



**HAL**  
open science

## Echapper à l’emprise commerciale entre “ les boîtes ”

Sylvie Laroche

► **To cite this version:**

Sylvie Laroche. Echapper à l’emprise commerciale entre “ les boîtes ”. Cahiers thématiques, 2018, La plaine, le plat, le plan , 17, pp.123-134. hal-02474323

**HAL Id: hal-02474323**

**<https://hal.science/hal-02474323>**

Submitted on 4 Jun 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

- Sylvie Laroche. Echapper à l'emprise commerciale entre « les boîtes ». *Cahiers thématiques*, École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, 2018, La plaine, le plat, le plan , pp.123-134. [\(hal-02474323\)](#)

L'approche du commerce par l'architecture et l'aménagement de l'espace vise à investir ces espaces du quotidien et à allier une investigation à l'échelle de la ville comme à celle de l'utilisateur afin d'identifier les caractéristiques spatiales en limite des équipements commerciaux. Ces interrogations sur les espaces commerciaux ont été traitées dans différentes disciplines comme la géographie du commerce et de la consommation, qui a mesuré l'influence des concentrations des équipements, notamment sur la défiguration des entrées de ville (Bouveret-Gauer *et al.*, 1992). Des approches socio-logiques ont analysé le comportement des consommateurs face à la dispersion et à la multiplication des équipements commerciaux (Rocheffort, 2007). Des études sur l'histoire de l'architecture ont permis d'évaluer l'insertion des commerces dans la ville (Péron, 2004; Inaba *et al.*, 2002). Ces analyses scientifiques forment un axe de recherche sur la nature des espaces commerçants (évolution du bâti et du territoire, définition de l'espace public par rapport à l'espace privé), mais elles apportent peu de réponses sur les qualités de l'environnement physique, sensible et social des équipements commerciaux dans leur relation à leur contexte urbain limitrophe. Notre analyse vise à identifier la composition de ces espaces ordinaires situés en limite des plateformes économiques, induits plus que produits (Delbaere, 2016) par des processus programmatiques affranchis des contraintes d'implantation sur un territoire donné par un raisonnement « à plat » (Andreff, 1996 ; Madry, 2016). L'hypothèse développée dans cet article est que les limites spatiales et sensibles entre les espaces privés commerciaux et publics urbains peuvent être saisies comme des opportunités d'urbanité aux abords de ces environnements maîtrisés. Nous avons donc choisi de traiter la relation du commerce au territoire à travers les processus de composition de ces espaces de l'entre-deux, et de sonder leurs rôles structurants en vue de développer une approche projectuelle.

Walter Benjamin décrivait dans la ville de Naples la notion de porosité entre les espaces extérieurs et intérieurs, et invitait à une forme de réversibilité entre le privé et le public (Benjamin, 1989). Olivier Mongin propose de considérer la démarcation entre le privé et le public comme une remise en tension, c'est-à-dire d'identifier les différentes formes d'accessibilité pour le public entre l'extérieur et l'intérieur (2005). De même, Henri Gaudin invite à caractériser les imbrications entre les espaces privés et les espaces publics à travers les interstices favorisant le passage des ambiances urbaines et architecturales (2003). Cette approche à l'échelle du bâtiment fut aussi relevée par l'équipe de géographes dirigée par Jean Soumagne. Dans la conclusion d'une recherche menée sur l'aménagement commercial pour des villes durables, les auteurs insistent sur le manque de prise en compte « des interfaces spatiales et temporelles » entre le commerce et la ville après avoir constaté « qu'un certain nombre de centres commerciaux de centre-ville ou de périphérie sont de plus en plus conçus

comme des enclaves non pas fermées, même si elles sont fortement sécurisées et gardiennées, mais mal intégrées au quartier d'implantation et aux résidents de ce quartier ». (Soumagne, 2009). En s'appuyant sur ces différentes approches, nous considérons que les interfaces de ces univers privés permettent de révéler la manière dont les limites des équipements commerciaux de grande envergure se forment sur des terrains plats.

## **Processus de fabrication d'une plateforme économique**

La première approche pouvant identifier la composition de ces limites spatiales et sensibles est d'identifier les singularités du processus de fabrication des commerces. Depuis la loi Royer de 1973 jusqu'à celle portée en 2014 par Sylvia Pinel, différentes lois tentent vainement d'encadrer ce processus d'aménagement. Actuellement, l'ouverture d'une surface de vente supérieure à 1000 m<sup>2</sup> nécessite, en parallèle de l'obtention du permis de construire, un avis préalable d'une autorisation administrative délivrée par la Commission départementale d'aménagement commercial. Composée de sept élus, dont le maire de la commune d'implantation, et de quatre personnalités qualifiées en matière de consommation, de développement durable et d'aménagement du territoire, la CDAC examine le projet déposé selon les effets de l'équipement commercial au regard de l'aménagement du territoire, du développement durable et de la préservation de l'environnement. Ce projet doit aussi être compatible avec les outils « normatifs » de planification commerciale comme le Schéma de cohérence territoriale ou le Plan local d'urbanisme (Boullé *et al.*, 2016). À titre d'exemple, afin de limiter la consommation de l'espace, notamment en termes de stationnement, « l'emprise au sol des surfaces affectées au stationnement (bâties ou non) avec certaines surfaces affectées (espaces paysagers, espaces d'autopartage...) pouvant être déduites ne peut excéder un plafond correspondant aux 3/4 de la surface de plancher des bâtiments affectés au commerce (article L 111-6-1 du CU, modifié), pour les bâtiments dont le permis de construire sera déposé après le 1<sup>er</sup> janvier 2016 » (Prigent, 2015). Enfin, ce processus de fabrication doit respecter des réglementations, comme celle de la loi Barnier du 2 février 1995 qui vise à légiférer le paysage des entrées des villes en imposant l'interdiction de construire des équipements commerciaux dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes et des routes express.

Ce phénomène de « ville franchisée » (Mangin, 2004) s'appuie aussi sur des principes constructifs, qui vont favoriser la construction de volumes simples aux façades opaques et s'abstraire des spécificités des sites d'implantation des commerces. La recherche dans la construction d'une enveloppe uniforme a débuté dès l'édification des premiers commerces de la grande distribution, comme l'atteste l'extrait d'un article publié en 1969 dans la revue spécialisée de la grande distribution en France *LSA* :

« L'objectif est d'accélérer le rythme des constructions en obtenant un étalement régulier des ouvertures et une amélioration constante de la qualité et des coûts. Pour atteindre cet objectif, on peut choisir plusieurs voies.

– Rechercher et mettre au point des procédés techniques révolutionnaires de construction qui permettent de réduire les délais de réalisation de plusieurs mois.

– Lorsqu'on ne dispose pas de procédés techniques extraordinaires, étudier en détail des "procédures de travail" de manière à obtenir des améliorations sensibles sur plusieurs fronts simultanément. [...]

– Autrement dit : peut-on imaginer et mettre en place une organisation, aussi légère que possible, qui donne l'assurance d'ouvrir 12, 25, 50 magasins ou plus par an ? »

À travers cette approche sur les modes de planification et de conception des commerces, on peut relever une forme de détachement, voire une indifférence pour les caractéristiques originelles du terrain dans le processus d'aménagement des territoires pour la fonction commerciale. Ce processus incite l'implantation d'un équipement commercial par parcelle, induit la formation d'espaces non construits entre les équipements commerciaux et produit un développement des équipements commerciaux sous la forme d'archipelisation (Desse, 2001). On peut observer ce processus quelle que soit la nature du projet :

– Un nivellement mineur du sol suite à un changement d'affectation du foncier pour la création d'un commerce de détail, comme celui de la construction du centre commercial Courier à Annecy sur un ancien parking.

– La création d'un sol artificiel avec la mise en œuvre de plateformes économiques, comme par exemple le centre commercial Beaulieu situé sur l'Île de Nantes construit grâce à des comblements des bras de la Loire (un secteur de 130 hectares est remblayé sur 5 mètres).

– Ou encore le projet de réhabilitation d'anciens établissements pour un usage commercial, comme dans le cas des Docks au Havre ou à Marseille.

## **Protocole méthodologique pour évaluer les interfaces commerciales**

Pour traiter la relation du commerce à la ville, mais aussi des évolutions envisageables de ces constructions, nous avons donc choisi d'explorer ces limites à partir des ambiances urbaines et architecturales. La notion d'ambiance se base sur la définition proposée par Grégoire Chelkoff, à savoir « une interaction dialectique et vivante entre l'homme, le milieu et les formes » (Chelkoff, 2004). Cette approche permet d'articuler les dimensions architecturales et physiques à des formes sensibles et sociales modelées dans ces espaces privés qui accueillent du public. En se basant sur cette écologie sensible des lieux, il ne s'agit pas d'évaluer les équipements commerciaux comme un objet architectural, mais d'examiner l'emprise ou le rayonnement de ces milieux ambiants afin de favoriser la mutation des ambiances génériques formées par les commerces dans la ville vers la formation de milieux plus contextualisés. Cette approche du territoire par les ambiances urbaines et architecturales a permis d'affiner progressivement un protocole méthodologique visant à la caractérisation physique, sensible et sociale des espaces tiers attachés à des lieux marchands. Ce protocole fut élaboré et appliqué sur le site du pôle de commerces et de loisirs Carré de Soie, implanté sur la commune de Vaulx-en-Velin.

Le travail se base sur des observations effectuées *in situ* dans le but de saisir l'évolution des ambiances commerciales dans les milieux urbanisés. L'approche sur le terrain est conduite à partir des interfaces sensibles pour saisir les espaces accessibles aux piétons ainsi que les enjeux d'ambiance et d'usage. L'enjeu de cette analyse est d'appréhender des situations aux limites des commerces, en observant comment le mouvement, les sons ou la lumière interagissent avec l'espace construit et les usagers en vue d'extraire certaines singularités en abordant simultanément leurs dimensions physiques (qualification des formes architecturales et des effets produits avec le cadre bâti) et leurs dimensions humaines (perception des ambiances et des modalités d'usage). L'exploration de ces dispositifs sous la forme de marche s'est déroulée à proximité ou à l'intérieur des commerces. Ces parcours ont été effectués pendant les horaires d'ouverture des commerces, mais aussi la nuit et le dimanche. Des relevés sous la forme de plans, schémas, photographies et prises de son<sup>1</sup> permettent de dimensionner et de restituer les ambiances des milieux traversés. À partir de l'analyse d'expériences ordinaires, l'exploration des limites spatiales entre ces unités d'ambiance propose de considérer l'évolution, voire la requalification de l'architecture commerciale comme une condition ultime pour traiter la relation entre le commerce et la ville.

## **Interfaces du pôle de commerces et de loisirs Carré de Soie**

Le projet urbain Carré de Soie a débuté dans les années 1990 par l'intention de construire des multiplexes dans l'agglomération lyonnaise. Intégré à un pôle de commerces et de loisirs, le multiplexe est situé sur la ville de Vaulx-en-Velin, sur un terrain abandonné et au centre d'un territoire de 500 hectares. Pour saisir les interfaces sensibles de cet aménagement commercial, nous avons tout d'abord identifié les dispositifs emblématiques de l'équipement, comme les vitrines, assises, entrées, espaces publics, parkings et espace logistique (Fig. 1). En s'appuyant sur ces fiches, trois types d'interfaces sensibles sont mis en évidence à partir de leurs variations géométriques possibles, mais aussi en fonction des univers ambiants formés.

### **Creux capturant**

En longeant le pôle commercial depuis les espaces publics environnants, nous pouvons relever une tension entre l'enveloppe de l'équipement et les infrastructures routières adjacentes. Il se forme à travers cette configuration une redondance d'effets lumineux, qui apparaît d'une manière différente selon les espaces piétons étudiés. La façade de la zone de livraison et de traitement des déchets est composée de surfaces entièrement dépouillées. Malgré son orientation au sud, l'enveloppe d'un ton clair mat absorbe l'apport de lumière naturelle. L'aménagement minimal des trottoirs semble limiter l'accès aux piétons afin de ne pas nuire à la circulation des camions. À l'inverse, au nord, les trottoirs longeant l'avenue composée de 2x2 voies larges de 25 mètres sont délimités par des vitrines intégrées dans des alcôves (Fig. 2). Ces parois vitrées sont opacifiées par divers traitements (affiches, collages, etc.) et dissimulent les activités à l'intérieur des boutiques. Pour ces deux espaces dédiés aux piétons, l'étendue, la répétition des aménagements et l'étroitesse du trottoir favorisent la disparition d'un environnement praticable par les usagers. Le cheminement est focalisé vers l'avant,

malgré des sources sonores multidirectionnelles. Le fond routier recouvre l'ensemble des sources environnantes<sup>2</sup>. Le flux des voitures et des camions semble continu et forme un effet de vague<sup>3</sup>. Longer ces façades hautes de 7 mètres et s'étendant jusqu'à 340 mètres s'effectue sur une durée de parcours qui peut paraître assez longue (environ 5 minutes). Ce temps de marche favorise la création d'une enveloppe sonore qui englobe les passants. Les personnes marchant sur ces trottoirs ne semblent pas pouvoir s'échapper du milieu routier et de la forte présence du pôle commercial. Elles paraissent piégées dans ces espaces exigus et cette ambiance prenante, où les voiries adjacentes forment des limites infranchissables pour les passants. L'important trafic routier, l'aménagement des trottoirs et la promiscuité des façades semblent inciter les personnes à accélérer leur rythme de marche ou à changer de parcours.

## Intervalle féérique

À la nuit tombée et lorsque les boutiques ou le complexe cinématographique sont encore accessibles, une place attenante au pôle commercial est enveloppée d'une structure lumineuse harmonieuse (Fig. 3). L'orientation et le choix des luminaires favorisent un graphisme composé de lignes et d'éléments ponctuels lumineux. Un éclairage artificiel composé de 16 000 diodes électroluminescentes variant de couleur délimite l'espace de cheminement et la forme de l'escalator présent au milieu de la place. Cette structure lumineuse pointilliste s'oppose au bain lumineux de l'avenue. Les vitrines des restaurants et des boutiques inondent d'une lumière blanchâtre les trottoirs situés de chaque côté de la voirie. Au niveau de la place et pendant une courte période, l'éclairage privé rythme l'avenue principale et ouvre les activités des commerces vers l'extérieur. Ces recherches esthétiques disparaissent à 1 h, après les dernières séances du multiplexe cinématographique. Il ne subsiste plus que les mâts lumineux (hauts de 9 mètres) au centre de l'infrastructure routière. L'aspect fonctionnel de cet axe devient prépondérant, et la mise en scène à l'échelle du piéton disparaît pour basculer dans la submersion routière.

## Submersion routière

À la fermeture complète du pôle de commerces et de loisirs, le bâtiment est dissimulé dans des zones d'ombre, et le milieu des infrastructures tente de s'imposer sur le territoire. L'effet de vague perceptible en journée s'estompe pour laisser un bruit de fond silencieux envahir le site étudié. Ce « calme nocturne » est parfois déchiré par l'irruption d'une voiture. Cet événement sonore irrégulier subsiste sur la longueur de l'avenue. La propagation et le caractère imprévu de ces sources sonores mobiles soulignent l'étendue de cette voirie et l'insignifiance du contexte proche. L'effet instable perceptible au niveau sonore est accentué par un fort contraste lumineux entre l'infrastructure routière et l'équipement commercial. Cette structure lumineuse découpe les limites des voiries et développe des espaces sombres à proximité. Le seuil entre ces deux milieux se crée à partir de multiples points lumineux composés de candélabres hauts de 9 mètres, implantés d'une manière bilatérale en vis-à-vis sur les accotements. Ces configurations linéaires sont orientées principalement vers les conducteurs et révèlent la prépondérance des infrastructures sur ce territoire. En complément de ce type de sources lumineuses, le pôle de commerces et de loisirs

Carré de Soie est signalé par 2 mâts lumineux de chaque côté des entrées (Fig. 4). Haut de 30 mètres, l'éclairage regroupe les enseignes commerciales, souligne les limites de l'équipement et informe les automobilistes des activités proposées en journée. À l'intérieur des bureaux et des logements avoisinants, les animations ne semblent plus perceptibles. La fréquentation par des piétons diminue et instaure un effet d'évitement de cet environnement. La crainte de ne pas être vu par les conducteurs est non négligeable.

## Variation d'emprise des lieux

En se focalisant sur l'échelle du détail, on peut mieux rendre compte de l'hétérogénéité des lieux et saisir l'épaisseur de ces espaces de l'entre-deux. L'envahissement des espaces publics se réalise dans des espaces étendus submergés par un milieu avoisinant. L'emprise de l'univers routier s'impose dans les territoires, jusqu'à faire disparaître l'espace réservé aux piétons, voire le piéton lui-même. Ces dynamiques urbaines se forment principalement dans des espaces aux fonds lumineux uniformes et privilégiant des perspectives constantes. La structure sonore constitue un élément déterminant dans ce degré de porosité, qui apparaît d'une manière violente et continue (déchirure d'un « calme nocturne » dans le territoire). Ces différents flux sensibles forment des milieux relativement « prenants », dans lesquels il semble contraignant de marcher ou d'habiter à proximité de ces équipements. L'envahissement tend à faire disparaître les espaces intermédiaires et à contraindre les personnes à utiliser un autre parcours ou à s'accommoder de ces nuisances. D'une manière continue, en période diurne et nocturne, les espaces à proximité des équipements commerciaux apparaissent dimensionnés pour maîtriser le caractère fonctionnel des infrastructures routières et les critères techniques des équipements commerciaux (livrer les marchandises, amenuiser l'apport de lumière et protéger les bâtiments). À l'opposé de cette configuration, il peut aussi se former un entrelacement des espaces privés et publics, qui peut être perceptible à l'échelle d'une place. En mode diurne et nocturne, ces espaces peuvent apparaître selon les personnes comme des lieux esthétiquement « féériques », où leurs agencements créent des surprises, de l'imprévisible<sup>4</sup>. Il se forme ponctuellement des espaces intermédiaires cohérents dans le territoire. Ainsi, à certaines heures, les espaces publics et l'aménagement des univers privés semblent dimensionnés pour accueillir des usages en dehors des activités commerçantes.

## L'espace accessible au public comme enjeu majeur

La méthode exploratoire développée dans ce travail, alliant le processus de fabrication et de composition des interfaces dans la ville, pourrait ainsi compléter les analyses fonctionnelles, économiques et sociales sur les environnements commerciaux existants. Elle peut aussi fournir une grille de lecture pour les projets présentés dans les Commissions départementales d'aménagement commercial. Au regard des réactions et des choix urbains émis par les différents membres de cette commission, certains élus stipulent que l'architecture commerciale ne peut constituer une réelle remise en question du projet, car la pauvreté des formes de ces équipements est « normale ». À l'inverse, d'autres membres de cette commission souhaitent modifier le

paysage commercial, mais sont désarmés face aux enjeux architecturaux, urbains et sociaux liés aux commerces de détail de la grande distribution. Les critères, comme par exemple la qualité des cheminements ou le traitement des seuils entre les voiries et les équipements, interrogent de manière précise la conception des commerces de détail légiférée par les politiques de l'urbanisme commercial, de l'accessibilité, de l'environnement, mais aussi des problématiques de densification et de renouvellement urbain. Ces caractéristiques visent à remettre en question les modes de planification mais aussi les choix de conception des commerces souvent décriés ces dernières années. Elles donnent la possibilité d'envisager la fonction commerciale comme un environnement pratiqué par les citoyens et non comme une activité économique. En ce sens, l'investigation de l'architecture commerciale viserait à inscrire la question de la qualité des espaces accessibles aux publics au cœur de leurs problématiques afin d'éviter de créer des zones étanches juxtaposées les unes aux autres. Ainsi, la requalification des limites entre les espaces privés commerciaux et les espaces publics urbains profiterait aux passants comme aux employés des commerces.

## **Bibliographie**

Andreff (W.), « La déterritorialisation des multinationales : firmes globales et firmes-réseaux », dans *Cultures et conflits*, n° 21-22, 1996, p. 2-14.

Augoyard (J.-F.) et Torgue (H.) (éd.), *À l'écoute de l'environnement : répertoire des effets sonores*, Marseille, Parenthèses, 1995, 174 p.

Benjamin (W.), *Paris, capitale du XIX<sup>e</sup> siècle : le livre des passages*, Jean Lacoste (trad.), Paris, Éditions du Cerf, 1989, 974 p.

Boullé (B.), Grosse (D.) et Guinot (V.), *L'urbanisme commercial. Planification – AEC – Commissions d'aménagement commercial*, Antony, Le Moniteur, 2016, 390 p.

Bouveret-Gauer (M.), Delobez (A.) et Péron (R.), *Les nouveaux espaces marchands périphériques*. Cachan, LIRESS, 1992, 264 p.

Chelkoff (G.), *Écologie sensible des formes architecturales*, dans EURAU42004 European Research in Architecture and Urbanisme, Journées européennes de la recherche architecturale et urbaine, « La question doctorale », 12-14 mai 2004, Marseille, France.

Delbaere (D.), *Table rase et paysage*, Paris, Pétra, 2016, 302 p. Desse (R.-P.), *Le nouveau commerce urbain. Dynamiques spatiales et stratégies des acteurs*, Éditions Presses

universitaires de Rennes, 2001, 200 p.

Gaudin (H.), *Seuil et d'ailleurs*, Besançon, Éditions de l'Imprimeur, 2003, 176 p.

Grombeer (M.), « Comment gagner la bataille des constructions? », *LSA*, n° 289, 20 septembre 1969, p. 45. Jungers (Solange), *L'architecture des hypermarchés en région parisienne 1961-2000*, Thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne, 3 tomes, 2002, extrait t. 1, p. 130.

Inaba (J.), Koolhaas (R.) et Leong (S. T.), *Harvard Design School Guide to Shopping. Project on the City 2*, Cologne, Taschen, 2002, 800 p.

Madry (P.), *Ville et commerce à l'épreuve de la déterritorialisation*, Thèse de doctorat, Université de



Bretagne Occidentale, 2016, 331 p.

Mangin (D.), *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Villette, 2004, 398 p.

Mongin (O.), *La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation*, Paris, Seuil, 2005, 347 p.

Péron (R.), *Les boîtes : les grandes surfaces dans la ville*, Nantes, L'Atalante, 2004, 221 p.

Pringent (L.), *Fiches : Les Commissions départementales d'aménagement commercial (CDAC)*, Cerema, 2015, en ligne <http://outil2amenagement.cerema.fr/les-commissions-departementales-d-amenagement-a887.html> consulté le 10 juillet 2017.

Rochefort (R.), *Le bon consommateur et le mauvais citoyen*. Paris, O. Jacob, 2007, 312 p.

Soumagne (J.), Desse (R.-P.), Gasnier (A.), Guillemot (L.) et Grellier (A.), *Retail planning for cities sustainability (Replacis)*, « *Aménagement commercial pour des villes durables* », édité par le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, DGALN / Plan Urbanisme Construction Architecture, 2009, 222 p., rapport de recherche 1<sup>re</sup> année.