déposées après le 1^{er} janvier 2016, une partie (sans préciser laquelle) des places des parcs de stationnement devra être dotée de dispositifs de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables (CCH, art. L. 111-5-2).

Seront tenues à cette même obligation, dès que le décret en fixant les conditions sera publié, les personnes procédant à des travaux sur les parcs de stationnement annexés à des bâtiments existants (CCH, art. L. 111-5-4).

[16] Toutefois, sa méconnaissance ne peut être directement sanctionnée par les commissions d'aménagement commercial compte tenu du principe d'indépendance des législations (CE, 11 avr. 2014, n° 357159, SAS Sudalp ; CE, 23 oct. 2013, n° 353603, Sté Distribution Casino France).

Gazette du Palais

TRIHEBDOMADAIRE

DIMANCHE 18 AU MARDI 20 MAI 2014

134^e ANNÉE

N^{os} 138 à 140

PROFESSIONNELLE GÉNÉRALISTE

SPÉCIALISÉE

DROIT IMMOBILIER

Sous la responsabilité scientifique
de Michel PEISSE

Avocat honoraire au barreau de Paris

Spécialiste en droit immobilier et en droit économique

Ancien chargé d'enseignement à l'université Paris 12

et Marine PARMENTIER

Avocat au barreau de Paris

Dossier

LA LOI ALUR

par Jean-André FRESNEAU, Marine PARMENTIER
et Vivien ZALEWSKI-SICARD

Doctrine

■ De quelques récentes décisions rendues en assurance-construction par les juridictions administratives

par Albert CASTON, François-Xavier AJACCIO et Rémi PORTE

Jurisprudence

■ Chronique de jurisprudence de droit immobilier sous la direction de Marine PARMENTIER

JOURNAL SPÉCIAL DES SOCIÉTÉS

CETTE PUBLICATION COMPORTE 3 CAHIERS :

CAHIER 1 RÉDACTIONNEL P. 1 à 32 RÉDACTION : 70, RUE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL FÉLIX ÉBOUÉ 92131 ISSY-LES-MOULINEAUX CEDEX / TÉL. 01 40 93 40 00 / FAX 01 41 08 23 60 / COURRIEL redactiongp@lextenso-editions.fr

ABONNEMENTS : 70, RUE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL FÉLIX ÉBOUÉ 92131 ISSY-LES-MOULINEAUX CEDEX / TÉL. 01 40 93 40 40 / FAX 01 41 09 92 10 / COURRIEL abonnementgp@lextenso-editions.fr

CAHIER 2 ANNONCES LÉGALES DU JOURNAL SPÉCIAL DES SOCIÉTÉS [LE NOMBRE DE PAGES FIGURE DANS LE SOMMAIRE DU CAHIER 3] 8, RUE SAINT-AUGUSTIN 75080 PARIS CEDEX 02

INSERTIONS : TÉL. 01 47 03 10 10 FAX 01 47 03 99 00 ET 01 47 03 99 11 / FORMALITÉS : TÉL. 01 47 03 10 10 FAX 01 47 03 99 55 / SERVEUR INTERNET JSS : <http://www.jss.fr>

CAHIER 3 ANNONCES LÉGALES DE LA GAZETTE DU PALAIS [LE NOMBRE DE PAGES FIGURE AU SOMMAIRE DE CE CAHIER] 12, PLACE DU DAUPHINE 75001 PARIS STANDARD : 01 44 32 01 50

INSERTIONS : TÉL. 01 44 32 01 50 FAX 01 40 46 03 47 / FORMALITÉS : TÉL. 01 44 32 01 70 FAX 01 43 54 79 17