

ANNEXE 1 BIS

DIAGNOSTIC : COMMERCE ET LOGISTIQUE COMMERCIALE

Version pour arrêt

29 décembre 2025

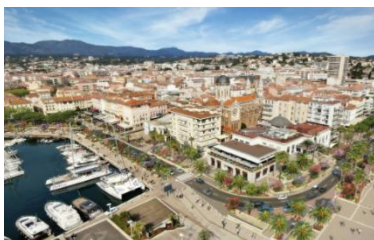


Table des matières

1. Une offre en grandes moyennes surfaces fortement développée sur le territoire	4
Un environnement concurrentiel particulièrement dense	4
Un territoire doté d'un maillage dense en grandes et moyennes surfaces	5
Une dynamique commerciale qui dépasse les capacités de consommation locale	6
Vers une modernisation et requalification des zones commerciales périphériques.....	6
2. Une offre de proximité dense et diversifiée, qui présente des signes de fragilité	8
Un territoire doté d'un maillage commercial de proximité équilibré et structuré.....	8
Des singularités notables par commune	9
Des centralités qui présentent des signaux de fragilités	11
Des fonctions de centralités qui viennent s'agréger hors des périmètres de centralité	12
L'armature commerciale actuelle	13
3. La logistique commerciale	15
Rappel des éléments de règle	15
L'activité logistique à l'échelle du territoire	16
La dynamique de construction des entrepôts ces 10 dernières années	18
La logistique de proximité (gestion des derniers kilomètres).....	19
Les enjeux structurants	20

1. Une offre en grandes moyennes surfaces fortement développée sur le territoire

Un environnement concurrentiel particulièrement dense

L'offre commerciale le long de la côte présente une densité particulièrement élevée, notamment en ce qui concerne les surfaces supérieures à 300 m². Bien que l'environnement concurrentiel soit dense, Estérel Côte d'Azur Agglomération connaît un développement soutenu des grandes surfaces commerciales, particulièrement en périphérie, ce qui génère une forte concentration commerciale dans ces zones. Si cette densité offre une attractivité certaine, elle peut cependant avoir un impact sur les commerces de

proximité situés dans les centres-villes ou les quartiers résidentiels. En effet, cette concentration commerciale en périphérie pourrait réduire l'attractivité des zones plus centrales, où l'offre de commerces de taille plus modeste peine parfois à concurrencer les grands ensembles commerciaux.

Estérel
côte d'azur
AGGLOMÉRATION

Env. 177 271 m² de plancher
1489 m² pour 1.000 habitants



MÉTROPOLE
NICE CÔTE D'AZUR

330 000 m² de plancher
725 m² pour 1.000 habitants

1h

MÉTROPOLE
TOULON
PROVENCE
MÉDITERRANÉE

325 000 m² de plancher
800 m² pour 1.000 habitants

1h15

CANNES
PAYS DE
LÉRINS

185 000 m² de plancher
1 100 m² pour 1.000 habitants

45min

Golfe
de Saint-Tropez

Env. 87 000 m² de plancher
1 486 m² pour 1.000 habitants

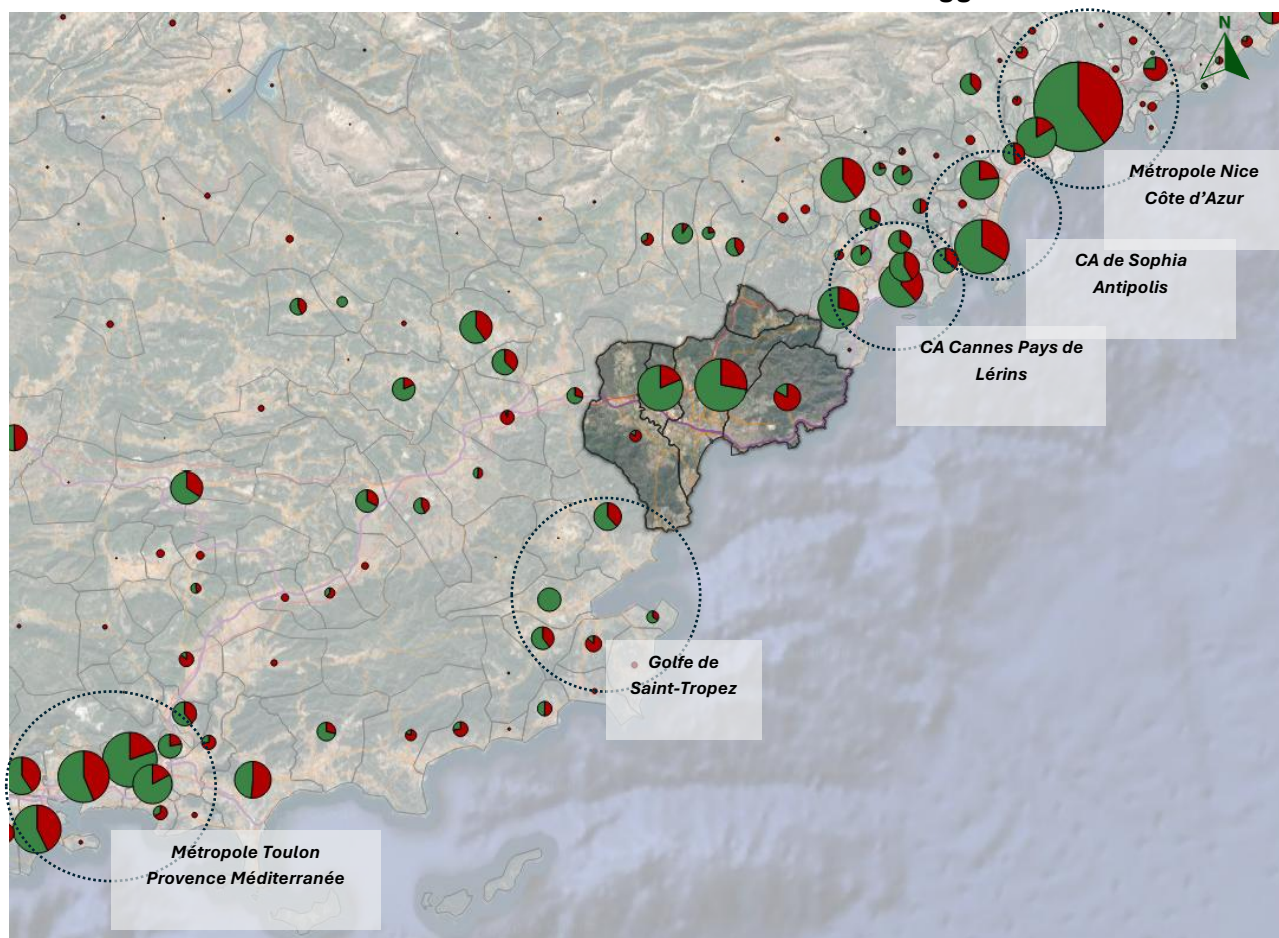
50 min

FONDATION
SOPHIA-ANTIPOLIS

75 000 m² de plancher
415 m² pour 1.000 habitants

1h

L'environnement commercial concurrentiel d'Estérel Côte d'Azur Agglomération



Sources : LSA Expert, et Panorama 2023

Un territoire doté d'un maillage dense en grandes et moyennes surfaces

Le territoire joue un rôle clé en limitant l'évasion commerciale. Grâce à une offre variée et adaptée, il répond efficacement aux besoins d'approvisionnement quotidien des habitants, tout en permettant de satisfaire des demandes plus occasionnelles, voire exceptionnelles, notamment grâce à la zone commerciale de Puget-sur-Argens/Fréjus – DN7 et le pôle Capitou. Cette diversité de l'offre permet ainsi de maintenir une certaine autonomie commerciale.

Détail de l'offre commerciale de grandes et moyennes surfaces par communes

Communes	Totaux	Alimentaire	Non-alimentaire
Fréjus	91 207 m ²	23420 m ²	60 289 m ²
Puget-sur-Argens	66 239 m ²	12392 m ²	53 847 m ²
Roquebrune-sur-Argens	4 327 m ²	3627 m ²	700 m ²
Saint-Raphaël	23 296 m ²	19116 m ²	3 880 m ²
Totaux	177 271 m ²	58 555 m ²	118 716 m ²

Sources : LSA Expert, et Panorama 2023

Densité de l'offre commerciale au regard de territoires comparables

Densité de l'offre (m ² /1000 hab.)	Estérel Côte d'Azur Agglomération (119 000 habitants)	Moyenne nationale EPCI 100 000 à 150 000 hab.
Alimentaire	485 m ² /hab.	461 m ² / hab.
Non-alimentaire	995 m ² / hab.	911 m ² / hab.

Sources : LSA Expert, et Panorama 2023

Estérel Côte d'Azur Agglomération présente aujourd'hui des densités commerciales particulièrement élevées, tant sur le segment alimentaire que non alimentaire. Cette situation résulte d'un développement continu de l'offre depuis plusieurs années, notamment en périphérie, avec une forte présence de grandes et moyennes surfaces. Or, les besoins réels de la population sont désormais largement couverts, voire dépassés, par cette offre déjà surreprésentée.

Ce déséquilibre entre l'offre disponible et la demande locale interroge sur la pertinence de poursuivre cette dynamique d'implantation commerciale. Dans ce contexte, tout nouveau développement commercial risque d'accentuer les phénomènes de vacance, de concurrence interne entre zones commerciales, et de fragilisation des centralités et des commerces de proximité. Il devient donc nécessaire d'adopter une approche plus régulée et ciblée du développement commercial.

Quelques caractéristiques ont été relevées sur le territoire :

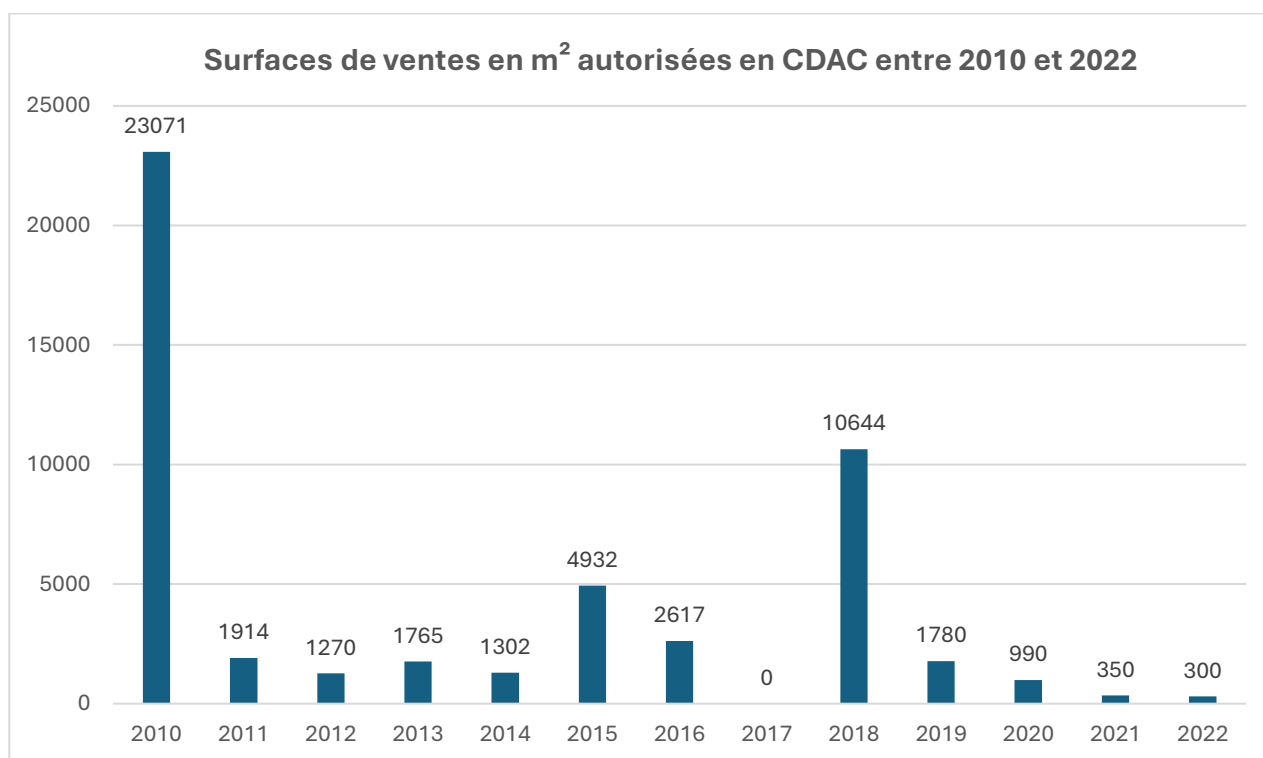
- Des signaux de fragilité se font sentir sur les galeries commerciales, notamment pour la galerie « E.LECLERC » de l'Aspé à St Raphaël et de Fréjus, où de nombreux locaux restent vacants.
- Une multiplication des constructions aux abords des routes départementales, manquant de vision d'ensemble. Ces expansions aboutissent à des zones commerciales mal connectées, créant des espaces décousus, qui manquent d'harmonie.
- Des zones commerciales qui se confondent parfois avec les fonciers économiques des ZAE comme c'est le cas pour les Garillans à Roquebrune-sur-Argens, créant des soucis évidents dans l'implantation des activités productives.

Une dynamique commerciale qui dépasse les capacités de consommation locale

Le territoire connaît une dynamique continue de développement commercial, marquée par de nombreuses autorisations en CDAC (Commission Départementale d'Aménagement Commercial) pour la création et l'extension de commerces de plus de 300 m². Cette tendance s'est traduite par une augmentation progressive des grandes et moyennes surfaces (GMS), principalement implantées en périphérie.

Lors de l'élaboration du précédent SCOT, les projections démographiques tablaient sur une croissance de +0,6 % par an, ce qui avait justifié un besoin estimé à environ 10 000 m² de surfaces commerciales supplémentaires en GMS. Or, dans le cadre de la révision du SCOT à l'horizon 2045, cette croissance démographique a été revue à la baisse, avec une estimation désormais située autour de +0,3 % par an. Cette révision entraîne une réévaluation des besoins en surfaces commerciales, qui sont désormais réduits de moitié, soit environ 5 000 m² de GMS à l'échelle du territoire. Pourtant, depuis 2021, près de 4 000 m² de nouvelles surfaces ont déjà été autorisées, absorbant une grande partie du potentiel théorique de développement prévu jusqu'à 2045.

Les autorisations de la CDAC entre 2010 et 2022 sur le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération



Source : Relevés des CDAC de 2010 à 2022

Dans ce contexte, il devient essentiel de réinterroger les logiques d'aménagement commercial en s'appuyant sur une régulation plus fine des projets à venir, et sur une évaluation rigoureuse de leur pertinence territoriale, afin de garantir un équilibre durable entre offre et demande.

Vers une modernisation et requalification des zones commerciales périphériques

Ces dernières années, de nouvelles implantations ont vu le jour sans s'inscrire dans une logique de densification ou de création d'espaces cohérents (exemple des nouvelles implantations sur la D7). Si l'extension du tissu commercial semble parfois inévitable, il est désormais indispensable de

repenser et d'encadrer ce développement. Plutôt que de multiplier les constructions, il devient impératif de ralentir leur rythme et de se concentrer sur la modernisation et la requalification de ces zones commerciales périphériques vieillissantes.



Un aménagement au coup par coup, à l'opportunité foncière, autour de la RDN7

Sur Fréjus, le vieillissement de certaines zones commerciales, constitue un frein à l'attractivité commerciale. Le manque de dynamisme et la vacance commerciale dans ces galeries affaiblissent leur rôle structurant dans l'offre globale du territoire.



Zone commerciale d'Auchan (ancien Casino) à Fréjus

Des problématiques d'affectation des fonciers dans les zones périphériques attractives

La zone des Garillans à Roquebrune-sur-Argens, bénéficie d'un positionnement stratégique, à proximité immédiate de la DN7 et de l'A8, ce qui en fait un secteur attractif pour les entreprises. Initialement pensée comme une zone mixte accueillant des activités artisanales et productives, elle connaît aujourd'hui une mutation progressive, marquée par l'implantation croissante de commerces de détail, en particulier des surfaces de petite et moyenne taille (moins de 300 m²)

Ainsi, la zone des Garillans cristallise plusieurs enjeux à la croisée des logiques foncières, économiques et commerciales : comment préserver l'équilibre entre activités productives et fonctions commerciales ? Cette attractivité croissante s'accompagne d'un renchérissement notable du foncier et des loyers commerciaux. Les prix d'achat et de location deviennent parfois dissuasifs pour les artisans ou petites entreprises locales, qui peinent à se maintenir dans un environnement désormais convoité par des activités à plus forte rentabilité. (Activités commerciales).

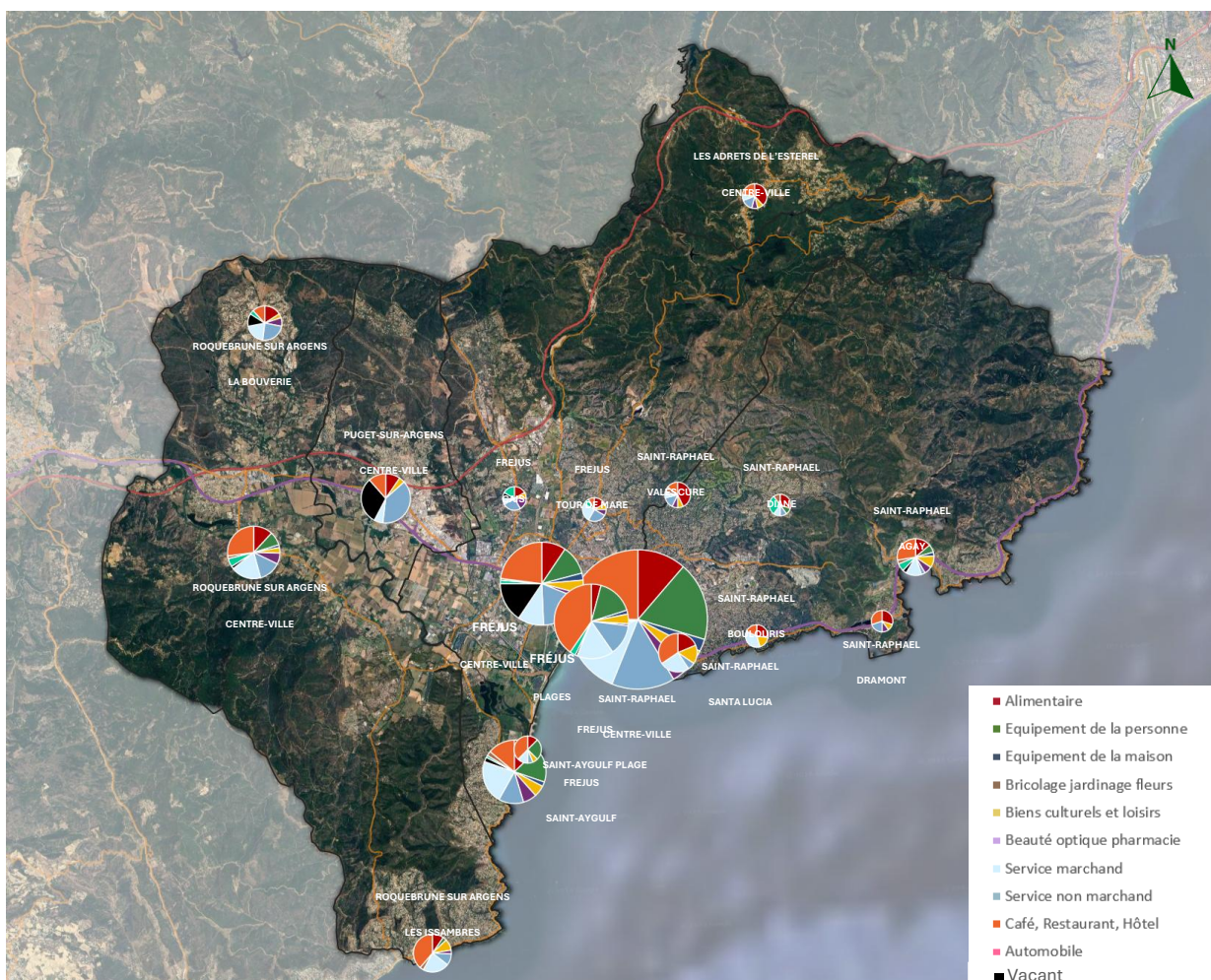
2. Une offre de proximité dense et diversifiée, qui présente des signes de fragilité

Un territoire doté d'un maillage commercial de proximité équilibré et structuré

Estérel Côte d'Azur Agglomération bénéficie d'un maillage commercial dense et diversifié, qui permet de répondre efficacement aux besoins des habitants. À ce jour, l'ensemble des communes répond efficacement aux besoins quotidiens de leurs habitants, avec des services de proximité variés et un accès à des commerces de dépannage. Saint-Raphaël et Fréjus, bénéficient de véritables polarités commerciales au sein de certains quartiers, renforçant ainsi leur vitalité économique proche du tissu résidentiel. Ce réseau de centralités se décline en plusieurs niveaux, chacun répondant à des attentes et fréquences d'achats spécifiques. Ainsi, le territoire dispose :

- De polarités d'ultra-proximité, qui satisfont les besoins quotidiens essentiels et de dépannage immédiat, offrant une proximité appréciée, comme Agay, Le Dramont, Les Issambres, La Bouverie...
- À un niveau supérieur, les centralités locales proposent une offre plus variée et complète pour répondre aux besoins de consommation quotidienne, comme c'est le cas pour Saint-Aygulf.
- Enfin, des polarités commerciales plus importantes, telles que les centres-villes de Fréjus et de Saint-Raphaël, vont au-delà des achats quotidiens, en offrant des possibilités d'achats occasionnels et de plaisir, avec une large gamme de produits allant de l'équipement de la personne et de la maison à des articles culturels et de loisirs.

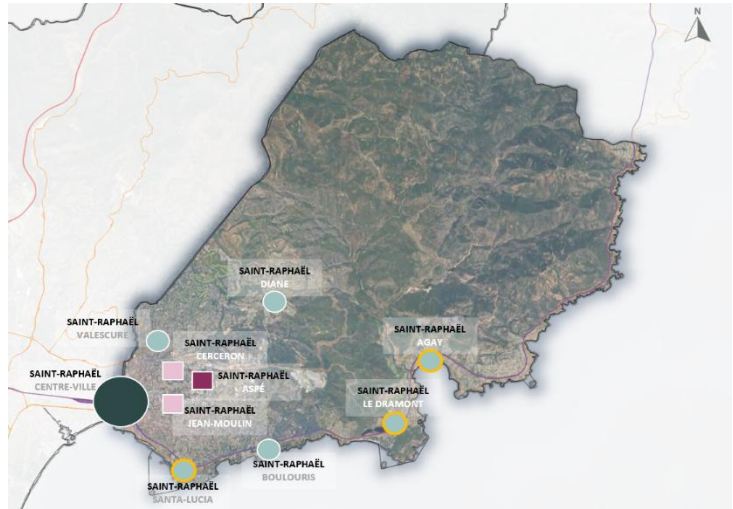
Cartographie de l'offre commerciale du territoire *(expertise terrain AID 2025)*



Des singularités notables par commune

Saint-Raphaël : une centralité majeure à repositionner sur le territoire

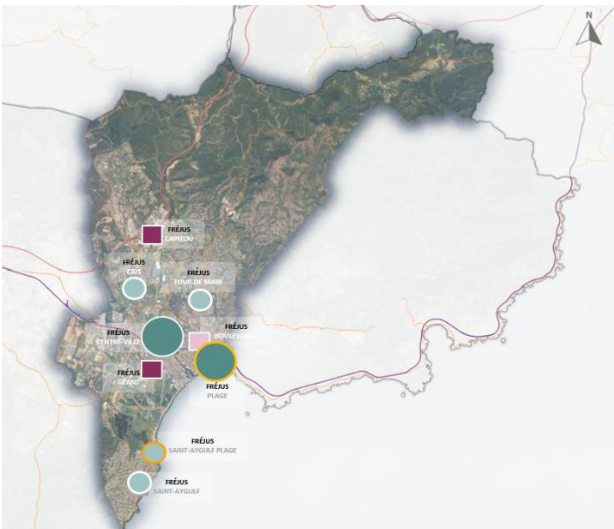
Ville urbaine de premier plan à l'échelle du département, Saint-Raphaël dispose d'équipements structurants qui en font un pôle d'attractivité indéniable. Toutefois, malgré son poids démographique et son rayonnement, la commune peine encore à s'imposer comme la centralité commerciale majeure au sein d'Esterel Côte d'Azur Agglomération. Son rôle reste partiel sur les fonctions commerciales, en particulier face à la concurrence d'autres polarités du territoire.



L'organisation commerciale de la ville repose sur une structure décentralisée, articulée autour de six zones de quartier dynamiques. Ces pôles, principalement composés de commerces de bouche et de services de proximité, jouent un rôle essentiel dans la satisfaction des besoins quotidiens des habitants. Ils offrent une alternative intéressante entre l'hypercentre et les zones commerciales périphériques, en constituant une offre intermédiaire bien ancrée dans les quartiers résidentiels.

Cependant, trois de ces centralités, à forte vocation touristique, sont confrontées à une certaine saisonnalité. Leur attractivité varie selon les périodes de l'année, ce qui pose des défis en termes de fréquentation, de stabilité commerciale et de pérennité des activités en dehors des pics estivaux.

Fréjus : une ville au commerce pluriel entre dynamisme local et forte saisonnalité



Le centre-ville de Fréjus, bien que dynamique, est aujourd'hui confronté à la fragilité de certains axes structurants, notamment la rue Général de Gaulle et la rue Grisolle, qui concentrent une partie de l'activité commerciale mais peinent à maintenir une attractivité constante. À l'échelle de la commune, l'organisation commerciale repose sur trois polarités de quartier assurant une offre de proximité pour les besoins du quotidien.

Parmi elles, Saint-Aygulf se démarque nettement en tant que polarité de proximité majeure. Son tissu commercial dense, enrichi par la présence d'une moyenne surface alimentaire – absente

dans les autres quartiers – lui permet de répondre efficacement aux attentes des habitants et de jouer un rôle central dans l'équilibre commercial local.

Fréjus Plage constitue quant à elle une polarité marquée par une forte saisonnalité. L'offre y est orientée vers les commerces liés au tourisme et aux loisirs (articles de plage, souvenirs, restauration), participant ainsi à l'attractivité estivale de la commune. Bien que cette polarité ne réponde pas directement aux besoins courants de la population locale, elle occupe une place complémentaire au sein du tissu commercial global, notamment en lien avec la centralité de Saint-Raphaël.

Roquebrune-sur-Argens : un centre historique à valoriser pour un commerce de proximité durable

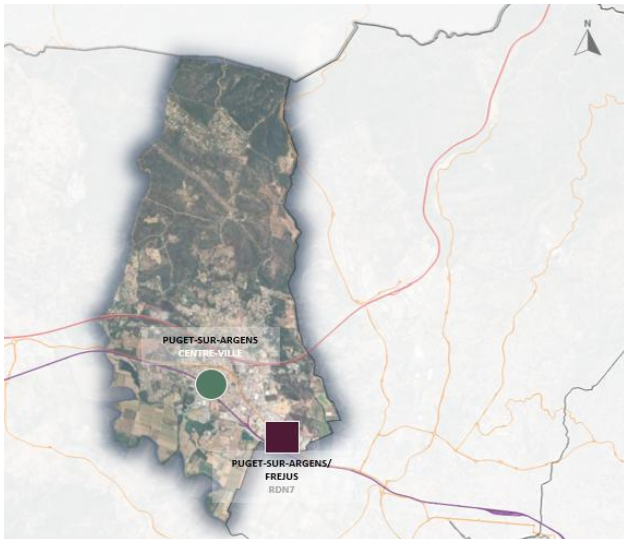
Le centre-ville historique de Roquebrune-sur-Argens conserve aujourd'hui une fonction de centralité locale, répondant aux besoins du quotidien d'une partie de la population. Son attractivité reste réelle, mais elle est fragilisée par plusieurs dynamiques récentes. La commune compte notamment 31% de locaux vacants dans le centre-ville. Consciente de ces enjeux, la commune bénéficie du programme "Petites Villes de Demain" (PVD), qui a permis de structurer un plan d'action en faveur de la redynamisation commerciale du centre-ville. Cette démarche témoigne d'une volonté de réinvestir la centralité et de rééquilibrer l'offre à l'échelle de Roquebrune-sur-Argens.



À l'échelle communale, Roquebrune-sur-Argens s'organise également autour de deux polarités de quartier significatives : La Bouverie et Les Issambres. Ces deux pôles jouent un rôle essentiel en matière de commerce de proximité, en offrant une réponse adaptée aux besoins courants des habitants.

Si la volonté est de redonner un rôle structurant au centre-ville, alors une limitation des implantations commerciales en périphérie pourrait s'avérer nécessaire. Cela permettrait de concentrer les efforts de dynamisation sur les centralités existantes, en leur redonnant de la visibilité, de la fréquentation, et donc de la viabilité économique à long terme.

Puget-sur-Argens : un centre-ville en pleine réorganisation, pour mieux répondre aux attentes contemporaines



Puget-sur-Argens, autrefois un pôle dynamique, fait face aujourd'hui à une perte d'attractivité de son centre-ville. Ce dernier connaît un taux de vacance élevé, un indicateur de fragilité pour la vitalité commerciale locale. Les commerces traditionnels, qui constituaient jadis l'âme du centre, sont de plus en plus rares, remplacés par une offre commerciale souvent moins qualitative, dominée par des services marchands et non-marchands, et une forte présence de restauration rapide.

À l'extrémité de la rue du Général de Gaulle, en direction de la zone commerciale périphérique, de

nouveaux commerces de proximité (fleuriste, bureau de tabac, commerces de bouche) s'implantent. Ce phénomène traduit une délocalisation progressive des commerces, qui cherchent à profiter des flux générés par la zone périphérique. Ce mouvement de dispersion témoigne d'une évolution où les dynamiques commerciales du centre-ville semblent être éclipsées par les opportunités offertes par la périphérie, fragilisant ainsi la cohérence et l'attractivité du cœur de ville.

Les Adrets-de-l'Estérel : une centralité dynamique au service des besoins quotidiens

L'offre commerciale y est restreinte mais variée, répondant efficacement aux besoins immédiats de la population locale. Toutefois, le centre-ville se distingue principalement par des commerces dédiés aux « petits achats » du quotidien, contribuant à l'animation et à la convivialité du lieu. Un marché hebdomadaire enrichit cette offre, renforçant la fonction de proximité du centre-ville.

En l'absence d'une offre commerciale périphérique, Les Adrets-de-l'Estérel connaît une évasion commerciale notable pour les achats hebdomadaires, avec des habitants se rendant dans des zones commerciales voisines.



Des centralités qui présentent des signaux de fragilités

Parmi les 18 polarités commerciales étudiées, 8 présentent des signes de dévitalisation, marqués par une hausse des commerces et services vacants, ainsi qu'une diminution des commerces de proximité, notamment ceux liés à l'alimentaire. Un taux de vacance supérieur à 15 % est souvent un indicateur de fragilité pour une centralité. Heureusement, cette situation concerne uniquement 3 pôles, mais elle touche deux centres-villes majeurs, à savoir Puget-sur-Argens et Fréjus (même si la commune procède actuellement à de nombreuses préemptions, ce qui peut venir temporairement augmenter le taux de vacance), ce qui représente un véritable enjeu pour l'attractivité globale des centres-villes d'Estérel Côte d'Azur Agglomération. Par ailleurs, plusieurs zones affichent un taux de restauration supérieur à 15 %, ce qui témoigne d'une forte dimension touristique. Toutefois, cette spécialisation nécessite une attention particulière pour éviter une saisonnalité excessive des commerces et une concentration trop importante de l'offre autour du secteur touristique.

Plusieurs locaux inadaptés, vacants, signes de fragilité pour quelques centralités :



Fréjus



Puget-sur-Argens

Plusieurs commerces de restauration rapide, ou de services non-marchands qui viennent s'implanter dans le cœur de ville de Roquebrune-sur-Argens



Roquebrune-sur-Argens

Récapitulatif de l'offre commerciale sur les centralités d'Estérel Côte d'Azur Agglomération

Communes	Nom de la polarité	Total de cellules dans la centralité	Taux de commerce de détail*	Taux de services marchands et non-marchands	Taux de Cafés/ Restaurants/ Hôtels	Taux de locaux vacants	Taux de vitalité**	La ville est-elle engagée dans le programme PVD ou dispositif régional ?
Saint-Raphaël	Centre-ville	419	41%	27%	25%	2%	66%	-
	Agay	31	39%	16%	26%	3%	65%	
	Le Dramont	10	50%	20%	30%	0%	80%	
	Santa Lucia	32	34%	31%	34%	0%	69%	
	Valescure	14	57%	21%	14%	0%	71%	
	Diane	10	40%	20%	0%	0%	40%	
	Boulouris	11	45%	36%	18%	0%	64%	
Fréjus	Centre-ville	149	31%	28%	23%	15%	54%	-
	Fréjus-plage	123	26%	28%	39%	1%	65%	
	Caïs	12	42%	33%	0%	8%	42%	
	Tour de Mare	12	33%	50%	8%	0%	40%	
	St-Aygulf	87	45%	34%	14%	2%	59%	
	St-Aygulf Plage	17	41%	18%	35%	0%	76%	
Roquebrune-sur-Argens	Centre-ville	59	32%	32%	27%	2%	59%	OUI
	Bouverie	25	28%	44%	12%	12%	40%	
	Les Issambres	32	25%	31%	38%	0%	63%	
Puget-sur-Argens	Centre-ville	52	13%	44%	12%	31%	25%	-
Les Adrets-de-l'Estérel	Centre-village	13	54%	23%	23%	0%	77%	-

*Part de commerces de détail = alimentaire, équipement de la personne, de la maison, culture-loisirs, hygiène et santé

** Taux de vitalité = commerce de détail + CHR / nombre total de cellules

Source : Expertise terrain AID 2025

Des fonctions de centralités qui viennent s'agréger hors des périmètres de centralité

On observe aujourd'hui une tendance marquée à l'implantation d'activités commerciales de moins de 300 m² le long des axes de flux, en dehors des centralités identifiées. Ces installations, souvent opportunistes, tirent parti de la visibilité et du passage offerts par des routes structurantes, mais échappent bien souvent à un cadre de planification cohérent. Si elles peuvent répondre à certains besoins locaux ou de passage, leur concentration progressive en périphérie peut fragiliser les commerces de centre-ville, en dispersant l'offre et en accentuant les déséquilibres territoriaux. Ce phénomène pose la question d'un meilleur encadrement de ces implantations, afin de préserver l'équilibre commercial et la vitalité des centralités. Notamment, l'analyse de terrain met en lumière une dynamique d'étalement commercial sur des axes comme la D100, la DN7 à Roquebrune-sur-Argens ou le boulevard de l'Aspé à Saint-Raphaël.



Du commerce et des services de proximité qui s'implantent sur les axes passants, exemple de Saint-Raphaël – SIP Cerceron



Des centralités qui se délocalisent en dehors des périmètres de centralité, exemple de Puget-sur-Argens



Des nouveaux commerces et services de proximité de moins de 300 m² qui s'implantent sur les RDC actifs de nouvelles constructions à proximité de la zone commerciale

Le développement non encadré de ces extensions nuit à la lisibilité de l'offre commerciale, à la cohérence urbaine et à l'efficacité globale de l'organisation commerciale. Cette situation souligne la nécessité d'une stratégie d'aménagement plus structurée, afin de renforcer la centralité de Saint-Raphaël et d'articuler plus clairement ses pôles de proximité.

L'armature commerciale actuelle

L'armature commerciale distingue les centralités, composées d'une offre de proximité (moins de 300m²) et l'offre de grandes et moyennes surfaces (plus de 300m²). Une classification en 3 niveaux de centralités a été retenue au stade du diagnostic pour distinguer les centralités, tenant compte du volume de commerces et de leurs réponses aux besoins des consommateurs du territoire. La centralité peut se caractériser notamment par la densité importante du bâti, la mixité des fonctions, la facilité d'accès à pied, Aussi, l'armature commerciale prend en compte les 8 zones commerciales périphériques, décomposées en 3 niveaux de « secteurs d'implantation périphériques » (SIP), majeurs, intermédiaires, locaux selon leurs formats d'achats et rayonnement. Son offre commerciale est essentiellement portée par des commerces dont la surface de vente est supérieure à 300 m².

Les centralités :

- La centralité majeure Saint-Raphaël, une commune structurante proposant une offre commerciale diversifiée répondant à plusieurs fréquences d'achats et des besoins hebdomadaires, quotidiens et occasionnels. Elle compte plus de 400 commerces de détail et services. Celle-ci intègre également Fréjus-Plage, située dans la continuité du centre-ville de Saint-Raphaël.
- Les centralités principales, comme les centres-villes de Fréjus, de Puget-sur-Argens, de Roquebrune-sur-Argens et la centralité de Saint-Aygulf, qui sont des polarités composées d'une offre commerciale répondant à des besoins hebdomadaires et quotidiens avec entre 35 et 100 commerces de détail et services.
- Les centralités d'ultra proximité (La Bouverie, Les Issambres, Saint-Aygulf-Plage, Caïs, Tour de Mare, Valescure, Diane, Dramont, Boulouris, Santa-Lucia, Agay, centre-ville des Adrets-de-l'Estérel), propose une offre répondant à des besoins quotidiens, orientée vers les besoins de dépannage, immédiats et essentiels du

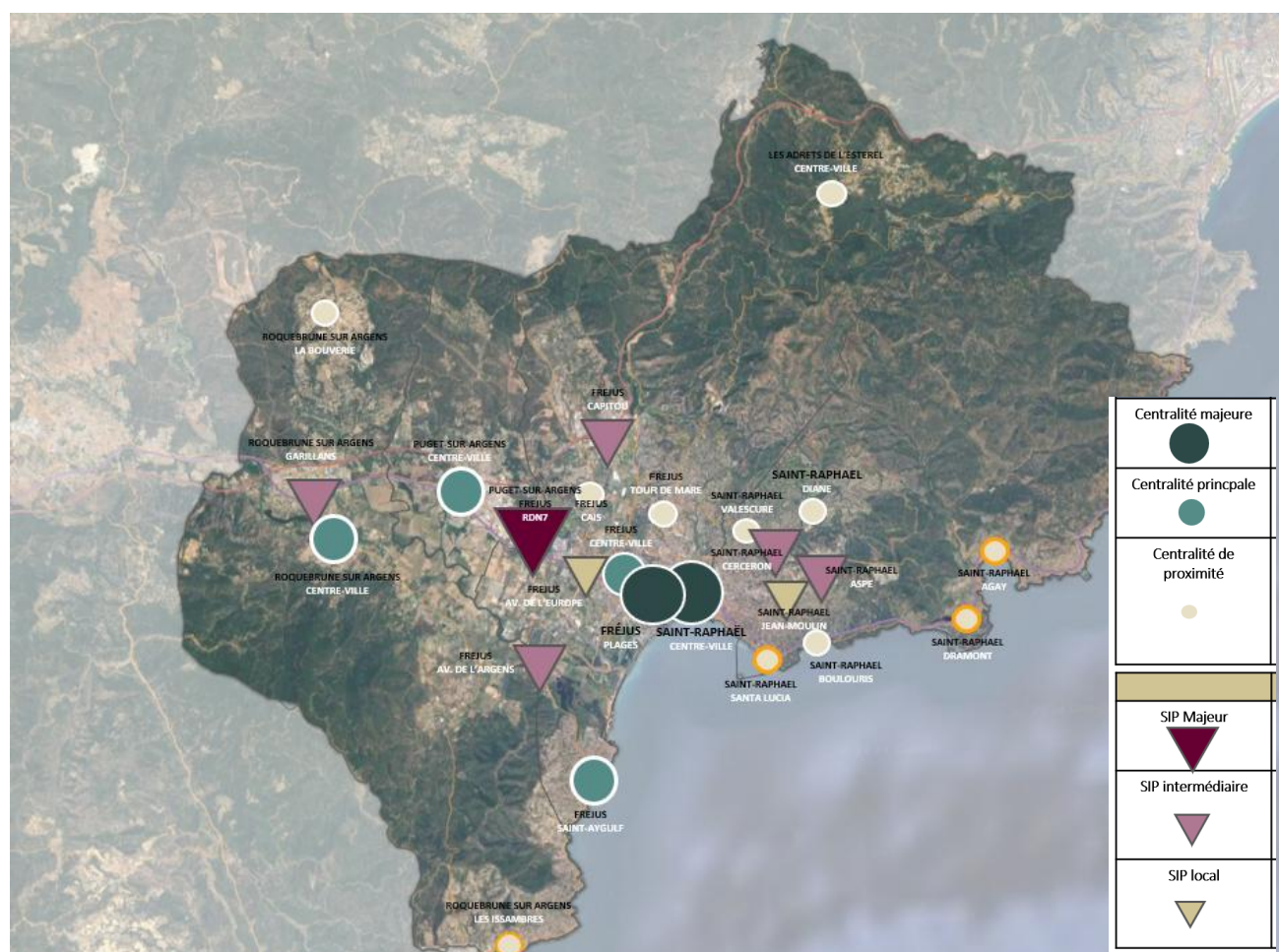
quotidien). Ces dernières répondent à des demandes urgentes ou ponctuelles (alimentation de base, services de proximité, etc.) sans nécessairement offrir une gamme complète ou spécialisée de produits. Elles comptent souvent entre 10 et 35 commerces et services et permettent de compléter le maillage commercial.

Les secteurs d'implantations périphériques :

- Le SIP majeur, (Puget-sur-Argens / Fréjus- RDN7), qui propose une offre développée et diversifiée sur les achats quotidiens et hebdomadaires, et achats occasionnels lourds ayant un rayonnant sur une aire > 10 000 habitants.
- Les SIP intermédiaires (Fréjus – Capitou, Fréjus – Av. de l'Argens, Roquebrune-sur-Argens – Les Garillans, Saint-Raphaël – Cerceron, Saint-Raphaël – Aspé) qui proposent une offre répondant à une fréquence d'achat quotidienne et hebdomadaire > 1 500 m² GMS en alimentaire, souvent accompagnée d'une offre d'achats occasionnels légers. Ces SIP rayonnent sur une aire entre 2 000 et 5 000 habitants
- Les SIP locaux (Fréjus – Boulevards, Fréjus Av. de l'Europe, Saint-Raphaël – Jean Moulin) composés d'une offre isolée/ de flux répondant à une fréquence d'achat quotidienne et hebdomadaire, pouvant > 1 500 m² GMS en alimentaire mais n'a pas une offre d'occasionnel léger à proximité et ayant un rayonnant sur une aire de moins de 2 000 habitants

L'armature commerciale actuelle

Source : Expertise terrain AID 2025



3. La logistique commerciale

Rappel des éléments de règle

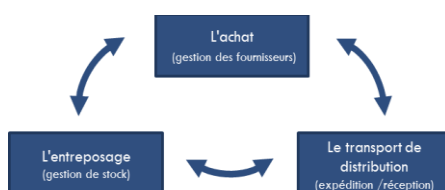
La logistique est définie comme étant "l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité" (source : ASLOG). Elle assure qu'un produit sera livré pour le bon destinataire, dans les meilleurs délais, en bonne quantité et avec le coût le plus compétitif.

L'activité logistique est considérée comme la fonction support de l'économie de production et de consommation.

L'activité logistique, fonction support de l'économie :



Ce que couvre l'activité logistique :



Par le biais des documents de planification, les pouvoirs publics ont matière à agir sur cette thématique et poser un cadre dans lequel la logistique, au même titre que les autres activités économiques, a la possibilité de se développer.

Le rôle du SCoT est de définir les règles et conditions d'implantation de cette activité au regard des spécificités de son territoire, de la stratégie de développement que les collectivités souhaitent porter dans les années à venir tout en limitant la consommation foncière :

- Localisation des nouvelles implantations pour optimiser l'activité et limiter ses nuisances (trafic poids lourds induits),
- Définir les formats et les conditions d'implantation des entrepôts sur le territoire.

Les règles définies dans le SCoT doivent pouvoir se décliner dans les documents d'urbanismes locaux (intercommunaux) et les plans de déplacements urbains.

La loi Climat et Résilience a modifié le contenu du volet commerce des SCoT en intégrant "les équipements logistiques commerciaux" dans le DAACL. La loi désigne par ce terme les entrepôts logistiques à destination de **la vente à distance**.

Article L141-6 du Code de l'Urbanisme :

Pour les **équipements logistiques commerciaux**, le DAACL localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la **capacité des voiries**, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises et au regard des objectifs mentionnés au second alinéa de l'article L. 141-3.

Il peut également prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines afin de limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines ;

Ainsi, le DAACL doit tenir compte de cette forme de développement sur son territoire de la manière suivante :

- [Obligatoire] Localisation des "équipements logistiques commerciaux"

C'est-à-dire les entrepôts de + de 5 000 m² pour stocker, préparer et organiser l'expédition de biens achetés à distance par le consommateur.

La stratégie d'implantation des principaux acteurs de la vente à distance étant déterminée à l'échelle nationale et internationale, les collectivités doivent définir dans leurs documents de planification si ce type d'équipement est possible ou non et sous quelles conditions (localisation / format). Ces équipements ayant un impact fort en matière de consommation foncière, la possibilité d'accueillir ce type d'activité doit être justifiée au regard :

- Des principaux flux logistiques qui s'organisent au niveau national
- Des caractéristiques économiques propres au territoire (prédominance de la logistique exogène, fortes demandes en immobilier logistique, ...),
- Des disponibilités foncières et des vocations prioritaires (activités économiques, habitat, services publics, ...),
- Des niveaux d'accessibilité multimodale des sites d'implantation envisageables.
- [Possibilité] La logistique commerciale de proximité

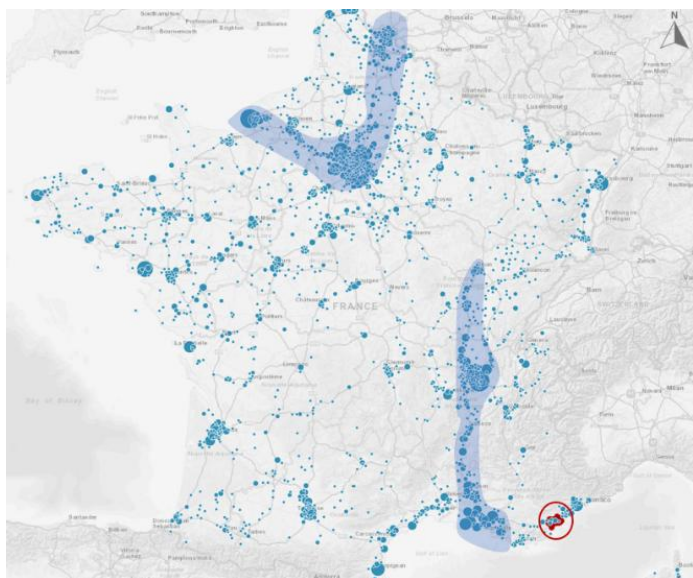
C'est-à-dire les entrepôts logistiques destinés à optimiser les flux de livraison dans les secteurs denses afin de limiter les nuisances générées par l'augmentation des flux de transport de marchandises à destination des "e-acheteurs".

Il s'agit là de prévoir, dans les documents de planification, des espaces dédiés à l'optimisation des flux logistiques afin de limiter leur impact d'un point de vue environnemental (pollution, conflits d'usages sur les espaces publics). Par ailleurs, les tensions immobilières/foncières existantes en milieu urbain limitent fortement l'implantation des entrepôts de proximité par les acteurs privés de l'immobilier et de la logistique. Il revient aux pouvoirs publics de faciliter l'implantation de ce type d'équipement pour améliorer les conditions d'approvisionnement mais aussi de déterminer la localisation optimale de cette activité au regard des autres fonctions urbaines (en particulier commerciale).

Création d'espace logistique urbain :

- Optimisation des flux ;
- Utilisation de véhicules de livraison adaptée ;
- Développement de services à destination des e-commerçants locaux

L'activité logistique à l'échelle du territoire



Les deux dorsales logistiques majeures nationales se situent sur la Vallée du Rhône, de Dijon à Marseille, puis de Lille - Paris au Havre.

Un territoire à fort potentiel logistique, au croisement des grands axes de transport

Le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération bénéficie d'un positionnement géographique stratégique, au cœur des flux de circulation régionaux et transnationaux. Traversé par l'autoroute A8, axe majeur reliant Aix-en-Provence à l'Italie, et longé par la DN7, route historique et toujours très fréquentée, le territoire se situe à la croisée de plusieurs corridors

logistiques d'envergure.

Cette accessibilité exceptionnelle renforce son attractivité pour les acteurs économiques, notamment dans le domaine de la logistique commerciale. Dans un contexte de croissance des flux e-commerce, de rationalisation des circuits de distribution et de recherche de proximité avec les bassins de consommation, il est probable que de nouveaux projets logistiques s'intéressent à ce secteur dans les années à venir.

À moyen terme, le territoire apparaît ainsi comme un espace à fort potentiel pour l'accueil de points logistiques intermédiaires, notamment pour le dernier kilomètre ou la logistique urbaine. La réflexion

autour de l'aménagement commercial devra donc intégrer ces enjeux, afin de concilier développement économique, cohérence territoriale et maîtrise de l'urbanisation.

Pourtant, la vocation logistique actuelle n'est pas dominante sur le territoire qui est concerné par une activité logistique dite "endogène", qui répond principalement aux :

- 1/ Besoins des entreprises locales (logistique de production)
 - Importation des matières premières,
 - Exportation des produits finis sur le marché local, national et international.
- 2/ Besoins de la population locale (logistique de distribution)
 - La consommation locale et régionale de la population
 - L'activité logistique est dépendante de la dynamique démographique et du tissu économique local.

Les activités logistiques à l'échelle du territoire au regard du territoire nationale, départemental

Nombre d'entreprises	France	Région Provence Alpes Côte d'Azur (% France)	Var (% Région)	Estérel Côte d'Azur Agglomération (% Var)
Activités logistiques	2011	325 (16%)	44 (13%)	9 (20%)
Activités de transport de fret	11 818	1 948 (16%)	282 (14%)	38 (11%)

Le nombre d'activités sur le territoire de l'agglomération reste faible au regard du niveau national, bien qu'il joue un rôle majeur à l'échelle du département et principalement pour les entreprises locales.

Détail des activités logistiques sur le territoire :



	1 / POUR LES ACTIVITÉS LOGISTIQUES :	2/ POUR LES ACTIVITÉS DE TRANSPORT DE FRET :	TOTAL GÉNÉRAL
Communes			
Saint-Raphaël	1	3	4
Fréjus	3	12	15
Roquebrune-sur-Argens	2	8	10
Puget-sur-Argens	3	14	17
Les Adrets-de-l'Estérel	0	1	1

Source : Sitadel 2022

Le positionnement géographique de Fréjus et Puget-sur-Argens, combiné à leur réseau routier développé, fait de ces communes des pôles logistiques attractifs. L'implantation de zones commerciales le long de la DN7, de la zone du Capitou, et la présence de zones d'activités économiques renforcent leur rôle central dans la logistique commerciale à l'échelle de l'agglomération, pour desservir les fonctions de logistiques endogènes.

La dynamique de construction des entrepôts ces 10 dernières années

Entre 2011 et 2022, 3 350 000m² de surfaces d'entrepôts ont été construites sur la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, majoritairement autour des grandes agglomérations, dont Marseille et Aix-en-Provence, les deux principaux points d'attache. Dans le Var, ce sont 485 000m² qui ont été bâtis pour cette fonction et sur le territoire d'Estérel Côte d'Aur Agglomération on comptabilise 78 600m², soit près de 16% des surfaces départementales.

Les entrepôts logistiques sur le territoire



Les surfaces d'entrepôts logistique construites par communes de l'agglomération

Communes	Surfaces des entrepôts logistiques
Fréjus	49 326 m ²
Puget-sur-Argens	23 586 m ²
Roquebrune-sur-Argens	3 914 m ²
Saint-Raphaël	1 603 m ²
Les Adrets-de-l 'Esterel	58 m ²

En cohérence avec la présence de zones d'activités industrielles et commerciales stratégiques sur le territoire, les entrepôts ont été implantés à des emplacements clés. Cette organisation explique pourquoi Fréjus et Roquebrune-sur-Argens se distinguent comme les deux pôles majeurs de stockage et de logistique à l'échelle de l'agglomération.

La logistique de proximité (gestion des derniers kilomètres)



La logistique locale, ou logistique de proximité, joue un rôle central dans notre quotidien en facilitant la circulation rapide et efficace des biens au sein des territoires. Elle repose sur un réseau d'acteurs variés tels que La Poste, DPD, les relais colis ou encore les lockers Amazon ou Mondial Relais, qui assurent la distribution et la récupération des colis à des points stratégiques. Cette logistique de proximité répond à une demande croissante d'efficacité, d'accessibilité et de durabilité dans un monde de plus en plus marqué par l'e-commerce et les nouveaux modes de consommation. En mettant à disposition des infrastructures telles que des points relais ou des consignes automatiques (lockers), ces acteurs permettent de réduire les distances parcourues pour récupérer un colis, tout en optimisant les tournées de livraison, contribuant ainsi à une logistique plus écoresponsable.

Sur le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération, quatre villes se distinguent particulièrement par leur rôle clé dans cette chaîne de redistribution : Saint-Raphaël, Fréjus, Roquebrune-sur-Argens, Puget-sur-Argens. Une concentration des activités est davantage accentuée sur Fréjus et Saint-Raphaël. Ces deux pôles assurent la gestion et le transit des flux logistiques, jouant un rôle d'intermédiaire essentiel entre les expéditeurs et les destinataires. Ces points relais, qu'il s'agisse de bureaux de poste, de commerces partenaires ou encore de consignes automatiques, contribuent à créer un maillage territorial indispensable pour assurer les livraisons du dernier kilomètre. En particulier, La Poste se distingue par sa présence significative sur le territoire sur les cinq communes de l'agglomération. Grâce à ce réseau étendu, le réseau garantit une redistribution même dans les zones les plus rurales. Cela fait d'elle un acteur majeur de la logistique locale. À l'inverse, d'autres opérateurs tels que les relais colis ou les lockers Amazon disposent d'un réseau bien moins dense.

4. Les enjeux structurants

Enjeux liés au commerce

- Affirmer le positionnement commercial de l'agglomération dans l'Est Var par un renforcement qualitatif
- Affirmer le maintien et le développement d'une offre commerciale au cœur des centralités comme une priorité
- Mettre en œuvre une politique ambitieuse de régénération des zones commerciales périphériques
- Faire du commerce un élément moteur de qualité urbaine et environnementale

Enjeux liés à la logistique commerciale

- Maîtriser le développement de la logistique liée aux activités commerciale sur le territoire
- Accompagner l'émergence de sites de distribution de proximité ou du dernier kilomètre pour desservir les centres-villes