

Viens chez moi j'habite chez Auchan !

Quand les zones commerciales
françaises sortent du monofonctionnel



Viens chez moi j'habite chez Auchan !

Quand les zones commerciales françaises sortent du monofonctionnel

Marie Bourdon

Énoncé théorique 2025

École Polytechnique de Lausanne

Sous la direction de Luca Pattaroni
et Capucine Legrand

2025, Marie Bourdon.

Ce document est mis à disposition selon
la Licence Creative Commons Attribution
creativecommons.org/licenses/by/4.0

les termes de
(CC BY <https://>



Table des matières

Introduction	6
Prélude Voyage au centre des zones commerciales	8
Partie 1 / Life and death of great commercial zones	36
1. Pourquoi le commerce importe	38
2. Qu'est-ce qu'une zone commerciale ?	40
3. La naissance d'un nouveau modèle	44
4. Un nouveau paysage horizontal	46
5. La consommation comme mode de vie	48
6. La remise en cause du modèle	50
7. La fin du monofonctionnel ?	52
Partie 2 / Expériences de transformation	54
Interlude : Atlas des nouveaux logements en zone commerciale	56
1. Bordeaux / Mérignac	58
2. Toulon / Valette-du-Var	74
3. Strasbourg / Vendenheim	90
Retours d'expériences : Les transformations en question	102
1. Un développement privé initié par les pouvoirs publics	104
2. L'existant inexistant	107
3. Expériences d'habitants	112
4. Une durabilité limitée	117
Partie 3 / Vers une mutation plus contextuelle	122
1. Renouer avec le territoire pour considérer d'autres programmes	124
2. Exploiter la France moche	134
Conclusion	144
Bibliographie	146

Introduction

La réforme « zéro artificialisation nette », instaurée en 2021, vise à mettre un terme à la consommation des sols naturels, agricoles et forestiers en France¹. Allant à l'encontre de l'étalement urbain qui a caractérisé la périurbanisation du XX^{ème} siècle², cette mesure incite notamment les constructeurs de logements neufs à trouver d'autres sites que les champs.

Dans ce contexte, les cinq cents millions de mètres carrés (cinq fois la taille de Paris)³ de zones commerciales très critiquées pour leur impact environnemental et leur esthétique⁴ apparaissent comme le nouveau terrain de prédilection pour la construction d'habitations, les transformant en nouveaux « quartiers de vie »⁵. Leur faible densité et fort degré d'artificialisation, font d'elles de parfaits candidats pour répondre à la crise du logement et du climat, en optimisant l'espace du périurbain tout en mettant en place une mixité fonctionnelle.

Face à ce constat, en 2023, le gouvernement français lance un plan de transformation des zones commerciales soutenant 74 projets⁶, malgré le faible nombre d'expériences menées et l'absence d'analyse approfondie de leurs résultats.

Les recherches sur les zones commerciales⁷ explorent principalement leur histoire ou leurs perspectives futures, mais elles n'abordent pas leur transformation et ses aspects essentiels tels que la cohabitation des fonctions, ni les exemples concrets de transformations déjà réalisées. Cette lacune peut s'expliquer par la nouveauté et la rareté du phénomène. Toutefois, depuis l'annonce du plan de transformation gouvernemental, de nombreux débats spéculent sur les effets attendus de ces mutations, mais rares sont les études qui se penchent sur les exemples existants. Par ailleurs, les écrits sur la lutte contre l'étalement urbain⁸, souvent mobilisée pour justifier l'insertion de logements en zone commerciale, adoptent une approche globale du périurbain, sans s'attarder spécifiquement sur ces espaces monofonctionnels.

1 Ministère de la transition écologique et des territoires. « guide synthétique sur le ZAN », 27 novembre 2023

2 « Périurbanisation », Géoconfluences, mai 2023

3 « Un nouvel horizon pour les zones commerciales », Gouvernement français, septembre 2023.

4 « Comment la France est devenue moche », 12 février 2010, <https://www.telerama.fr/monde/comment-la-france-est-devenue-moche,52457.php>.

5 « Un nouvel horizon pour les zones commerciales ».

6 Ministère de L'économie des Finances et de la Souveraineté Industrielle et Numérique « Dossier de Presse - Plan de transformation des zones commerciales » 29 mars 2024

7 Un des livres notoires sur le sujet est : Mangin, *La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine*, mais d'autres auteurs réfléchissent au sujet, voir : Gintrand, *Le jour où les zones commerciales auront dévoré nos villes*, Cliquet, « 50 ans de grandes surfaces en France : et maintenant ? », ou encore Deprez, « L'avenir des zones commerciales en France face aux nouveaux horizons de l'urbain et aux trajectoires naissantes de consommation: Une lecture prospective ».

8 Par exemple, voir : *La ville stationnaire : comment mettre fin à l'étalement urbain ?*, *Densifier, dédensifier : penser les campagnes urbaines*, ou encore *Sprawl Repair Manual*.

9 « Frey, la Banque des Territoires et CDC Habitat s'associent pour transformer les zones commerciales d'entrées de ville », « Carrefour et Nexity s'associent en vue de la revalorisation de 76 sites Carrefour en France », « Nhood, Ceetrus et la Banque des Territoires créent la foncière Régénimo ».

Aujourd'hui, les réflexions sur la transformation des zones commerciales sont largement monopolisées par des acteurs privés⁹, dont les intérêts économiques dominent le processus. En plus de produire des solutions génériques, cela risque de reléguer les valeurs sociales et écologiques au second plan.

Alors que ces transformations tendent à se généraliser sur l'ensemble du territoire français, il devient crucial de comprendre leur impact, d'analyser les projets réalisés et de réfléchir à la nature de l'urbanité qu'elles contribueront à façonner.

L'énoncé se concentrera sur le contexte français, dans lequel zones commerciales sont particulièrement répandues.

L'approche alterne entre visuel et textuel pour explorer les zones commerciales de manière sensible et critique. Les images sont présentées sans artifice, ne cherchant pas à embellir la réalité, mais à offrir une vision brute de ces endroits fréquentés par des millions de français.

Il débute par une immersion : je me suis rendue dans cinq zones commerciales pour les photographier, afin de capturer leurs spécificités en termes d'atmosphère, d'usages et de contexte. Ce regard sensible sera suivi d'un retour sur leur développement historique, afin de comprendre la raison d'être de ces espaces monofonctionnels.

L'analyse se poursuivra avec trois cas concrets de transformation intégrant du logement à des zones commerciales. Ces exemples seront catalogués et documentés visuellement, commençant un atlas photographique de la transformation des zones commerciales. Puis, les enjeux et interrogations soulevés par l'intégration de logements dans ces espaces seront discutés.

Enfin, la dernière partie ouvre des perspectives, au-delà des transformations déjà réalisées, afin d'alimenter les réflexions sur leur impact socio-écologique et leur contextualisation.

Prélude

Voyage au centre des zones commerciale

*“Et, si jamais tu t’endors
Tu t’éveilleras sur les bords de la ville
Là où les centres commerciaux sont énormes
Où on passait les samedis en famille
Où j’aimais tellement m’balader
Même quand on avait que dalle à acheter
Le caddie des parents ralentit devant Pizza Del Arte
Pas loin du magasin d’jouets
Où j’tirais des chevaliers (...)
À chaque fois qu’ils détruisent un bâtiment
Ils effacent une partie d’mon passé”*

Orelsan, “Dans ma ville on traine”, *La fête est finie*, 2017

“Ils (les super et hypermarchés) suscitent des pensées, fixent en souvenirs des sensations et des émotions. On pourrait certainement écrire des récits de vie au travers des grandes surfaces commerciales fréquentées. Elles font partie du paysage d’enfance de tous ceux qui ont moins de cinquante ans. Si on excepte une catégorie restreinte de la population – habitants du centre de Paris et des grandes villes anciennes –, l’hypermarché est pour tout le monde un espace familier dont la pratique est incorporée à l’existence, mais dont on ne mesure pas l’importance sur notre relation aux autres, notre façon de « faire société » avec nos contemporains au XXI^e siècle.”

Regarde les lumières mon amour, Annie Ernaux, 2014

10 Antoine Fleury, « Quels espaces publics pour repenser le périurbain ? » L’Harmattan, 2016, 99

11 « Comment la France est devenue moche » *Telerama*, 2010

12 Bruno Sabatier, « La publicisation des espaces de consommation privés / Les complexes commerciaux récréatifs en France et au Mexique » 2006

13 Fabrice Raffin, « Plateformes » 2012

14 Fabrice Raffin, « La France « moche » Ne l’est Pas Pour Tout Le Monde », *The Conversation*, 28 novembre 2023

15 Robert Venturi, Denise Scott Brown, et Steven Izenour, *L’Enseignement de Las Vegas*, 1978

16 Syvil architectures, « Régénérer les zones d’activités périphériques »

Les zones commerciales sont des espaces uniques où la liberté esthétique et l’accessibilité ont créé des paysages originaux auxquels de nombreuses personnes sont attachées¹⁰. En effet, bien que les zones commerciales soient critiquées sous bien des égards, notamment en l’appelant France Moche¹¹, elles restent très fréquentées et jouent même le rôle d’espace public¹².

Au-delà de l’appréciation forte de ces lieux par une partie des utilisateurs, plusieurs acteurs mettent en avant les qualités formelles de ces lieux uniques. Fabrice Raffin qui a effectué une recherche sociologique dans ce territoire¹³, parle de l’« Esthétique hollywoodienne »¹⁴, on peut également citer Enseignement de Las Vegas¹⁵ qui met en avant l’architecture des strips commerciales de Las Vegas, qui correspondent plus ou moins à la version américaine des zones commerciales françaises. De plus, le bureau Syvil architecture, spécialisé entre autres sur la requalification des zones d’activités, écrit qu’il est important de conserver « des vues sur le ciel et le grand paysage » qui fait partie des spécificités de ces lieux dégagés constitués de « halles généreuses »¹⁶.

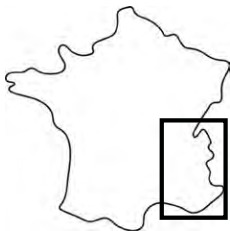
Bref, bienvenue au cœur de quelques-unes de ces milliers de zones commerciales françaises qui constituent un réel héritage.

Entre septembre et décembre 2024, je me suis immergée dans cinq zones commerciales pour capturer l'atmosphère de ces lieux fascinants, qu'on aime autant que l'on déteste.

J'éprouve, et je ne suis pas la seule, une attraction inexplicable pour ces endroits, que j'associe notamment à des souvenirs d'enfance. Se perdre dans les rayons et ressentir à la fois l'économie et l'abondance. S'arrêter devant des bâtiments aussi monumentaux que banals. Se sentir tout petit en traversant les immenses parkings.

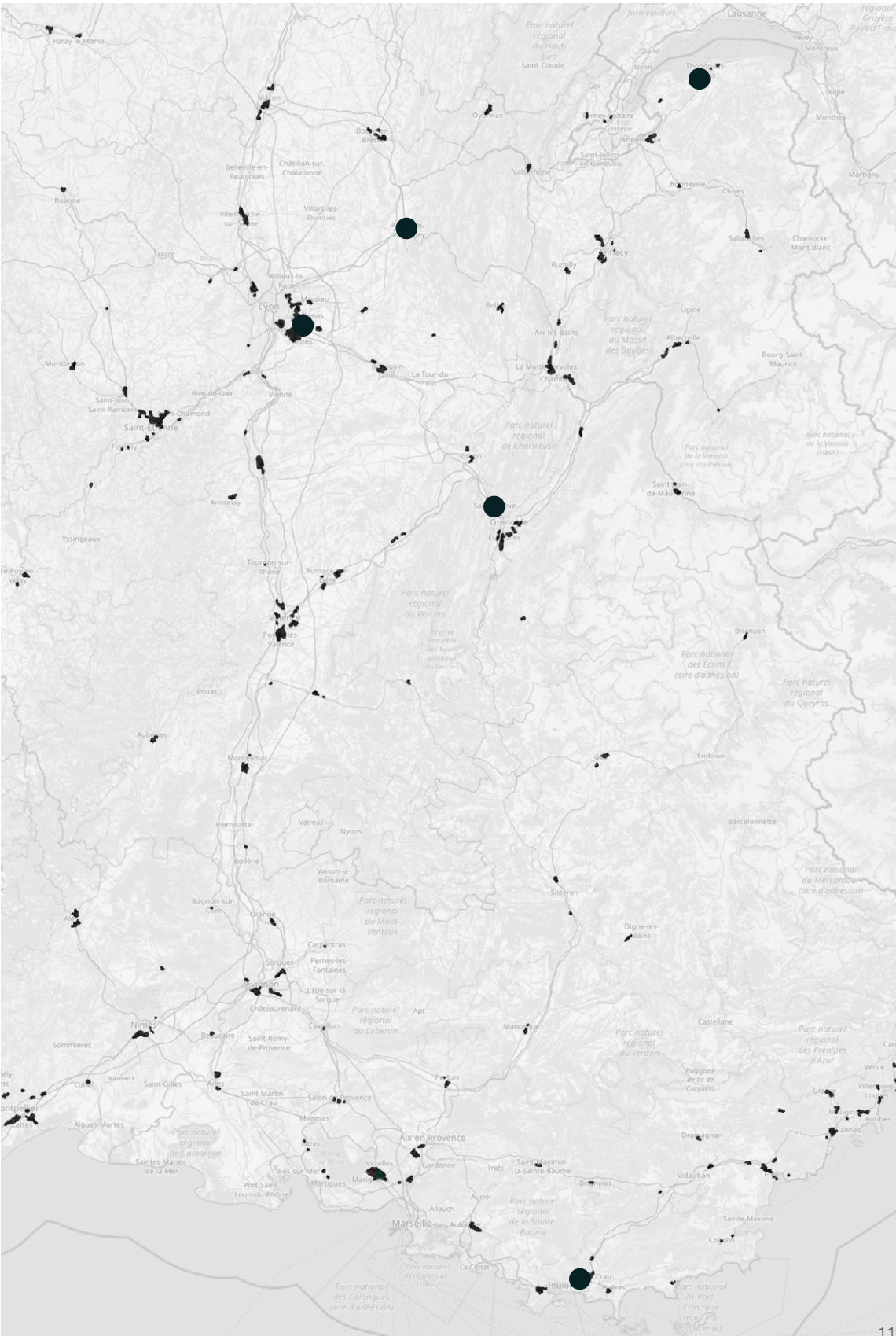
Alors j'ai décidé de les explorer à nouveau pour rafraîchir mon regard. J'y suis allée en bus, à vélo, à pied, en train et en voiture, ce n'était pas toujours pratique ni agréable mais ces visites m'ont confirmé la singularité de ces lieux.

J'ai interrogé leurs utilisateurs, photographié leurs bâtiments, filmé leurs flux de voitures, tout en me demandant quel avenir attend ces temples de la consommation de masse et du transport individuel.



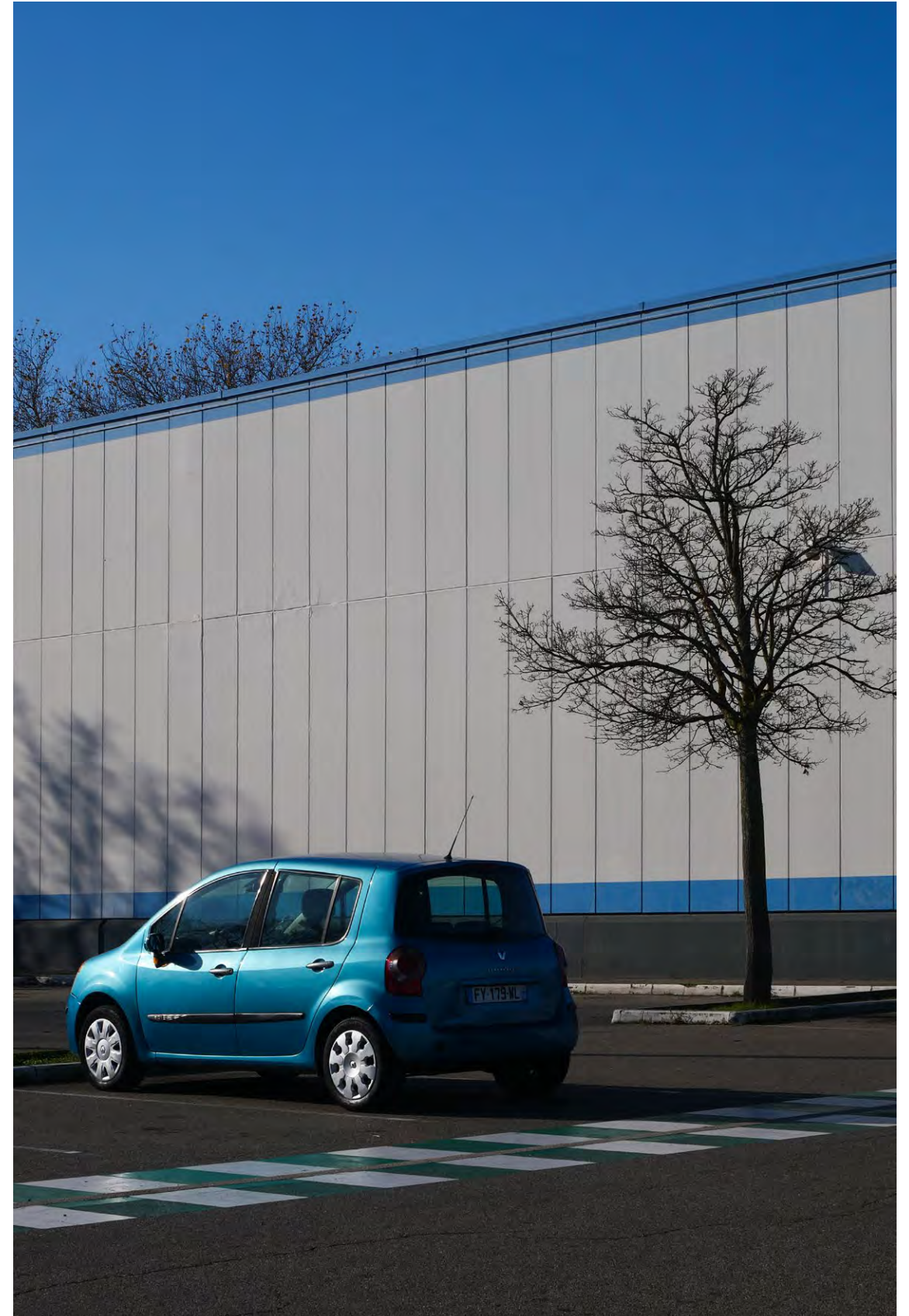
de haut en bas :
Thonon-les-Bains / Anthy-sur-Léman
Ambérieu-en-Bugey
Lyon / Saint Priest
Grenoble / Saint-Égrève
Toulon / Valette-du-Var

Carte des zones commerciales du Sud-Est de la France
© OSM



Deux belles coques

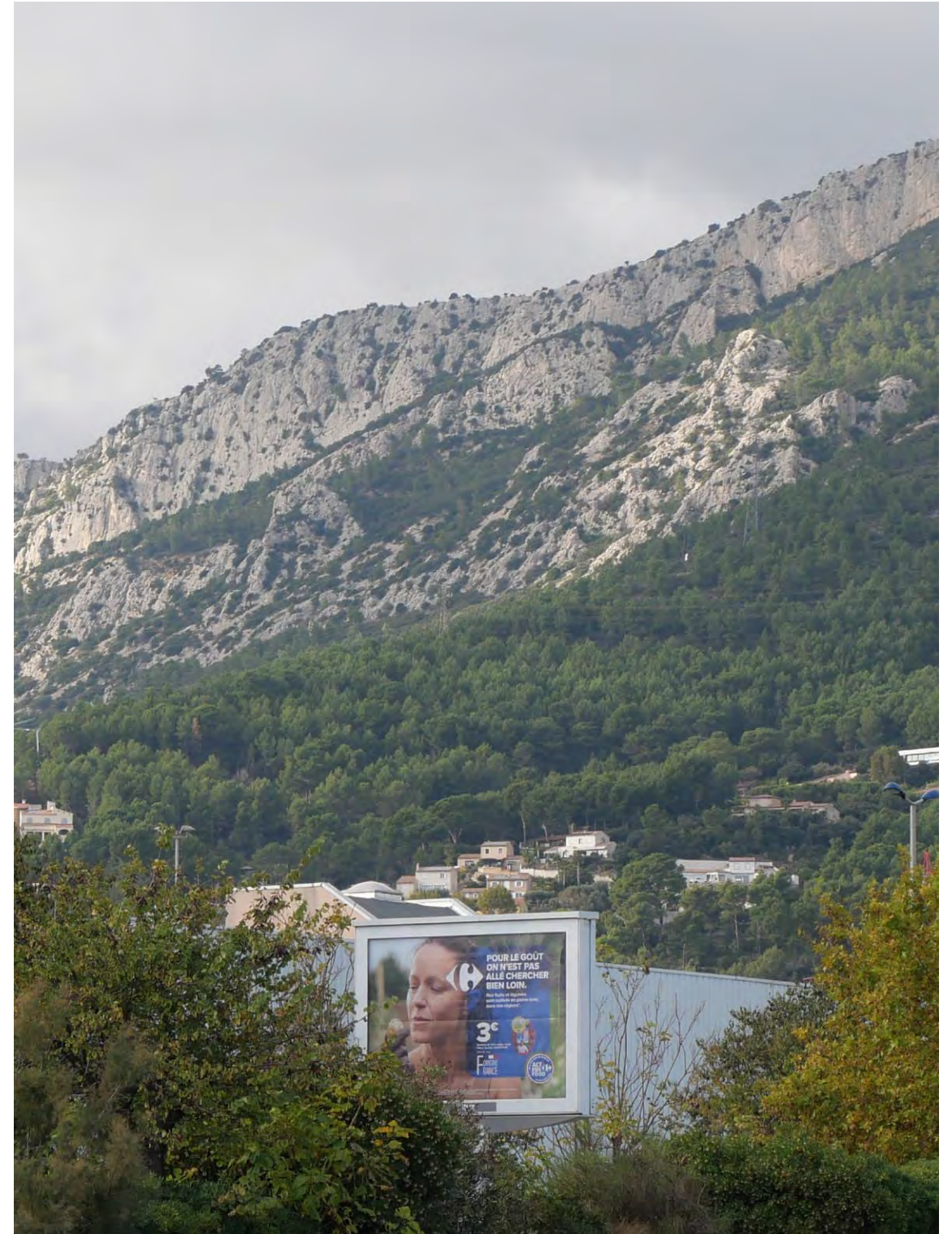
Store Kiabi SAINT PRIEST, 69800 Saint-Priest
Dimanche 1er décembre, 11h38



Pour l'amour des caddies
Aushopping Porte des Alpes, 69800 Saint-Priest
Dimanche 1er décembre, 11h15



Joli prix
83160 La Valette-du-Var
Jeudi 24 octobre, 16h47



Pause café
74200 Anthy-sur-Léman
Lundi 30 septembre, 12h45

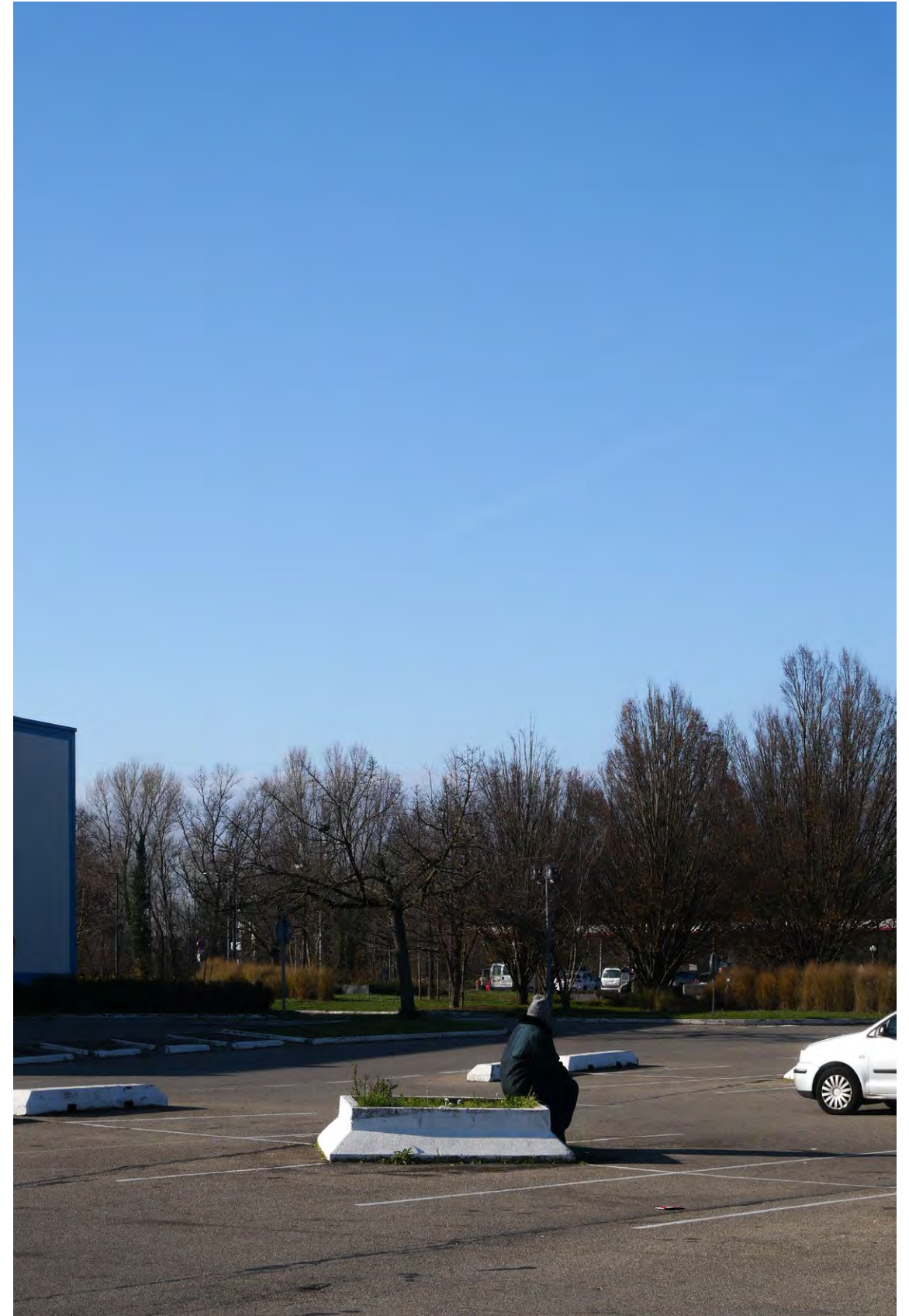


Pepette au naturel
74200 Anthy-sur-Léman
Lundi 30 septembre, 13h13



Meeting spot

Bou langer Lyon - Saint Priest, 69800 Saint-Priest
Dimanche 1er décembre, 11h39





Dimanche midi avec Mami

Flunch Restaurant - Saint-Priest, 69800 Saint-Priest
Dimanche 1er décembre, 11h40



Trouver sa route

Bistro Régent Saint-Priest, 69800 Saint-Priest
Dimanche 1er décembre, 11h40

Plus de discount
01500 Ambérieu-en-Bugey
Mardi 3 décembre, 9h38



Vite c'est lourd
38120 Saint-Egrève
Lundi 9 décembre, 17h04



“No parking, no buisness”

Aushopping Porte des Alpes, Saint-Priest
Dimanche 1er décembre, 11h11





Bien se faire voir

DARTY Ambérieu-en-Bugey, 01500 Ambérieu-en-Bugey
Mardi 3 décembre, 9h46

Partie 1

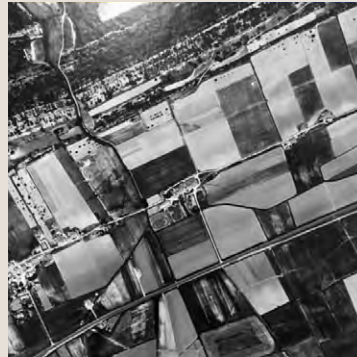
Life and death of great commercial zones



© Carrefour



© DR



© DR



© Stéphanie Lacombe



© Leclercq et associés



© Google Earth



© Leclercq et associés



© Leclercq et associés



© OMA

1. Pourquoi le commerce importe

Pas de ville sans commerce ?

De nombreuses théories à l’origine de notre compréhension de la ville la définissent avant tout comme un lieu de commerce. Par exemple, Von Thünen « situe le rôle organisateur de la ville en montrant la dépendance du territoire agricole par rapport à l’accessibilité du marché-centre »¹. D’après Max Weber : « Toute ville (...) est un lieu de marché »². Selon ces théories historiques, le commerce est inhérent à la ville, lieu de concentration des échanges permis par l’abondance des productions agricoles et artisanales, préfigurant le capitalisme contemporain.

Consommation et politique

Historiquement, le lieu du commerce est également un lieu politique, comme le démontre l’exemple de l’agora, considéré comme le berceau de la démocratie tout en étant le lieu d’échange des biens. Aujourd’hui, dans une société de consommation, le commerce ne cesse de gagner en importance, tant sur le plan spatial que politique. Anne Querrien, Pierre Lassave soulignent ce lien dans l’introduction du recueil d’article intitulé *Echanges / Surfaces* : “Le parallélisme entre société marchande et société politique, la similitude des traitements de l’opinion et des achats par les sondages, tout conduit à faire de la consommation une des clefs de voûte du fonctionnement objectivement censitaire de la société.”³. En effet, le pouvoir d’achat est au centre des débats publics, nous l’avoir vu par exemple lors des manifestations des gilets jaunes.

« Si, à partir du V^e siècle, l’agora est normalement utilisée comme place de marché, elle est avant tout conçue pour permettre aux membres de la communauté de se réunir. »⁴

1 Johann Heinrich von Thünen, *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*

2 Max Weber, *La ville, Politique et sociétés*

3 *Les Annales de la recherche urbaine* », N°78, 1998. « Echanges / Surfaces. »

4 Lewis Mumford, *La cité à travers l’histoire, Mémoires sociales*

5 Walter Benjamin, *Paris, capitale du XIX^e siècle: le livre des passages*, 3^e édition, [réimpr.], Passages (Paris: Les Editions du Cerf, 2009).

6 Annie Ernaux, *Regarde les lumières mon amour*

7 « Few activities unite us as human beings in the way shopping does. » Chiu-hua Judy Chung et al., *Harvard Design School Guide to Shopping*

Le commerce comme observatoire sociologique

De plus, les lieux du commerce ont souvent constitué des observatoires de phénomènes sociologiques, comme les passages couverts, lieu de flânerie du philosophe Walter Benjamin⁵. Plus récemment, l’écrivaine Annie Ernaux, évoque l’hypermarché comme un « grand rendez-vous humain » le plaçant même comme indispensable pour comprendre « la réalité sociale de la France d’aujourd’hui » du fait de la diversité de sa fréquentation : « il n’y a pas d’espace, public ou privé, où évoluent et se côtoient autant d’individus différents : par l’âge, les revenus, la culture, l’origine géographique et ethnique, le look. Pas d’espace fermé où chacun, des dizaines de fois par an, se trouve mis davantage en présence de ses semblables, où chacun a l’occasion d’avoir un aperçu sur la façon d’être et de vivre des autres. »⁶. Enfin, l’architecte et artiste Sze Tsung Leong, dans le Harvard Design School Guide to Shopping, va même jusqu’à considérer le shopping comme une des activités unissant le plus les humains⁷.

2. Qu’est-ce qu’une zone commerciales ?

La forme du commerce ayant beaucoup évolué entre l’agora et l’hypermarché qu’évoque Annie Ernaux, il convient de faire un pas en arrière pour retracer l’apparition des zones commerciales périphériques telles qu’on les connaît aujourd’hui, en commençant par définir son appellation.

Les zones commerciales dans la loi

Le premier réflexe est de se tourner vers la loi, or le terme de « zone commerciale » ne correspond pas nécessairement à une catégorie de zone réglementaire.

La notion de “zone” en urbanisme, notamment défendue par Le Corbusier à travers La Charte d’Athènes, a été introduite dans la loi française en 1935 pour « désigner les espaces où les constructions devaient respecter des règles spécifiques »⁸. Depuis, elles sont intégrées aux différents outils légaux de planification urbaine, qui ont évolué au fil des années.

Depuis 2000, les collectivités publiques gèrent l’affectation du territoire via des Plans Locaux d’Urbanisme (PLU) qui comprennent en général un plan de secteur avec ses règlements spécifiques⁹. Les usages sont régis par des zones et sous-zones, que les collectivités définissent et restreignent librement.

Les zones commerciales de périphérie sont généralement situées dans des zones interdites au logement, et avec des restrictions variables pour les autres activités. Par exemple, dans le PLU de Thonon-les-Bains, le secteur UXc est « destiné prioritairement au commerce » sans exclure d’autres usages comme l’artisanat¹⁰. Cependant, le commerce, grâce à sa plus forte valeur ajoutée, domine souvent ces espaces. Comme le note Franck Gintrand, les zones d’activité

8 Hervé Vieillard-Baron, « Le zonage en question », *Revue Projet* 312, no 5 (2009): 58-59, <https://doi.org/10.3917/pro.312.0056>.

9 « Titre V : Plan local d’urbanisme (Articles L151-1 à L154-4) - Légifrance », consulté le 18 novembre 2024, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074075/

10 Ville de Thonon-les-Bains, *Plan local d’urbanisme de Thonon-les-Bains : règlement modifié, 18 décembre 2013 – Modification n°1, 2019*. <https://www.agam.org/wp-content/uploads/2021/11/Regards-111-La-ville-productive-Agam-WEB.pdf>.

11 Par exemple, la ZAC de la Méridienne prévue pour accueillir des activités logistiques a accueilli décathlon en 2018, puis Leroy Merlin en 2021, ce qui inquiète les commerçants du centre-ville. Cf. Gintrand, *Le jour où les zones commerciales auront dévoré nos villes*, 64-65. Cf. « Biterrois : Leroy Merlin s’installera à la Méridienne à côté du nouveau Decathlon », midilibre.fr, consulté le 19 novembre 2024, Cf. « Béziers : feu vert pour l’installation de Leroy Merlin à la Méridienne », midilibre.fr, consulté le 19 novembre 2024,

12 *Aménager la ville productive, Les notes de la fabrique* (Paris: Presses des Mines-Transvalor la Fabrique de l’industrie, 2024), 53.

13 « Section 4 : Zones d’activité économique (Articles L318-8-1 à L318-8-2) - Légifrance », consulté le 18 novembre 2024, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074075/LEGISCTA000043968262/.

14 Jérôme Monnet, « L’urbanisme commercial français de 1969 à 2009: quels changements avant et après la Directive européenne “ Services ”? », s. d.

15 « Les CDAC : organisation et fonctionnement | CNAC », Commission Nationale d’Aménagement Commercial, consulté le 18 novembre 2024, <https://cnac.entreprises.gouv.fr/cdac-organisation-et-fonctionnement>.

16 « Article L752-1 - Code de commerce - Légifrance », consulté le 18 novembre 2024, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037671151.

17 Préfecture des Côtes-d’Armor, *Fiche ensembles commerciaux*, <https://www.cotes-darmor.gouv.fr/content/telechargement/47834/335631/file/Fiche%20ensembles%20commerciaux.pdf>.

18 « Un nouvel horizon pour les zones commerciales ».

ouvertes au commerce tendent à devenir de plus en plus commerciales¹¹. Cela se vérifie à Bordeaux, où l’absence de restrictions strictes pour les bureaux et le commerce fait évoluer « les parcelles spontanément vers les destinations les plus lucratives, notamment le tertiaire et le commerce, comme à Mérignac. »¹²

Les zones commerciales, étant souvent mêlées à d’autres activités, sont difficiles à compter et à identifier. En effet, elles font partie de la famille des « zones d’activité économique » définies par le code de l’urbanisme, qui comprennent les activités industrielles, tertiaires, artisanales, touristiques, portuaires et aéroportuaires, en plus de l’activité commerciale¹³.

Cependant, les grandes surfaces commerciales sont tout de même soumises à l’avis de commission spécialisées depuis les années 1960¹⁴. Actuellement, les Commissions départementales d’aménagement commercial (CDAC)¹⁵ réglementent l’ouverture des grands magasins et ensembles commerciaux de plus de mille mètres carrés¹⁶.

Toutefois, les zones commerciales diffèrent des ensembles commerciaux « dont la définition, relevant du code de commerce, est plus restrictive puisqu’elle tend à isoler un ensemble économiquement cohérent et articulé autour d’une logique commune ».¹⁷

Ainsi, le terme de zone commerciale n’est pas une notion juridique, et ces espaces ne sont pas soumis à une réglementation commune à l’échelle nationale. Il s’agit plutôt d’un terme courant utilisé pour désigner l’accumulation de grandes surfaces en périphérie.

Les zones commerciales selon le plan de transformation du gouvernement

En effet, le terme reste employé en masse par les usagers, la presse et même le gouvernement. En effet en 2023, est lancé un « Plan de Transformation des Zones Commerciales »¹⁸. Dans le dossier de presse, elles sont définies par leur apparence, leur programme, leur superficie, leur accessibilité, leur propriétaire, leur caractère à ciel ouvert (par opposition aux centres commerciaux), ainsi que leur nombre de commerces :

« Les zones commerciales présentent souvent le même aspect : de larges voies bordées de panneaux publicitaires, des magasins isolés avec des façades généralement en tôle et entourés de vastes parcs de stationnement. Elles accueillent aussi des supermarchés, parfois des hypermarchés et des centres commerciaux. Elles s'étendent sur une superficie allant de quelques hectares à plusieurs centaines. Le client se rend d'un magasin à l'autre en voiture. Les zones commerciales sont composées d'une multitude de propriétaires fonciers, qui peuvent être des commerçants ou des foncières. La zone commerciale doit être distinguée du centre commercial, qui correspond à un seul bâtiment comprenant, sous un même toit, un ensemble de commerces de détail logés dans des galeries couvertes. Une même zone commerciale peut accueillir simultanément des dizaines de magasins isolés, un ou plusieurs hypermarchés et parfois un centre commercial. Certaines au contraire n'ont que cinq ou dix commerces. »

Autres concepts associés aux zones commerciales (retail park, entrée de ville, centre commercial, ZAC etc.)

Par ailleurs, il existe une diversité de termes associés aux zones commerciales, certains désignant des réalités similaires, d'autres prêtant parfois à confusion.

Tout d'abord, elles sont souvent décrites par leur localisation avec des termes comme « entrées de ville » ou « commerce périphérique ».

Elles sont aussi fréquemment désignées par des termes tels que « zone d'activité », parfois précisés en « zone d'activité économique » ou « zone d'activité commerciale », qui font référence aux réglementations auxquelles elles sont sujettes.

D'ailleurs, l'acronyme ZAC, parfois employé à tort pour désigner des zones d'activités commerciales, correspond en réalité à une « Zone d'Aménagement Concerté ». Il s'agit d'une notion juridique désignant une « opération d'urbanisme publique ayant pour but de réaliser ou de faire réaliser l'aménagement et l'équipement de terrains à bâtir en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés. »¹⁹. Cette confusion est d'autant plus fréquente que certaines zones commerciales se trouvent effectivement situées au sein de ZAC. Toutefois, les deux notions ne doivent pas être confondues : la ZAC relève d'une logique d'aménagement global, tandis que la zone commerciale désigne un espace dédié principalement aux activités commerciales.

19 Selon le Cerema « La zone d'aménagement concerté (ZAC) », consulté le 18 décembre 2024, <https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/la-zone-damenagement-concerte-zac>.

Ensuite, on les confond souvent avec les « centres commerciaux », bien qu'il s'agisse de deux réalités distinctes. Un centre commercial, qui peut être situé dans une zone commerciale mais aussi en centre-ville, est caractérisé par le regroupement d'enseignes sous un même toit.

De plus, l'avènement du shopping en plein air a également donné naissance à des concepts hybrides, comme les « retail parks » ou les « villages de marques ». Ces espaces, souvent situés en périphérie, se caractérisent par une gestion commune des infrastructures. Ils se rapprochent de la notion de centre commercial par le regroupement des enseignes, mais chaque magasin est accessible depuis l'extérieur, comme dans les zones commerciales.

Enfin, certains termes anglophones tels que « shopping center » ou « mall » peuvent prêter à confusion. Par exemple, un mall correspond à un centre commercial où toutes les enseignes sont regroupées sous un même toit, tandis qu'un « shopping center » désigne davantage une zone commerciale en plein air.

3. La naissance d’un nouveau modèle commercial

La révolution de la voiture

Tout commence avec l’automobile, qui transforme profondément les modes de vie²⁰, les pratiques de consommation ainsi que le paysage comme le montre David Mangin dans son livre *La ville franchisée*. En effet, dès 1964, 64 % des ménages français sont motorisés²¹, ce qui permet d’envisager des commerces situés en dehors des centres-villes, accessibles en voiture.

« Dans les années 1960, on nous appelait pour nous proposer des emplacements n’importe où : sur un carrefour, dans un vieil entrepôt, en forêt... On n’avait pas besoin de se déplacer. On ouvrait, et ça marchait ! », H.C Yautier, directeur de la ligne commerce de Keops, ancien développeur de l’enseigne St-Maclou²²

L’expansion de la grande distribution

En parallèle à l’essor de la voiture, la grande distribution se développe en se basant sur trois principes : des prix réduits (discount), une grande diversité de produits (« tout sous le même toit ») et des emplacements stratégiques (maillage commercial)²³. En 1963, inspiré des Etats-Unis, Carrefour ouvre le premier hypermarché à Sainte-Geneviève-des-Bois, rapidement suivi par des initiatives plus audacieuses qui vont être à l’origine des zones commerciales. Par exemple, en 1964 Emile Barneoud implante son magasin d’électroménager au milieu des champs pour profiter des infrastructures routières et des terrains moins chers et propose dès 1966 à d’autres commerçants de s’installer à côté pour gagner en attractivité, ce qui donnera quelques années plus tard une des zones commerciales les plus grandes de France : Plan-de-Campagne²⁴.

Cette stratégie rencontre un grand succès et se diffuse rapidement. Les premières grandes surfaces en périphérie

20 Voir les travaux de Urry, notamment, *Mobilities* (Cambridge: Polity, 2007)

21 Mangin, *La ville franchisée*, 75.

22 Pascal Madry, « Ville et commerce à l’épreuve de la déterritorialisation » (phdthesis, Université de Bretagne occidentale - Brest, 2016), 9, <https://theses.hal.science/tel-01529216>.

23 Du Far West à la ville: l’urbanisme commercial en questions (Marseille: Parenthèses, 2014), 61.

24 La rédaction, « Plan de Campagne, 50 ans de transformation et des projets à venir », *Made in Marseille* (blog), 22 septembre 2016, <https://madeinmarseille.net/18990-histoire-plan-campagne/>.

25 Gintrand, Franck. *Le jour où les zones commerciales auront dévoré nos villes*.Thierry Souccar éditions, 2018.115-16

26 Mangin, *La ville franchisée*, 112.

27 Sharon Zukin, « Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption », *Urban Studies* 35, no 5-6 (1 mai 1998): 829, <https://doi.org/10.1080/0042098984574>.

28 Zukin, 829.

29 Zukin, 828.

sont progressivement rejointes par d’autres enseignes, donnant naissance aux zones commerciales. Ces espaces continuent de croître jusqu’à aujourd’hui, renforçant leur attractivité. Pour imposer ce développement, les enseignes passent subtilement outre certaines réglementations ou volontés politiques, par exemple en acquérant par exemple des terrains démesurément grands pour mieux faire accepter une future extension. Franck Gintrand décrit cette méthode comme la « technique du pied dans la porte ».²⁵

Un lien étroit avec la périurbanisation

Le développement des zones commerciales profite de l’étalement urbain, où les habitants motorisés n’ont souvent plus accès à des commerces de proximité. Toutefois, l’hypermarché ne se limite pas à cette clientèle locale : il cherche à maximiser son attractivité avec une zone de chalandise très étendue, allant jusqu’à capter des habitants des centres-villes.

« L’hypermarché n’est pas conçu pour des grands ensembles dépourvus de commerces en pied d’immeuble, mais de manière à capter, à terme, le maximum de flux de toute origine, y compris des centres-villes et des villages avoisinants. (...) les quelques maisons des premiers lotissements, à la sortie des villages, ne pouvaient faire vivre le commerce de détail des centres-bourg, inaccessible à pied. La grande distribution, en court-circuitant de nombreux intermédiaires, a pu offrir à la fois de l’alimentation à bas prix, et des produits et services de plus en plus diversifiés. »²⁶

Par ailleurs, leur attractivité contribue même au développement d’infrastructures routières et de zones résidentielles environnantes²⁷, plaçant la société de consommation au cœur des dynamiques territoriales²⁸, suivant l’exemple des États-Unis.

« La période de la modernité tardive, qui a débuté au milieu du XXe siècle, a déplacé la croissance de la société de consommation des grandes métropoles vers les banlieues, et vers un type de ville décentralisée et orientée autour de l’automobile, en particulier aux États-Unis. L’espace de consommation emblématique de cette période est le shopping center : un développement multifonctionnel en périphérie, conçu sur des terrains vierges, qui maximise l’espace commercial louable à travers de grands regroupements de magasins entourés de communautés résidentielles relativement homogènes »²⁹

4. Un nouveau paysage horizontal

Ainsi, les zones commerciales deviennent un élément central du périurbain entre terres agricoles et quartiers pavillonnaires. Ce paysage repose sur un urbanisme sectorisé, marqué par la séparation des fonctions, et sur un étalement constant. Les champs sont peu à peu grignotés par des activités plus rentables qui prennent leur place. Les bâtiments sont bas, fonctionnels et largement espacés, priorisant l'accessibilité des consommateurs motorisés.

Les infrastructures routières matérialisent la division du territoire par fonction, et prennent le dessus sur l'accessibilité piétonne. Mangin évoque même les voies rapides comme une « double peine urbanistique » pour les espaces qu'elles isolent, car ces derniers subissent à la fois les nuisances et l'éloignement du centre, les routes étant souvent infranchissables³⁰.

*“Automobility (...) splits homes and business districts, undermining local retail outlets to which one might have walked or cycled, eroding town-centres, non-car pathways and public spaces. It separates homes and leisure sites often only available by motorized transport.”*³¹

En effet, ce nouveau paysage s'organise davantage autour de la circulation, reléguant les bâtiments au second plan. Ce modèle d'« urbanisme de réseaux » remplace la composition urbaine traditionnelle,³² et les « boîtes à chaussures » en sont l'incarnation : des structures pragmatiques où le parking domine et qui adoptent parfois volontairement une esthétique économique afin d'être à l'image de leurs produits « entrée de gamme »³³. Toutefois, la visibilité depuis la route est primordiale pour capter les flux, entraînant une prolifération de panneaux publicitaires qui vaudra aux entrées de villes de nombreux « prix de la France moche »³⁴.

30 Mangin, *La ville franchisée*, 99.

31 John Urry, « The 'System' of Automobility », *Theory, Culture & Society* 21 (1 octobre 2004): 28, <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>.

32 Hochart, *Architecture et urbanisme commercial*, 11.

33 Mangin, *La ville franchisée*, 130.

34 L'association Paysages de France, « a pour objet de protéger, réhabiliter et valoriser les paysages urbains et non urbains » et qui se positionne notamment contre « la prolifération de l'affichage publicitaire et des enseignes » www.paysagesdefrance.org

35 Venturi, Scott Brown, et Izenour, *L'Enseignement de Las Vegas*.

« Le bâtiment lui-même, en retrait de la route, est à moitié caché par les voitures en stationnement, comme l'est la majeure partie de l'environnement urbain. Le grand parc de stationnement est devant et non à l'arrière du bâtiment, puisqu'il est symbole aussi bien que commodité. Le bâtiment est bas parce que le conditionnement d'air requiert des espaces bas et que les techniques de vente s'accommodent mal des étages ; son architecture est neutre parce qu'à peine visible de la route. (...) La grande enseigne surgit pour relier le conducteur au magasin et plus loin, en d'immenses panneaux infléchis vers l'autoroute(...) Le signe graphique dans l'espace est devenu l'architecture de ce paysage »³⁵



Prix de la France moche 2023, catégorie « Foire à l'enseigne »
entrée de ville de Honfleur (Calvados)
© Paysages de France

5. La consommation comme mode de vie

*“Few activities unite us as human beings in the way shopping does.”*³⁶

Avec l’essor du temps libre et de la société de consommation, le shopping devient une activité en soi, et les zones commerciales tendent à jouer le rôle d’espace public dans le périurbain, où ces derniers sont absents en raison de la prédominance du domaine privé.

Tout d’abord, les zones commerciales sont des lieux très fréquentés, représentant 72 % des dépenses physiques des Français³⁷. À titre de comparaison, la zone commerciale de Plan-de-Campagne aurait été 12 fois plus visitée que le Mont Saint-Michel entre juillet 2021 et juin 2022, selon l’entreprise MyTraffic³⁸. Cette attractivité s’explique par les achats quotidiens, mais aussi par le rôle de ces espaces en tant que lieux de divertissement dans des territoires où ces derniers sont souvent absents.

La stratégie de McDonald’s illustre bien cette dynamique : l’enseigne choisit d’ouvrir ses restaurants et “à des horaires et dans des zones urbaines où l’activité de loisirs est quasi inexistante”, se substituant ainsi, dans une certaine mesure, aux espaces publics. Ainsi, McDonald’s “prétend augmenter de 10% l’attractivité d’un site de centre commercial régional”³⁹.

*« with a rapid growth of visitors passing though shopping malls, the privately owned, privately policed consumption spaces become -at least, in most people’s minds, if not in law- a public space.”*⁴⁰

Ainsi, les zones commerciales deviennent les lieux d’une nouvelle forme de sociabilité, qui prend place exclusivement dans des espaces marchands. Selon l’article consacré à Plan-de-Campagne dans *La Ville Émergente*, cette sociabilité repose davantage sur l’interconnaissance et la “compagnie du nombre”⁴¹. En effet, comme nous l’avons observé lors du préluce, ces lieux voient des familles se retrouver, des

36 Chung et al., *Harvard Design School Guide to Shopping*, 130.

37 « Un nouvel horizon pour les zones commerciales ».

38 Jacques Ehrmann, « Le palmarès du commerce de périphérie juillet 2021 - Juin 2022 », s. d.

39 Mangin, *La ville franchisée*, 126.

40 Zukin, « Urban Lifestyles », 829.

41 « La ville émergente. Résultats de recherches », 69-85, consulté le 4 novembre 2024, https://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/1epartie_la_ville_emergente.pdf.

individus promener leurs chiens ou simplement partager une présence collective.

« Si cet espace (commercial) ne forme évidemment pas un espace public délibératif, il transforme cependant les consommateurs en public d’égaux, prêts à faire valoir leurs droits. »



Quand Éric rencontre Éric par hasard sur le parking, ils s’assoient pour un brin de causette dans la voiture d’Éric. C’est la même Mercedes 280 SE que possède JR dans la série « Dallas ».

© Stéphanie Lacombe
Photo tirée de la série Hyperlife de Stéphanie Lacombe qui documente la vie du parking de l’Intermarché de Saint-Ermes

6. La remise en cause du modèle

Les zones commerciales et ce qu’elles engendrent sont devenus un phénomène qui touche tout le territoire français et font face à de nombreuses critiques sur les plans économiques, sociaux et environnementaux.

Responsables du dépérissement des centres-villes ?

Tout d’abord, elles sont souvent portées responsables du déclin des centres-villes, qui s’observe par une augmentation de la vacance commerciale, particulièrement dans les petites et moyennes villes. Par exemple, dans son livre *Le jour où les zones commerciales auront dévoré nos villes*, Franck Gintrand revient sur les nombreuses manières dont elles concurrencent les formes d’urbanités plus anciennes à cause de leur attractivité imbattable. Par ailleurs, selon Sharon Zukin, le développement des zones commerciales en périphérie a drainé les investissements et la clientèle des centres-villes .

Des « non-lieux »

Si ces auteurs défendent les centres-villes, c’est certes parce qu’ils les considèrent en péril, mais aussi parce qu’ils perçoivent les zones commerciales comme bien plus pauvres en interactions sociales, en relation avec le contexte et en qualité esthétique. En somme, elles correspondent à la notion de non-lieu définie par Marc Augé .

En effet, la séparation stricte des fonctions (loisirs, logement, travail) favoriserait un usage utilitaire : on s’y rend avec un objectif précis, sans qu’il n’y de place à la spontanéité. Les interactions sociales seraient limitées à des « croisements discrets » entre consommateurs.

Par ailleurs, l’architecture elle-même reflèterait cet appauvrissement, étant largement dictée par des impératifs

43 « Villes petites et moyennes : des centres-villes en souffrance | vie-publique.fr », 22 mars 2021, <https://www.vie-publique.fr/eclairage/277179-villes-petites-et-moyennes-des-centres-villes-en-souffrance>.

44 Zukin, « Urban Lifestyles », 829.

45 Marc Augé, *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*, La librairie du XXI^e siècle (Paris: Editions du Seuil, 2002).

46 Giampaolo Nuvolati, « Le flâneur dans l'espace urbain », trad. par Clément Rivière, *Géographie et cultures*, no 70 (1 juillet 2009): 3, §7, <https://doi.org/10.4000/gc.2167>.

47 René Péron, « L'urbanisme commercial à la française : Quel agrément ? », *Les Annales de la recherche urbaine* 78, no 1 (1998): 8, <https://doi.org/10.3406/aru.1998.2151>.

48 Gintrand, Frack. *Le jour où les zones commerciales auront dévoré nos villes* , 25-34.

49 Cliquet et de Rennes, « 50 ans de grandes surfaces en France : et maintenant ? », 4.

50 Deprez, « L'avenir des zones commerciales en France face aux nouveaux horizons de l'urbain et aux trajectoires naissantes de consommation: Une lecture prospective ».

51 *Du Far West à la ville*, 69.

52 « Un nouvel horizon pour les zones commerciales ».

53 *Du Far West à la ville*, 83.

économiques, au détriment de la créativité et de l’intégration au paysage.⁴⁷

Un désastre environnemental

Ces zones sont également perçues comme nocives pour l’environnement à plusieurs égards. Tout d’abord, leurs bâtiments visent à maintenir une atmosphère intérieure très contrôlée, ce qui entraîne un recours intensif à la climatisation, souvent sans une isolation efficace, et à une dépendance à la lumière artificielle. De plus, ces zones sont principalement accessibles en voiture, ce qui contribue à l’augmentation des émissions liées aux déplacements. Enfin, elles favorisent une logique de surconsommation, tout en réduisant les prix des produits au maximum, au détriment des producteurs locaux⁴⁸.

Un modèle en perte de vitesse

Le modèle des zones commerciales atteint sa maturité⁴⁹, comme en témoigne l’augmentation de la vacance⁵⁰ due à une suroffre commerciale⁵¹ et à l’évolution des modes de consommation⁵². En particulier, l’essor du e-commerce et la redynamisation des commerces de proximité⁵³ sont deux facteurs majeurs qui participent à cette transformation.

7. La fin du monofonctionnel ?

Face à ces constats négatifs, différents acteurs impliqués dans le modèle des zones commerciales réagissent pour en limiter les effets, préserver leur attractivité ou se réinventer.

Tout d'abord, certaines zones commerciales innovent en diversifiant leurs activités pour intégrer davantage de loisirs⁵⁴ ou en repensant leur cadre architectural pour le rendre plus agréable, comme c'est le cas du *Shopping Promenade* à Vendenheim. Par ailleurs, des initiatives intègrent davantage le développement durable, afin d'améliorer l'acceptabilité de ces espaces auprès des consommateurs et des collectivités⁵⁵.

Ensuite, les grands groupes d'enseignes commencent à explorer la mixité fonctionnelle, en ajoutant des logements, des services ou d'autres activités, afin de renouveler les zones tout en maintenant leur rentabilité et leur attractivité.⁵⁶

Enfin, en 2023, le gouvernement a lancé un plan de transformation des zones commerciales, doté d'un budget de 24 millions d'euros. Ce plan vise à financer des études pour requalifier ces espaces et les transformer en véritables « quartiers de vie ».⁵⁷ En 2024, 74 zones ont été sélectionnées pour bénéficier de ces financements, et l'opération est actuellement en cours.⁵⁸

54 « L'alliance des loisirs et du commerce apparaît comme le moyen de donner une nouvelle vie à des centres commerciaux ou à des zones d'activités qui ont été conçus sur les mêmes modèles de marketing et qui ont donc quelques difficultés à se démarquer les uns des autres. » René-Paul Desse, « Les centres commerciaux français, futurs pôles de loisirs ? », Flux 50, no 4 (2002): 6-19, <https://doi.org/10.3917/flux.050.0006>.

55 Deprez, « L'avenir des zones commerciales en France face aux nouveaux horizons de l'urbain et aux trajectoires naissantes de consommation: Une lecture prospective ».

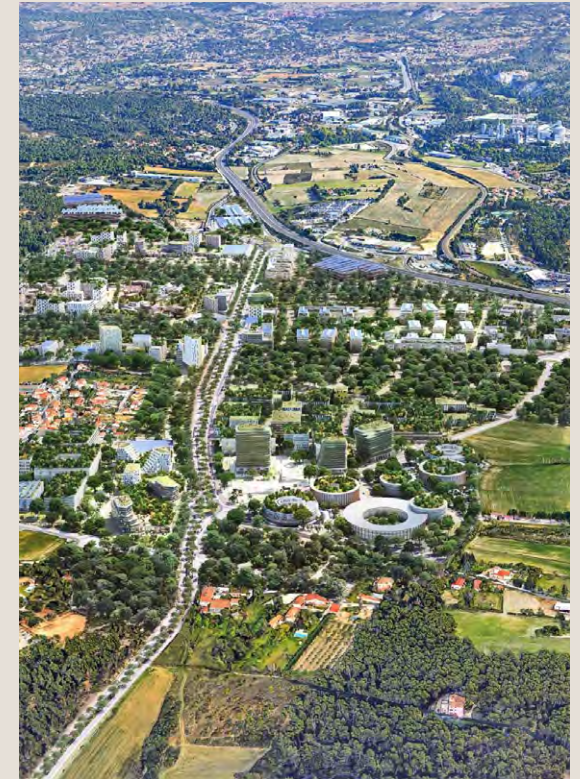
56 *Du Far West à la ville*, 83.

57 « Un nouvel horizon pour les zones commerciales ».

58 « Plan_de_transformation_des_zones_commerciales_-_29_mars_2024 dossier de presse ».



Visions des futures zones commerciales requalifiées selon le dossier de presse du plan de transformation gouvernemental
© Gouvernement français / Leclercq et associés



Partie 2

Expériences de transformation



Grand'Avenue © Antoine Pecatte



Park Avenue © Sabine Delcour



Bell'Vue © SPLM



Bell'Avenue © SPLM



1 rue des Artisans © Sophie Lebreuilly



Inspiration © Maitetxu Etcheverria



Terrasses de Galisson © Sergio Grazia



Square Vendhome © 3b



Charme © Sabine Delcour

Interlude

Atlas des nouveaux logements en zone commerciale

1 « Google Street View est un service de navigation virtuelle (...) permettant de visualiser un panorama à 360° de lieux situés sur des voies publiques (...) sur lesquelles ont préalablement été enregistrées des prises de vues par la circulation de véhicules, ou parfois de piétons » https://fr.wikipedia.org/wiki/Google_Street_View

Afin d'appréhender la généralisation potentielle de la transformation des zones commerciales en « véritables quartiers de vie », il m'a semblé essentiel d'examiner ce qui a déjà été réalisé. Pour cela, nous analyserons trois exemples où du logement a d'ores-et-déjà été intégré dans ces zones anciennement monofonctionnelles. Ces cas permettront d'illustrer certaines réussites, mais également de mettre en lumière les défis et questionnements soulevés par de telles transformations.

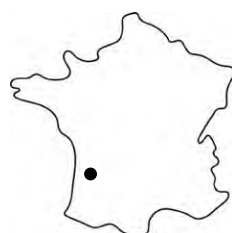
Les trois exemples seront présentés selon une structure commune afin de faciliter leur comparaison et d'en tirer des enseignements utiles à tous. Cette base permet d'observer les projets en cours, de les questionner, de réfléchir à ce qu'il faut garder ou alors améliorer lors d'éventuelles prochaines opérations, de s'interroger sur la vision de la ville envoyée par ces transformations.

Le catalogue est constitué de photos aériennes et d'images de Google Street View¹ pour comparer ces cas car elles donnent une texture à ces lieux qui sont souvent communiqués à travers des plans, des rendus ou des photos idéalisées. Via la photographie, on peut y percevoir leur matérialité, leur contexte, et remonter dans le temps pour les ancrer dans une histoire, comprendre ce qu'ils remplacent. C'est aussi une méthode accessible à tout le monde, donnant le pouvoir à chaque personne de s'interroger sur le devenir de sa ville, de son territoire.

La méthode a quelques limites. Tout d'abord, elle repose sur les images de Google, ainsi certains bâtiments apparaissent encore en construction dans le catalogue alors qu'ils sont en réalité terminés, les prises de vue n'étant pas à jour. D'autres lieux n'ont pas été documentés par Google, et sont donc exclus du catalogue. De plus, le cadrage montre seulement une partie du contexte, toutefois les coordonnées accompagnant chaque point de vue invitent le lecteur à s'immerger virtuellement dans les lieux en les explorant sur Google Street View à différentes époques.

Cas d'étude 1

Bordeaux / Mérignac



Commune : Mérignac

Commune-centre : Bordeaux

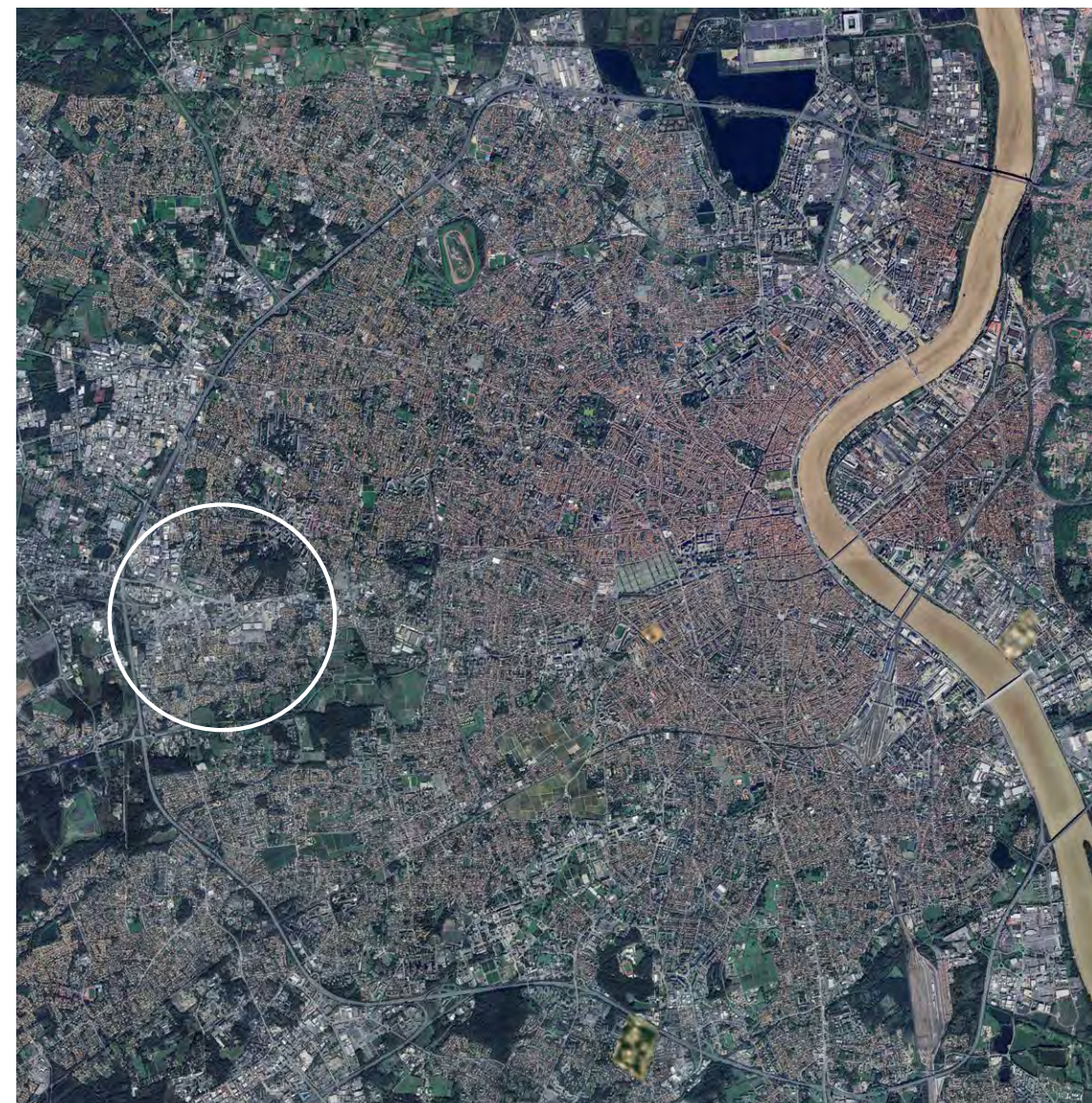
Nom de l'opération : Marne-Soleil

Aménagement : La Fabrique de Bordeaux Métropole
(La Fab - société publique locale)

Dates de l'opération : 2012 - en cours

Surface : 860'000 m²

PLU : Zone de projet, d'aménagement et de renouvellement urbain



Emplacement de la Zone Commerciale de Mérignac-Soleil par rapport au centre de Bordeaux
Photo aérienne de Bordeaux et sa périphérie
1:100'000 © Google Earth 2024

La zone commerciale de Marne-Soleil, née dans les années 1960, est située à Mérignac, commune limitrophe de Bordeaux qui accueille notamment son aéroport. Sa transformation découle de la volonté de trouver des terrains pour créer de nouveaux logements dans la métropole bordelaise². En effet, c'est dans le cadre de l'opération «50'000 logements»³ lancée en 2010, que les secteurs 'Marne' et 'Soleil' ont été identifiés pour accueillir de nouvelles habitations en vue de l'arrivée d'un nouveau tramway reliant le centre de Bordeaux à l'aéroport.

Afin d'encadrer la mutation, les deux secteurs sont dirigés par deux plans guides. Pour 'Soleil', le bureau d'architecture OMA⁴ en était à la charge depuis 2016, puis le bureau d'architecture et d'urbanisme LIST a pris la relève en 2023, accompagné de MDP (Michel Desvigne Paysagistes), Alto Step (BET VRD) et 8'18" (éclairageistes), afin d'actualiser le plan guide. Pour le secteur 'Marne' le plan guide a été dessiné par Martin Duplantier Architectes.

Les opérations se font par urbanisme négocié. En effet, les pouvoirs publics (Métropole de Bordeaux, ville de Mérignac) et l'aménageur (la Fab, société publique locale créée en 2012 suite au lancement du programme « habiter, s'épanouir - 50 000 logements accessibles par nature »⁵) encouragent et accompagnent les propriétaires à engager la transformation de leurs lots, sans pour autant les acquérir. Les espaces publics sont traités différemment car La Fab en est le maître d'ouvrage contrairement aux immeubles de logements qui sont financés par des opérateurs immobiliers privés.

2 La Fab, «Opération d'aménagement urbain Secteur 'Mérignac Marne' Evaluation Environnementale - Résumé Non Technique» 2018

3 Communauté urbaine de Bordeaux "50 000 logements autour du transport collectif - Rapport d'étude" 2013

4 <https://www.oma.com/projects/bordeaux-50000-m-rignac-soleil-masterplan>

5 <https://www.lafab-bm.fr/apropos/a-propos-de-la-fab/>



Ancien plan guide du secteur Soleil
© OMA



Nouveau plan guide du secteur Marne
© LIST - version non finale



Plan guide du secteur Marne
© Martin Duplantier Architectes

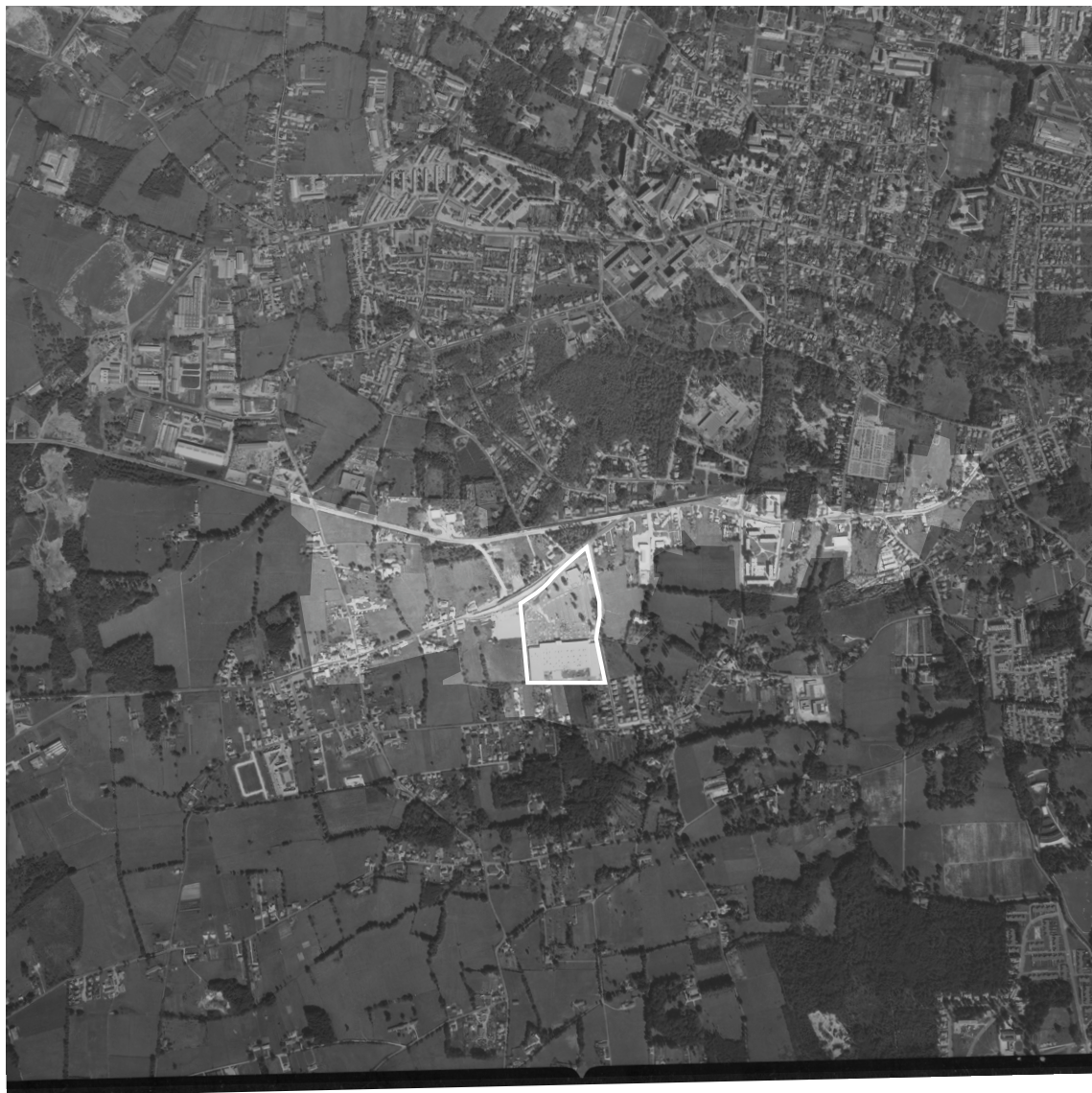


Photo aérienne du premier Carrefour de Mérignac par rapport aux secteurs 'Soleil' et 'Marne'
1:25'000 © IGN 1970



Photo aérienne des secteurs 'Soleil' et 'Marne' qui ont entamé
leur transformation au sein la zone commerciale de Mérignac-Soleil et ses alentours
Contour des secteurs 'Soleil' et 'Marne' concernés par la mutation
1:25'000 © Goole Earth 2024



Haut : Photo aérienne des parcelles avant leurs transformations
1:10'000 © Google Earth 2014

Bas : Photos aériennes des parcelles transformées et en cours de transformation (traitillées)
1:10'000 © Google Earth 2024

1. Résidence Les Terrasses de Galisson



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2006
44°49'46.9"N 0°39'40.0"W © Google street view - 2008

146 logements, livrés en 2020

Maîtres d'ouvrage : Nexity Immobilier Résidentiel, Bouygues Immobilier, Clairsienne

Maîtres d'oeuvre : BLAMM Architectes, Atelier Physalis paysagistes



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2024
44°49'46.9"N 0°39'40.0"W © Google street view - 2022

2. Résidence Park Avenue



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2006
44°49'56.6"N 0°39'38.4"W © Google street view - 2008

290 logements, 2 670 m² de commerces, première phase livrée en 2023
Maîtres d'ouvrage : Groupe Pichet & Clairienne
Maîtres d'oeuvre : Brochet Lajus Pueyo, Let's Grow, Ecotech Ingénierie



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2024
44°49'56.6"N 0°39'38.4"W © Google street view - 2024

3. Résidence Corylus



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2014
44°49'58.0"N 0°39'14.3"W © Google street view - 2019

31 logements et 3 locaux commerciaux livrés en 2023
Maître d'ouvrage : Aqprim
Maîtres d'oeuvre : BLP, La Nouvelle Agence, LETSGROW, Verdi



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2024
44°49'58.0"N 0°39'14.3"W © Google street view - 2023

4. Inspiration



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2020
44°49'59.2"N 0°38'20.6"W © Google street view - 2011

26 logements, 134 m² de commerces, livrés en 2023
Maître d'ouvrage : Nexity Immobilier Résidentiel
Maîtres d'oeuvre : Vazistas architectes, Fabien Charlot Paysagiste, BETRI



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2024
44°49'59.2"N 0°38'20.6"W © Google street view - 2024

Cas d'étude 2

Toulon / Valette-du-Var



Commune : Valette-du-Var

Commune-centre : Toulon

Nom de l'opération : Famille Passion, incluse dans le projet Grand Sud Passion

Aménagement : Semexval (Société d'Économie mixte) SPLM (Société Publique locale)

Dates de l'opération : 2010 - en cours

Surface : 80'000 m²

PLU : Zone de renouvellement urbain

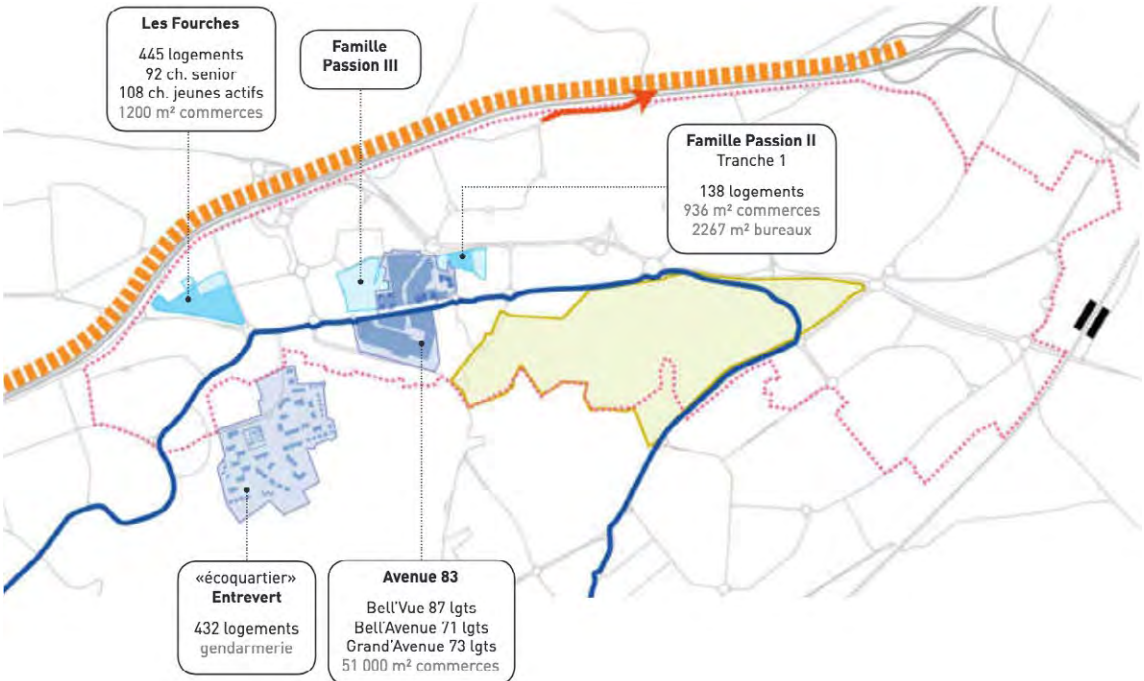


Emplacement de la zone commerciale de la Valette-du-Var par rapport au centre de Toulon
Photo aérienne de Toulon et sa périphérie
1:100'000 © Google Earth 2024

La zone commerciale de la Valette-du-Var est située en périphérie nord-est de Toulon, au sein de la métropole. Elle fait partie de la concession d'aménagement « Grand Sud Passion », dont la gestion est assurée par la SPLM/SEMEXVAL. Cette structure regroupe une société publique locale, travaillant pour les collectivités, et une société d'économie mixte, majoritairement détenue par des actionnaires publics.⁶

6 www.splm-semexval.com

L'aménagement est réalisé par étapes, et la transformation du secteur « Famille Passion », entamée en 2017, est encore en cours. Pour certains bâtiments, la SPLM/SEMEXVAL s'est associée à des entreprises privées, telles qu'Altarea Cogedim ou ARCANSUD. Ainsi, le secteur a vu émerger un nouveau centre commercial et quatre immeubles accueillant du logement principalement mais aussi plusieurs bureaux et commerces.



Haut : plan des projets de la concession Grand Sud Passion
Bas : Plan des programmes de la zone commerciale et ses alentours, après l'insertion des logements
© TERRITOIRES URBAINS / EURECA



Photo aérienne de l'ancien centre commercial Barnéoud par rapport au secteur 'Famille Passion'
1:25'000 © IGN 1973



Photo aérienne du secteur 'Famille Passion' qui a entamé sa transformation
au sein de la zone commerciale de la Valette-du-Var
1:25'000 © Google Earth 2024



Photo aérienne des parcelles avant leurs transformations
1:5'000 © Google Earth 2007

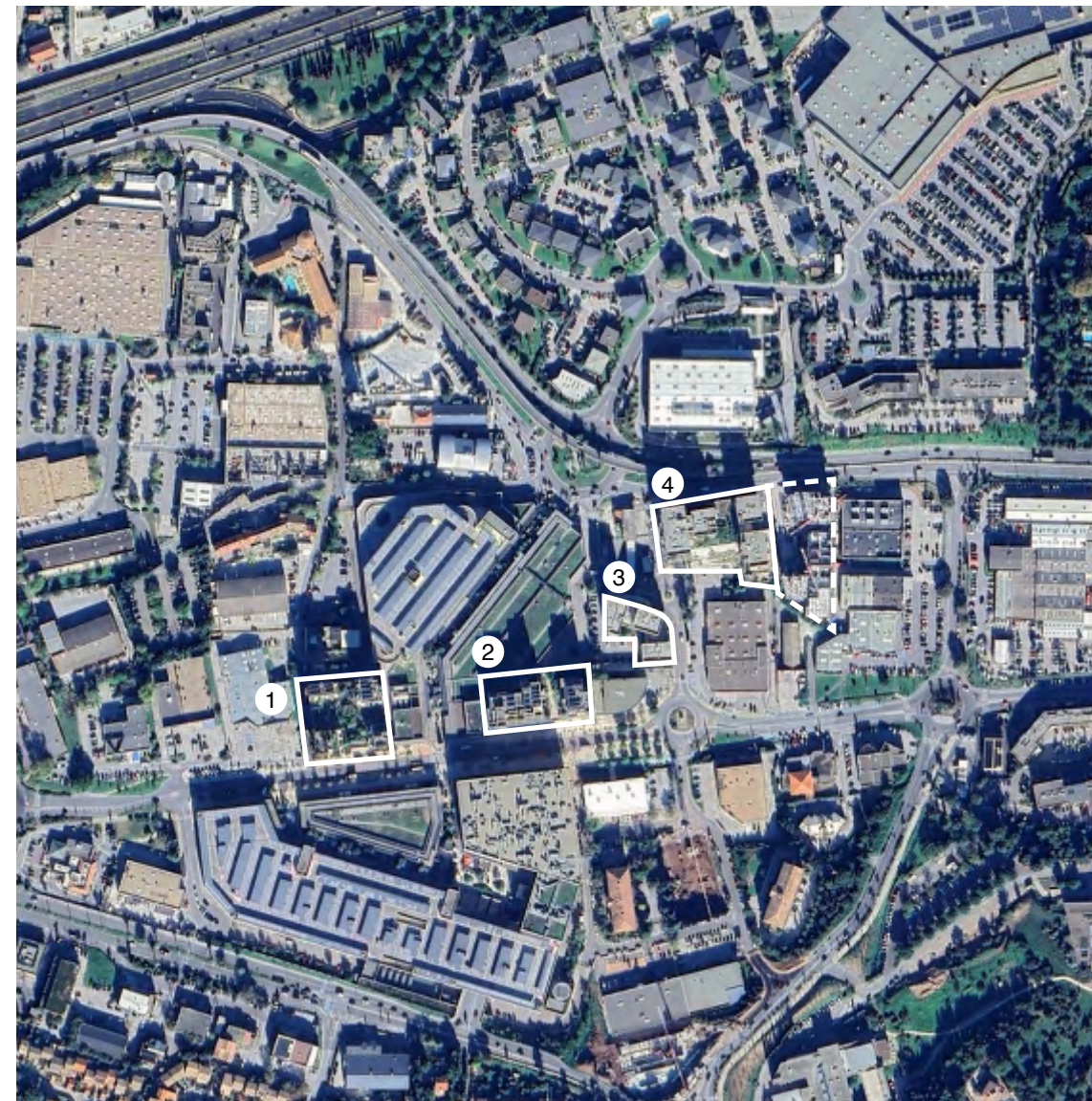


Photo aérienne après leurs transformations
1:5'000 © Google Earth 2024

1. Résidence Grand'Avenue



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2007
43°08'14.0"N 6°00'19.0"E © Google street view - 2012

74 logements et commerces, livrés en 2018
Maîtres d'ouvrage : SPLM
Maîtres d'oeuvre : Agence Jérôme Siame



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2024
43°08'14.0"N 6°00'19.0"E © Google street view - 2022

2. Résidence Bell'Vue



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2007
43°08'14.9"N 6°00'29.8"E © Google street view - 2012

74 logements et commerces, livrés en 2018

Maîtres d'ouvrage : SPLM

Maîtres d'oeuvre : Carta Associés

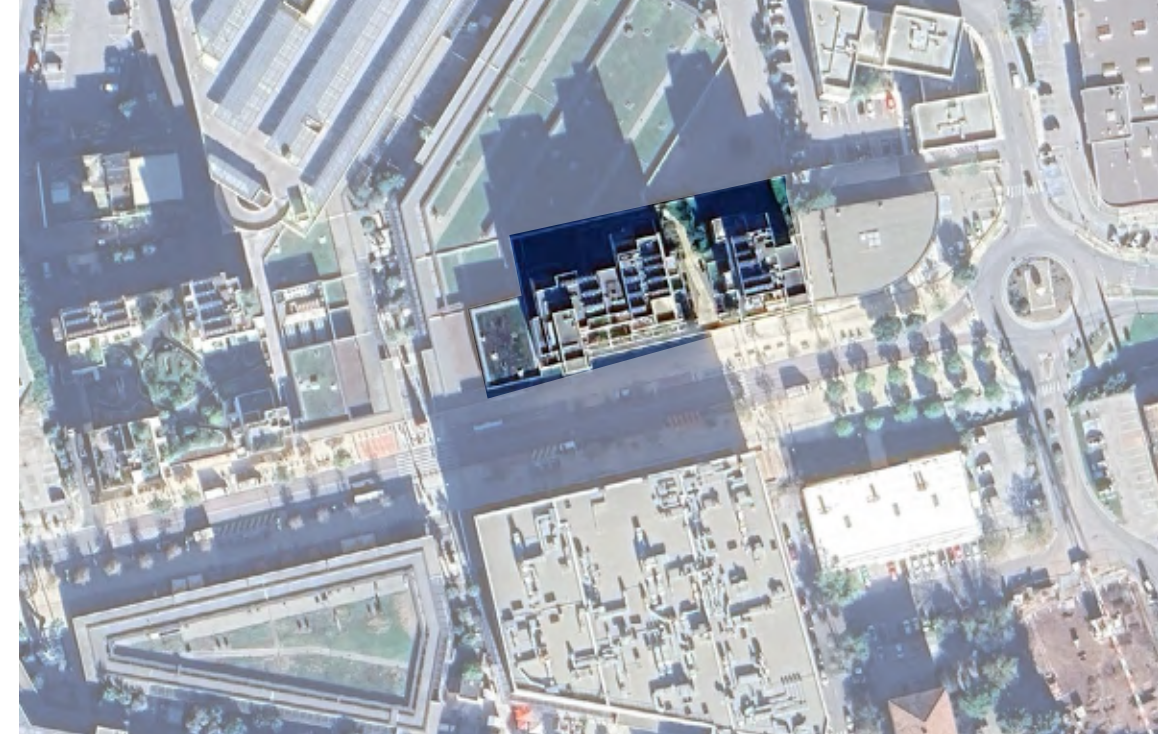


photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2024
43°08'14.9"N 6°00'29.8"E © Google street view - 2022

3. Résidence Bell'Avenue



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2007
43°08'18.0"N 6°00'31.7"E © Google street view - 2012

Logements et 40 m² de commerce , livrés en 2018
Maîtres d'ouvrage : SEMEXVAL, SFHE, ARCANSD
Maîtres d'oeuvre : Carta Associés



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2024
43°08'18.0"N 6°00'31.7"E © Google street view - 2023

4. Résidence l'initial



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2007
43°08'20.9"N 6°00'35.5"E © Google street view - 2014

138 logements, bureaux et commerces, livrés en 2023
Maîtres d'ouvrage : SEMEXVAL, SFHE, ARCANSUD
Maîtres d'oeuvre : Tan gram Architectes, Travaux du Midi

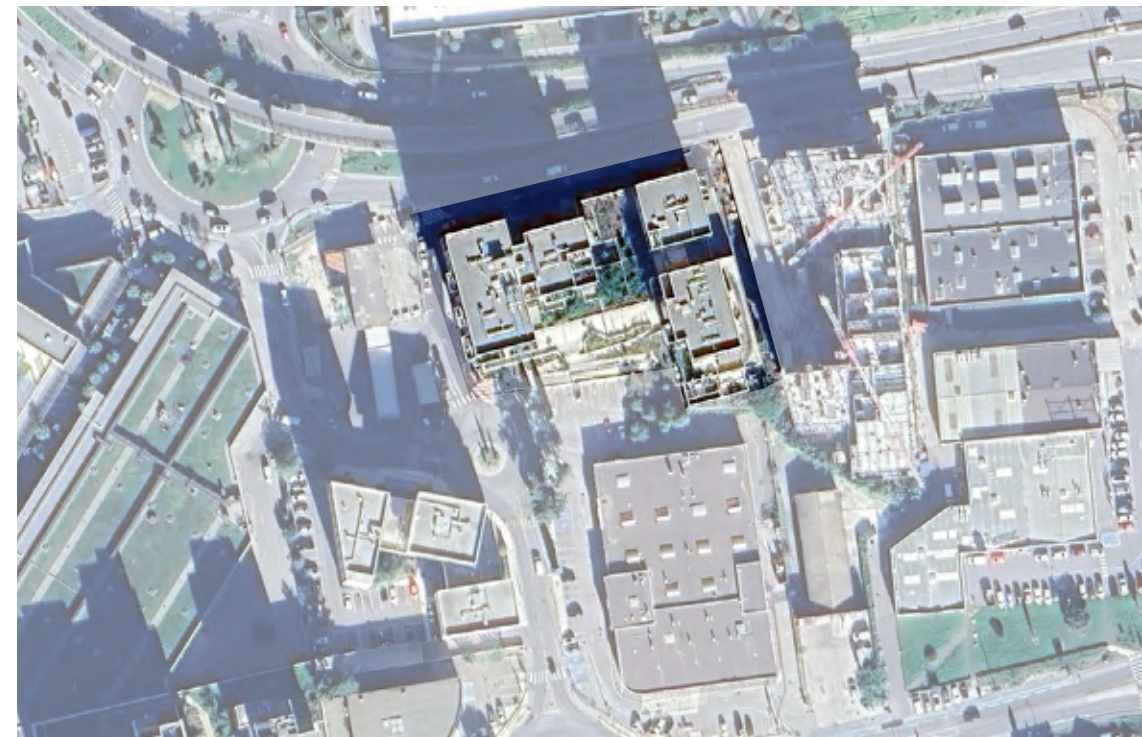
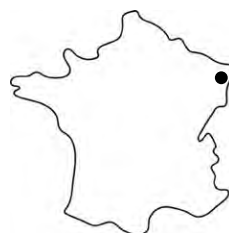


photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2024
43°08'20.9"N 6°00'35.5"E © Google street view - 2024

Cas d'étude 3

Strasbourg / Vendenheim



Communes : Vendenheim, Mundolsheim, Lampertheim, Reichstett

Commune-centre : Strasbourg

Nom de l'opération : Zone commerciale nord

Aménagement : ZCN Aménagement : Groupement solidaire composé de Frey Aménagement et Promotion et de la SCI Forum

Dates de l'opération : 2013 - 2024

Surface : 1'490'000 m²

PLU : Zone d'aménagement concerté



Emplacement de la Zone Commerciale Nord par rapport au centre de Strasbourg
Photo aérienne de Strasbourg et sa périphérie
1:100'000 © Google Earth 2024

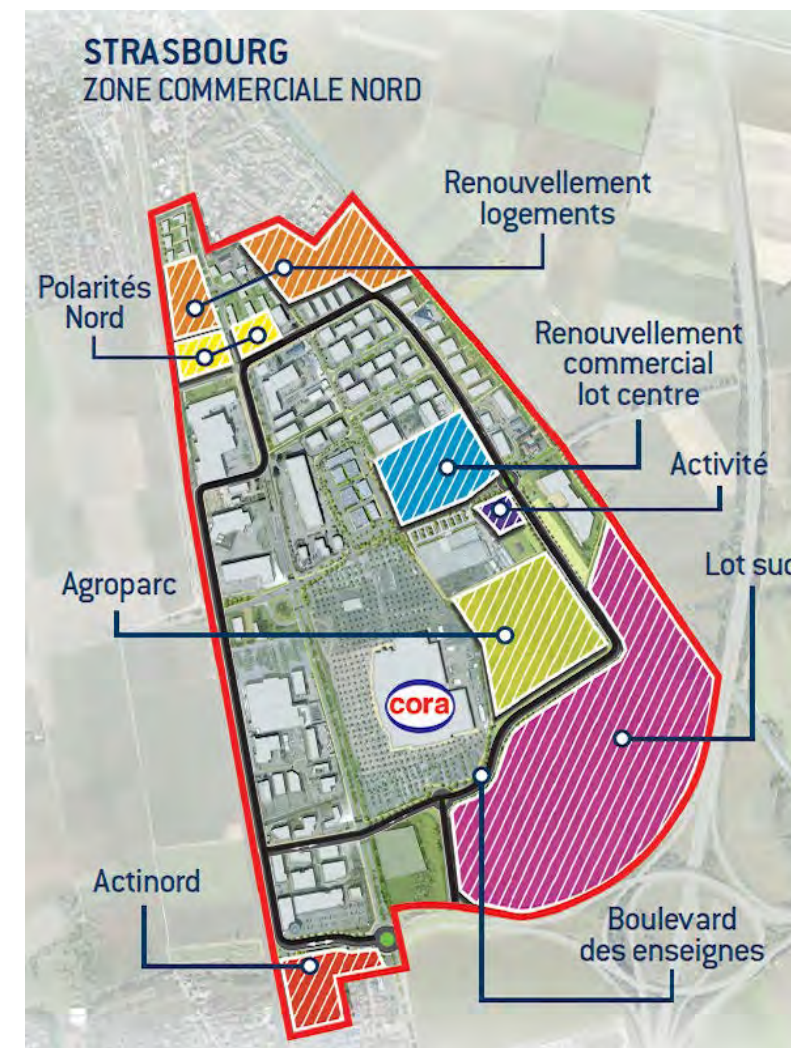
La zone commerciale nord de Strasbourg est située en périphérie nord de l'Eurométropole, principalement sur la commune de Vendenheim, mais aussi sur celles de Mundolsheim, Lampertheim et Reichstett. Ce cas se distingue légèrement des deux précédents, car l'aménagement est réalisé par l'entreprise privée et le logement n'est pas le moteur principal de la transformation de la zone.

En effet, pour réactiver l'attractivité de la zone, celle-ci a été repensée dans son ensemble, notamment par le renouvellement des voiries et un agrandissement au sud. Le « Shopping Promenade » combine loisirs et commerce, avec pour objectif d'améliorer l'expérience des visiteurs. L'insertion de logements, quant à elle, a été imposée par la commune de Vendenheim. Ces logements s'implantent sur plusieurs sites auparavant occupés par un ancien concessionnaire automobile, une friche d'entrepôt appartenant à une entreprise de transport routier, ainsi qu'un restaurant-brasserie-boulangerie.

Du fait de l'ampleur de l'opération, une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) a été initiée par l'Eurométropole, qui garde le contrôle sur la société d'aménagement *SAS ZCN Aménagement*. Cette dernière est constituée des sociétés *Frey Aménagement et promotion* et *SCI Forum*⁷

Remarque : les projets apparaissent en construction sur les images de Google Street View mais sont en réalité terminés.

⁷ <https://www.strasbourg.eu/zone-commerciale-nord>.



Plan prévisionnel du projet de renouvellement de la Zone Commerciale Nord et ses nouveaux secteurs
© Eurométropole de Strasbourg



Photo aérienne du Carrefour initial par rapport à l'actuelle Zone Commerciale Nord
1:25'000 © IGN 1970



Photo aérienne de la ZAC de La Zone Commerciale Nord
1:25'000 © Google Earth 2023



Photo aérienne des parcelles avant leurs transformations
1:10'000 © Google Earth 2016



Photo aérienne après leurs transformations
1:10'000 © Google Earth 2024

1. Rue des Artisans



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2016
48°39'42.5"N 7°43'13.0"E © Google street view - 20

38 logements et 317m commerces, livrés en 2024
Maîtres d'ouvrage : Bartholdi promotion
Maîtres d'oeuvre : Galeos, Woljung



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2023
48°39'42.5"N 7°43'13.0"E © Google street view - 2023

2. Square VendHome



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2016
48°39'42.8"N 7°43'28.8"E © Google street view - 2019

160 logements, bureaux et commerces, livrés en 2024
Maîtres d'ouvrage : SAS 3B
Maîtres d'oeuvre : Oslo Architectes, AA+, SIB études, Galeos



photo aérienne : échelle 1:2'000 © Google Earth - 2023
48°39'42.8"N 7°43'28.8"E © Google street view - 2023

Retours d'expériences

Les transformations en question

Dorénavant munis d'un aperçu des transformations actuelles des zones commerciales, il est temps d'interroger leurs effets. Dans cette partie, nous commencerons par explorer l'influence des acteurs publics et privés sur les formes urbaines. Ensuite, nous analyserons la manière dont ces projets dialoguent, ou non, avec l'existant. Puis, nous adopterons le point de vue des habitants pour évaluer les particularités de vivre dans une zone commerciale. Enfin, nous nous pencherons sur l'impact environnemental des projets. Cette réflexion s'appuiera sur les exemples concrets catalogués précédemment afin d'en mesurer les impacts réels.



Chantier du projet Edonia à Mérignac
© Sabine Delcour

1. Un développement privé initié par les pouvoirs publics

Dans les zones commerciales, les terrains appartiennent souvent à de nombreux propriétaires. Ces propriétés étant occupées par des commerces, en cas de congé, ils doivent être indemnisés à hauteur du fonds de commerce entres autres, ou avec un local correspondant à un emplacement équivalent ¹. Ainsi, il est coûteux d'intervenir en zone commerciale, surtout si les enseignes sont en opposition. Cela explique l'importance de la négociation avec les enseignes ², ainsi que l'intervention des entreprises privées pour financer leurs transformations.

« Au final, ce futur quartier pèsera la bagatelle de 400 M€. “Sans qu’il n’y ait aucune participation de la ville”, s’empresse d’ajouter le sénateur-maire. Le groupe Altarea estime l’investissement sur le volet commercial à hauteur de 120 M€. ³ » à propos du projet Famille Passion à la Valette-du-Var, d’après le journal maville

Toutefois, des logements sortent tout de même de terre, car ils restent rentables pour les investisseurs. En effet, la spéculation ⁴ est une des manières de convaincre et de financer la transformation d’un hangar en immeuble, comme l’explique Ido Avissar, du bureau d’architecture LIST :

« Là, ils vont faire une boîte, ils vont vendre des TV, mais ils vont aussi construire six niveaux de logement au-dessus. Les logements, ça se vend bien. C’est-à-dire qu’il y a une crise du logement et c’est qui qui paie les logements ? Ce sont les futurs habitants. Ce n’est pas la métropole, ce n’est pas la FAB, ce n’est pas le promoteur. Ils avancent l’argent, mais ils le récupèrent derrière grâce aux futurs habitants. Donc, quelque part, il (l’investisseur) fait entrer de l’argent dans la machine. Donc, lui, il a tout intérêt à construire du logement le plus possible. » ⁵

Ainsi, le logement, réduit à sa rentabilité, risque de mettre de côté la qualité ou l’écologie. Or, le bon vouloir des promoteurs, comme Frey qui est certifié B Corp ⁶, ainsi que les pouvoirs publics qui gardent la mainmise sur l’approbation des projets

1 Décret du du 30 septembre 1953, qui régit le bail commercial

2 À Mérignac par exemple, une agence de conseil spécialisée dans l’urbanisme commercial (Bérénice) a été mandatée pour échanger avec les enseignes.

3 “Site Barnéoud à La Valette : naissance d’un futur quartier début 2014,” toulon.maville.com, publié le 22 novembre 2010

4 investir dans un bien foncier (fonds de terre) ou immobilier (logement) et à en tirer par sa revente, à plus ou moins long terme, une plus-value financière « Introduction aux spéculations — Les enjeux territoriaux de la Côte d’Azur ».

5 entretien du 16 décembre 2024 avec le bureau LIST

6 L’entreprise s’engage pour la mixité urbaine, le lien social et la résilience économique locale, la transition environnementale et l’intérêt collectif, d’après son rapport de mission de 2023

7 Thierry Paquot, « L’architecte, l’urbaniste et le citoyen », *Le Monde diplomatique*, novembre 1999, pages 26-27, <https://www.monde-diplomatique.fr/1999/11/PAQUOT/3373>.

8 Larousse : « Groupe d’habitations d’un certain confort » CNTRL : « Lieu construit, généralement luxueux ou considéré comme tel, où l’on réside. », LANG. COMM. ET PUBLICITAIRE (des agents immobiliers, des urbanistes). « Immeuble ou groupe d’immeubles présentant un certain luxe ou confort et le plus souvent placés sous le régime de la copropriété »

9 « Vente Appartement 3 pièces La Valette-du-Var - Appartement F3/T3/3 pièces 56 m² 245000€ ».

via le permis de construire notamment, peuvent nuancer cette logique de marché.

“la logique du marché ne fait qu’accroître les exclusions sociales et spatiales, renforcer le mal-être de celles et ceux qui n’habitent pas le monde et s’en désolent. Pour résister à cette logique, il est donc nécessaire d’inciter l’Etat et les collectivités territoriales à détourner sur le long terme le temps de la ville — une partie des flux financiers mondiaux qui recherchent exclusivement le court terme et des retours sur investissements rapides.”⁷

En résulte un certain nombre de logements qualitatifs, en effet beaucoup sont traversants et possèdent des espaces extérieurs. Ils sont d’une certaine diversité puisque l’on retrouve plusieurs typologies et moyens d’accessions. Toutefois, nous pouvons regretter le manque de concours architecturaux, souvent gage d’une certaine qualité, d’expérimentations et de réflexions sur la durabilité des projets.

Par ailleurs, la majorité des bâtiments construits mettent en avant une certaine exclusivité. Par exemple, la plupart des noms donnés aux bâtiments commence par “résidence”, ce qui évoque un certain confort, une qualité de vie supérieure et une sécurité importante ⁸. Penchons nous sur le “Square Vendhome”, les promoteurs mettent en avant toutes les facilités privées auxquels les habitants ont accès exclusif en plus d’insister sur la clôture de l’espace : “Résidences intégralement closes et sécurisées avec vidéophone à chaque entrée”. ⁹



Images issues de la vidéo publicitaire du Square VendHome © 3b

Or, en 2010 déjà, dans l'article de Télérama "Comment la France est devenue moche", à l'origine du terme "France moche" contre lequel la transformation des zones commerciales se positionne, pas seulement hangars étaient critiqué mais aussi la banalisation de l'habitat :

"Ils (la plupart des élus) se reposent sur les promoteurs pour produire du clés en main. «L'habitat se banalise et conduit à cette France moche qui nie totalement l'esprit des lieux.»

En opposition à ce modèle, l'article mettait en avant le concept de la "ville passante" de David Mangin, qui serait "oublieuse des artères qui segmentent et des zones privatisées et sécurisées".

Or, sort-on vraiment de ce modèle avec les exemples de transformations des zones commerciales étudiés ? L'habitat en question n'est plus un pavillon mais un immeuble de logement, cependant, il reste souvent produit "clé en main", pour se vendre le mieux possible, en mettant en avant un cadre exclusif, sans réellement prendre en compte son contexte.

10 Vincent Remy et Xavier de Jarcy, « Comment la France est devenue moche », *Télérama*, publié le 12 février 2010, <https://www.telerama.fr/monde/comment-la-france-est-devenue-moche,52457.php>.

11 L'article « Comment la France est devenue moche » donne naissance au terme de « France moche » dont les zones commerciales sont emblématiques. En effet, elles très souvent primée par le prix de la France moche, donné par l'association Paysages de France, « qui a pour objet de protéger, réhabiliter et valoriser les paysages urbains et non urbains » et qui se positionne notamment contre « la prolifération de l'affichage publicitaire et des enseignes » www.paysagesdefrance.org

12 « Réparer la "France moche", un nouveau défi pour les politiques publiques », *Sud Ouest*, publié le 28 janvier 2023, <https://www.sudouest.fr/economie/commerces/reparder-la-france-moche-un-nouveau-defi-pour-les-politiques-publiques-18304182.php>.

13 « Zones commerciales : la France moche se réinvente », *France Info*, publié le 28 janvier 2023, https://www.francetvinfo.fr/economie/commerce/zones-commerciales-la-france-moche-se-reinvente_6456026.html.

14 « Le gouvernement s'attaque à la France moche », *Les Échos*, publié le 27 janvier 2023, <https://www.lesechos.fr/industrie-services/immobilier-btp/le-gouvernement-sattaque-a-la-france-moche-1976910>.

15 « des commerces «boîtes à chaussures» cubiques bâties à moindre frais », « Un nouvel horizon pour les zones commerciales ».

2. L'existant inexistant

Les zones commerciales étant souvent dévalorisées, il est facile d'ignorer l'existant lors de leurs transformations. Elles sont fréquemment considérées comme des lieux « moches », sans valeur patrimoniale, impactant l'environnement négativement, que le gouvernement s'apprête à « réparer », « réinventer » ou bien « attaquer » avec son plan de transformation. Cette perception renforce l'idée qu'il est non seulement possible, mais même souhaitable, d'intervenir librement sur ces bâtiments, sans nécessité de conservation ni de prise en compte du contexte, amené à évoluer également.

Tabula rasa systématique

Ainsi, les zones commerciales se trouvent dans un contexte particulièrement favorable à la démolition. Leur dévalorisation, tant sur le plan architectural que constructif, renforce l'idée qu'elles ne méritent ni préservation ni transformation. De plus, ces structures, généralement conçues comme des unités isolées peuvent être démolies individuellement sans affecter les bâtiments voisins, ce qui simplifie davantage les interventions. Cette facilité est renforcée par des espaces bien desservis, facilitant la logistique de transformation lourde. Enfin, comme évoqué précédemment, leur fort potentiel spéculatif encourage à exploiter ces terrains de manière plus rentable, en optant pour la démolition des 'boîtes à chaussures' au profit de nouveaux projets jugés plus attractifs économiquement. Pourtant, cela contribue à une double perte : celle de l'identité du lieu, menant à une ville générique, indifférente à son contexte, ainsi qu'à une absurdité écologique, comme l'exprime Jean-Philippe Vassal :

“Casser pour remplacer, c’est à l’opposé du bon sens, de l’économie et de l’écologie. Les déchets et le gaspillage générés créent un déficit à la base qui ne sera jamais compensé même si les nouveaux bâtiments sont écologiquement vertueux. Transformer est également un enjeu historique et patrimonial pour conserver toutes les strates de notre histoire, sans sélection.”¹⁶

Par ailleurs, au-delà de la démolition qui apparaît comme la solution de facilité pour accueillir de nouveaux programmes, l’identité commerciale et crieur, est également délibérément effacée. Probablement pour atténuer la perception négative des zones commerciales et rendre ces espaces plus habitables.

« OMA, dans le cahier qu’ils donnaient aux concepteurs, ils ont dit, par rapport aux noms d’enseignes, qu’il fallait que ça soit hyper discret. Soit intégré au dessin de façade, soit dans une deuxième épaisseur, donc à l’intérieur du bâti. »¹⁷

Minimiser l’impact visuel du marketing se comprend au regard des témoignages d’habitants qui évoquent la tentation liée à la consommation, que nous étudierons plus tard. Cependant, en plus d’effacer un héritage, cela soulève la question du risque que de nouvelles régulations ne finissent par exclure certaines activités de la zone, en les repoussant plus loin en périphérie.

Un problème renvoyé plus loin

Comme nous l’avons vu, certaines zones commerciales sont en déprise, conduisant à la création de friches, sur lesquelles certains projets de logements s’installeront. Cependant, nous avons également observé que la majorité des zones commerciales sont actives et restent très fréquentées. Ainsi, de nombreux projets de logements ont été développés sur des sites où les commerces étaient encore en activité, soit parce que ces lieux ont été identifiés comme stratégiques pour répondre au manque de logements, soit parce que le logement est perçu comme une solution pour redynamiser la zone.

Or, les logements peinent à être conçus en tenant compte des grands magasins, qui sont souvent délocalisés. Ils sont alors remplacés par de nouvelles constructions entièrement résidentielles, ou alors qui intègrent des commerces plus petits et plus faciles à aménager en rez-de-chaussée.

16 Transformation Des Situations Construites, Canal architecture, 2020

17 Entretien avec LIST, 16 décembre 2024

Par exemple, à Bordeaux, une des opérations de transformation a lieu sur l’ancien îlot Castorama, qui s’est déplacé sur un autre site en s’agrandissant au passage. Avant Castorama, ce site accueillait plusieurs entreprises, dont Excedra et Emile Maurin, qui ont se sont déplacées également dans de nouveaux bâtiments.



Conséquences en chaîne du déplacement du Castorama à Mérignac

Si ces négociations, donnant lieu à des déplacements ponctuels, ne posent pas forcément de problème majeur au cas par cas, la situation devient plus complexe lorsqu'il s'agit de généraliser la transformation des zones commerciales. En effet, pour chaque îlot de logements, les démolitions et constructions neuves qui s'ensuivent soulèvent des questions tant en termes de consommation d'énergie, de matériaux, et de terrains, qu'en raison de la répétition de ce modèle ailleurs. La place des grandes surfaces dans le système urbain est un sujet complexe, comme l'exprime Nicolas Lebrun :

« Si on les laisse sur place, on pérennise des pratiques d'usage de l'automobile qu'on souhaite bannir ou limiter. Si on les place ailleurs, cela suppose de repenser la répartition fonctionnelle du commerce dans la ville de façon plus globale afin de ne pas déplacer le problème. Il ne suffit pas de déclarer sur un document de planification qu'un périmètre va changer d'affectation pour que cela fasse sens dans la ville sur le long terme. »¹⁸

En effet, bien que les nouveaux bâtiments soient souvent plus performants sur le plan énergétique et qu'ils témoignent d'un certain effort esthétique, ils s'inscrivent dans la continuité des zones commerciales, qui sont aujourd'hui largement remises en question comme nous l'avons vu précédemment. Veut-on construire de nouveaux bâtiments qu'il sera nécessaire de transformer dans quelques années ? Veut-on contribuer à déplacer certaines activités vers des zones moins accessibles, éloignant les emplois des travailleurs, les services des utilisateurs et renforçant la dépendance à l'automobile ?

Traitement de la zone comme une île : absence de relation avec les alentours

Les zones commerciales ayant été pensées comme des espaces volontairement hermétiques à leurs alentours, sont souvent très déconnectées de leur contexte proche. Cet isolement est souvent matérialisé par de larges infrastructures de transport, qui les ont fait naître, qui les supportent et qui les encadrent.

Dans les trois exemples étudiés, les axes de circulation encadrent la zone, l'isolant fortement du territoire adjacent. Par exemple, au nord de la zone commerciale de La Valette-du-Var, l'autoroute constitue une barrière infranchissable sur

18 Nicolas Lebrun est un géographe spécialisé dans l'évolution spatiale du commerce. Il a écrit une tribune dans le Monde pour exprimer l'importance de réfléchir d'abord à repenser les « parcours de mobilité » ainsi que la « répartition fonctionnelle » et les pratiques du commerce avant des transformer les zones commerciales. « Repenser la "France moche" sans repenser la ville, c'est un cautère sur une jambe de bois ».

plus de 4 km. Pour rejoindre un pont depuis l'autre à pied, il faut plus d'une heure.

Ce constat illustre non seulement l'étanchéité de ces zones par rapport à leur environnement, mais également leur inadaptation aux piétons. Elles ne sont pas conçues comme des espaces de proximité pour les habitants des alentours, mais elles ont été créées pour attirer un large public motorisé, proposant une alternative commerciale au centre-ville. Quant aux transports publics, ils restent majoritairement centripètes, offrant peu de liaisons vers les quartiers voisins.



L'A57 sépare la zone commerciale du centre bourg de la Valette-du-Var et de ses quartiers résidentiels.
© Google Maps

19 Gasnier, « De nouveaux espaces publics urbains? Entre privatisation des lieux publics et publicisation des lieux privés », 6.

« Le risque de construire des bulles aseptisées, normées et contrôlées est bien réel tout autant que la déconnexion du quartier dans lequel elles sont implantées »¹⁹

3. Expériences d'habitants : vivre dans une zone commerciale

L'expérience des habitants est difficile à cerner en raison de la nouveauté des projets et du peu d'études qui leur sont dédiées. Les aménageurs, en effet, n'ont pas réalisé d'enquêtes de satisfaction auprès des résidents. Les informations disponibles proviennent principalement de reportages grand public (presse écrite ou télévision)²⁰, et sont ici complétés par des entretiens avec divers acteurs impliqués²¹. Cette perspective partielle pourrait être enrichie par des analyses plus neutres et approfondies. Néanmoins, elle fournit un premier éclairage précieux sur la perception qu'ont les habitants de leur expérience.

Plusieurs habitants apprécient l'accessibilité financière de leurs appartements ainsi que la proximité des commerces. Toutefois, ils et elles mentionnent également la tentation régulière de la consommation et les nuisances sonores. Ce qui ouvre une réflexion sur la gestion de ces sujets dans le tissu urbain.

L'espace de la consommation comme espace public

Dans les cas de Toulon et de Strasbourg, on observe un manque important d'espaces publics et d'aménagements dédiés aux piétons, au-delà des zones de consommation, pourtant essentiels au bien-être²². Comme nous l'avons vu en partie I, les habitants du périurbain utilisent déjà les espaces commerciaux comme des substituts à l'espace public.

Le concept de « privatisation des usages » qui « fait référence au rôle croissant des pratiques de loisir et de consommation, qui se rapprochent des nouveaux lieux de vie publique, tels les centres commerciaux »²³ fait débat.

Les zones commerciales peuvent être associées aux notions de non-lieux de Marc Augé²⁴ ou de junkspaces de Rem

20 J'habite dans un centre commercial - Reportage #cdanslair 08.06.2024. « J'habite dans un centre commercial ». « Ça nous convient totalement ».

21 Trois entretiens menés avec la société d'investissement immobilier cotée Frey, la société publique locale bordelaise La Fab, et le bureau d'architecture et d'urbanisme LIST

22 SPF, « Les espaces publics ».

23 Gomes, « Espaces publics. La fabrique sociale et politique de l'urbanité ».

24 Marc Augé, *Non-lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris : Seuil, 1992

25 Koolhaas, Rem, et Daniel Agacinski. *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain*. Paris: Payot & rivages, 2010.

26 Poupard, Les centres commerciaux. Gasnier, « De nouveaux espaces publics urbains? Entre privatisation des lieux publics et publicisation des lieux privés ». Gomes, « Espaces publics. La fabrique sociale et politique de l'urbanité ». « La ville émergente. Résultats de recherches ».

27 « La « France moche » des zones commerciales, un modèle « obsolète » pour le gouvernement, pas pour les usagers ». Gasnier, « De nouveaux espaces publics urbains? Entre privatisation des lieux publics et publicisation des lieux privés ».

28 Gasnier, « De nouveaux espaces publics urbains? Entre privatisation des lieux publics et publicisation des lieux privés ».

29 Zukin, « Urban Lifestyles », 828.

30 Gasnier, « De nouveaux espaces publics urbains? Entre privatisation des lieux publics et publicisation des lieux privés ».

31 J'habite dans un centre commercial - Reportage #cdanslair 08.06.2024.

Koolhaas²⁵, des espaces critiqués pour leur pauvreté en interactions humaines notamment. Cependant, cette vision est contestée par plusieurs auteurs qui leur reconnaissent certaines qualités sociales²⁶. Malgré tout, beaucoup s'accordent à souligner l'absence de véritables dynamiques politiques ou divergentes, ce qui limite leur rôle dans la vie publique urbaine²⁷.

*« en limitant au maximum la liberté d'usage spatial et social dans les nouveaux espaces collectifs urbains où la transgression, le détournement d'usage voire l'appropriation deviennent quasiment impossibles ou automatiquement réprimés. »*²⁸

Par ailleurs, les différents témoignages recueillis auprès des nouveaux habitants des zones commerciales explique faire face au quotidien à une tentation de consommation. Peu surprenant quand on habite dans un lieu où la publicité est omniprésente et l'achat est immédiatement disponible. En effet, comme Zukin le rappelle, ces zones ont été pensées en premier pour consommer, une des différences majeures avec les centres-villes qui eux proposent plus de diversité.

*« Although merchants created an architecture of modern urban landmarks and greatly expanded access to the urban public sphere, the civility and publicity of shopping spaces were founded on the desire for money and material things. »*²⁹

En effet, bien que l'on soit exposé à la consommation dans les centres-villes, ils présentent bien des espaces où la consommation n'est pas au centre, alors que dans les zones commerciales, il s'agit de la seule activité proposée. En effet les habitants témoignent du manque d'équilibre entre les espaces marchands et non marchands³⁰ :

« - Pour les enfants, dès que je suis arrivée dans la région, j'ai su qu'il n'y avait pas grand-chose. La petite elle va à la médiathèque, c'est ça son activité, la grande au centre commercial. »

- Avant, on habitait à La Rochelle, il y avait tellement d'activités (...), maintenant, il n'y a pas grand-chose à faire (...) ça donne vraiment envie d'acheter tout le temps, tout le temps, ce n'est pas l'idéal. »

Témoignage de Bintou Fall et sa fille qui habitent sur dans la « résidence Park Avenue »³¹



Vue d'un balcon de la résidence Park Avenue à Mérignac
© J'habite dans un centre commercial - Reportage #cdanslair 08.06.2024.

De nombreuses enseignes lumineuses clignotantes sont visibles depuis les balcons de la résidence. Le champ de vision des locataires est envahi par la publicité. « Ici, tout nous appelle à consommer, mais on n'a pas forcément les moyens de le faire », déplore Bérengère, qui peine à raisonner sa fille de 18 ans, qui craque facilement pour les mangas et les disques des stars de K-pop disponibles chez Cultura.³²

Par ailleurs, en termes de rythmes, la zone commerciale n'a pas les mêmes horaires qu'un quartier classique comme le montre le témoignage d'une habitante de Mérignac :

« Pour certains locataires, l'installation dans une zone commerciale sonne comme une promesse de repos. Avant d'y emménager, Clémence, 39 ans, responsable des équipes de cuisine à l'école primaire de Mérignac, habitait la cité Pablo-Picasso à Nanterre. « Quand les magasins ferment, c'est le grand silence, c'est très différent de mon ancien quartier », explique-t-elle, depuis

32 « J'habite dans un centre commercial » Reportage
C dans lair, 8 juin 2024

33 « J'habite dans un centre commercial : "Au milieu des mangues et des avocats, j'ai presque l'impression d'être en vacances" » *Le Monde*, 17 mars 2024

son balcon qui dévoile l'étendue du royaume commercial. Si, à la nuit tombée, les parkings vides peuvent devenir le QG de bandes de jeunes, les nuisances sont très faibles, au vu de l'étendue des espaces. »³⁴

Vivre avec du bruit, une nuisance indispensable ?

Dans les témoignages d'habitants vivant dans les zones commerciales, le problème des nuisances sonores revient souvent. En effet, outre les nuisances visuelles, le bruit est une composante inhérente aux zones commerciales. Entre les boutiques, les camions de livraison, la circulation automobile des clients et les grandes infrastructures de transport, le bruit constitue une réalité à toutes les échelles.

- À l'échelle du bâtiment :

Les nuisances liées à la mixité des usages dans un même bâtiment sont particulièrement problématiques. Par exemple, au sein de la résidence 'Park Avenue' à Mérignac, les habitants se plaignent du bruit constant de la salle de sport du rez-de-chaussée.³⁴ Cette cohabitation montre que les nuisances sonores au sein de bâtiments mixtes tendent à être sous-estimées."

34 Interview avec Sandrine Petit de la Fab et « J'habite dans un centre commercial »



Résidence Park Avenue à Mérignac, qui contient une salle de sport « Fitness Park » au rez-de-chaussée, et des logements au-dessus.
© google street view 2024

- À l'échelle du voisinage :

Les habitants de la résidence Grand'Avenue se plaignent du bruit généré par les magasins voisins, peu habitués à la présence de résidents :

« Le centre commercial a dû s'adapter. En face de chez Michel, la galerie faisait bien trop de bruit avec les annonces publicitaires et la musique sur haut-parleurs.

Au début, il n'y avait pas encore d'immeubles, donc ils mettaient un peu fort. Et puis, dès qu'on a commencé à s'installer, on a fait les petits réglages, et ça se passe très bien. »

Michel, habitant de la résidence Grand'Avenue ³⁵

- À l'échelle de la zone :

En plaçant les habitations relativement loin des grands nœuds de circulation, les concepteurs ont pu limiter en partie les nuisances. Cependant, un bruit constant, émanant des fournisseurs et clients motorisés persiste. Malgré les efforts pour promouvoir la mobilité douce, ces véhicules restent , en effet, essentiels au fonctionnement des zones commerciales.

Mais plus largement, dans tous les milieux urbains, les nuisances sonores sont un sujet. Le bruit était autrefois une composante normale de la vie urbaine, mais il est, depuis le XXème siècle, de moins en moins toléré, notamment pour des raisons sanitaires³⁶. Alors, doit-on accepter davantage de bruit pour encourager la mixité des usages, au risque d'affecter la santé et le cadre de vie des habitants ? Ou privilégier une ville plus paisible, quitte à limiter certaines activités bruyantes ? Voulons-nous continuer à favoriser le bien-être, au risque d'une ville lissée, ou accepter certaines nuisances comme le prix d'une ville plus animée ?

35 « "Ça nous convient totalement" : ces Français qui vivent au milieu d'un centre commercial », *TF1 Info*, 22 mars 2024

36 Marchal et Stébé, « Chapitre III. Entendre la ville ».

37 square-vendhome.fr

38 *ibid.*

39 « Résidence Famille Passion », *La Gazette du Var*

40 « Le projet Mérignac Soleil, démonstrateur de la ville durable ». *La Fab*

4. Une durabilité limitée

Ces projets de transformation sont présentés comme étant une réponse durable au développement urbain. En effet, la densification, la mixité fonctionnelle, la renaturation ou encore l'offre en logement sont des aspects qui permettent aux acteurs de valoriser leurs projets.

« Frey Aménagement mène ici une opération de renouvellement urbain et commercial jamais lancée en France. Un projet d'aménagement durable certifié HQE Aménagement®, qui répond à des objectifs de durabilité environnementale, économique et sociétale. »³⁸

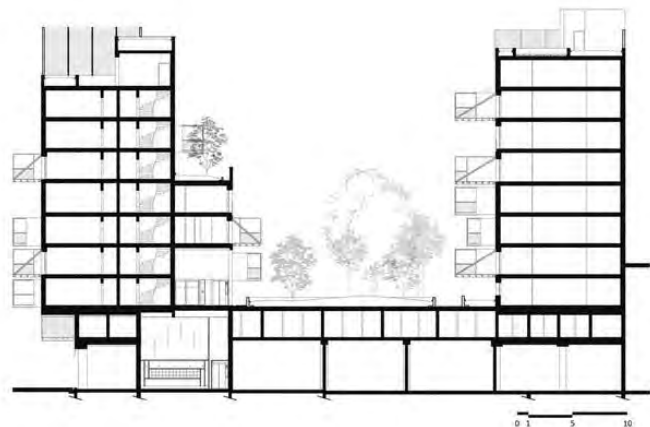
« Square VendHome fera l'objet d'une demande de certification PRESTATERRRE «Bâtiment Énergie Environnement » Logement Neuf pour un niveau RT2012 amélioré de 15% et d'une demande de labélisation «Énergie Positive et Réduction Carbone». »³⁸

« Je suis fier de contribuer à forger un avenir meilleur pour notre ville et une véritable solution pour que les Valettois puissent continuer d'habiter la commune. »³⁹

« LE PROJET MÉRIGNAC SOLEIL, DÉMONSTRATEUR DE LA VILLE DURABLE »⁴⁰

Or, malgré ces aspects positifs, les projets étudiés sont loin d'être irréprochables sur le plan écologique. Ils reposent exclusivement sur des constructions neuves utilisant des matériaux à forte empreinte carbone, et font suite à d'importantes démolitions où le réemploi demeure limité.

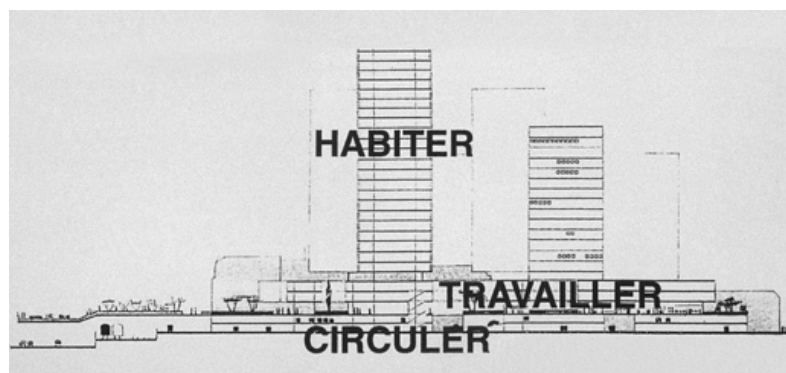
De plus, dans de nombreux cas, la mixité de ces nouveaux quartiers est planifiée via une répartition verticale des fonctions. Ainsi, beaucoup de bâtiments comportent un socle en rez-de-chaussée pour accueillir le commerce et les logements sont placés dans les étages supérieurs, éloignés des nuisances du niveau du sol.



Résidence Grand'Avenue à la Valette-du-Var
© AMC

Cependant, bien que pratique pour combiner différentes fonctions dans un même lieu, cette solution est controversée. Populaire chez les architectes des Trente Glorieuses⁴¹ le zoning vertical⁴² a marqué de nombreux projets de la seconde moitié du XX^e siècle⁴³.

Michel Holley, l'un de ses fervents défenseurs, voyait dans cette approche une alternative au zoning horizontal, qu'il considérait comme « bon pour les espaces vierges, les pays neufs, distend les rapports humains et ne peut résoudre les problèmes de nos vieilles cités »⁴⁴. Toutefois, ces bâtiments sont aujourd'hui beaucoup décriés notamment pour leurs problèmes de maintenance⁴⁵.



Zoning Vertical selon Michel Holley
© Michel Holley

41 Période « d'expansion économique sans précédent qu'a connue la France, comme les autres grands pays industriels, du lendemain de la Seconde Guerre mondiale jusqu'au choc pétrolier de 1973 » « Les Trente Glorieuses ». Hoarau-Beauval, *Urbanisme de dalle*.

42 Aussi dénommé urbanisme vertical ou urbanisme de dalle

43 Voir Holley, *Urbanisme vertical & [et] autres souvenirs*. Ou Hoarau-Beauval, *Urbanisme de dalle*.

44 Holley, *Urbanisme vertical & [et] autres souvenirs*, 68.

45 Lucan, *Où va la ville aujourd'hui ?*, 148.

46 ibid.

47 ibid.

48 voir partie II)5.2

49 Buttin, « Le béton, mis au défi des enjeux environnementaux ». Programme et Architecture, *Building Materials and the Climate*.

50 Selon Dominique Boussuge, pathologiste du bâtiment, « on estime que la durée de vie des immeubles résidentiels construits en béton est de soixante-dix à cent ans ». Boussuge, « "La durée de vie limitée du béton", Dominique Boussuge, Pathologiste – Expert ».

51 Selon le rapport de l'IPCC sur la modération du changement climatique, la définition de la sobriété (sufficiency) est d'« éviter la demande en matériaux, énergie, terres, eau et autres ressources naturelles, tout en garantissant un niveau de vie décent pour tous dans les limites des capacités planétaires. » Shukla et al., *Climate Change 2022*, 957.

52 Une des recommandations pour atteindre la sobriété est d'introduire la sobriété comme priorité dans les projets publics afin de démontrer la faisabilité de tels projets au secteur privé « Sufficiency and the Built Environment | GlobalABC ».

Malgré les critiques, l'urbanisme de dalle réapparaît dans de nombreux projets contemporains, mais avec quelques différences par rapport aux projets du siècle dernier, comme le souligne Jacques Lucan⁴⁶. Mettant toutefois en garde contre la faible adaptabilité de ces structures.

En effet, l'imbrication des fonctions sur de larges îlots, rendue possible par les vastes surfaces disponibles, exige de pouvoir reconverter une partie de l'îlot sans devoir le détruire entièrement en cas de changement d'usage. Ce problème est accentué par l'utilisation des systèmes de voiles porteurs, largement adoptés par les constructeurs contemporains, mais difficiles à reconfigurer⁴⁷.

Cette question d'adaptabilité est d'autant plus pertinente pour les zones commerciales, dont le modèle est aujourd'hui fortement remis en question⁴⁸.

De plus, ces bâtiments en hauteur nécessitent des systèmes structurels complexes pour supporter plusieurs étages au-dessus de vastes espaces commerciaux. Le béton armé s'impose alors comme une solution incontournable pour ces constructions neuves. Est-il vraiment le matériau idéal pour ces nouveaux « lieux de vie », compte tenu de son impact environnemental⁴⁹, et de sa durée de vie limitée⁵⁰ ? Ne faudrait-il pas donner l'exemple de bâtiments sobres⁵¹, comme le recommande l'étude de la Global Alliance for Buildings and Construction⁵² ?

Conclusion

Avec l'intérêt croissant des acteurs publics et privés pour intégrer une mixité fonctionnelle dans les zones commerciales, elles pourraient être nombreuses à amorcer leur transformation dans un avenir proche. Étant donné du nombre réduit de transformations existantes, les trois cas étudiés seront probablement utilisés comme référence pour de nombreux projets.

Toutefois, une telle transformation ne serait pas réussie partout. En effet, de nombreuses zones commerciales sont bien moins connectées aux transports publics, dépendent fortement de la voiture et sont encore plus isolées du tissu résidentiel, ce qui pourrait créer un quartier très renfermé sur lui-même.

De plus, nous avons vu que certains aspects font défaut dans ces projets. En effet, la spéculation joue un rôle central dans ces transformations. Ainsi un manque d'engagement des opérateurs immobiliers et une implication publique insuffisante peuvent facilement mener à la priorisation de l'aspect économique et reléguer les aspects sociaux et écologiques au second plan. Nous avons effectivement vu dans les projets étudiés un manque d'espaces publics non marchands, un phénomène de « clubbisation », un manque de connexions avec les territoires environnants, ainsi que le recours systématique à la démolition et à la construction neuve.

Par ailleurs, ces projets nous ont aussi montré la nécessité d'une réflexion globale sur la place des grandes surfaces dans le tissu urbain. Comment cohabiter avec ces commerces sans les déplacer plus loin ni perpétuer leur dépendance à la voiture ?

Enfin, ces projets, qui s'étendent sur plusieurs hectares, ne sont pas des interventions courantes. Contrairement aux interventions ponctuelles et diffuses sur le territoire, ces grands projets urbains attirent une grande attention médiatique⁵³. Cela renforce la nécessité de proposer des projets ambitieux et engagés, tout en interrogeant leur impact plus global sur le territoire.

53 Comme le souligne Lucan dans sa conférence pour le Club Ville Aménagement

Partie 3

Vers une mutation plus contextuelle



Digoin © Google Earth



Moulins © Google Earth



Clermont-Ferrand © Google Earth



Salaise-sur-Sanne © Google Earth



Chambéry © Google Earth



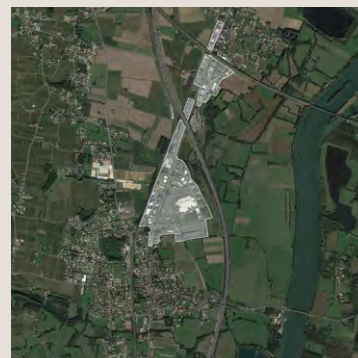
Pontarlier © Google Earth



Autun © Google Earth



Vaulx en Velin © Google Earth



Mâcon © Google Earth

Allant au delà des transformations étudiées en partie 2, cette dernière section propose de revenir sur le contexte particulier des zones commerciales, tout s'inspirant d'idées provenant de projets différents, afin d'élargir les possibilités d'usage et de construction.

Dans un premier temps, il s'agira de retisser des liens avec ce qui entoure les zones commerciales afin d'intégrer potentiellement d'autres programmes périurbains, au-delà du logement. Puis, l'analyse se concentrera à nouveau sur le périmètre des zones commerciales afin de formuler des propositions alternatives de construction basées sur l'existant.

1. Renouer avec le territoire pour considérer d'autres programmes

Intégrer du logement aux zones commerciales, nous l'avons vu, est une manière assez lucrative de les densifier, tout en répondant à un besoin de logement en « crise ». Toutefois, n'y aurait-il pas d'autres usages qui pourraient bénéficier à s'intégrer à ces emplacements en les enrichissant ? C'est ce que nous allons explorer dans cette partie. Pour cela, nous réfléchissons à la place des zones commerciales dans le territoire, afin d'identifier d'éventuels liens à créer avec d'autres programmes.

En se penchant davantage sur ce qui entoure les zones commerciales nous pouvons identifier certains éléments qui se répètent. Étant situées dans le périurbain, elles sont souvent entourées de zones résidentielles peu denses, majoritairement composées de maisons individuelles, comme à Mérignac par exemple. D'autres voisins fréquents sont les zones agricoles, comme à Vendenheim. Par ailleurs, comme nous l'avons vu, elles sont souvent positionnées proches de grosses infrastructures de transport. Enfin, de nombreuses zones commerciales sont situées à proximité, ou même intégrées à des zones d'activité qui comportent fréquemment de la logistique, de l'industrie et de l'artisanat, ce qui les placent en premier rang d'une potentielle ville productive.

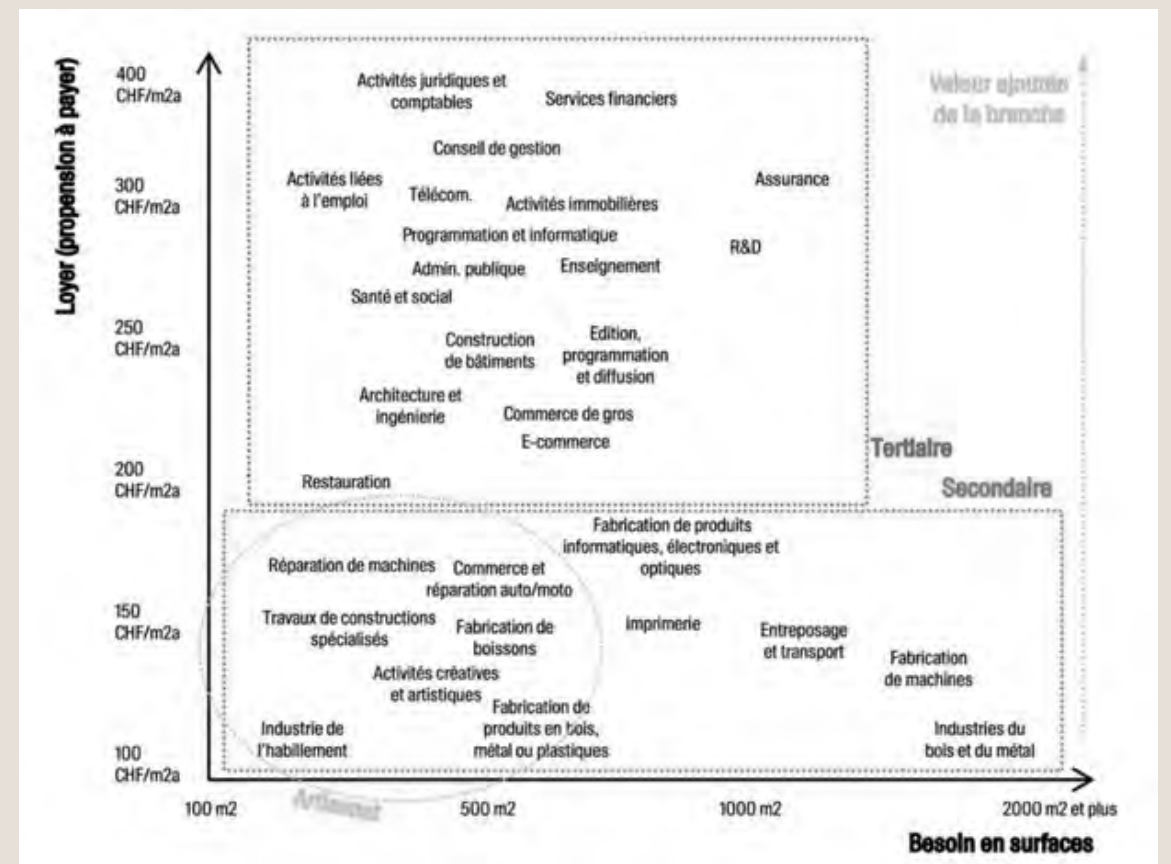
Les zones d'activités sont, comme le logement, une source d'étalement urbain, qui se voit freiné par la raréfaction du foncier. En effet, les zones d'activités économiques périphériques seraient responsables de 30 % de la consommation des terres agricoles et naturelles françaises. Et elles ont tendance à reculer toujours plus en périphérie, subissant la pression foncière.

En effet, les secteurs primaires et secondaires créent peu de valeur ajoutée, ce qui les rend particulièrement vulnérables à la hausse des loyers, surtout lorsqu'elles nécessitent de grands espaces pour fonctionner (voir schémas ci-contre).

1 D'après l'étude opérationnelle réalisée par AREP/Syvil/Villes et projets/Clipperton pour la communauté urbaine GPS&O



La progression des zones d'activité en Île de France. 1949, 1982 et 2017, illustrant le desserrement industriel.
© Syvil architecture



Analyse des besoins en surfaces et de la propension à payer des branches d'activités sur la base des baux effectifs recensés en Suisse © Wüest Partner

Or, les zones commerciales représentent l'un des rares espaces encore relativement accessibles, souvent desservis par les transports en commun et plutôt proches des centres urbains. Bien que cela varie selon les situations, loin de toute urbanisation au moment de leur création dans les années 1960-1980, elles sont aujourd'hui souvent rattrapées par la ville et sa pression foncière. Cela est renforcé par la redivision des parcelles et la rupture des règles de zoning pour y autoriser du logement. Ce phénomène pousse déjà certaines enseignes plus loin en périphérie, mais il impacte encore plus durement les activités à faible valeur ajoutée, pourtant « nécessaires au fonctionnement métropolitain »².

Protéger les zones d'activités du logement

Face à ce desserrement, certains acteurs voient les zones d'activités, dont font partie les zones commerciales, comme des zones à protéger des autres programmes, afin de préserver ces espaces pour la production, comme le bureau d'architecture Syvil :

« l'ajout de programmes sur ces sites semble constituer une menace au maintien des espaces dédiés aux activités productives. A plus faible rentabilité foncière, celles-ci en seraient potentiellement chassées, perpétuant les logiques peu désirables du desserrement productif et l'étalement urbain qui lui est inhérent. » ³.

Selon cette approche, les zones commerciales pourraient se densifier en intégrant des fonctions productives telles que l'artisanat, l'industrie ou la logistique. Cela nécessiterait de libérer du foncier grâce à la mutualisation des infrastructures ou à la verticalisation, des stratégies déjà utilisées pour l'intégration de logement. Bien que ces activités soient moins lucratives, elles permettent de diversifier les usages. Si le logement est interdit par les règlements d'urbanisme, ajouter un second bâtiment, éventuellement sur plusieurs étages, reste une solution pour générer des revenus locatifs. Toutefois, construire un nouveau bâtiment représente un investissement coûteux, risquant d'entraîner des loyers élevés, mais qui pourrait être solutionné par un investissement public justifié par ses bénéfices pour le territoire, ou alors en court-circuitant la chaîne de l'immobilier coûteuse, en s'adressant directement à des propriétaires occupants.⁴

2 Laurence Nologues et Hugo Delort, « Réimplanter de l'activité économique sur des friches urbaines : l'impossible équation ? », *Note rapide Économie*, n° 974, Institut Paris Région, 16 mars 2023.

3 Syvil architectures
« Régénérer les zones d'activités périphériques »

4 Flavie Ferchaud, Alexandre Blein, Joël Idt, Daphné Lecointre, Flore Trautmann, Hélène Beraud, *Aménager la ville productive*, Les Notes de La Fabrique, Presses des Mines, 2024. p.75-77.



Préfiguration des usages et atmosphères d'une zone d'activité régénérée 2021, PAE Garennes, les Mureaux © Syvil

L'option de la ville productive

Toutefois, le logement reste un moyen de financer la densification des zones commerciales, tout en pouvant être combiné avec des activités productives. Une solution consiste à réserver les rez-de-chaussée à ces usages, comme cela se fait déjà pour les commerces. Un exemple notable de cette démarche est le quartier Brazza, qui intègre 18 000 m² de socles actifs. Cependant, ce projet fait débat, notamment parce qu'il contribue malgré tout à l'éviction de l'industrie :

*« Il convient de noter que ces rez-de-chaussée s'adressent à des activités davantage tertiaires que ne l'étaient les activités historiques de la zone (...). La mixité fonctionnelle, si elle permet effectivement une péréquation économique à l'échelle immobilière, laisse certains interlocuteurs dubitatifs sur la cohabitation entre des activités productives, sources de nuisances, et les autres fonctions urbaines que sont le logement et le bureau. Surtout, si ce projet urbain prévoit effectivement la construction de 40 000 m² à 50 000 m² dédiés à l'artisanat, on peut également faire le constat qu'il transforme des fonciers autrefois dédiés à l'industrie et à l'activité productive en morceaux de ville à forte dominante résidentielle. On peut ainsi faire l'hypothèse que le renouvellement urbain de ce secteur, qui accueillait en 2012 plus de 2 000 emplois, majoritairement ouvriers, s'accompagne d'une éviction des activités et des emplois productifs. »*⁵

Cette solution pourrait convenir à une situation de friche commerciale, ne chassant pas d'industrie existante.

5 Flavie Ferchaud, Alexandre Blein, Joël Idt, Daphné Lecointre, Flore Trautmann, Hélène Beraud, *Aménager la ville productive*, Les Notes de La Fabrique, Presses des Mines, 2024. p.74.

Pour aller plus loin dans la mixité logement-production, il est possible d’imbriquer les deux fonctions en proposant des logements-ateliers destinés aux artisans. Cela est particulièrement pertinent pour les zones commerciales mêlées à d’autres activités et en bordure de zone résidentielle. En effet en proposant du « logement productif » et des espaces publics là où c’est possible, il pourrait y avoir une vraie symbiose entre les fonction productives, commerciales et résidentielle, qui permettrait à la fois une plus grande souveraineté manufacturière⁶ et l’amélioration du cadre de vie des résidents et travailleurs avec l’ajout d’espaces publics, ainsi que des rythmes plus complémentaires et des possibilités de mutualisation.

L’espace de l’autonomie alimentaire et énergétique ?

Dans la lignée de Lewis Mumford⁷, les trop grandes villes sont critiquées pour leur manque d’autonomie, en grande partie lié à une consommation disproportionnée d’énergie fossile et de ressources alimentaires. Ajouter du logement dans les zones tendues risquerait alors de renforcer leur attractivité et, par extension, leurs effets néfastes.

Ainsi, selon Guillaume Fabruel, l’auteur du livre *Indécence urbaine*⁸, les zones commerciales devraient être utilisés pour produire de l’énergie proche de ses lieux de consommation :

« à mon avis dans ces zones-là, il conviendrait de penser à un devenir écologique, qui ne serait pas celui d’un nouveau quartier de vie avec des parcs et des jardins et autres, pour éviter de continuer à attirer toujours au même endroit. (...) Un des gros problèmes des villes et de leurs grosseurs c’est leur faible indépendance énergétique et alimentaire (...) on fait venir (l’énergie) de très très loin. Je crois que ces espaces-là devraient accueillir, ce qu’on est en train de faire dans les campagnes, c’est-à-dire, mettre des panneaux photovoltaïques. »⁹

Par ailleurs, les zones commerciales proches des espaces agricoles offrent une occasion propice pour renouer avec cette activité. Elles pourraient contribuer à valoriser les paysages agricoles, à mieux faire connaître l’agriculture au grand public fréquentant les zones commerciales, à sensibiliser à leurs enjeux sociaux et environnementaux. De plus, dans une logique plus marchande, elles pourraient offrir

6 Luca Pattaroni, « Vers une souveraineté manufacturière? », *Le Courrier*, 22 novembre 2022

7 Il a écrit de nombreux ouvrages sur le sujet, voir par exemple : Mumford, Lewis. *Histoire naturelle de l’urbanisation*. PUF, 2023.

8 Faburel, Guillaume. *Indécence urbaine : pour un nouveau pacte avec le vivant*. Flammarion, 2023.

9 « Zones commerciales : comment rendre plus belle la “France moche” ? » *28 Minutes* - ARTE, 12 septembre 2023

10 Muzard Florian, et Sylvain Allemand. *Le périurbain, espace à vivre*. Parenthèses, 2018., p.56.

11 Ibid. p.57.

l’opportunité d’intégrer des produits locaux dans les lieux de consommation courants. Ces idées sont confirmées par les retours d’expériences issus de l’Atelier des Territoires sur le thème « mieux vivre ensemble dans le périurbain », présentées dans le livre *Le Périurbain, espace à vivre*.

Selon le maire de Maltot, village de la périphérie de Caen, il est nécessaire de mieux faire connaître les ressources agricoles locales, notamment en modifiant la perception du périurbain par ses habitants :

« Beaucoup (les habitants du périurbain) expriment une demande de proximité avec la campagne, tout en ayant besoin d’être bien reliés avec le grand territoire. La diversité des ressources locales est manifeste, mais méconnue. L’enjeu est de produire de nouvelles représentations, de mettre davantage le périurbain en récit. » Rémy Guilleux¹⁰

Par ailleurs, il met en avant le « drive fermier » comme une des solutions concrètes permettant aux agriculteurs de faire découvrir le monde agricole aux habitants du périurbain :

«L’atelier a permis de mettre en lumière le besoin de nouer des liens entre le monde rural, agricole, et le monde urbain dont sont issus nombre de nos nouveaux habitants. Bien plus, il a montré que c’était possible et ce, à travers des initiatives concrètes émanant aussi bien des uns (agriculteurs) que des autres (nouveaux habitants). (...) le drive fermier, créé à l’initiative d’un agriculteur, en vue de répondre au double désir des consommateurs de plus de traçabilité et de proximité avec les producteurs. Une initiative qui se révèle particulièrement adaptée à une population à l’aise avec le numérique et les nouveaux modes de consommation. » Rémy Guilleux¹¹

De quoi redéfinir le rôle des zones commerciales, qui pourraient avoir pour mission de créer le lien entre les agriculteurs et les habitants/consommateurs.

En allant plus loin dans l’autonomie alimentaire des villes, les zones commerciales en friche ou les parkings inutilisés pourraient être reconvertis en lieux de production agricole. Par exemple, le maraîchage, traditionnellement positionné proche des villes, s’y adapte particulièrement bien, comme en témoigne l’exemple de Vendenheim. Bien que dans ce cas il ait remplacé une activité agricole existante, cela démontre que la coexistence entre activités agricoles et urbaines est envisageable.



Agroparc de la Zone Commerciale Nord, Vendenheim
© Google Street View - 2022

L'option de la renaturation

Par ailleurs, un autre scénario pour l'avenir des zones commerciales est leur renaturation. Cette option est particulièrement pertinente dans les zones où la pression sur le logement est faible, permettant ainsi de libérer des terres pour des usages agricoles à proximité des villes, ou pour créer des poches de nature, accessibles ou non au public. Ces espaces verts amélioreraient la qualité de vie des résidents et des travailleurs environnants, tout en contribuant à la réduction des îlots de chaleur urbains, à une meilleure gestion des eaux pluviales, et au renforcement de la biodiversité. Même si cette solution est parfois critiquée à cause de son coût, la « création d'une "trame verte" reliant les espaces naturels, pour permettre à la faune et à la flore de vivre et circuler sur tout le territoire, trame opposable aux nouveaux projets d'aménagement » fait partie des engagements du Grenelle de l'environnement¹², et la transformation des zones commerciales est une opportunité pour les mettre en place sur un territoire encore trop artificialisé.

12 « 2007 marque, sur le territoire national, la prise en compte des problématiques environnementales et climatiques par les instances gouvernantes. Avec le Grenelle de l'environnement, et sa traduction législative dans les lois dites « Grenelle 1 » et « Grenelle 2 », une politique publique ne peut s'envisager sans en étudier son empreinte climatique. » <https://www.vie-publique.fr/dossier/268493-la-politique-de-lenvironnement-depuis-le-grenelle> Dans ce contexte, les notions de trames vertes et bleues sont entrées dans le cadre légal, pour plus d'information, consulter le site : www.trameverteetbleue.fr

Renouer avec les réseaux : Vers une plateforme de mobilité douce et de logistique

D'autres voisins des zones commerciales sont les infrastructures de transport. Si leur proximité peut représenter une nuisance pour les logements, elle constitue un atout pour d'autres usages. En effet, les zones commerciales pourraient devenir le lien entre les centres-villes et le reste du territoire, combinant logistique et mobilité douce. Elles pourraient ainsi accueillir des activités logistiques indispensables au fonctionnement métropolitain tout en servant de plateformes de mobilité douce, reliant les habitants du périurbain à la ville, pour contribuer à réduire la densité de véhicules motorisés en ville.

Pour les entreprises, disposer d'espaces logistiques proches des centres urbains est essentiel pour optimiser la distribution sur le dernier kilomètre, souvent coûteux et énergivore. Localiser ces activités dans le périurbain réduit l'impact environnemental et répond à la demande croissante liée à la vente en ligne. Cela crée aussi des emplois à proximité des lieux de résidence, renforçant l'attractivité de ces zones.

Le périurbain, historiquement dépendant de la voiture, réinvente progressivement son système de transport pour rester habitable face aux enjeux environnementaux¹³. Les zones commerciales pourraient jouer un rôle clé en devenant des pôles de mobilité douce.

Grâce à leur accessibilité, elles sont des lieux intéressants pour intégrer ou renforcer l'offre en transports publics. L'usage de ces derniers pourrait être combiné avec les trajets quotidiens des nombreux clients des zones commerciales, et renforcé par l'installation d'infrastructures complémentaires, permises par l'espace disponible. On peut ainsi envisager des lignes de tramway ou de train, complétées par des parkings relais pour voitures et vélos, des zones de covoiturage ou des stations pour vélos électriques.

Pour compléter cette intégration, il serait essentiel d'améliorer les liens entre zones commerciales et zones résidentielles adjacentes, en prévoyant des aménagements pour les déplacements à pied ou à vélo, qui ont été négligés lors de la conception de ces zones.

13 Voir : Dodier, « Innover dans la mobilité ». Centre d'études et d'expertise sur les risques, *Un Réseau de Transports Collectifs Pour Les Territoires Périurbains*. Centre d'études et d'expertise sur les risques. Ou encore ELENA COGATO LANZA et al., *Post-Car World*.

Renouer avec le pavillonnaire : Répondre à la crise du logement autrement / espaces publics

L'arrivée de transports publics à proximité des zones pavillonnaires est l'opportunité de les densifier. En effet, les zones résidentielles qui entourent les zones commerciales sont très souvent constituées de maisons individuelles sous-occupées¹⁴, qui pourraient accueillir plus de personnes avec des modifications minimales. Selon des auteurs du livre *La ville stationnaire*, la « recohabitation » pourrait offrir un logement à environ 10 millions de personnes¹⁵. Cela peut être complété par d'autres techniques de densification douce¹⁶, permettant de répondre à la crise du logement dans les espaces tendus sans construire de nouveaux bâtiments, ou alors avec de moindres ressources, comme le montre les projets de l'entreprise Villes Vivantes¹⁷, ou l'Atlas du foncier invisible¹⁸.

Par ailleurs, les zones commerciales pourraient accompagner cette densification en améliorant le cadre de vie des habitants, en y insérant de l'espace public, des espaces naturels, des services ou équipements communaux. Intégrer ces espaces non marchands donnerait plus place à l'appropriation et la politique qui, on l'a vu, restent restreintes dans les espaces de consommation.

« *New rights can also be defined: like the right to the city which, as I began by saying, is not merely a right of access to what the property speculators and state planners define, but an active right to make the city different, to shape it more in accord with our heart's desire, and to re-make ourselves thereby in a different image.* »¹⁹

Renouer avec les petites et moyennes villes

Par ailleurs, la mutation des zones commerciales, qui est pour l'instant menée principalement sur des métropoles, comme nous l'avons vu avec les trois exemples étudiés, pourraient être encore plus efficaces si elles étaient menées dans les petites et moyennes villes. En effet, ces dernières comportent plus de logements disponibles²⁰, et pourraient permettre de mieux répartir la population, pour atteindre des modes de vie plus soutenables pour l'environnement.

14 Il y aurait 8,5 millions de logements sous-occupés en France métropolitaine en 2018 selon l'analyse basée sur des données de INSEE du livre de Bihoux, Philippe, Clémence de Selva, Sophie Jeantet, et Estelle Klugstertz. *La ville stationnaire : comment mettre fin à l'étalement urbain ?* Actes Sud, 2022.

15 Ibid. p.227-34.

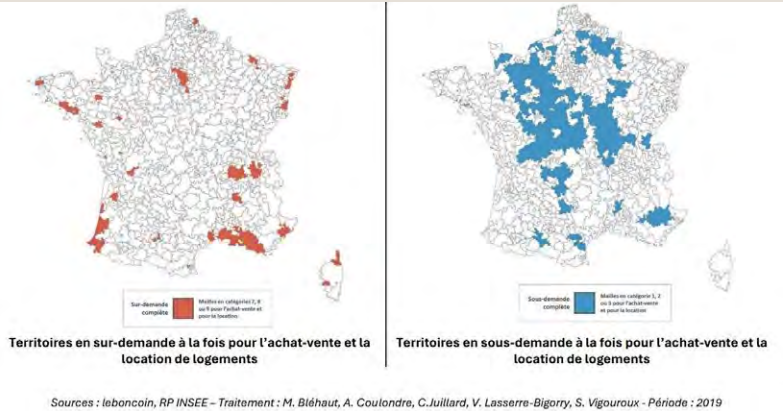
16 « *La densification douce c'est l'extension, la surélévation, la division d'une maison individuelle, le changement de destination d'une pièce, la division parcellaire, dans le but soit de gagner en surface habitable, soit de créer un nouveau logement, soit de percevoir de l'argent d'une vente ou d'une location et le tout dans un tissu urbain existant.* » Ronan Petton. « La densification douce : une pratique urbanistique à développer et à encadrer. » *Sciences de l'environnement*. 2014.

17 www.vivantes.fr

18 Selva et Maugin « Atlas du foncier invisible »

19 Harvey, D. (2003), "The right to the city". *International Journal of Urban and Regional Research*, 27: 939-941.

20 Blehaut et al., « Demande Et Offre De Logements À L'échelle Locale En France ».



Sources : leboncoin, RP INSEE – Traitement : M. Bléhaut, A. Coulondre, C.Juillard, V. Lasserre-Bigorry, S. Vigouroux - Période : 2019
Offre et demande des logements en France ²⁰

21 9 Français sur 10 ont une opinion positive des petites ville, notamment grâce au cadre de vie qu'elles proposent : IPSOS, « Le Regard Des Français Sur Les Petites Villes En 2024 ».

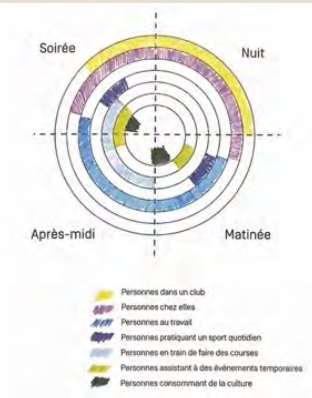
22 IPSOS.

Or, selon une étude IPSOS, les petites et moyennes villes bénéficient d'une image positive auprès de la population²¹. Les principaux critères qui freinent les français à s'installer dans ces endroits sont la crainte de la difficulté à se déplacer (49%), la présence trop faible de service de santé (46%) et dans une mesure moins importante des craintes liées à l'emploi (29%).²²

Les zones commerciales de ces petites et moyennes villes ne pourraient-elle pas accueillir ces fonctions ? A la place du logement, nous avons vu en effet qu'elles peuvent accueillir à la fois des nouvelles activités économiques et productives, sources d'emploi ; des espaces et infrastructures publiques, avec la possibilité de mettre l'accent sur la santé; ainsi que de nouveaux systèmes de transport, facilitant les déplacements et réduisant la dépendance à la voiture.

En conclusion, les zones commerciales offrent une opportunité pour renforcer l'autonomie productive, alimentaire et énergétique des villes, tout en rééquilibrant l'attractivité des territoires. Ainsi il est important d'ouvrir les usages à d'autres programmes ou même de fusionner certains usages pour éviter des logements souvent très standardisés. Par ailleurs, réfléchir aux usages est aussi une manière de créer d'animer un endroit selon différents rythmes, ce qui a beaucoup de potentiel notamment pour les parkings qui sont quasiment tout le temps sous-utilisés dans les zones commerciales.

« *Un même espace peut donc être utilisé comme parking pour les entreprises du quartier pendant la semaine, de « gymnase » pour les employés qui souhaitent faire du sport en fin de journée ou encore comme salle de projection ou de conférence pour les habitants, en soirée et le week-end.* »²³



Répartition horaire des activités quotidiennes ²³

23 Immigration et ségrégation spatiale : l'exemple de Marseille. Parenthèses, 2022. p.225

2. Exploiter la France moche

Comme nous l'avons vu, les zones commerciales possèdent de nombreuses caractéristiques uniques (grands espaces vacants, bâtiments flexibles, mais aussi nuisances sonores et programmes en perte de vitesse) qui méritent d'être davantage prises en compte pour des mutations plus créatives et respectueuses de l'environnement.

Utiliser les vastes bâtiments flexibles à disposition

Les bâtiments des zones commerciales, souvent appelés « boîtes à chaussures », sont effectivement de grands parallélépipèdes dotés d'une structure compacte, d'une grande hauteur sous plafond et construits avec des matériaux standards, autant de caractéristiques avantageuses pour la rénovation.

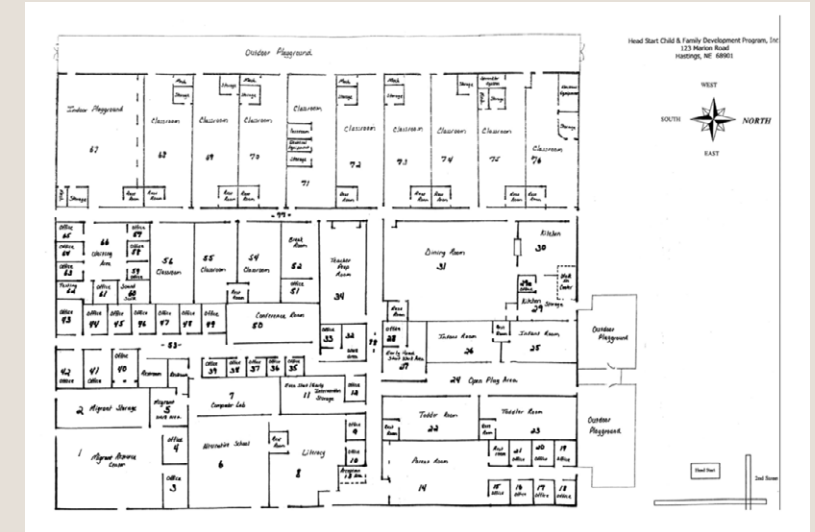
Tout d'abord, grâce à leurs vastes volumes, souvent bien plus grands que ceux requis pour d'autres fonctions, il suffit généralement de rediviser l'intérieur pour en changer l'usage. Le livre *Big Box Reuse*²⁴ illustre parfaitement ce potentiel à travers des exemples de transformation d'anciens Walmart, supermarchés américains, en nouveaux programmes tels qu'une crèche, une chapelle, ou un centre pour personnes âgées.

Par ailleurs, ces larges espaces peuvent également être utilisés tels quels pour accueillir certains usages, comme la logistique ou les loisirs. Par exemple, le projet SOFO a investi temporairement l'ancien IKEA de Saint-Priest, en y aménageant notamment des terrains de basket et une scène pour y faire des spectacles, profitant de son vaste volume.²⁵

Toutefois, ces espaces manquent souvent de lumière naturelle, du fait de leur profondeur. Cependant, avec un peu d'ingéniosité, il est possible d'amener de la lumière au

24 Christensen, Julia. *Big Box Reuse*. MIT Press, 2008.

25 BFMTV, "St-Priest : les locaux d'Ikea deviennent 'Sofo'," publié le 10 mai 2021, vidéo, https://www.bfmtv.com/lyon/replay-emissions/bonsoir-lyon/st-priest-les-locaux-d-ikea-deviennent-sofo_VN-202105100412.html.



Plan de la crèche Head Start dessiné par son directeur
© Head Start Early Childhood Center, Hastings.



Sofo, lieu hybride installé dans les anciens locaux IKEA
© City Crunch



Rénovation circulaire d'une halle industrielle à Fribourg
© Lutz architectes

centre, comme le montre le projet de transformation de halle industrielle en bureaux de Lutz architectes. Les bâtiments commerciaux, ayant une structure similaire, pourraient également tirer parti de ces solutions ou d'autres approches innovantes.

En outre, leurs toits plats offrent la possibilité d'ajouter des extensions au-dessus, tout en préservant l'espace disponible au rez-de-chaussée. Cet exemple de construction de trois niveaux de parking sur un volume commercial existant, réalisée en seulement dix mois pour optimiser leur emprise au sol, a ainsi eu un impact minimal sur l'activité du supermarché.²⁶



Carrefour Geric à Thionville avant/après l'ajout du parking
© Google street view

Enfin, grâce aux matériaux et aux équipements standards et solides présents dans les grandes surfaces, même quand le bâtiment lui-même n'est pas conservé, certains éléments peuvent être réemployés dans d'autres projets. Par exemple, le collectif Cancan est intervenu pour récupérer le mobilier et les installations techniques de l'ancien Alinéa avant sa démolition pour les réutiliser dans un projet d'aménagement de place sur l'ancien parking d'entrepôts convertis en « espace hybride qui accueille, en plus de la brasserie artisanale, des

26 « Geric à Thionville - Infosteel ». « Centre Commercial GERIC – Lefevre Lux ». Moniteur, « Trois niveaux de parking en acier sur un centre commercial ». « Extension du centre commercial Geric et construction d'un parking utilisant des solutions optimisées en acier d'ArcelorMittal ».

27 « Vidéo. Bègles »; « (13) Facebook »; « AGORACK ». « Bye bye DDP, bonjour Bolieu : comment l'ancien patron de la marque fait revivre un site emblématique ».

jeunes entreprises, une résidence d'artistes, un réparateur de vélos et des bureaux partagés, entre autres. ».²⁷



Racks de stockage dans l'ancien bâtiment Alinéa, puis réutilisé pour aménager la place de l'Espace Bolieu à Bègles.
© collectif CANCAN

Ainsi, exploiter le bâti de la « France moche » permettrait de considérer la rénovation, plutôt que d'opter systématiquement pour la démolition faisant place à la construction neuve. En effet, cela permettrait de réduire l'impact sur l'environnement en gardant une trace de l'identité du lieu.

Comment concevoir pour un programme en perte de vitesse : considérer la réversibilité

Comme nous l'avons vu, la zone commerciale est un modèle en perte de vitesse. Pourtant, les éliminer ne fait que déplacer le problème ailleurs. Il convient donc d'anticiper les changements d'usage possibles pour éviter la démolition ou la vacance des nouveaux bâtiments les accueillant. Cela est d'autant plus lorsque plusieurs fonctions sont imbriquées au sein d'un grand îlot – solution fréquente en zone commerciale - et non plus cantonnées à une petite parcelle, comme le rappelle Lucan²⁸.

Si plusieurs études se penchent sur la réversibilité des bureaux en logements²⁹, la reconversion des socles issus de l'urbanisme de dalle est une question plus complexe. Ces grands espaces peuvent paraître difficiles à exploiter pour d'autres usages. Cependant, cette contrainte pourrait paradoxalement devenir un atout.

En effet, ces espaces pourraient être conçus pour accueillir, dans un second temps, des activités de logistique ou de production, qui nécessitent à la fois de grandes surfaces et une bonne accessibilité. Les réserver à ces activités à faible valeur ajoutée permettrait de leur garantir une localisation relativement proche des centres urbains. L'importance de conserver de grands volumes en milieu urbain est d'ailleurs défendue par plusieurs acteurs de la ville productive notamment³⁰.

Toutefois, faut-il encore que le bâti puisse accueillir des changements, notamment grâce à une structure et des dimensions généreuses qui le permettent. Pour cela, des structures facilement adaptables, comme le poteau-poutre, plutôt que le voile porteur qui est souvent utilisé dans la construction des logements, doivent être privilégiées.³¹

Par ailleurs, dans le cadre de la densification des zones commerciales, les parkings silo sont souvent envisagés pour réduire la surface au sol imperméabilisée tout en permettant d'ajouter des logements. Cependant, avec la remise en question croissante de l'usage de la voiture, la réversibilité de ces parkings devient indispensable.

28 Voir partie 2 / Lucan, *Où va la ville aujourd'hui ?*

29 Par exemple Canal architecture ont interrogés de nombreux architectes, urbanistes et experts du domaine, ainsi que donnés plusieurs recommandations sur comment construire réversible dans ce dossier : « Construire réversible ».

30 Voir le chapitre "Cherish the generosity of existing volumes and structures" dans « A GOOD CITY HAS INDUSTRY », idée également défendue par Syvil architecture, cf. conférence du 11 décembre 2024 donnée à l'EPFL

31 Lucan, *Où va la ville aujourd'hui ?*, 173.

32 Pomponi et al., « Decoupling Density from Tallness in Analysing the Life Cycle Greenhouse Gas Emissions of Cities ».

L'opportunité de la haute densité faible hauteur

Les zones commerciales constituent le terrain parfait pour explorer la haute densité, faible hauteur, bien plus avantageuse écologiquement que la grande hauteur³². En effet, elles disposent de vastes espaces vides prêts à accueillir des constructions basses qui préserve la qualité d'espace dégagé, comme le montre cet exemple construit sur l'ancien îlot Castorama à Mérignac :



Résidence Charme à Mérignac constituée d'une trentaine de logements où se mélangent progressivement appartements et maisons allant du T2 au T5
© Sabine Delcour

Toutefois, cet exemple pourrait aller encore plus loin en intégrant des matériaux plus durables. En effet, la faible hauteur du bâtiment autorise l'emploi de matériaux moins résistants, ce qui facilite l'utilisation de matériaux biosourcés ou à plus longue durée de vie (comme le béton non-armé par exemple), qui sont également plus faciles à recycler.

Par exemple, les projets de IBAVI sont de beaux exemples de constructions neuves, abordables, et durables. En effet, matériaux locaux, écologiques et techniques traditionnelles sont mis en place pour avoir des projets avec une longue durée de vie en émettant beaucoup moins de CO2 que les constructions classiques, tout en apportant des solutions de haute densité et faible hauteur.



Life Reusing Posidonia est un complexe de 19 Logements sociaux écologique à Formentera - Architectes : Carles Oliver Barceló, Antonio Martín Procopio, Joaquín Moyá Costa, Alfonso Reina Ferragut pour IBAVI
© photo : José Hevia

De plus, les micro-parcelles comme celles-ci sont plus adaptables au changement que les grands îlots qui caractérisent beaucoup de projets urbains contemporains³³, tout en permettant à une plus grande partie de la population d'accéder à la propriété, contrant la puissance des promoteurs.³⁴

33 Lucan, *Où va la ville aujourd'hui ?*

34 *Immigration et ségrégation spatiale*, 244.

Considérer le bruit

Comme nous l'avons vu, les zones commerciales sont bruyantes, notamment en raison du trafic sur place et aux alentours. Toutefois, les réflexions sur la ville productive offrent quelques pistes intéressantes pour cohabiter avec ces nuisances.

Tout d'abord, au sein des bâtiments, les détails constructifs ainsi que l'organisation de la mixité peut arranger certaines nuisances. En effet, nous avons vu que le rez-de-chaussée commercial peut être très bruyant, il s'agit donc de l'anticiper et de prévoir, soit une isolation importante entre le programme commercial et résidentiel, ou bien de prévoir un usage intermédiaire entre les deux, comme des parties communes ou du stockage pour le commerce.

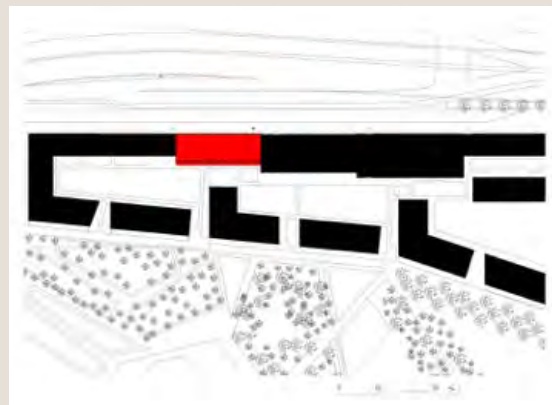
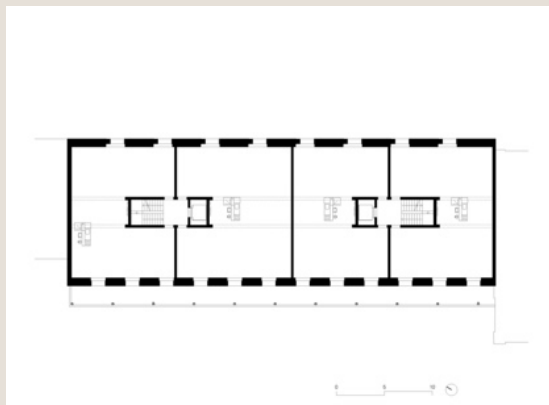


Réinterprétation du schéma de Michel Holley par des étudiants de l'EPFL dans le cadre de l'UE habitat et société 2023

Par ailleurs, l'organisation de la mixité fonctionnelle d'un bâtiment peuvent aussi être influencée par son contexte et résoudre des problèmes de nuisances ainsi.

Par exemple, l'agence Delgo architekten a imaginé des appartements pour artistes séparés en deux parties : habitation et atelier. Un côté donne sur une cour à l'abri des nuisances sonores, l'autre qui accueille l'atelier nécessitant moins de calme, donne sur une autoroute.³⁵ Ce dispositif, qui isole le logement des nuisances grâce à un programme intermédiaire, pourrait être réutilisé dans le contexte des zones commerciales, souvent bordées d'infrastructures bruyantes et de zones d'activités productives.

35 « Künstlerateliers Erlenmatt Ost ». « Günstiger Gestaltungsspielraum - ».



KÜNSTLERATELIERS ERLERMATT OST
© Degelo Architekten

En outre, l'organisation des bâtiments au sein de l'îlot ou du quartier, peut se faire en fonction des nuisances, et créer par exemple des circulations piétonnes et voies uniques pour réduire la circulation dans certaines zones.

Conclusion

Toutes ces solutions présentent un réel intérêt, mais elles sont souvent moins lucratives à court terme que la construction de logements neufs et classiques. Pourtant, réduire l'empreinte carbone, préserver et développer la biodiversité, revitaliser les petites et moyennes villes, renforcer l'autonomie industrielle, artisanale, énergétique ou alimentaire, sont des enjeux essentiels pour l'aménagement durable des territoires. Nombre de ces objectifs sont d'ailleurs soutenus par les pouvoirs publics, souvent accompagnés de financements dédiés. Il serait judicieux de combiner ces différents intérêts pour concevoir un aménagement plus équilibré et résilient, tout en l'adaptant à chaque contexte différent. Mais cela nécessite une gouvernance ambitieuse et déterminée qui mise sur les bénéfices à long terme de ces projets complexes.

Conclusion

Vers un futur choisi

Les zones commerciales suscitent un débat quant à leur transformation. D'un côté, elles sont vues comme des espaces jetables en raison de leur mauvaise réputation, et de l'autre comme des lieux à préserver pour leur attractivité, leur rentabilité et leur praticité. Or, ne faudrait-il pas envisager un entre-deux ? Elles ne peuvent pas être conservées telles quelles, car elles sont de moins en moins rentables et trop nocives pour l'environnement. Mais il n'est pas pour autant toujours nécessaire de tout raser pour construire quelque chose de radicalement différent, en déplaçant les programmes existant ailleurs. En prenant mieux en compte leur environnement, ne pourrait-on pas densifier et enrichir ces espaces avec des programmes pertinents tout en valorisant l'existant ?

Les études de cas ont montré que les transformations actuelles, intégrant du logement, bien que prometteuses en termes de densification et de mixité fonctionnelle, ne s'ancrent pas suffisamment dans le contexte. Ainsi, ces espaces pourraient mieux prendre en compte les commerces et leurs nuisances, et proposer des formes architecturales plus adaptées. Ils pourraient aussi considérer le bâti existant comme une ressource en espace ou en matériaux, au lieu de le démolir systématiquement, ou alors intégrer plus d'espaces non-marchands dans ces temples de consommation. Ces limites, souvent dues à des choix économiques favorisant une rentabilité immédiate, s'expliquent aussi par la complexité de ces premiers projets. Toutefois, nous pourrions opter pour des approches plus ambitieuses pour l'avenir.

En effet, les zones commerciales, avec leurs grandes structures modulables et leur position stratégique, offrent un immense potentiel pour des transformations basées sur la valorisation de l'existant. En se densifiant ou en se renaturant, ces espaces pourraient accueillir différents usages répondant aux besoins du territoire dans son ensemble. Logements, mais aussi activités productives, services, mobilités douces et espaces naturels pourraient y être intégrés progressivement, tout en évitant le déplacement des problèmes et la démolition systématique.

Avec une véritable volonté, et une gouvernance motivée les logiques de marché pourraient être pondérées. Alors, demandons-nous, pour chaque site, quels programmes pourraient réellement tirer parti des ressources d'une zone commerciale.

Bibliographie

Livres

Aménager la ville productive. Les notes de la fabrique. Paris: Presses des Mines-Transvalor la Fabrique de l'industrie, 2024.

Augé, Marc. *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*. La librairie du XXI^e siècle. Paris: Editions du Seuil, 2002.

Benjamin, Walter. *Paris, capitale du XIX^e siècle: le livre des passages*. 3^e édition, [Réimpr.]. Passages. Paris: Les Editions du Cerf, 2009.

Bihouix, Philippe, Clémence de Selva, Sophie Jeantet, et Estelle Klugstertz. *La ville stationnaire : comment mettre fin à l'étalement urbain ?* Arles: Actes Sud, 2022.

Christensen, Julia. *Big Box Reuse*. The MIT Press, 2008. <https://doi.org/10.7551/mitpress/7560.001.0001>.

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement. *Un Réseau de Transports Collectifs Pour Les Territoires Périurbains: Conception et Mise En Oeuvre*. Connaissances. Bron: Cerema, 2015.

Chung, Chiuhua Judy, Tae-Wook Cha, Rem Koolhaas, Sze Tsung Leong, Chuiha Judy Chung, Harvard University Graduate School of Design, et Harvard University Graduate School of Design. *Harvard Design School Guide to Shopping*. Project on the City 2. Köln [etc: Taschen, 2001

Léger, Jean-Michel, Béatrice Mariolle, Denis Gabbardo, et Paola Viganò. *Densifier, dédensifier : penser les campagnes urbaines*. Marseille: Parenthèses, 2018.

Elena Cogato Lanza, Farzaneh Bahrami, Simon Berger, et Luca Pattaroni. *Post-Car World*. Métis Presses, 2021.

Ernaux, Annie. *Regarde les lumières mon amour*. Folio 6133. Paris: Gallimard, 2016.

Faburel, Guillaume. *Indécence urbaine: pour un nouveau pacte avec le vivant*. Climats. Flammarion, 2023.

Gintrand, Franck. *Le jour où les zones commerciales auront dévoré nos villes*. Vergèze: Thierry Souccar éditions, 2018.

Holley, Michel. *Urbanisme vertical & [et] autres souvenirs*. Paris: Somogy éd. d'art, 2012.

Hoarau-Beauval, Christine. *Urbanisme de dalle: urbanisme vertical*. Antony: Éditions Le Moniteur, 2019.

Hochart, Daisy. *Architecture et urbanisme commercial*. Villeneuve d'Ascq: Ecole d'architecture de Lille, 2000.

Immigration et ségrégation spatiale: l'exemple de Marseille. Marseille: Parenthèses, 2022.

Lucan, Jacques. *Où va la ville aujourd'hui ? : formes urbaines et mixité*. Etudes et perspectives de l'Ecole d'architecture de la ville et des territoires à Marne-la-Vallée. Paris: Ed. de la Villette, 2012.

Mangin, David. *La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine*. Paris: Éd.de la villette, 2004.

Mumford, Lewis. *Histoire naturelle de l'urbanisation*. Paris: PUF, 2023.

Mumford, Lewis. *La cité à travers l'histoire*. Paris: Editions du Seuil, 1964.

Muzard, Florian, et Sylvain Allemand. *Le périurbain, espace à vivre*. Territoires en projets. Marseille: Parenthèses, 2018.

Poupard, Jean-Marc. *Les centres commerciaux: de nouveaux lieux de socialité dans le paysage urbain*. Paris [etc.]: L'Harmattan, 2005.

Tachieva, Galina. *Sprawl Repair Manual*. 1st ed. Washington, DC: Island Press, 2010.

Urry, John. *Mobilities*. Cambridge: Polity, 2007.

Stébé, Jean-Marc, et Hervé Marchal. *Introduction à la sociologie urbaine*, Deuxième édition. Malakoff: Armand Colin, 2019.

Venturi, Robert, Denise Scott Brown, et Steven Izenour. *L'Enseignement de Las Vegas*. [Réimpression]. Architecture ville et paysage. Bruxelles: Mardaga, 2014.

Entretiens

Avissar, Ido. Dilphy, Charles. LIST, 16 décembre 2024.

Bourdon, Achille, Syvil architectures, 12 novembre 2024.

Lecoq, Marc. Frey, 4 décembre 2024.

Petit, Sandrine. La Fab, 9 décembre 2024.

Articles académique et revues spécialisées

Bruno, Jean-Baptiste. « L'intégration territoriale des centres commerciaux de nouvelle génération. Étude du cas du centre commercial de l'Avenue 83 à la Valette-du-Var (Toulon). », 2019. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.24312.39688>.

Marianne Bléhaut, Alexandre Coulondre, Claire Juillard, Vincent Lasserre-Bigorry, Solène Vigouroux. « Habiter où ? Pas ! Demande et offre de logements à l'échelle locale en France. » IDHEAL (Institut des Hautes Etudes pour l'Action dans le Logement). 2024. halshs-04837284

Gérard Cliquet, Véronique Des Garets, Guy Basset, Rozenn Perrigot. 50 ans de grandes surfaces en France : entre croissance débridée et contraintes légales. *7TH INTERNATIONAL CONGRESS, MARKETING TRENDS*, Jan 2008, Venise, Italie. 26 p. halshs-00257957

Delage, Aurelie. « Gare au standard ! Les nouveaux quartiers de gare TGV, produit d'appel pour des territoires en mal de reconnaissance ? » *Les Annales de la Recherche Urbaine* 113, n° 1 (2018): 150-65. <https://doi.org/10.3406/aru.2018.3280>.

Samuel Deprez. « L'avenir des zones commerciales en France face aux nouveaux horizons de l'urbain et aux trajectoires naissantes de consommation : Une lecture prospective. » *Revue Internationale d'Urbanisme*, 2019, 7. hal-04299806

Desse, René-Paul. « Les centres commerciaux français, futurs pôles de loisirs ? » *Flux* 50, n° 4 (2002): 6-19. <https://doi.org/10.3917/flux.050.0006>.

Dodier, Rodolphe. « Innover dans la mobilité : une nécessité pour rendre les campagnes périurbaines habitables ? » *Géocarrefour* 90, n° 4 (15 décembre 2015): 297-306. <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.9996>.

Fleury, Antoine. « Quels espaces publics pour repenser le périurbain ? », 99. L'Harmattan, 2016. <https://shs.hal.science/halshs-01297103>.

Arnaud Gasnier. « De nouveaux espaces publics urbains ? Entre privatisation des lieux publics et publicisation des lieux privés. » *Urbanisme*, 2006, n°346, pp.70-73. halshs-00078584

Pedro S Gomes. Espaces publics. La fabrique sociale et politique de l'urbanité. *L'urbanisme et l'aménagement : théories et débats*, 2020. hal-02994190

Harvey, David. « The Right to the City ». *International Journal of Urban and Regional Research* 27, n° 4 (2003): 939-41. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2003.00492.x>.

Jehl, Laura « La Concession d'aménagement Commercial, nouvel outil de l'urbanisme commercial ? » *Les Cahiers du Développement Urbain Durable*

Koolhaas, Rem, et Daniel Agacinski. *Junkspace: repenser radicalement l'espace urbain*. Manuels Payot. Paris: Payot & rivages, 2010.

« La ville émergente. Résultats de recherches ». Consulté le 4 novembre 2024. https://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/1epartie_la_ville_emergente.pdf.

« Les Annales de la recherche urbaine, N°78, 1998. Echanges / Surfaces. » 78, no 1 (1998). https://www.persee.fr/issue/aru_0180-930x_1998_num_78_1.

Madry, Pascal. « Ville et commerce à l'épreuve de la déterritorialisation ». Phdthesis, Université de Bretagne occidentale - Brest, 2016. <https://theses.hal.science/tel-01529216>.

Marchal, Hervé, et Jean-Marc Stébé. « Chapitre III. Entendre la ville ». Quadrige, 2014, 219-25.

Giampaolo Nuvolati, « Le flâneur dans l'espace urbain », *Géographie et cultures*, 70 | 2009, 7-20.

Péron, René. « L'urbanisme commercial à la française : Quel agrément ? » *Les Annales de la recherche urbaine* 78, no 1 (1998): 4-11. <https://doi.org/10.3406/aru.1998.2151>.

Pomponi, Francesco, Ruth Saint, Jay H. Arehart, Niaz Gharavi, et Bernardino D'Amico. « Decoupling Density from Tallness in Analysing the Life Cycle Greenhouse Gas Emissions of Cities ». *Npj Urban Sustainability* 1, no 1 (5 juillet 2021): 1-10. <https://doi.org/10.1038/s42949-021-00034-w>.

Pumain, Denise. Robic, Marie-Claire. « Théoriser la ville ». Pierre-Henri Derycke, Jean-Marie Huriot et Denise Pumain. *Penser la ville, théories et modèles*, Anthropos-Economica, pp.107-161, 1996. halshs-01625465

Ripoll, Fabrice « L'économie « solidaire » et « relocalisée » comme construction d'un capital social de proximité ». *Regards Sociologiques*, n°40, 2010, pp. 59-75

Sabatier, Bruno. « La publicisation des espaces de consommation privés / Les complexes commerciaux récréatifs en France et au Mexique ». Phdthesis, Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 2006. <https://theses.hal.science/tel-00080769>. « Section 4 : Zones d'activité économique (Articles L318-8-1 à L318-8-2) - Légifrance ». Consulté le 18 novembre 2024. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074075/LEGISCTA000043968262/.

Urry, John. « The 'System' of Automobility ». *Theory, Culture & Society* 21 (1 octobre 2004): 25-39. <https://doi.org/10.1177/026327640404046059>.

Vieillard-Baron, Hervé. « Le zonage en question ». *Revue Projet* 312, no 5 (2009): 56-63. <https://doi.org/10.3917/pro.312.0056>.

Zukin, Sharon. « Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption ». *Urban Studies* 35, no 5-6 (1 mai 1998): 825-39. <https://doi.org/10.1080/0042098984574>.

Autres sources

« (13) Facebook ». Consulté le 2 janvier 2025. <https://www.facebook.com/reconversiondusitealineamerignac>.

« 50000_logements_2013.pdf ». Consulté le 5 janvier 2025. https://www.aurba.org/wp-content/uploads/2017/02/50000_logements_2013.pdf.

« 1017145_RNT.pdf ». Consulté le 6 janvier 2025. http://documents.projets-environnement.gouv.fr/2022/03/03/1017145/1017145_RNT.pdf.

« A GOOD CITY HAS INDUSTRY », s. d. <https://www.architectureworkroom.eu/en/narratives/2756/a-good-city-has-industry>.

« A propos de La Fab | La Fabrique de Bordeaux Métropole ». Consulté le 5 janvier 2025. <https://www.lafab-bm.fr/apropos/a-propos-de-la-fab/>.

AMC. « L'opération Famille passion à La Valette du Var, par AJSA et Kern + associés », 24 octobre 2018. <https://www.>

amc-archi.com/photos/jerome-siame-et-kern-realisent-74-logements-au-c-ur-d-une-zone-commerciale-a-la-valette-du-var,9073/l-operation-famille-passion.6.

« Article L752-1 - Code de commerce - Légifrance ». Consulté le 18 novembre 2024. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037671151.

« Béziers : feu vert pour l'installation de Leroy Merlin à la Méridienne ». *Midi Libre*, 27 octobre 2018. <https://www.midilibre.fr/2018/10/27/beziers-feu-vert-pour-linstallation-de-leroy-merlin-a-la-meridienne,4747349.php>.

« Biterrois : Leroy Merlin s'installera à la Méridienne à côté du nouveau Decathlon ». *Midi Libre*, 19 juin 2018. <https://www.midilibre.fr/2018/06/19/biterrois-leroy-merlin-s-installer-a-la-meridienne-a-cote-du-nouveau-decathlon,1688525.php>

Boussuge, Dominique. « “La durée de vie limitée du béton”, Dominique Boussuge, Pathologiste – Expert ». *Journal de l'Agence* (blog), 30 juin 2021. <https://www.journaldelagence.com/1195011-la-duree-de-vie-limitee-du-beton-dominique-boussuge-pathologiste-expert>.

Buttin, Guillaume. « Le béton, mis au défi des enjeux environnementaux », 2020.

« Bye bye DDP, bonjour Bolieu : comment l'ancien patron de la marque fait revivre un site emblématique ». Consulté le 2 janvier 2025. <https://www.sudouest.fr/gironde/begles/bye-bye-ddp-bonjour-bolieu-comment-l-ancien-patron-de-la-marque-fait-revivre-un-site-emblematique-16383518.php>.

« “Ça nous convient totalement” : ces Français qui vivent au milieu d'un centre commercial » *TF1 INFO.*, 22 mars 2024. <https://www.tf1info.fr/societe/video-reportage-ca-nous-convient-totalement-ces-francais-qui-vivent-au-milieu-d-un-centre-commercial-2290302.html>.

canal architecture. « Construire réversible », 19 avril 2017. <https://canal-architecture.com/construire-reversible/>.

canal architecture. « Transformation Des Situations Construites » https://canal-architecture.com/wp-content/uploads/2021/04/2020.06_Transformation-des-situations-construites_LT.pdf

« Centre Commercial GERIC – Lefevre Lux ». Consulté le 30 décembre 2024. <https://www.lefevre-metal.lu/project/centre-commercial-geric/>.

Clément Blanchet Architecture. « 50000 Housings ». Consulté le 9 novembre 2024. <https://www.clementblanchet.com/50000-housings>.

Collectif Cancan. « AGORACK ». Consulté le 2 janvier 2025. <https://www.collectifcancan.fr/project/agorack/>.

« Comment la France est devenue moche », 12 février 2010. <https://www.telerama.fr/monde/comment-la-france-est-devenue-moche,52457.php>.

Commission Nationale d'Aménagement Commercial. « Les CDAC : organisation et fonctionnement I CNAC ». Consulté le 18 novembre 2024. <https://cnac.entreprises.gouv.fr/cdac-organisation-et-fonctionnement>.

Du Far West à la ville: l'urbanisme commercial en questions. Marseille: Parenthèses, 2014.

Echelard, Guillaume. « Plan du gouvernement pour les zones commerciales: ces foncières qui se frottent les mains ». *Challenges*, 15 septembre 2023. https://www.challenges.fr/entreprise/commerce/plan-du-gouvernement-pour-les-zones-commerciales-ces-foncières-qui-se-frottent-les-mains_867426.

Ehrmann, Jacques. « LE PALMARÈS DU COMMERCE DE PÉRIPHÉRIE JUILLET 2021 – JUIN 2022 », s. d.

« Extension du centre commercial Geric et construction d'un parking utilisant des solutions optimisées en acier d'ArcelorMittal ». Consulté le 30 décembre 2024. https://constructalia.arcelormittal.com/fr/galerie_des_etudes_de_cas/france/extension_du_centre_commercial_geric.

« Fiche ensembles commerciaux.pdf ». Consulté le 11 janvier 2025. <https://www.cotes-darmor.gouv.fr/contenu/telechargement/47834/335631/file/Fiche%20ensembles%20commerciaux.pdf>.

« Frey, la Banque des Territoires et CDC Habitat s'associent pour transformer les zones commerciales d'entrées de ville », décembre 2022. https://groupe-cdc-habitat.com/wp-content/uploads/2022/12/20221206_cp-frey-la-banque-des-territoires-et-cdc-habitat-sassocient-pour-transformer-les-zones-commerciales-dentrees-de-ville.pdf.

« FREY_Raport-de-Mission-2023.pdf ». Consulté le 7 janvier 2025. https://frey-lamission.fr/wp-content/uploads/2024/03/FREY_Raport-de-Mission-2023.pdf.

Géoconfluences. « Périurbanisation ». Terme. École

normale supérieure de Lyon, mai 2023. ISSN : 2492-7775. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/periurbanisation>.

« Geric à Thionville - Infosteel ». Consulté le 30 décembre 2024. <https://www.infosteel.be/fr/projet-acier/2329-geric-a-thionville>.

Groupe Carrefour. « Carrefour et Nexity s'associent en vue de la revalorisation de 76 sites Carrefour en France ». Consulté le 8 décembre 2024. <https://www.carrefour.com/fr/news/2023/carrefour-et-nexity-sassocient-en-vue-de-la-revalorisation-de-76-sites-carrefour-en>.

« guide synthétique sur le ZAN ». Consulté le 21 octobre 2024. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/ZAN%20DP_27nov23%20%281%29.pdf.

« Introduction aux spéculations — Les enjeux territoriaux de la Côte d'Azur ». Consulté le 29 décembre 2024. https://jalonedit.univ-cotedazur.fr/enjeux-cote-azur/cours/partie_2.html.

IPSOS. « LE REGARD DES FRANÇAIS SUR LES PETITES VILLES EN 2024 », 2024

« J'habite dans un centre commercial » *C dans l'air*, 8 juin 2024. <https://www.youtube.com/watch?v=WDbRJ9VikKI>.

« J'habite dans un centre commercial : « Au milieu des mangues et des avocats, j'ai presque l'impression d'être en vacances » ». *Le Monde*, 17 mars 2024.

https://www.lemonde.fr/m-perso/article/2024/03/17/j-habite-dans-un-centre-commercial-au-milieu-des-mangues-et-des-avocats-j-ai-presque-l-impression-d-etre-en-vacances_6222508_4497916.html.

Kern + associés. « Grand Avenue », 23 mars 2019. <https://kern-architecte.com/04-grand-avenue/>.

« Künstlerateliers Erlenmatt Ost ». Consulté le 2 janvier 2025. <https://www.degelo.net/projekte/Kuenstlerateliers-Erlenmatt-Ost.php>.

« La « France moche » des zones commerciales, un modèle « obsolète » pour le gouvernement, pas pour les usagers ». 28 mars 2024. <https://www.lemonde.fr/societe/article/2024/03/28/la-france-moche-des-zones-commerciales-un-modele-obsolete-pour-le-gouvernement->

[pas-pour-leurs-usagers_6224685_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2024/03/28/la-france-moche-des-zones-commerciales-un-modele-obsolete-pour-le-gouvernement-pas-pour-leurs-usagers_6224685_3224.html).

« La zone d'aménagement concerté (ZAC) ». Consulté le 18 décembre 2024. <https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/la-zone-damenagement-concerte-zac>. « Lab2051_mixite_reversibilite_mai-2023.pdf ». Consulté le 9 décembre 2024.

Larousse, Éditions. « Définitions : résidence - Dictionnaire de français Larousse ». Consulté le 30 décembre 2024. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/r%C3%A9sidence/68603>.

« Le projet Mérignac Soleil, démonstrateur de la ville durable ». Mérignac Marne Soleil (blog), 10 mai 2022. <https://marne-soleil.fr/le-projet-marne-soleil-laureate-du-programme-dinvestissement-france-2030/>.

Pattaroni, Luca. « Vers une souveraineté manufacturière? » *Le Courrier*, 22 novembre 2022. <https://lecourrier.ch/2022/11/22/vers-une-souverainete-manufacturiere/>.

Ministère de la Transition Ecologique et des Territoires « Mixité fonctionnelle et réversibilité dans l'aménagement et la construction » 2023 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Lab2051_mixite%20_reversibilite_mai-2023.pdf

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE DES FINANCES ET DE LA SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE « Dossier de Presse - Plan de transformation des zones commerciales » 29 mars 2024

Monnet, Jérôme. « L'urbanisme commercial français de 1969 à 2009: quels changements avant et après la Directive européenne « Services »? ». Oct 2008, Valladolid, Espagne. halshs-00344088

« Nhood, Ceetrus et la Banque des Territoires créent la foncière Régénimo », 20 novembre 2024. <https://www.banquedesterritoires.fr/nhood-ceetrus-et-la-banque-des-territoires-creent-la-fonciere-regenimo>.

<https://www.oma.com/projects/yokohama-masterplan>.

Paquot, Thierry. « L'architecte, l'urbaniste et le citoyen ». *Le Monde diplomatique*, 1 novembre 1999. <https://www.monde-diplomatique.fr/1999/11/PAQUOT/3373>.

« Plan de Campagne, 50 ans de transformation et des projets à venir ». *Made in Marseille* (blog), 22 septembre 2016. <https://madeinmarseille.net/18990-histoire-plan-campagne/>.

Programme, United Nations Environment, et Yale Center for Ecosystems + Architecture. Building Materials and the Climate: Constructing a New Future. United Nations Environment Programme, 2023. <https://wedocs.unep.org/xmlui/handle/20.500.11822/43293>.

Raffin, Fabrice. « La France « moche » Ne l'est Pas Pour Tout Le Monde ». The Conversation, 28 novembre 2023. <http://theconversation.com/la-france-moche-ne-lest-pas-pour-tout-le-monde-217114>.

Raffin, Fabrice. « Plateformes ». Plateformes multimodales de transports et services. Delta 3 - Douges (62), Canal Seine Nord Europe, Eterpigny-Barleux (80). Consulté le 31 décembre 2024. <https://ittecop.fr/fr/tous-les-projets/recherches-2012/item/34-plateformes>.

« Rapport de la mission d'information sur la crise du logement - commission des affaires économiques - Sénat - avril 2024 ». Consulté le 7 décembre 2024. <https://www.senat.fr/rap/r23-567/r23-567-syn.pdf>.

« Réimplanter de l'activité économique sur des friches urbaines : l'impossible équation ? » *L'Institut Paris Region*. Consulté le 3 janvier 2025. <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/reimplanter-de-lactivite-economique-sur-des-friches-urbaines-limpossible-equation/>.

« « Repenser la “France moche” sans repenser la ville, c'est un cautère sur une jambe de bois » ». *Le Monde*, 13 avril 2024. https://www.lemonde.fr/idees/article/2024/04/13/repenser-la-france-moche-sans-repenser-la-ville-c-est-un-cautere-sur-une-jambe-de-bois_6227584_3232.html.

« RÉSIDENCE : Définition de RÉSIDENCE ». Consulté le 30 décembre 2024. <https://www.cnrtl.fr/lexicographie/r%C3%A9sidence>.

« Résidence Famille Passion I A La Une ». Consulté le 30 décembre 2024.

Selva et Maugin « Atlas du foncier invisible » https://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/atlas_du_foncier_invisible_screen.pdf.

<https://lagazetteduvar.fr/a-la-une/famille-passion-iv.html>.

Shukla, P. R., Jim Skea, Andy Reisinger, et IPCC, éd. Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Geneva: IPCC, 2022.

« Site Barnéoud à La Valette : naissance d'un futur quartier début 2014 ». Consulté le 7 janvier 2025. https://toulon.maville.com/actu/actudet_--Site-Barneoud-a-La-Valette-naissance-d-un-futur-quartier-debut-2014-_1632242_actu.Htm.

SPF. « Les espaces publics : un déterminant du bien-être des populations. » Consulté le 31 décembre 2024. <https://www.santepubliquefrance.fr/notices/les-espaces-publics-un-determinant-du-bien-etre-des-populations>.

Square Vendhome. « Square VendHome - Naturellement chez vous ». Consulté le 6 décembre 2024. <https://square-vendhome.fr/>.

Lacombe, Stéphanie « HYPER LIFE ». <https://lacombestephanie91e7.myportfolio.com/hyper-life>.

« Sufficiency and the Built Environment | GlobalABC ». Consulté le 3 janvier 2025. <https://globalabc.org/resources/publications/sufficiency-and-built-environment>.

Swiss-Architects. « Günstiger Gestaltungsspielraum - ». Consulté le 2 janvier 2025. <https://www.swiss-architects.com/de/architecture-news/gefunden/gunstiger-gestaltungsspielraum>.

« Syvil architectures ». Consulté le 31 décembre 2024. <https://syvil.eu/fr/recherches/les-zones-d-activite/zone-d-activite>.

« Titre V : Plan local d'urbanisme (Articles L151-1 à L154-4) - Légifrance ». Consulté le 18 novembre 2024. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074075/LEGISCTA000031211143/#LEGISCTA000031211925.

« Trois niveaux de parking en acier sur un centre commercial » *Le Moniteur*, 20 février 2015. <https://www.lemoniteur.fr/article/trois-niveaux-de-parking-en-acier-sur-un-centre-commercial.538864>.

« Un nouvel horizon pour les zones commerciales », Gouvernement français, septembre 2023.

« Vente Appartement 3 pièces La Valette-du-Var - Appartement F3/T3/3 pièces 56 m2 245000€ ». Consulté le 31 décembre 2024. <https://www.seloger.com/>

annonces/achat/appartement/la-valette-du-var-83/zone-economique/231431991.htm.

« Vidéo. Bègles : entre pépinière d'entreprises et tiers-lieu, Bolieu, l'autre « Darwin » de la métropole bordelaise », *Sud Ouest*, 10 décembre 2023. <https://www.sudouest.fr/gironde/begles/video-begles-entre-pepiniere-d-entreprises-et-tiers-lieu-bolieu-l-autre-darwin-de-la-metropole-bordelaise-17481111.php>.

« Villes petites et moyennes : des centres-villes en souffrance | vie-publique.fr », 22 mars 2021. <https://www.vie-publique.fr/eclairage/277179-villes-petites-et-moyennes-des-centres-villes-en-souffrance>.

« Zones commerciales : comment rendre plus belle la « France moche » ? » - 28 Minutes - ARTE, 2023. <https://www.youtube.com/watch?v=JDgAuXkSfqE>.

Photographies

Les photographies ne mentionnant pas d'auteur ont été prises par l'autrice entre septembre et décembre 2024.

Merci à Luca Pattaroni pour l'encadrement et les discussions inspirantes et à Capucine Legrand pour son accompagnement précieux.

Merci à Achille Bourdon, Charles Dilphy, Marc Lecocq, Sandrine Petit et Ido Avissar de m'avoir accordé leur temps pour partager leur expérience professionnelle éclairante.

Merci aux personnes que j'ai interrogées spontanément dans les zones commerciales.

Merci à ma famille pour son soutien.

Et merci à mes ami·e·s pour l'environnement bienveillant, joyeux et stimulant – Adrien, Alexandros, Arthur, Camille, Carolina, Emilie, Felix, François, Hanna, Juliette, Lalie, Lea, Léa, Léo, Malak.



Marie Bourdon

Énoncé théorique 2025
École Polytechnique de Lausanne