

L'architecture commerciale à l'usage :
évolution et recomposition

Laroche Sylvie
E.N.S.A.G – PFE mention recherche 2008
Architecture et cultures sensibles de l'environnement





L' architecture commerciale à l'usage :

évolution et recomposition

Composition du jury :

Chelkoff Grégoire : Directeur d'études
Bardagot Anne-Monique
Grèzes Denis
Hanrot Stéphane
Liveneau Philippe
Paviol Sophie
Rollet Pascal

Remerciements :

Chelkoff Grégoire, Melemis Steven, Liveneau Philippe,
Scrittore Jacques et Mcoisans Julien.
Ait Sidhoum Naïm pour ses leçons d'architecture
le collectif Coincoin Production pour leurs rêveries
Pierre, Guillaume et Christophe pour leurs multiples voyages
Framboise et Anca pour notre analyse
et tout naturellement ma famille.

Introduction

1. Généalogie des usages publics dans les espaces commerciaux.

- A. Architecture innovante des passages 12
 - *Un exemple de réalisation : Le Passage Choiseul*
- B. Architecture théâtralisée des magasins 21
 - *Un exemple de réalisation : Le Bon Marché*
- C. L'architecture du laid et de l'ordinaire 30
 - *Un exemple de réalisation : le Strip américain*
- D. L'architecture hybride: 37
 - *Un exemple de réalisation : MPreis*

2. Quel futur pour les centres commerciaux ?

- A. Une référence : Block One à Almere 50
- B. Un terrain d'étude : L'espace Comboire 68

3. Projet de recomposition de l' Espace Comboire.

- A. Hypothèses initiales 92
- B.Principes 98
- C. Faisabilité spatiale et temporelle 98

4. D_{vd} pièce jointe

Bibliographie



I Introduction

Opération de recherche :

L'architecture liée au commerce s'est développée avec l'accroissement et la concentration des échanges en des lieux singuliers accentuant leur dimension monofonctionnelle. L'expérience de ces espaces par le citoyen, s'est de fait considérablement transformée, en même temps que l'architecture qui les abrite. Pour envisager une autre perspective, visant l'intégration urbaine, les qualités des espaces sensibles et la pluri-fonctionnalité, ce mémoire de recherche s'interroge sur les interactions entre les formes construites, les phénomènes sensibles et les usages à l'intérieur des architectures commerciales. Cette démarche s'inscrit dans les travaux sur les Ambiances architecturales et urbaines menés au laboratoire Cresson.

Dans un premier temps, l'approche a porté sur l'environnement urbain du site étudié, l'Espace Comboire, une zone commerciale au sud de l'agglomération grenobloise. Cette analyse appréhendait le paysage d'un point de vue clinique ; un espace construit mesuré mais aussi par une approche métonymique. Il s'agit d'une représentation riche des effets sensibles sur les usages et sur l'expérience habitante des proches quartiers.

S'appuyant sur les phénomènes physiques et sensibles identifiés in situ, le mémoire s'est orienté sur le questionnement de la formation des usages dans l'architecture commerciale et les espaces extérieurs, au regard des dispositifs construits et des ambiances qu'ils favorisent.

Problématique et hypothèse :

Les zones commerciales proposent des espaces avec une fonction principale très forte : rassembler un ensemble de commerces dans un endroit unique et offrir un vaste choix de produits pour favoriser l'acte de consommation¹. La problématique se positionne à l'intérieur de cette ambiguïté : comment les usagers dépassent le caractère fonctionnel d'un espace hyperfonctionnel tel les commerces. De quelle manière apparaissent d'autres usages à l'intérieur de ces espaces, moins identifiés.

En reprenant les définitions selon l'ouvrage *L'invention du quotidien ,Arts de faire* de M. De Certeau² ,notons tout d'abord la différence entre la notion de fonction, usage et l'appellation d'usager:

La notion de fonction comme celle d'occupant, renvoie à des données qui sont quantifiables et qualifiables, des données qui, même si elles peuvent connaître quelques variations, restent définies et homogènes. On peut, dans une certaine mesure, aisément quantifier et qualifier les fonctions d'un centre commercial.

La notion d'usage comme celle d'usager renvoient quant à elles à des données qui sont marquées par leur caractère foncièrement variable et hétérogène. Les usages d'un lieu sont impossibles à dénombrer et ne cessent de se redéfinir spontanément. Lors de la conception des centres commerciaux, on peut imaginer les usages principaux et les autres, se formeront in situ.

La notion d'usager ne renvoie pas à quelque chose de beaucoup plus stable, ce statut change continuellement : tour à tour l'individu passera du flâneur, de l'acheteur, variant ses actes selon ses intentions à l'égard du lieu. Malgré la possibilité de décrire l'usager par son âge, sexe, origine, l'usager agit dans son environnement d'une manière instable, variable.

Au regard de cette distinction (usage/fonction), on a ressenti le besoin de mieux comprendre les différentes qualités d'ambiances. Les dispositifs construits, les expériences sensibles et les usages quotidiens, doivent être examinés en fonction des différents « modèles », qui ont émergé depuis un siècle. Cette généalogie de l'architecture commerciale vise à explorer sur la formation et la transformation de l'expérience des usagers dans ces espaces d'apparence publique qui, en fait sont privés. Cette recherche a pour finalité de dégager des critères de réflexion actuels et à venir pour la recomposition du site étudié.

1 _ Péron R., *les boîtes les grandes surfaces dans la ville*, éd. L'Atalante, Nantes, 2004, 221 p.

2 _ De Certeau M., *L'invention du quotidien intitulé « Arts de faire »* éd. Gallimard, Paris, 1990, 347 p.

Plan :

La première partie retrace quatre périodes remarquables de l'évolution de l'architecture commerciale : les passages, les grands magasins, les centres commerciaux et les commerces hybrides. Pour chaque temps, l'analyse repose sur une approche historique, architecturale, sensible et sur les figures d'usagers, que ces « modèles » convoquent ou imitent. Cette généalogie s'appuie principalement sur une recherche bibliographique, avec un ouvrage principal par période.

La seconde partie compare le terrain étudié l'Espace Comboire, à Echirolles (38) à l'aménagement urbain d'Almere en Hollande. Cette réalisation, livrée en 2002, fût réaménagée par OMA et les commerces hybrides construits par C. de Portzamparc. Contrairement au premier chapitre, cette comparaison est essentiellement basée sur l'approche in situ. L'investigation sur le terrain permet d'explorer cette interaction entre le construit et les usagers.

Enfin la troisième partie articule ces diverses approches et critères, pour orienter la conception du projet, portant sur la recomposition de l'Espace Comboire à long terme.

Terrain étudié :

L' Espace Comboire est le seul terrain construit entre le torrent le Drac, qui est suit la vallée dans un axe nord-sud et l'autoroute A 480, reliant Grenoble à Sisteiron. Il s'étend sur 90 hectares et est isolé de l'environnement proche, avec Echirolles, ou lointain, le massif du Vercors. Les liens avec le contexte urbain et paysager, hormis le raccord aux voiries adjacentes, ne paraissent pas visibles, extrêmement développés. On pourrait comparer cet espace à une enclave.

Comme beaucoup d'autres, cette zone commerciale est composée de plusieurs volumes à bardage métallique, d'un seul étage, implantés au milieu d'un vaste parking. Seulement un quart de cette zone commerciale est bâti, soit quasiment 20 hectares. Le reste est aménagé en voirie, en parking ou en friche. La végétation est inexistante aux abords des commerces. Pourtant selon l'avant projet sommaire de l' Espace Comboire³, « Le contexte est tel que seule la végétation pourra faire le lien entre le paysage du rocher Comboire, ... L'élément modérateur de ce désordre apparent est l'élément de liaison avec le paysage environnement que peut-être la végétation. »

3_ Extrait de l'avant projet sommaire de l'Espace Comboire, mai 1981, obtenu à la mairie d'Echirolles

1. Généalogie des usages publics dans les espaces commerciaux.

Démarche :

Pour mieux comprendre l'émergence de ce « modèle » d'architecture commerciale, il est nécessaire de dresser une généalogie de l'architecture commerciale. Chaque période a permis de réaliser des principes commerciaux et des formes spatiales innovantes. En deux siècles, des passages au centre commercial « en forme de boîte »¹, ces commerces ont bouleversé le rapport entre la ville et ses habitants. Cette mutation cherche à discerner l'évolution des usages des personnes qui sont devenus tour à tour consommateur, flâneur, acteur, joueur,...

Cet historique traverse quatre périodes d'architecture. La première avec l'architecture innovante des passages au XIX siècle, ensuite l'architecture « théâtralisée » avec les grands magasins parisiens du début du XIX siècle, de l'avènement du « le laid et l'ordinaire »² pour les boîtes du vingtième siècle et une tendance à l'hybridation des commerces actuels. Un rappel historique de chaque période décrit le développement de la conception de cette architecture commerciale.

Ensuite trois approches analysent un exemple de réalisation : sur le plan architecturale, sensible et celui de l'usage.

- analyse architecturale : elle porte sur la conception de ces quatre réalisations.
- approche sensible : elle décrit la perception des personnes à l'intérieur de ces espaces.
- analyse des usages : elle décrit comment les usagers agissent dans ces commerces.

On a tenté de tenir ces trois registres de descriptions distincts les uns des autres, mais ils ne peuvent totalement se dissocier. Ils interagissent entre eux. Avec la description historique, cette démarche permet de cerner la formation ou la disparition des usages à l'intérieur de ces espaces commerciaux et comprendre le comportement des usagers de l'Espace Comboire, comme la transformation de ces modèles construits.

L'exploration bibliographique réalisée a permis d'effectuer cette brève généalogie, restaurant un ouvrage de référence pour chaque période.

1_ Péron R., *les boîtes les grandes surfaces dans la ville*, éd. L'Atalante, Nantes, 2004, 221 p.

2_ Venturi R., Scott Brown D. Et Izenour, *L'enseignement de Las Vegas*. 2ème Ed. Mardaga, Sprimont, 2007, 190 p.

Pour la période du XIX^e siècle, l'analyse se base sur les travaux menés par Jean – François Geist³ dans le livre *Le Passage*, Un type architectural du XIX^e siècle. Une première partie est consacrée à la formation du passage et expose son déclin. Un deuxième chapitre est consacré à un catalogue de 350 passages du monde entier. Il retrace avec des plans, des clichés d'époques et de courtes descriptions la diversité de ces constructions.

Le livre *les Grands Magasins* de Bernard Marrey⁴ complète le livre de J-F Geist sur ces commerces. Cet ouvrage retrace la création des dix Grands Magasins principaux de Paris et cinq en province. Il est agrémenté par diverses anecdotes de la vie quotidienne dans ces espaces et complétés avec de nombreuses photos et plans détaillés.

Pour la période du XX^e siècle, *L'enseignement de Las Vegas*⁵ de Robert Venturi, Denise Scott Brown et Izenour représente l'archétype de la rue commerçante. La première partie de cet ouvrage regroupe l'étude de cette rue « strip » réalisée par leurs ateliers de l'Ecole d'architecture de Yale en 1968.

Enfin, la revue *Détail*⁶ a porté en 2004, un volume sur «Konzept, Boutique et vente ». Ce numéro regroupe des contre-exemples de l'architecture commerciale actuelle. Divers références sont présentées, de la chaîne MPreis aux nouvelles boutiques de Prada.

3_ Geist J-F, *Le Passage, un type architectural du XIXe siècle*, 3ème éd. Mardaga, Bruxelles, 1982, 620 p.

4_ Marrey B., *Les Grands Magasins*, éd. Picard, Paris, 1979, 269 p.

5_ Venturi R., Scott Brown D. Et Izenour, *L'enseignement de Las Vegas*. 2ème Ed. Mardaga, Sprimont, 2007, 190 p.

6_ Périodiques : Pranschke R, MPreis Shopping Centre in Wattens, *Détails*, mars 2004, volume 3, p 187 – 199

1. Généalogie des usages publics dans les espaces commerciaux.

A. Architecture innovante des passages



Passage

Grand Magasin

Rappel historique :

En 1820, six passages sont construits à Paris. Ils sont simples, sans aucune prétention architecturale. Ce sont les premiers essais de création d'un nouvel archétype. Il faut attendre 1840, après une stagnation économique, pour que les passages redeviennent un objet de la spéculation bourgeoise.⁸

La formation de ces passages a lieu en réaction aux rues peu praticables et au manque de place pour les piétons du à l'augmentation de la circulation. Paris et Londres développe ce type d'espace, qui devient selon J. F. Geist un symbole de la civilisation moderne. Le passage devient une construction de la spéculation privée pour s'immiscer dans la vie publique de la cité. Ils se situent dans les rues privées qui traversent l'intérieur des grands îlots d'habitation. A cette période, le commerce de détail se déplace de plus en plus du centre vers les boulevards, lieux de promenade convoitée. Profitant de ce nouvel urbanisme, les passages se logent entre deux grands axes principaux et réunissent à l'intérieur des magasins ornés de marchandises recherchées.⁹

A partir de cette période, la transition est radicale. Avec les progrès techniques portant sur le traitement de la fonte, du fer et du verre, les structures se modifient très rapidement. En 1820, la Galerie des Bois du Palais Royal, premier passage parisien, était en bois avec des carreaux de verre fixés sur le toit. Vingt ans plus tard, le Passage Delorme est recouvert d'une verrière à la structure entièrement métallique. Elle recouvre tout le passage et permet un apport de lumière naturelle, semblable à une rue externe. A l'intérieur des miroirs permettent d'agrandir l'espace et plus tard, les becs de gaz réfléchissent la lumière.¹⁰

7_ Ci-contre, dessin devant le passage Jouffroy, début XIX^e siècle

Benjamin W., *Paris Capitale du XIX^e siècle*. 2^{ème} éd. Les Editions du Cerf, Paris, 1993, 970 p.

8_ Geist J-F, *Le Passage, un type architectural du XIX^e siècle*, 3^{ème} éd. Mardaga, Bruxelles, 1982, 620 p.

9_ *Ibidem*

10_ *Ibidem*

Une description du journaliste et écrivain d'Auguste Luchet à propos des passages au XIX siècle:

« Les passages doivent:

- être réservé aux piétons,
- relier deux rues animées, en offrant un raccourci à qui l'emprunte,
- être bordé de boutiques
- avoir une couverture qui protège des intempéries tout en laissant passer la lumière,
- être éclairé par un moyen artificiel. Ce fut d'abord le gaz, puis l'électricité,
- Enfin, le luxe doit faire partie de son architecture et figurer dans ses boutiques comme dans les articles qui y sont vendus. »¹¹

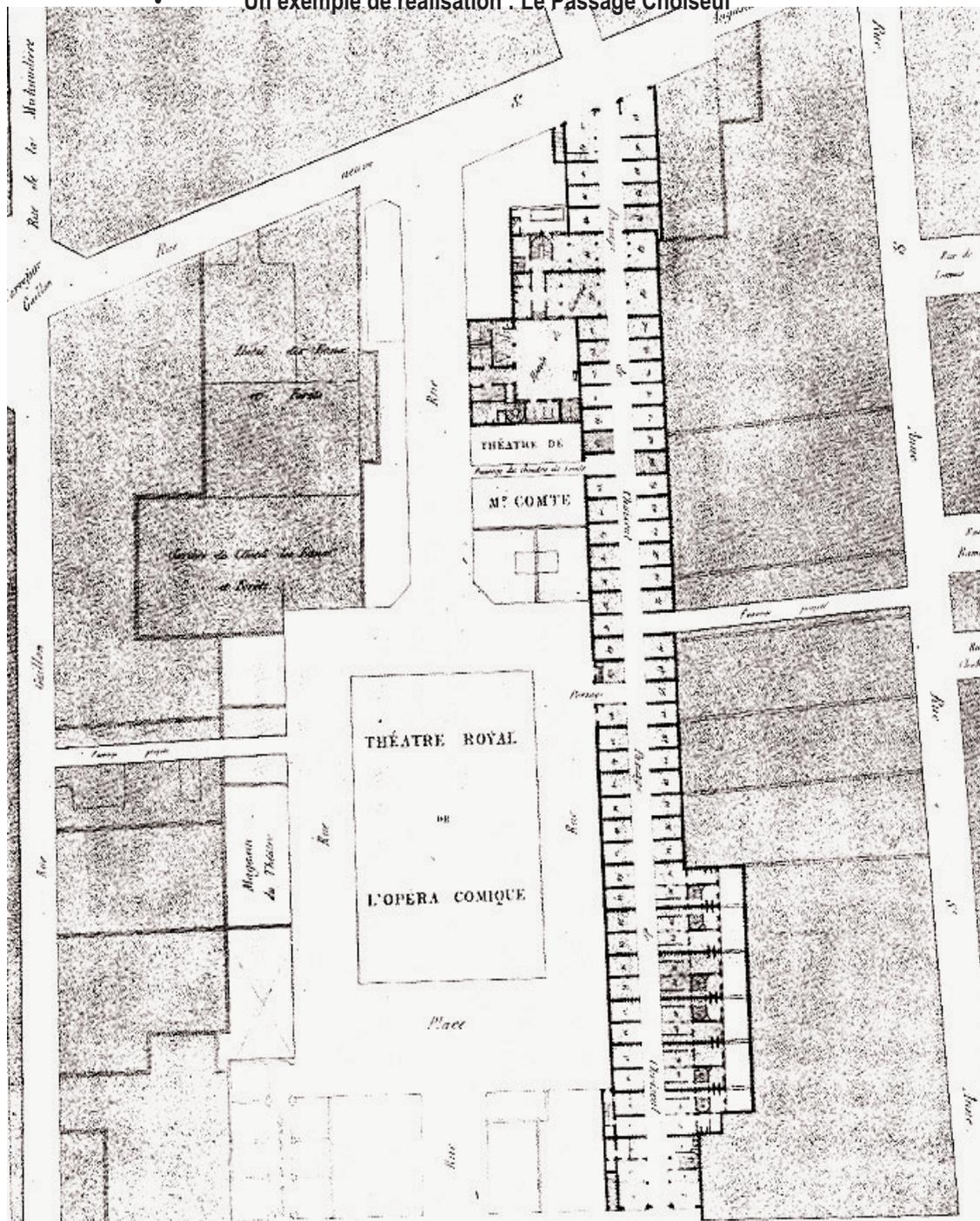
En 1900, la réflexion sur la conception des passages est achevée, toutes ses parties sont développées : l'espace longitudinal, l'espace central, les façades intérieures et extérieures, les verrières continues et les coupoles.¹²

11_ De Moncan P., *Le guide Les passages couverts de Paris*, éd. du Mécène, Biarritz, 1996, 302 p.

12_ Geist J-F, *Le Passage, un type architectural du XIXe siècle*, 3ème éd. Mardaga, Bruxelles, 1982, 620 p.

13_ Ci-contre, plan du Passage Choiseul, *ibidem*

Un exemple de réalisation : Le Passage Choiseul



1 Types d'espaces	1 espace		2 entrées		3 entrées		4 entrées		5 entrées		6 entrées	
	Droites parallèles	Droite perpendiculaire	Coude	2 coudes	Coude en diagonale	Angle droit	Diagonal	T	T	H	Croix	
Rue												
Rue et espace central												
Espace central												
Rue et trot												

1. Types d'espaces

1 Types de coupes transversales	1 étage		2 étages		3 étages		4 étages	
	Espace sans éclairage central	Hauteur identique à l'ensemble	Hauteur d'immeuble en retrait	Immeuble plus haut				
Espace continu 1 étage								
Espace à retrait simple 2 étages								
Espace à retrait simple 3-4 étages								
Espace à retrait double 3-4 étages								

3. Types de coupes transversales

1 Types de coupes longitudinales	1 entrée		2 entrées		3 entrées		4 entrées		5 entrées	
	Sanctuaire simple	Avec espace central	Sanctuaire sur trottoir	Avec espace sur trottoir	Sanctuaire sur trottoir	Avec espace sur trottoir	Sanctuaire sur trottoir	Avec espace sur trottoir	Sanctuaire sur trottoir	Avec espace sur trottoir
Espace simple unique										
Espace à deux entrées										
Espace à 3 entrées										
Espace 4 entrées										
Espace 5 entrées										

4. Types de coupes longitudinales

Ce passage est choisi comme référence pour trois raisons :

- la diversité des activités présentes à l'intérieur : théâtre, commerces, ...
- les multiples descriptions des usages dans ce lieu :S. Krakauer avec « Pariser Leben », des vert de P. Verlaine mais aussi L. F Céline avec « Mort à Crédit »
- enfin ce passage est l'un des rares à être conservé dans l'état où l'architecte Tavernier l'a dessiné en 1825.

Analyse architecturale :

Pour décrire ce passage, je vais suivre les trois abaques réalisés par J. F. Geist dans son ouvrage.¹⁵

En 1825, après l'expropriation de quatre rues, on construit en son centre le théâtre Royal de l'Opéra Comique. Le Passage Choiseul est construit parallèlement à cet axe. Cet ensemble avec le théâtre de Mr Comte constitue un «petit centre culturel » comme le note J. F. Geist.

Le passage est constitué d'une rue perpendiculaire à la Rue neuve des Petits Champs et en biais par rapport à la Rue neuve St Augustin. Une entrée latérale permet d'accéder directement à l'opéra. En 1829, une autre entrée latérale s'ouvre en son milieu, donnant sur la rue Dalayrac.

Le rapport entre le passage en tant que bâtiment et le pâtre d'immeuble est régulier. Il s'étire sur presque 200 mètres. Malgré la traversée de l'immeuble qui surplombe en loggia le passage vers son entrée au nord, donne l'impression d'un espace très linéaire.

Le profil du passage est constitué d'une allée peu large, trois mètres, avec une hauteur des bâtiments assez élevée, dix mètres avec la corniche. Chaque boutique se ressemble, elle comporte trois niveaux sous la verrière. Un comble est habité avec les mansardes donnant au-dessus de la couverture. Celle-ci est décollée des bâtiments, permettant ainsi une ventilation naturelle du passage.

A l'intérieur, les façades comportent une fenêtre à l'étage avec un simple encadrement. Peu de moulure ou d'ornement sont présents contrairement aux autres passages précieux comme celui des Panoramas.

14. Ci-contre, abaques descriptifs des passages;

Geist J-F, *Le Passage, un type architectural du XIXe siècle*, 3ème éd. Mardaga, Bruxelles, 1982, 620 p.

15. *Ibidem*

Approche sensible :

Le passage est un fragment de la ville dans la ville¹⁶. Sous sa verrière laissant pénétrer le ciel, il renferme habitat, travail, commerce et loisirs. Dans ce condensé d'urbanité, trois types d'inclusion sont le plus remarquables.

Inclusion de l'espace public :

La création des passages eu lieu en réaction aux rues devenues trop encombrées de voitures, mais aussi par le manque de trottoir. Le passage apparaît comme une continuité des rues avoisinantes pour les passants. Ils permettent de marcher à l'abri de ce trafic, de la pluie, de la boue et de la poussière. Sous la verrière, on a la sensation d'être dans un espace public à l'air libre alors qu'il s'agit d'un lieu privé couvert. Cette perception de l'extérieur se crée grâce à la verrière, qui diffuse sur le dallage une lumière en journée. A la tombée de la nuit les becs de gaz remplacent cette lumière naturelle¹⁷. Enfin grâce au décolllement de la verrière pour créer une ventilation naturelle, les saisons sont conservées. En hiver, un vent glacial s'empare de cette allée mais permet en été un climat plus agréable.

Inclusion de l'espace privé:

La notion d'intimité est souvent employée pour décrire la perception de ces lieux. D'un point technique, la faible largeur de la rue prédispose cette appropriation de la part des passants. Grâce à la diversité des boutiques, des théâtre, librairie,..., le passant peut se retrouver et choisir son lieu de prédilection.¹⁸

Tout le long du passage se forment d'éparses concentrations de personnes devant et à l'intérieur des boutiques. Ce sentiment de protection est souvent évoqué par les écrivains qui ont aimé les passages. Plus tardivement, en 1920, Soupault décrit les réunions dadaïstes qui se tenaient dans ce passage. Il raconte comment, sous la verrière, ces poètes se sentent à l'abri de l'injure et de la moquerie, protégés de la bêtise humaine.¹⁹

Inclusion des théâtres environnants :

Dans un souci économique, les deux théâtres (le théâtre royal de l'opéra comique et le théâtre de Mr Comte) furent construits en même temps que le passage. Le passage servait de prolongement des théâtres pendant la durée des entractes²⁰. Selon Krakauer, le foyer des théâtres était trop rudimentaire pour se reposer. Les spectateurs préféraient se promener dans le passage au milieu de la foule et se désaltérer auprès des marchands. Cet emplacement permettait aussi de récupérer le soir une partie des spectateurs. Les festivités pouvaient continuer dans les bars mais aussi par la présence de nombreuses autres personnages : les prostituées, les femmes-hirondelles, les clandestines,....

16_ Boucheret J-M, Féry et Joly R., *Espace urbain de transition*, Paris, 1981, 141 p.

17_ De Moncan P., *Le guide Les passages couverts de Paris*, éd. du Mécène, Biarritz, 1996, 302 p.

18_ Geist J-F, *Le Passage, un type architectural du XIXe siècle*, 3ème éd. Mardaga, Bruxelles, 1982, 620 p.

19_ *Ibidem*

20_ De Moncan P., *Le guide Les passages couverts de Paris*, éd. du Mécène, Biarritz, 1996, 302 p.

Usages et figures d'usagers :

Les personnages rencontrés au siècle passé dans les passages couverts de Paris reflètent la société du XIX^e siècle. Les marchandises de luxe présentent derrière les vitrines attiraient en priorité les classes supérieures mais aussi les plus démunis, attirés par cette nouvelle fantasmagorie.

Sous cette verrière se forme deux types de fréquentation : les passants et les sédentaires. Les commerçants travaillent, les habitants parfois employés ont en commun cet espace accueillant les visiteurs venus de l'extérieur. Cette mixité des personnes a créé un lieu d'un certain savoir-vivre ensemble selon J. F. Geist.

Espace de flânerie

Parmi les passants, W. Benjamin décrit un nouveau personnage atypique : le flâneur²¹. Au milieu de cette foule, le flâneur ne cesse de déambuler, sans jamais interrompre son chemin. Selon lui, le flâneur « est toujours en pleine possession de son individualité ». A l'opposé, le badaud est « absorbé par le monde extérieur ... qui le frappe jusqu'à l'enivrement et l'extase. ».

Grâce à la présence de théâtres, boutiques, café,..., il se forme une foule de personnes en continu dans le passage Choiseul. Cette diversité de personnes apparaît comme terrain de prédilection pour le flâneur. Dans cette étroite rue, il contourne ces êtres, se fraie un chemin. A la recherche des différentes ambiances à l'intérieur du passage, ce personnage paraît très libre dans sa déambulation. Pourtant, le flâneur se limite au passage et aux promenades sur les boulevards.

Plus encore que de l'espace, le flâneur se veut affranchi du temps. Pour illustrer ce propos, le flâneur déambule avec une tortue en laisse, en prenant soin de ne jamais la dépasser !²²

Les sédentaires :

Le passage Choiseul comporte des logements au-dessus des boutiques. Ayant des escaliers privatifs, ils pouvaient être loués à des personnes autres que les employés du passage. Dans les projets initiaux, ces logements permettent d'avoir un revenu aux commerçants mais aussi de fournir une base de clients fidèles.²³

L'écrivain J. F. Céline a vécu son enfance dans le passage Choiseul et fournit un descriptif précis dans son livre *Mort à crédit*²⁴. Sa mère tenait un commerce d'objets de curiosité en boutique. Il semble y avoir souffert de claustrophobie. Il porte un regard négatif du quotidien dans ce passage. Selon lui, les habitants et commerçants

21 _ Benjamin W., *Paris Capitale du XIX^e siècle*. 2^{ème} éd. Les Editions du Cerf, Paris, 1993, 970 p.

22 _ De Moncan P., *Le guide Les passages couverts de Paris*, éd. du Mécène, Biarritz, 1996, 302 p.

sont en permanence exposés les uns aux autres. La distance naturelle, l'anonymat de la rue se réduit à un vis-à-vis auquel on peut échapper.

Extrait de L. F. Céline, *Mort à Crédit*.²⁵

« Il faut avouer que le Passage, c'est pas croyable comme croupissure. C'est fait pour qu'on crève, lentement mais à coup sûr, entre l'urine des petits clebs, la crotte, les glaviots, le gaz qui fuit. C'est plus infect qu'un dedans de prison. »

Pourtant cette vision très négative n'est pas ressentie par tous les habitants de ce passage, au contraire. L'analyse dans une recherche *Espace Urbains de Transition*²⁶ décrit la vie des sédentaires comme dans un village. Les personnes se connaissent tous et il existe une certaine familiarité entre eux.

23_ Geist J-F, *Le Passage, un type architectural du XIXe siècle*, 3ème éd. Mardaga, Bruxelles, 1982, 620 p.

24_ De Moncan P., *Le guide Les passages couverts de Paris*, éd. du Mécène, Biarritz, 1996, 302 p.

25_ De Moncan P., *Le guide Les passages couverts de Paris*, éd. du Mécène, Biarritz, 1996, 302 p.

26_ Boucheret J-M, Féry et Joly R., *Espace urbain de transition*, Paris, 1981, 141 p.

27_ Ci-contre, photo de L'Avenue Ulrich, aujourd'hui avenue Foch

Benjamin W., *Paris Capitale du XIX e siècle*. 2ème éd. Les Editions du Cerf, Paris, 1993, 970 p.

1. Généalogie des usages publics dans les espaces commerciaux.

B. Architecture théâtralisée des Grands Magasins



Rappel historique :

Lassitude des commerces :

Auparavant les achats se réalisaient dans les commerces du centre ancien ou dans les boutiques luxueuses des passages. Il se formait un lien intime entre le marchand et le client, il était de bon ton d'avoir son chausseur, son tailleur, ... Les boutiques situées au rez-de-chaussée possédaient peu de lumière et se mêlaient aux fracas des rues étriquées. Ce type de vente, repliée dans ces lieux fermés, reflétait une période à faible consommation. Avec l'apparition d'une nouvelle bourgeoisie, ces commerces sont rapidement dépassés par les grands magasins qui apparaissent à Paris au cours des années 1850.²⁸

Paris en reconstruction :

A partir de 1850, Paris est un immense chantier. Le baron Haussmann dessine, abat, perce et construit le nouveau visage de la capitale. « Faire du neuf » devient le mot d'ordre avec les grands boulevards. Les expositions universelles lancent les prémices de cette transformation architecturale. Les pavillons exposent les capacités techniques de la fonte et du fer, mais aussi les qualités esthétiques de ces matériaux en créant des structures légères. L'inscription des grands magasins au cœur du plan d'aménagement de Paris a considérablement augmenté l'emprise du commerce dans les centres des villes. Les grands magasins deviennent le prolongement des boulevards, où les passants peuvent continuer leurs promenades dans les halls et les étages.²⁹

Caractéristiques architecturales des grands magasins

Le Bon Marché, Le Louvre et la Belle Jardinière comptent parmi les premiers grands magasins. Leurs succès reprennent le concept des passages, mais en beaucoup plus grand. On y retrouve, en un seul lieu, une grande diversité d'articles, des cabinets de lecture, des restaurants, ...

De l'extérieur, les grands magasins affirment leur grandeur avec leurs immenses façades vitrées, qui permettaient d'admirer l'amoncellement des marchandises. A l'intérieur, la conception s'organise autour d'un vide central comme pour les passages. Le vide central est aussi éclairé zénithalement, mais cet atrium est beaucoup plus grand. Autour de cet espace se développe souvent quatre ou cinq étages. Chacun d'eux correspondent à une galerie reliée par de somptueux escaliers.

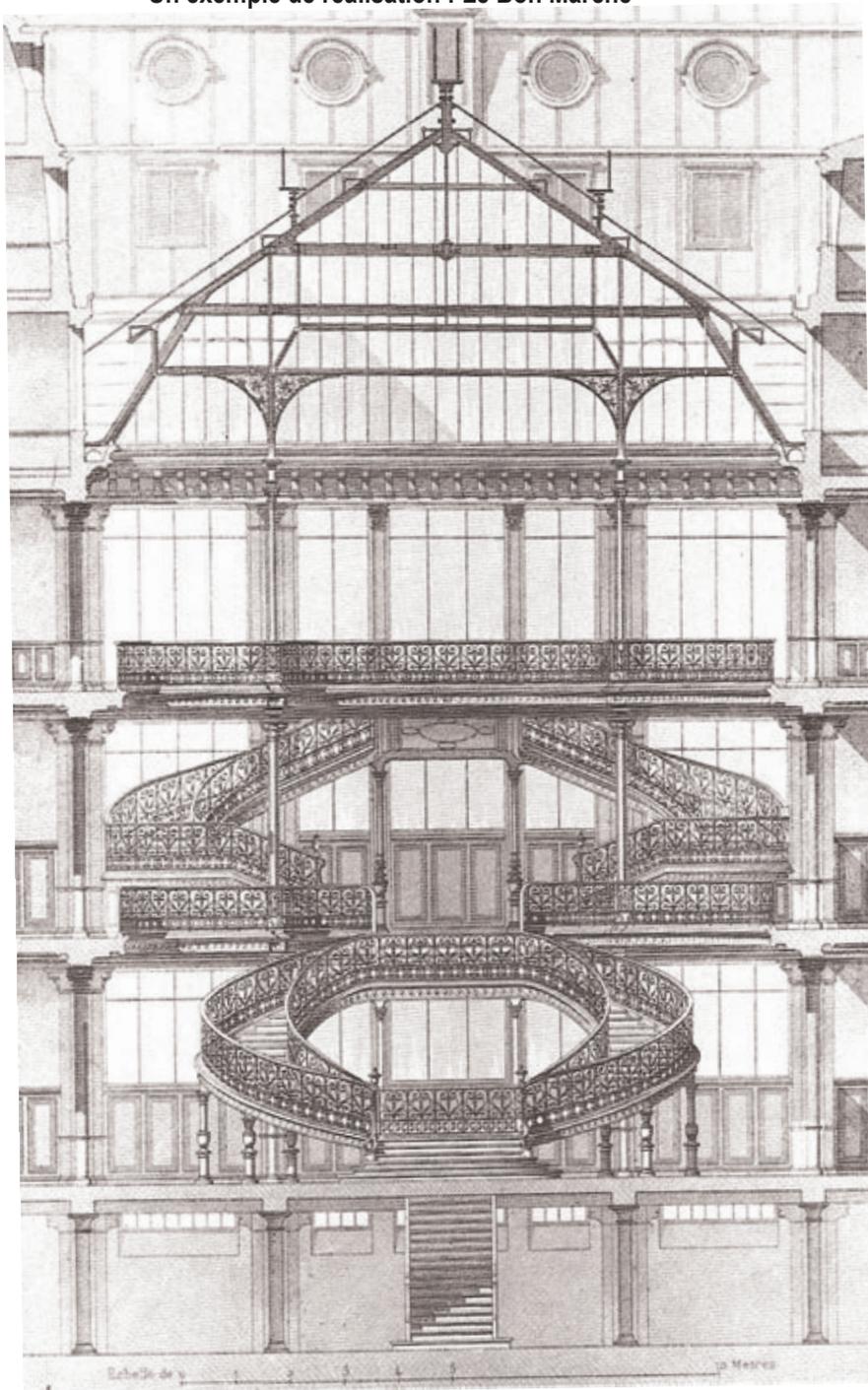
28 _ Péron R., *Les boîtes les grandes surfaces dans la ville*, éd. L'Atalante, Nantes, 2004, 221 p.

29 _ Marrey B., *Les Grands Magasins*, éd. Picard, Paris, 1979, 269 p.

L'aménagement interne reprend tous les codes du luxe présents dans les demeures de l'aristocratie. Les matériaux rares sont utilisés à profusion comme l'or, les tissus ou encore le cristal pour les lustres. Les autres matières comme le bois pour les assises, le verre ou les miroirs sont travaillés en grande finesse pour obtenir des structures les plus légères.³⁰

30 _ Marrey B., *Les Grands Magasins*, éd. Picard, Paris, 1979, 269 p.

- **Un exemple de réalisation : Le Bon Marché**



Passage

Grand Magasin

Ce magasin est choisi comme référence pour deux raisons :

- la réflexion de conception recherchée pour la réalisation de ce bâtiment
- les recherches effectuées par E. Zola pour le livre « Au Bonheur des Dames »

- Analyse architecturale :

En 1869, le premier grand magasin se construit, il s'agit du Bon Marché et il est dessiné pour la première partie par Laplanche³². Le bâtiment borde la rue des Sèvres sur quarante cinq mètres et la rue Velpeau sur trente cinq mètres.

Il se compose de cinq étages, avec sous-sol et caves. Le rez-de-chaussée, le premier étage et le second étage sont occupés pour les services de la vente, une partie du second pour l'administration. Au troisième étage se trouvent les cuisines et les réfectoires pour le personnel de l'établissement.

Changeant au grè des ventes, le Bon Marché possèdent environ 1000 ouvriers. Une partie du personnel loge à l'étage, entièrement occupé par des chambres.

De l'extérieur, ce bâtiment possède de grandes vitrines mais, il est basé sur une structure traditionnelle : murs de pierre et charpente en bois pour les combles comme pour les escaliers. L'acier est utilisé principalement à l'intérieur, pour rechercher une plus grande légèreté. L'atrium permet une ventilation et un éclairage de ce grand volume soutenu par une fine structure métallique³³.

A l'intérieur, l'escalier principal est la pièce maîtresse de ce bâtiment. Son emplacement central dessert chaque étage en faisant un quart de tour. Contrairement aux escaliers tournants, celui-ci ne possède pas de marches rayonnantes, trop dangereuses à l'ascension. Les gardes de corps sont en fers forgés et reprennent des motifs végétaux au niveau du sol.

Comme pour les autres grands magasins, le Bon Marché regorgeaient de décoration luxueuse, où les larges miroirs effaçaient la présence des murs.

Sitôt ce premier bâtiment d'angle terminé, L.- C. Boileau dessine son extension le long de la rue Velpeau. Cette deuxième tranche de travaux commence en 1872 et s'achève en 1874. Il continue la trame commencée, mais en introduisant du métal.³⁴

31_ Ci-contre, coupe de l'escalier central du Bon Marché

Marrey B., *Les Grands Magasins*, éd. Picard, Paris, 1979, 269 p.

32 _ Geist J-F, *Le Passage, un type architectural du XIXe siècle*, 3ème éd. Mardaga, Bruxelles, 1982, 620 p.

33 _ Marrey B., *Les Grands Magasins*, éd. Picard, Paris, 1979, 269 p.

34 _ *Ibidem*

Approche sensible :

Opposition de la grandeur à l'intime

L'aménagement à l'intérieur du Bon Marché a su proposer une dilatation avec des espaces comme l'atrium mais aussi concevoir des pièces plus personnelles. Cet agencement fût accentué par le biais des matériaux.

Autour de l'atrium central, les cinq étages en surplomb et l'escalier central offre une vision sur le reste du magasin. Cette grandeur est mise en scène par la dimension démesurée des volumes, l'atrium mesure dix mètres par quinze³⁵. Mais ce gigantisme est affirmé aussi par l'utilisation des matériaux renforçant ces perspectives : les miroirs, les colonnes de fers qui rythme autour du vide ou encore les imposants lustres en cristal. Cet ensemble collabore à l'ambiance générale de l'espace intérieur qui affiche une certaine opulence.³⁶

Toujours avec autant de délicatesse dans la mise en œuvre des matériaux, les espaces plus intimes se situent à l'avant dernier étage. Ils se composent de cabinets de lumière pour les achats privés, une salle de billard, une bibliothèque où les clients peuvent lire leurs journaux et faire leurs courriers. A l'intérieur, des matériaux lourds comme de grandes tapisseries, fauteuils meubles en bois séduisaient les clients à la recherche de confort, semblable à leurs salons personnels.

Cet agencement habile permettait de faire rester les clients en continu dans ce grand magasin ; les clients se perdaient dans le dédale des rayons et se reposaient dans les petits salons.³⁷

Fantasmagorie des temps modernes : spectacle enchanteur et irréel

Dans le livre de Zola³⁸, l'image d'Au Bonheur des Dames est au début semblable à une machine, à un monstre et au fur et à mesure de l'histoire, le Grand Magasin devient un riche espace théâtral.

Cette ambiance festive eût lieu au sens propre au Bon Marché. En soirée, le spectacle continue. Le magasin se transforme en académie enseignante. De nombreux professeurs donnent des leçons de langue vivante, de musique, de chant,... En 1875, une galerie de tableaux est ouverte. Elle mesure de 15 à 20 mètres de long sur 7 à 8 mètres de larges. Cet espace est à la disposition des peintres et des sculpteurs, qui désirent exposer leurs œuvres. Des nombreux concerts et bals sont organisés, réunissant jusqu'à deux ou trois mille personnes dans une seule galerie.³⁹ Cet enthousiasme crée par la variété des activités proposées s'est formé grâce à la

35_ De Moncan P., *Le guide Les passages couverts de Paris*, éd. du Mécène, Biarritz, 1996, 302 p.

36_ Geist J-F, *Le Passage, un type architectural du XIXe siècle*, 3ème éd. Mardaga, Bruxelles, 1982, 620 p.

37_ De Moncan P., *Le guide Les passages couverts de Paris*, éd. du Mécène, Biarritz, 1996, 302 p

38_ Ibidem

39_ Ibidem

conception recherchée de ce bâtiment. La ressemblance entre Le Bon Marché et l'Opéra est étonnante.⁴⁰ Il existe un somptueux escalier central dans les deux volumes, mais s'est surtout le traitement de la lumière qui animait le magasin. Les galeries, organisées autour de l'atrium, perçoivent la lumière zénithale. La nuit, les lampes électriques réaniment ce bâtiment.

E. Zola, *Au bonheur des Dames*⁴¹

« C'était une clarté blanche, d'une aveuglante fixité, épandue comme une réverbération d'astre décoré, et qui tuait le crépuscule. Puis, lorsque toutes brûlèrent, il y eut un murmure ravi de la foule, la grande exposition du blanc prenait une splendeur féerique d'apothéose, sous cet éclairage nouveau. »

Usages et figures d'usagers :

Les grands magasins créent un nouveau rapport à la dépense. Auparavant, les bourgeois épargnaient, les grands magasins ont « éduqué » ce public à dépenser⁴². La consommation devenant accessible à de plus en plus personnes permis de créer deux usages indissociables. Les classes supérieures pouvaient s'adonner à l'oisiveté comme activité principale, surtout pour les femmes. A l'opposé, les classes populaires transgressent les interdits et tentent d'accéder à un meilleur niveau de vie.

Oisiveté

Pour être distingué de la classe populaire, les classes aisées sont obligés de ne pas travailler et doivent le revendiquer dans l'espace public. Grâce à la foule composée de clients de différentes classes sociales, le bourgeois peut affirmer sa supériorité à l'intérieur des grands magasins. Il porte des costumes susceptibles de manifester, par l'inconfort, aucune activité productive. Ils signifient au contraire des loisirs comme la chasse ou le sport.⁴³

Parmi ces aristocrates, on retrouve le flâneur décrit par W. Benjamin. Il peut prolonger sa promenade au milieu de la foule, dans les rayons et dans les escaliers surdimensionnés.

40 _ Péron R., *Les boîtes les grandes surfaces dans la ville*, éd. L'Atalante, Nantes, 2004, 221 p.

41 _ Zola E., *Au Bonheur des Dames*, éd. Gallimard, 1980, Malesherbes, 525 p.

42 _ Péron R., *Les boîtes les grandes surfaces dans la ville*, éd. L'Atalante, Nantes, 2004, 221 p.

43 _ Marrey B., *Les Grands Magasins*, éd. Picard, Paris, 1979, 269 p.

Les femmes aisées découvrent aussi dans l'inactivité un nouveau culte, celui de la galanterie. Zola insiste sur la place que prend le grand magasin dans la vie des femmes. « Elles célèbrent dans cette cathédrale d'un nouveau genre, une nouvelle religion, celle du corps, de la beauté, de la coquetterie et de la mode. »⁴⁴

Lieu de convoitise

Les classes populaires restaient coupées de cet univers. Les grands magasins créent tous les pièges contenus dans les techniques de présentation, d'exposition et de promotion. Cette méthode de vente avait pour but et pour effet irrésistible de fasciner, tenter et d'obliger à consommer. Devant ce spectacle et l'ouverture de plus en plus grande à la consommation, les classes populaires se pressaient devant les vitrines où s'empilaient les babioles.

Extrait du journal, *La France* de 1883 par Jules Vallès⁴⁵ :

« Celles qui vivent d'économies et de privations, qui rognent sur tout pour arriver à tenir le ménage propre et honnête ... trouvent, par ces jolies heures de printemps, l'occasion de toucher au fruit défendu, d'y toucher des yeux, des mains ! »

Pendant la période de l'entre deux guerres, la clientèle populaire commença à bénéficier de meilleurs salaires et à vouloir profiter de certaines promotions. Mais face à ce brassage social de plus en plus grand, le Bon Marché entreprit des travaux d'embellissement pour affirmer plus hostilement son niveau de standing et ne pas perdre leur clientèle aisée.⁴⁶

44_ Marrey B., *Les Grands Magasins*, éd. Picard, Paris, 1979, 269 p.

45_ De Moncan P., *Le guide Les passages couverts de Paris*, éd. du Mécène, Biarritz, 1996, 302 p.

46_ Marrey B., *Les Grands Magasins*, éd. Picard, Paris, 1979, 269 p.

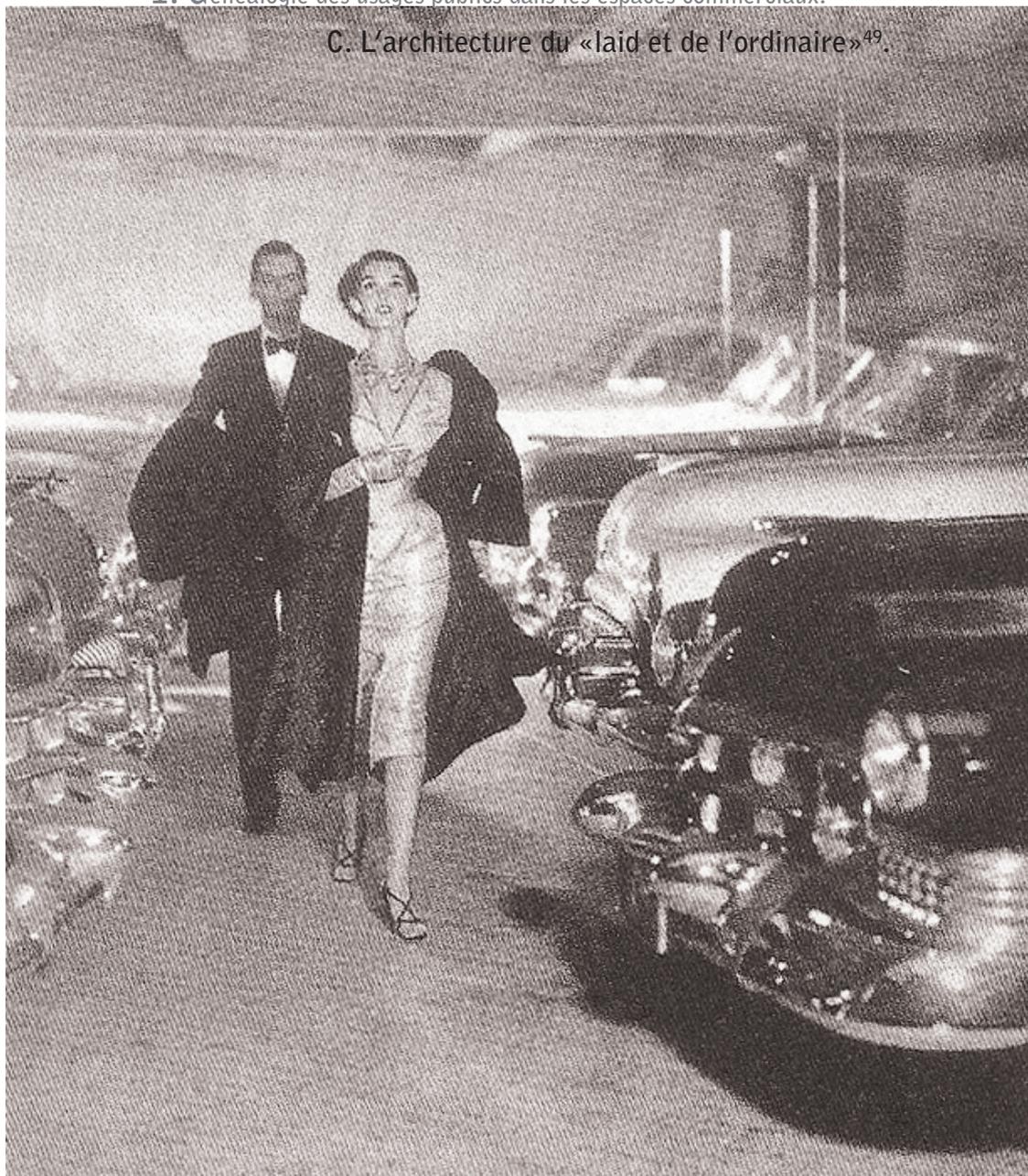
47_ Ci-contre lithographies à gauche, l'Opéra Garnier, à droite Au Bon Marché.

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



1. Généalogie des usages publics dans les espaces commerciaux.

C. L'architecture du « laid et de l'ordinaire »⁴⁹.



Rappel historique :

Les supermarchés et les hypermarchés en forme de volumes séparés par des parkings sont apparus dans les années soixante. Très rapidement ils se sont développés en périphérie. Ce type d'architecture reflète le mode de distribution à prix plus modestes. Il est souvent assimilé à un désastre environnemental, à une destruction du paysage, cependant il existe une autre vision de cette conception.⁵¹

A la suite de la seconde guerre mondiale, un groupe de jeunes architectes s'élèvent contre l'architecture moderne, les Team Ten. Considérant les principes de la Charte d'Athènes dépassés, Alison et Peter Smithson vont axer leurs recherches sur l'étude des flux. Dès le début des années cinquante, les Smithson ont porté leurs réflexions sur la possibilité de restaurer une interactivité entre les individus avec leurs sociétés. Pour eux, « Lieu, identité, relation, lien, connexion, contact, communauté, structure, événement, intervalle, indétermination, désordre sont les mots d'une génération persuadée qu'il faut redonner forme et identité à la ville. »⁵²

Pour répondre à leurs recherches d'une nouvelle forme de flux, leurs propositions s'appuient sur la conception de rue, comme véritables lieux d'échanges et de commerces entre les habitants.⁵³ En opposition au Modulor et aux villes idéales proposés par Le Corbusier, les Smithson s'appuient sur des exemples de la vie quotidienne dans les quartiers populaires pour décrire les ambiances recherchées pour leur ville relationnelle. Dans les quartiers sociaux londoniens, les enfants s'approprient l'extérieur pour s'amuser car les logements sont trop exigus. Cette occupation en toute spontanéité permet de créer une rue comme un véritable espace de sociabilité.

Partant de ce constat, cet exemple concret permet aux Smithson d'illustrer clairement leur démarche. En terme de forme, les Smithson se questionnent par rapport aux nouvelles typologies. En effet, cette nouvelle forme doit répondre aux demandes de cette nouvelle génération motorisée. Ils trouveront une réponse inattendue dans les supermarchés. A l'opposé de l'opinion des architectes modernes, effrayés par cette expansion incontrôlée de l'urbanisme, les Smithson se positionnent radicalement par rapport au shopping. Ils considèrent cette activité primordiale, qui permet de rapprocher les hommes. Il s'comparent les espaces autour de la pompe à eau des quartiers populaires au lieu de consommation, symbole du partage du service et du lieu de rencontre.

49 _ Venturi R., Scott Brown D. Et Izenour, *L'enseignement de Las Vegas*. 2ème Ed. Mardaga, Sprimont, 2007, 190 p.

50 _ Ci-contre, illustration de l'article d'A et P. Smithson «Mobility Road System» (*Architectural Design*, octobre 1958)
Rouillard D., *Superarchitecture le futur de l'architecture 1950 – 1970*, éd. de la Villette, Paris, 2004, 540 p.

51 _ *ibidem*

52 _ *ibidem*

53 _ exposition Team 10, une utopie du présent (1953 - 1981), Palais de Chaillot à Paris, mars - avril 2008

Elève des Smithson, D. Scott Brown gardera cet enseignement de l'ordinaire pour la développer plus tard avec R. Venturi.⁵⁴

En 1968, avec un groupe d'étudiants de l'université de Yale, ils analysent la Route 91 qui traverse Las Vegas⁵⁵. Cette étude porte sur « l'archétype de la rue commerçante » et possède comme contrainte de « regarder positivement, sans préjugés. Les architectes ont perdu l'habitude de regarder l'environnement sans jugement préconçu ... les architectes ont préféré transformer l'environnement existant plutôt que de mettre en valeur ce qui existait déjà. » Ils considèrent Las Vegas comme un archétype excessif de la société contemporaine. A travers cette analyse, il donne « sens » à cette nouvelle monumentalité pour ces « individus séparés ». Cette étude a permis de comprendre la formation de cette nouvelle forme urbaine en rupture totale avec son passé. « Vous n'êtes plus au milieu de la piazza entouré de bâtiments, mais parmi les lumières étincelantes de la ville pendant la nuit ».

Cette vision atypique ne peut être complètement appliquée pour les zones commerciales françaises. L'espace Comboire ne possède pas de « hangars décorés » ou en forme de canard et les enseignes sont beaucoup plus modestes comparées aux ornements du Strip américain.

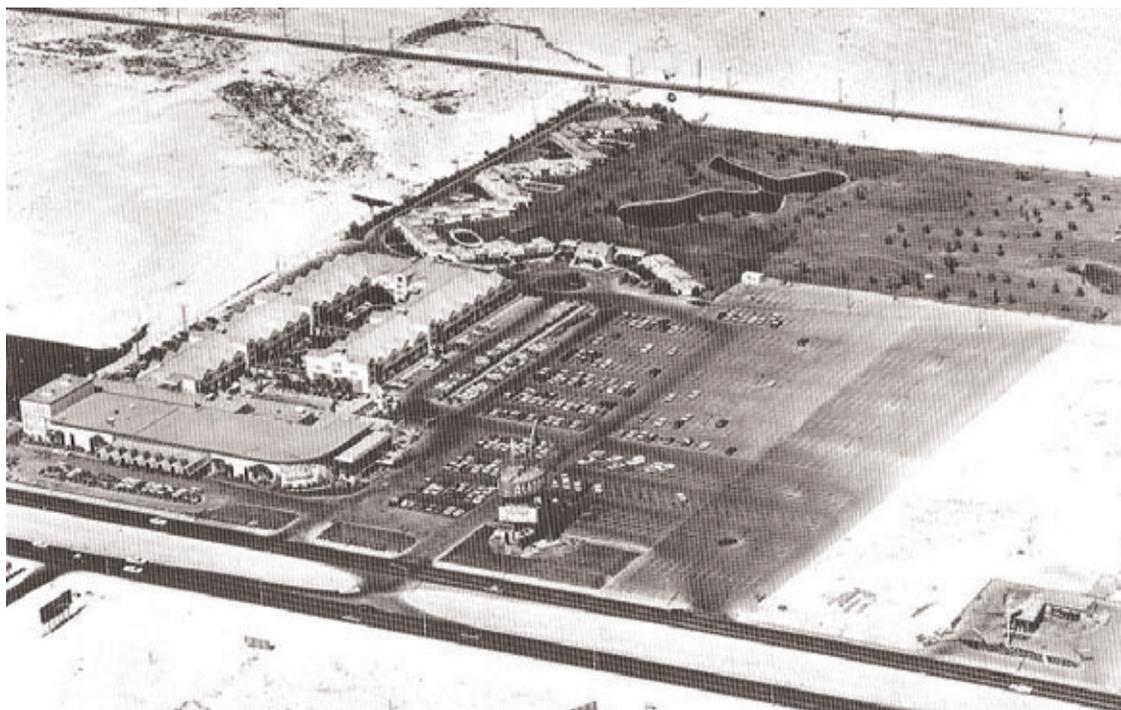
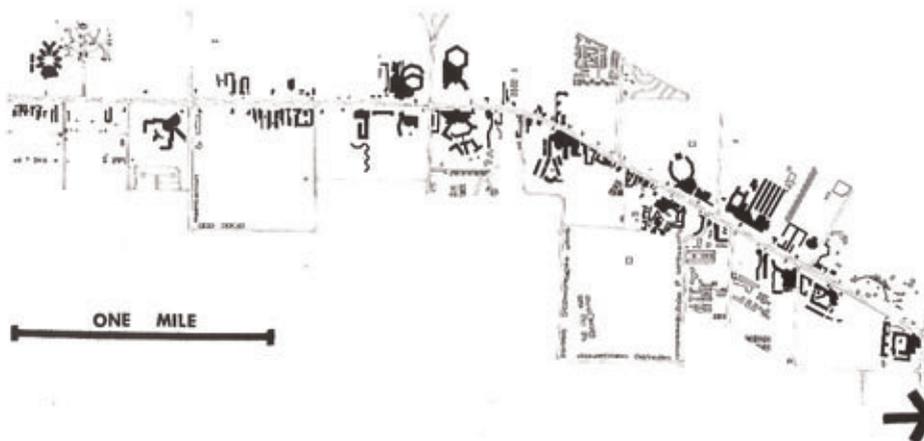
54 _ Rouillard D., *Superarchitecture le futur de l'architecture 1950 - 1970*, éd. de la Villette, Paris, 2004, 540 p.

55 _ Venturi R., Scott Brown D. Et Izenour, *L'enseignement de Las Vegas*. 2ème Ed. Mardaga, Sprimont, 2007, 190 p.

56_ Ci-contre le plan et une photo aérienne du Las Vegas Strip

ibidem

- Un exemple de réalisation : Le Las Vegas Strip



Analyse architecturale:

Au XXe siècle, la voiture va bouleverser les modes de vie et les modes d'achat. Le centre commercial est la réponse aux nouveaux besoins des consommateurs : proximité du parking pour charger les courses dans le coffre, facilité d'accès depuis la banlieue où les citadins habitent de plus en plus.

« L'archétype de la rue commerçante, le phénomène qu'elle constitue, pris dans la forme la plus pure et la plus intense, c'est la Route 91 qui traverse Las Vegas. »⁵⁷

Cette avenue fût le terrain d'étude de l'atelier d'architecture mené par R. Venturi et de D. Scott Brown. Malgré sa composition principale de casinos, d'hôtels et d'églises, cette avenue correspond à cette nouvelle forme de conception avec l'automobile comme une dimension existentielle, comparé à « une extension corporelle » par R. Geddes au CIAM 9.⁵⁸

La ville de Las Vegas est située au milieu du désert Mojave, à l'extrême Sud du Nevada. Elle s'est développée très rapidement autour de sa route principale, le Strip. Le paysage formé par les parkings situés aux abords de la route est comparé aux jardins de Versailles⁵⁹. Ce rapprochement permet de cerner l'étendue de cette surface bitumée, mais aussi l'aménagement proposé. Les enseignes lumineuses, aux formes les plus convaincantes, rythment la traversée de la Route 66.

Quelques commerces constituent eux-mêmes l'enseigne, comme la fameuse pâtisserie en forme de canard. Mais le plus souvent, les bâtiments sont dissimulés derrière leurs enseignes, en retrait de la route. Leurs conceptions changent peu selon la fonction interne : « des chapelles nuptiales sont des bungalow reconvertis auxquels on a ajouté des clochers garnis ».

Toutes les constructions sont orientées en direction de l'avenue. A l'inverse, les façades arrière dissimulent les espaces résiduels et les équipements mécaniques. Cette différence entre le devant et l'arrière est semblable au niveau de la ville. La transition de Las Vegas avec son désert est aménagée en terrain de déchetterie.

A l'intérieur, les espaces sont aménagés selon deux styles : moderne ou baroque. Mais chaque période conçoit des lieux sont dédiés à la consommation. Les salles de jeux se situent au centre et son environnement se compose d'eau, de verdure semblable à une « oasis piétonne au milieu du désert de Las Vegas, c'est l'enceinte princière de l'Alhambra ». ⁶⁰

57_ Venturi R., Scott Brown D. Et Izenour, *L'enseignement de Las Vegas*. 2ème Ed. Mardaga, Sprimont, 2007, 190 p.

58_ Rouillard D., *Superarchitecture le futur de l'architecture 1950 - 1970*, éd. de la Villette, Paris, 2004, 540 p.

59_ Venturi R., Scott Brown D. Et Izenour, *L'enseignement de Las Vegas*. 2ème Ed. Mardaga, Sprimont, 2007, 190 p.

60_ *Ibidem*

Approche sensible :

L'analyse porte uniquement sur l'intérieur des bâtiments. La mutation de ces constructions eût lieu surtout grâce aux progrès technique et permis de révolutionner la conception interne de ces lieux.

Intérieur artificiel

Pour favoriser la dépense, l'intérieur est réaménagé dans le but qu'il soit maîtrisable par les concepteurs et agréable pour la clientèle. Parmi les nombreux artefact de ce royaume interne (: lumière, musique, odeur, ...) l'escalator, l'air conditionné et la nature irréaliste sont trois innovations à différentes périodes, qui ont permis de révolutionner la perception des clients dans ces espaces.⁶¹

L'escalator a changé la perception des centres commerciaux. Contrairement aux escaliers qui coupent la fluidité du flux des clients et aux ascenseurs qui accueillent une quantité limitée de personnes, l'escalator permet de combiner les flux et créer avec efficacité des transitions souples entre chaque niveau.⁶²

Très rapidement, les constructeurs remarquent que l'air conditionné permet d'avoir un environnement interne uniforme mais aussi d'avoir une meilleure qualité de vente : réduction des courants d'air, de la poussière et de la saleté. Pour radicaliser cette réflexion, les casinos créent cette nouvelle typologie : des boîtes opaques. Elles sont coupées complètement de leurs environnements externes et forment à l'inverse un environnement interne artificiel. Opposé à la conception avec des fenêtres considérées comme l'un des éléments les plus indispensables de l'architecture, les façades aveugles abritent des espaces internes, toujours protégés, abrités et contrôlés.

A l'intérieur, toutes les caractéristiques climatiques deviennent maîtrisables : chaleur, fraîcheur, humidité, circulation de l'air et propreté. L'air conditionné permet de contrôler ces données, mais d'une manière plus sournoise, elle influence le comportement des employés et des clients. Selon une conférence en 1941 sur les bénéfices de l'air conditionné, ce climat artificiel permet d'augmenter la production, améliorer le moral et l'efficacité des employés, maintenir une qualité de travail et fournir d'avantage de confort aux clients.⁶³

61 _ Koolhaas R., Harvard, Boeri S., Kwinter S. et Tazi N., *Mutations*. éd. Actar, Barcelone, 2000, 800 p.

62 _ The Harvard Design School Guide to Shopping, Chuihua J. C., Inaba J., Koolhaas R., ss, *Harvard Design School Project on the City 2*, Ed. Tashen, Cologne, 2001, 800 p.

63 _ *ibidem*

Comme pour l'air conditionné, cette réflexion fut menée dans le but de favoriser la vente. Des recherches en Angleterre ont démontré que la végétation pouvait déranger le comportement des consommateurs. Cette gêne provient du dioxyde de carbone rejeté dans l'air. Pour palier à ce malaise mais en gardant la nature à l'intérieur, des sociétés ont décidé de fabriquer des fausses plantes, fausses cascades, faux bassins,...⁶⁴

Usages et figures d'usagers :

Loisirs en continu :

Les usagers de cette ville sont soit des touristes ou des employés. Dans le cas des vacanciers, ils restent qu'une courte période dans cette ville et pendant ce temps, ils se divertissent continuellement. Les loisirs s'organisent entre la détente, les jeux ou encore les mariages. Selon les Guides de vacances sur l'Amérique⁶⁵, plus de 3000 mariages sont célébrés à Las Vegas le jour de la Saint Valentin et en 2001, un mariage y était célébré toutes les 4 minutes.

Ces activités se pratiquent à l'intérieur et peuvent donc se dérouler en continues pendant toute la journée. L'utilisateur est désorienté par l'ambiance confinée et artificielle de ces espaces. Il perd la notion de temps, l'ombre à l'intérieur est strictement identique en journée que pendant la nuit.

Le déplacement entre chaque bâtiment s'effectue motorisés. Tous les espaces externes sont dédiés à la voiture, les rares mobiliers de rues sont très peu mis en évidence.⁶⁶

64 _ Koolhaas R., Harvard, Boeri S., Kwinter S. et Tazi N., *Mutations*. éd. Actar, Barcelone, 2000, 800 p.

65 _ Gloaguen P., Etats – Unis, ouest américain par les Guides Bleus, éd. Hachette, Italie, 2008

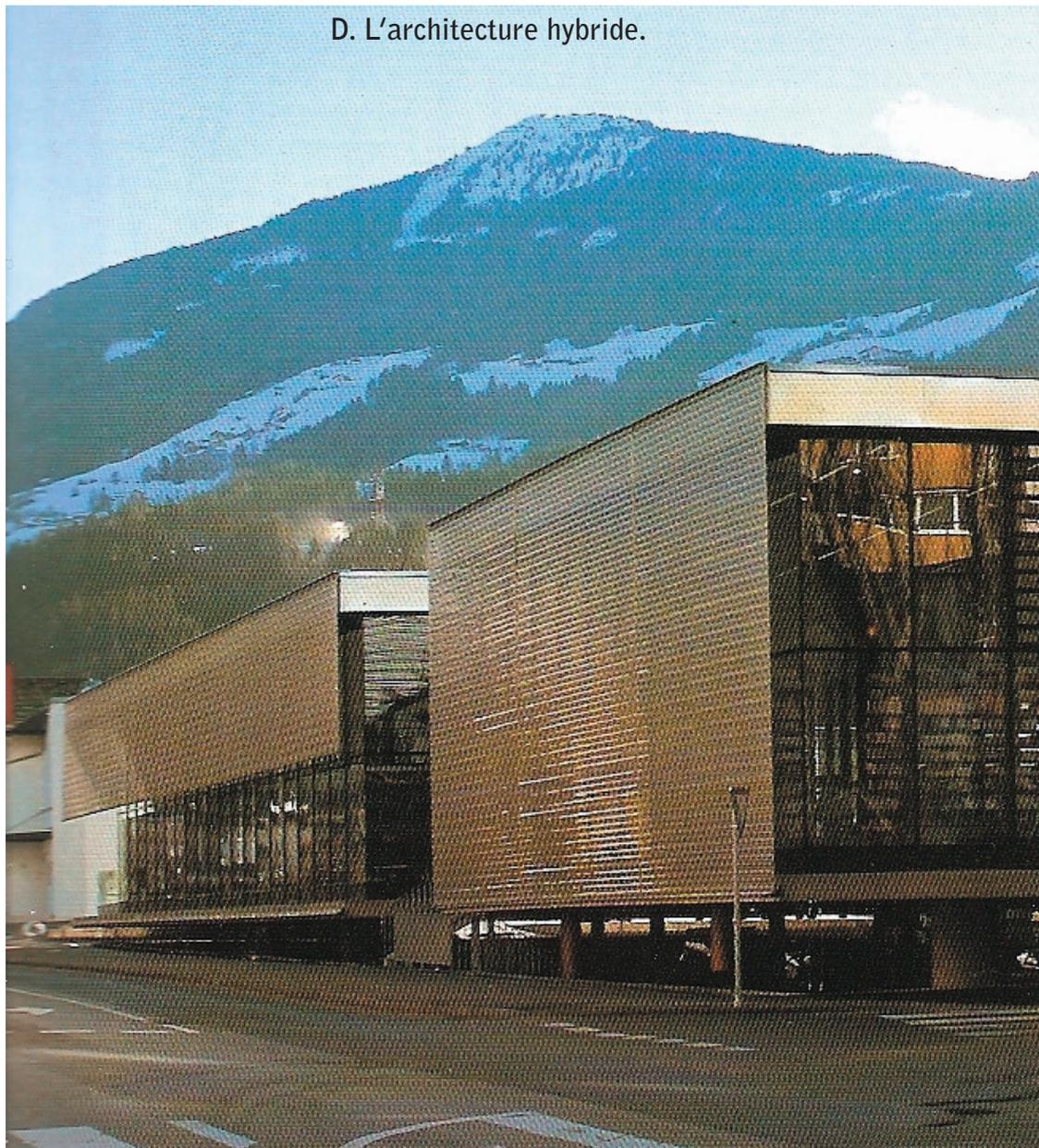
66 _ Venturi R., Scott Brown D. Et Izenour, *L'enseignement de Las Vegas*. 2ème Ed. Mardaga, Sprimont, 2007, 190 p.

67 _ Ci-contre magasin MPreis à Wattens de D. Perrault,

Pranschke R, MPreis Shopping Centre in Wattens, *Détails*, mars 2004, volume 3, p 187 – 199

1. Généalogie des usages publics dans les espaces commerciaux.

D. L'architecture hybride.



Lassitude :

La démarche des grands distributeurs et de leurs architectes est unanime, la forme du supermarché est un outil économique dont le seul objectif est de produire du profit. Selon R. Péron dans son livre *Les Boîtes*, le rendement commercial d'un rectangle est supérieur à celui d'un carré !⁶⁸

Dernièrement les grands distributeurs ont constatés des attitudes différentes de la part de leurs clientèles. Tout d'abord, une majorité de leurs clients est lassée des « hangars décorés ». Selon le livre *25 centres commerciaux* de Carol Maillard⁶⁹, en 1980, un français restait 90 minutes en moyenne dans un supermarché, maintenant il n'y passe plus que 40 minutes. Le client fréquentait en moyenne deux magasins et demi, maintenant ils réalisent ces achats principaux dans quatre. Enfin, si 90% des consommateurs retournaient directement chez eux après leurs achats dans un supermarché, maintenant beaucoup prolongent leurs courses hebdomadaires par d'autres achats ou par une pause.⁷⁰

Renouveau :

Comme l'Espace Comboire, de nombreux supermarchés sont obligés d'évoluer selon les mutations des modes de consommation, mais aussi pour des raisons de concurrence. Les magasins hard-discount ont pris de l'ampleur et pour s'en distinguer et offrir « autre chose », les supermarchés sont contraints d'adopter une nouvelle position.⁷¹

Mise en place :

Ce nouveau mode de conception s'est mis en place ces dernières années. D'une façon générale, les abords des centres commerciaux sont traités avec une plus grande finesse et en adoptant parfois même une démarche écologique.⁷² A l'extérieur, la végétation apparaît, les piétons possèdent leurs cheminements dans les parkings et même les abris des caddys sont dessinés par des designers. A l'intérieur, la lumière naturelle entre désormais à profusion, une plus grande variété et un assemblage plus fin des matériaux contribuent à l'embellissement des supermarchés.

Cependant, comme le remarque R. Péron, le mouvement de bonification des formes esthétiques des hypermarchés en France est minime.⁷³

Seulement quelques projets sont des contre-exemples : le complexe commercial de M. Fuksas à Eindhoven en Hollande, le centre commercial de Piano à Bercy, celui de Nouvel à Lille ou encore celui de Portzamparc à Almere en Hollande et la fameuse chaîne dans le Tyrol MPreis,...

68 _ Péron R., *les boîtes les grandes surfaces dans la ville*, éd. L'Atalante, Nantes, 2004, 221 p.

69 _ Maillard C., *25 centres commerciaux*, éd. Le Moniteur, Paris, 2007, 160 p.

70 _ Mangin D., *La Ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, éd. De la Villette, Paris, 2004, 398 p.

71 _ Péron R., *les boîtes les grandes surfaces dans la ville*, éd. L'Atalante, Nantes, 2004, 221 p.

72 _ Maillard C., *25 centres commerciaux*, éd. Le Moniteur, Paris, 2007, 160 p.

73 _ Péron R., *les boîtes les grandes surfaces dans la ville*, éd. L'Atalante, Nantes, 2004, 221 p.

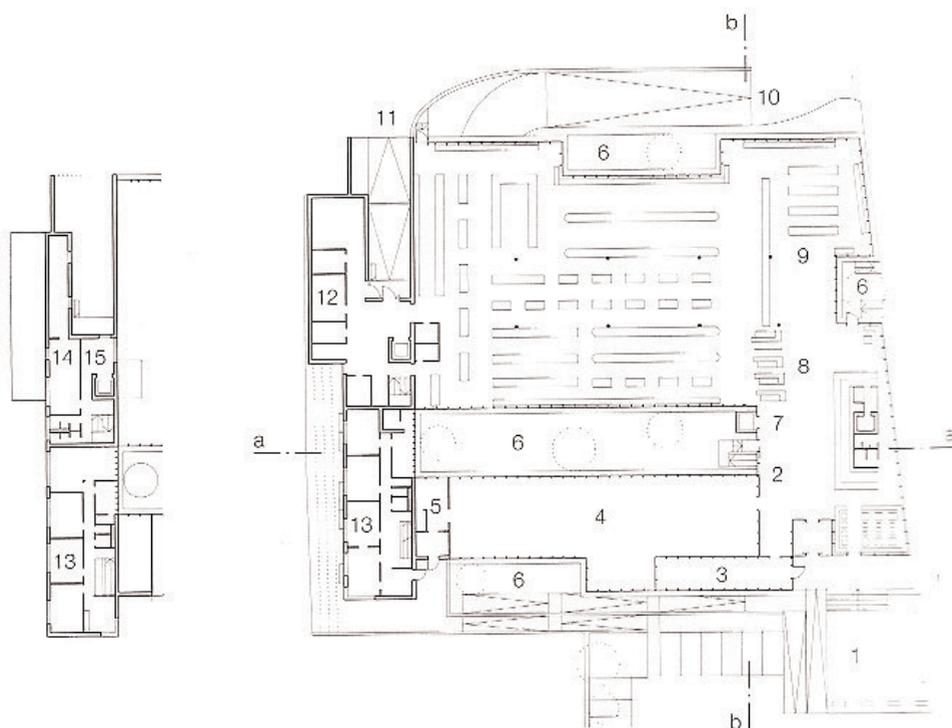


74_ Ci-contre le supermarché Sainsbury à Londres

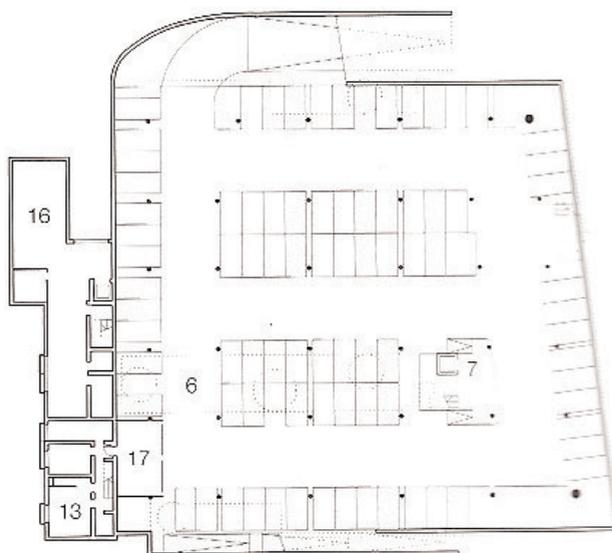
Maillard C., 25 centres commerciaux, éd. Le Moniteur, Paris, 2007, 160 p.

Ouvert en 1999, le supermarché Sainsbury de Greenwich, dans la périphérie de Londres, a été réalisé selon une démarche écologique. L'utilisation de la lumière naturelle a servi de point de départ à une conception du bâtiment à basse énergie. Les bandes végétalisées se prolongent à l'arrière par des petites collines et procurent une bonne isolation. Un puit canadien implanté sous le sol du magasin assure la ventilation, la climatisation et le chauffage ; un système de gestion informatisé permet le réglage et le contrôle du débit d'air selon les saisons. Enfin, la récupération des eaux pluviales dans un caniveau périphériques permet d'alimenter les sanitaires.

• **Un exemple de réalisation : MPreis**



- 1 Vorplatz
- 2 Foyer mit Café
- 3 Bank
- 4 Textilgeschäft
- 5 Sozialraum
- 6 Bepflanzter Hof
- 7 Glasaufzug
- 8 Kassen
- 9 Obst und Gemüse
- 10 Abfahrt Parkdeck
- 11 Anlieferung
- 12 Kühlräume
- 13 Gendarmerie
- 14 Sozialraum 1.OG
- 15 Filialleitung
- 16 Lager
- 17 Parkbox Gendarmerie



Passage

Grand Magasin

La chaîne de supermarché MPreis (Médium Preis) se situe uniquement dans le Tyrol Autrichien et regroupe cent trente magasins⁷⁷. La famille Mölk, gérant de cette enseigne, ont constaté l'impact de l'organisation spatiale et architecturale sur la consommation des clients. Depuis 1974, MPreis confie la réalisation à des jeunes architectes locaux et talentueux comme Peter Lorenz et aussi à Dominique Perrault pour trois supermarchés.

Pour chaque nouveau supermarché, MPreis n'impose à aucun architecte ce à quoi doit ressembler un supermarché, pas de « Corporate Identity », qui repose sur le concept d'uniformité employé pour la réalisation des hangars décorés. MPreis n'impose même pas aux architectes où et comment le logo doit être positionné, aucune restriction pour les matériaux, les traitements des façades. Les architectes doivent seulement proposer un supermarché en harmonie au paysage avec des solutions architecturales innovantes tout en respectant le budget restreint.

En 1999, l'enseigne MPreis a reçu une reconnaissance nationale, l' Österreichische Bauherrenpreis. Cette récompense symbolise le respect des élus et des usagers pour l'ensemble de leurs réalisations.

Analyse architecturale :

Dominique Perrault a construit son deuxième supermarché MPreis à Wattens, un petit village dans le Tyrol⁷⁸. Contrairement aux autres supermarchés, celui-ci est situé au centre et possède une surface au sol de 0,5 hectares, environ un dixième du centre Leclerc de l'Espace Comboire. Il est constitué d'un supermarché principalement alimentaire, mais aussi de deux autres boutiques, une cafétéria appelée « Baguette », d'un commissariat et d'un parking. L'agencement de ces programmes est regroupé dans un volume rectangulaire de deux étages.

Sous le supermarché se glisse un parking d'une centaine de places. Malgré son emplacement, il n'est pas complètement enterré et enfermé, tel un parking souterrain. Grâce au décollement de la dalle du supermarché, ce parking est relié au paysage environnant. Ce soulèvement de la dalle permet de laisser passer la lumière naturelle et la visibilité des activités au niveau supérieure.

A l'étage supérieur, les rayonnages sont agencés en fonction de la quantité de lumière qu'ils peuvent percevoir. La grande hauteur, 5,20 mètres sous plafond d'un côté, permet de réaliser une mezzanine à l'opposé, constitué de bureaux et des locaux du personnel.

Ces trois niveaux sont reliés par des patios internes. Ces ouvertures sont composés de quelques arbres et permettent la séparation des espaces aux étages supérieurs.

76_ Ci-contre plan du magasin MPreis à Wattens de D. Perrault, Pranschke R, MPreis Shopping Centre in Wattens, *Détails*, mars 2004, volume 3, p 187 – 199

77_ *Ibidem*

78_ *Ibidem*

La conception architecturale de ce magasin se base sur la volonté de réaliser un volume transparent « flottant »⁷⁸. La structure de la façade est quasiment inexistante. Grâce à un procédé technique alliant métal et béton, les huit poteaux du supermarché font seulement dix-sept centimètres de section. Ce modèle constructif est appliqué aussi pour les montants des façades. Elle permet de dissimuler le supermarché dans le paysage environnant et de laisser pénétrer le maximum de lumière naturelle à l'intérieur de ce commerce. La peau de ce volume est en verre avec des rideaux métalliques. Les maillages des rideaux laissent plus au moins laisser la lumière directe. Malgré la présence d'une grande surface vitrée, ce magasin ne possède ni ventilation mécanique, ni climatisation.⁷⁹

Approche sensible :

Intégration paysagère (voir photo p.37) :

La présence des montagnes est très forte à l'intérieur du village de Wattens, situé dans le creux du massif du Tyrol. Les versants de ces montagnes sont recouverts de champs et de forêts d'épineux, qui se prolongent jusqu'à l'intérieur du village.

Le supermarché est situé dans un quartier de maison résidentielle, longeant la route principale du village. Sur un autre côté, il longe une piste cyclable bordé d'arbres.⁸⁰

Depuis l'extérieur, l'enveloppe du supermarché permet une continuité avec son paysage proche ou lointain. Si du côté de la route, le volume est principalement recouvert d'un maillage très fin, il s'absente complètement du côté de la piste cyclable pour laisser la place à une grande face vitrée, reflétant les arbres environnants. Du côté du parvis, le rideau se transforme en brise soleil amorçant la vue sur les montagnes. Pour exprimer au maximum ce lien avec le paysage environnant depuis l'extérieur, la perception de flottement du supermarché est accentué par la conception d'une dalle sans retombées de poutre. La précision de construction forme un volume épuré, où la nature environnante semble faire écho.

A l'intérieur, seulement une façade est fermée, les trois autres proposent divers cadrages sur le paysage environnant avec l'alternance des rideaux. Décollés du sol, les rayonnages se situent dans le feuillage des arbres environnants. Contrairement aux autres supermarchés, le volume vit au rythme de la lumière naturelle.

De nuit, le bâtiment se noie dans la masse végétale. Le supermarché s'éclaire de l'intérieur et crée des moirages entre la marchandise et la maille métallique. Ces ombres chinoises de silhouette répondent aux ombres formées par les arbres environnants.

78_ Pranschke R, MPreis Shopping Centre in Wattens, *Détails*, mars 2004, volume 3, p 187 – 199

79 _ Exposition D. Perrault au Centre Pompidou, Paris, avril - septembre 2008

80 _ Pranschke R, MPreis Shopping Centre in Wattens, *Détails*, mars 2004, volume 3, p 187 – 199

Fluidité

Ce magasin n'a pas seulement des qualités constructives, l'agencement des espaces est plus agréable que les autres. Le parcours à l'intérieur de ce supermarché se lit très facilement.

Depuis la route, un généreux parvis permet d'accéder à ce volume flottant. Cette entrée se prolonge à l'entrée en un axe principal à parti duquel le client peut se glisser entre les différents rayons. Les étalages sont alternés avec « des niches » de deux mètres de profondeur plantés de pins blancs. Le café est toujours positionné pour être bien en vue des caisses et permettre un point de vue reposant à la suite de ces courses.⁸¹

Le client peut rejoindre le parking par l'ascenseur mais aussi par un escalier situé au cœur d'un patio planté. .

Usages et figures d'usagers :

Balade muséale :

D. Perrault a constaté que Wattens ne possédait pas de musée.⁸² Il a donc orienté la genèse de ce projet sur la réalisation de ce supermarché comme une fondation d'art pour les habitants de ce village. Pour D. Perrault, si un jour le supermarché de Wattens devait être transformé en petit musée le sol de granite est bien déjà là !

A l'intérieur les marchandises sont mises en valeur et ne reçoivent pas de lumière directe. Le client découvre les différents rayonnages et les parcourt très facilement. Cette comparaison avec un musée décrit les ambiances à l'intérieur de ce supermarché, mais aussi les usages de celui-ci pour les habitants.

MPreis n'est pas seulement un magasin, il est devenu un symbole contemporain pour ce village, où il est agréable de se donner rendez-vous.

Le café poursuit cette démarche. Avec du parquet au sol, cadrant sur les montagnes environnantes et surtout accessible depuis l'extérieur, il diffère des cafétérias des zones commerciales. Ce café a réussi à créer un lieu de sociabilité potentielle pour l'ensemble de Wattens.⁸³

81_ Pranschke R, MPreis Shopping Centre in Wattens, *Détails*, mars 2004, volume 3, p 187 – 199

82_ Exposition D. Perrault au Centre Pompidou, Paris, avril - septembre 2008

83_ Pranschke R, MPreis Shopping Centre in Wattens, *Détails*, mars 2004, volume 3, p 187 – 199

Conclusion :

Cette généalogie comportant quatre périodes remarquables a pu révélé à chacune des particularités mais aussi permis de remarquer les évolutions des usages et des ambiances commerciales.

Les passages couverts apparaissent comme des refuges dans cette ville, à l'abri des fracas de la rue. Sous la monarchie, les passages étaient si nombreux, que l'on pouvait quasiment traverser la rive droite de Paris à pied sec !⁸⁴ Par le biais de cette promenade abritée, ce passage regroupait une diversité des cheminements dont le flâneur pouvait profiter. Cette particularité a fait de ces passages un condensateur social.

L'inscription des grands magasins au cœur de l'urbanisme du baron Haussmann a considérablement accru, îlot par îlot, l'emprise du commerce sur le centre des villes⁸⁵. Les boulevards, comme les halls et les étages des grands magasins, accueillent des foules, ouvrent des volumes où les achats peuvent se mettre en vitrine, s'exhiber.

Pour ces deux périodes, la mise en œuvre de ces commerces est comparable à un laboratoire d'innovation architecturale, notamment grâce à la recherche sur les structures, les verrières ou encore les éclairages. Ces prouesses techniques sont intimement liées aux ambiances raffinées à l'intérieur de ces « palaces ». La surabondance de produits de luxe, l'opulence de la modernité sont majoritairement réservés aux bourgeois, qui peuvent exercer leur supériorité sociale.

À l'après-guerre les innovations architecturales dans la conception des commerces sont abandonnées et laissent place à des commerces plus rudimentaires⁸⁶. Les centres commerciaux se sont rapprochés esthétiquement aux entrepôts de fabrication et de distribution. Le même langage architectural est utilisé pour ces trois bâtiments aux fonctions différentes mais véhiculant les mêmes marchandises. Les performances techniques n'ont cessé de progresser mais dans le but de créer un royaume de consommation interne aseptisé : climat, décoration, musique.

Ces trois périodes représentent une forme de fantasmagorie. Chaque bâtiment est coupé de son environnement externe et cherche à sublimer les clients. Les prouesses techniques sont utilisées pour désorienter les usagers et divers spectacles permettent de les animer. Actuellement le mode conception des centres commerciaux semble être en rupture à cette démarche. Dans cette perspective, l'architecture commerciale devrait s'intégrer avec son paysage environnant, pour obtenir une enveloppe quasi inexistante. Les prouesses techniques sont recherchées dans un but écologique : récupération de l'eau de pluie, panneau solaire ou ventilation naturelle.

84_ De Moncan P., *Le guide Les passages couverts de Paris*, éd. du Mécène, Biarritz, 1996, 302 p.

85_ Péron R., *les boîtes les grandes surfaces dans la ville*, éd. L'Atalante, Nantes, 2004, 221 p.

86_ Ibidem

Cependant, ces recherches écologiques ne doivent pas se limiter à un simple traitement des façades et de ces environs. Cette nouvelle génération de centres commerciaux à ciel ouvert se forme, sous le nom marketing de « retail parks »⁸⁷. Autrefois construits en périphérie, les centres commerciaux se rapprochent des centres villes. Ils s'imposent comme des instruments de reconquête du milieu urbain et n'hésite pas à s'implanter sur des friches.

Le chapitre suivant analyse un nouveau centre commercial en Hollande, il s'est construit sur un terrain délaissé près du centre ville. Ces différentes références tant dans l'historique que dans l'actualité permettent de comprendre les interactions entre les formes construites et les ambiances commerciales. Ces exemples permettent aussi de dégager des critères de composition lors du travail du projet.

87 _ Maillard C., *25 centres commerciaux*, éd. Le Moniteur, Paris, 2007, 160 p.

2. Quel futur pour les centres commerciaux ?

Extrait de Mutation par R. Koolhaas¹

« Le shopping reste sans conteste la dernière forme d'activité publique. Avec une batterie de moyens toujours plus prédateurs, il est parvenu à coloniser – et même à remplacer – presque chaque aspect de la vie urbaine. Les mécanismes et les espaces du shopping façonnent les centres historiques des villes,.....Contrairement à d'autres programmes plus statiques, les transformations du shopping sont infinies. Constamment refaçonné et réemballé, le shopping trouvera toujours d'autres véhicules pour s'étendre et, finalement, survivre à toutes les autres activités publiques.»

Extrait de La Ville franchisée de D. Mangin²

« Pour la grande distribution, il s'agit de réinvestir les centres avec les produits amortis et expérimentés de la périphérie, en recherchant les mêmes effets de masse... une nouvelle vague d'élimination va surgir. Dans les très grandes villes, quelques îlots résisteront. Encore faut-il que la ville soit suffisamment grande pour faire naître de véritables alternatives à la ville franchisée. »

A la suite de cette généalogie et face à ces deux visions de la relation commerce à la ville de ces deux architectes, le mode de conception des centres commerciaux a radicalement changé. Comme nous pouvons le remarquer les commerces ont pris énormément d'ampleur, ils sont présents dans les musées, les églises. Les aéroports possèdent tous leurs boutiques détaxées et les monuments historiques se sont aussi emparés des boutiques de souvenirs,... La partie la plus alarmante dans ces deux manifestes n'est pas la prolifération des commerces dans le monde entier, mais les usages des hommes par rapport à ces espaces qui, en définitifs, sont privés.

Lors d'une conférence pour le séminaire sur la marche à l'école d'architecture de Grenoble, le sociologue Simon Bordreuil³ a décrit le comportement des clients dans la zone commerciale de Plan-de-campagne près d'Aix-en-Provence. Cette analyse ne prône ni corrompt les usages à l'intérieur de ces magasins. Il décrit simplement l'engouement pour les personnes à venir se promener, se retrouver. Il insiste sur le fait que les client marchent rarement seul, on vient au minimum à deux, voir le plus

1. Péron R., les boîtes les grandes surfaces dans la ville, éd. L'Atalante, Nantes, 2004, 221 p.

2. Venturi R., Scott Brown D. Et Izenour, L'enseignement de Las Vegas. 2ème Ed. Mardaga, Sprimont, 2007, 190 p.

3. Bordreuil S. à l'E.N.S.A.G à l'occasion d'un séminaire sur la marche en ville organisé par le laboratoire Cresson le 3 juillet 2007

souvent en famille ou entre bande d'amis. Tout le long de sa description, on ressent le plaisir de venir dans cet espace, car s'est « très simple ».

Les centres commerciaux ont réussi à offrir divers services pour devenir le royaume des enfants et permettre aux parents de ne pas se soucier continuellement d'eux. Malgré l'extérieur dédié à la voiture, les enfants se fraient des chemins entre les véhicules qui roulent rarement vite. A l'intérieur, certains commerces comme IKEA ont aménagés des garderies pour les petits et les parents peuvent faire leurs shop-pings tranquillement. Ils existent aussi des jeux pour occuper les enfants : les mini chariots, les jeux vidéos à tester,...

L'autre altérité proposée par les centres commerciaux est l'absence des seuils entre les circulations et les boutiques. Les clients peuvent se noyer dans la foule et rentrer sans se faire remarquer. Happé depuis la galerie marchande, le passant se glisse dans le flux des piétons en toute discrétion.

Pour conclure sa description, Bordreuil compare le comportement des clients de la zone commerciale à l'opposé du citadin de Goffman, celui-ci vit la plupart du temps en « situation d'alarme » et son comportement se modifie selon le type de rencontre. Pour les usagers des centres commerciaux, ces espaces font figure de lieu complètement sécurisé, où ils peuvent se balader en toute liberté. Une crainte de cette sécurité maximale dans les espaces privés est de modeler un type d'ambiance aseptisée. R. Péron s'inquiète et remarque que « la population transfère de manière exclusive leurs temps, leurs recherches de détente, ..., leur imaginaire ».⁴

L'avenir des centres commerciaux est peut-être dans la recherche d'une nouvelle forme de conception. Lors de sa conférence à l'école, l'architecte Jacques Ferrier conseille l'anti-zoning dans ces constructions.⁵ Il préconise la mixité des programmes dans ces constructions. A l'intérieur, les espaces collectifs sont les prolongements des circulations principales et laissent la place à des lieux plus intimes.

Concrètement, cela signifie que les zones commerciales ne peuvent continuer à exister avec un espace, une seule fonction. Chaque espace bâti doit pouvoir accueillir une mixité urbaine et laisser la formation d'usages auxquels l'architecte et le maître d'ouvrage n'auront même pas pensé.

Dans le chapitre suivant, on rendra compte de l'analyse « in situ » du centre commercial de C. de Portzamparc à Almere, qui tente de répondre à ces interrogations face aux futurs commerces. Cette référence sera ensuite comparée au site étudié : l'Espace Comboire. Cette confrontation permet de révéler les évolutions et servira comme matière pour le projet de recomposition d'Echirrolles.

4_ Péron R., les boîtes les grandes surfaces dans la ville, éd. L'Atalante, Nantes, 2004, 221 p.

5_Ferrier J organisée et réalisée à l'E.N.S.A.G. « Concept Office », le 6 mars 2007

2. Quel futur pour les centres commerciaux?

Deux exemples de réalisations:

Block One de Portzamparc à Almere
et l'Espace Comboire à Echirrolles



Block One de Portzamparc à Almere

Démarche :

L'importance de l'analyse in situ :

Dans le but de réaliser une comparaison de l'évolution des conceptions des centres commerciaux, j'ai choisi de réaliser la même méthode d'analyse pour l'Espace Comboire à Echirolles que pour un centre commercial hybride. Semblable à celle faite pour la généalogie des espaces commerciaux du premier chapitre, l'étude s'appuie sur trois approches. Sur les deux sites, une première analyse décrit la conception architecturale des centres commerciaux. Ensuite une approche sensible permet de révéler les ambiances de ces deux .Enfin, un relevé des usages me permet de décrire les comportements des piétons dans ces espaces.

Parallèlement, afin d'explorer et de comparer ces deux espaces commerciaux, un autre outil de lecture est introduit. La dimension sonore permet de multiplier les regards sur l'environnement atypique des commerces et de décrire l'expérience spatiale des usagers.

La restitution de cette méthodologie se présente sous la forme d'une coupe interactive sur le Dvd en pièce jointe. Ce type de représentation permet d'allier les trois approches : architecturale, sensible et les potentiels d'usage.

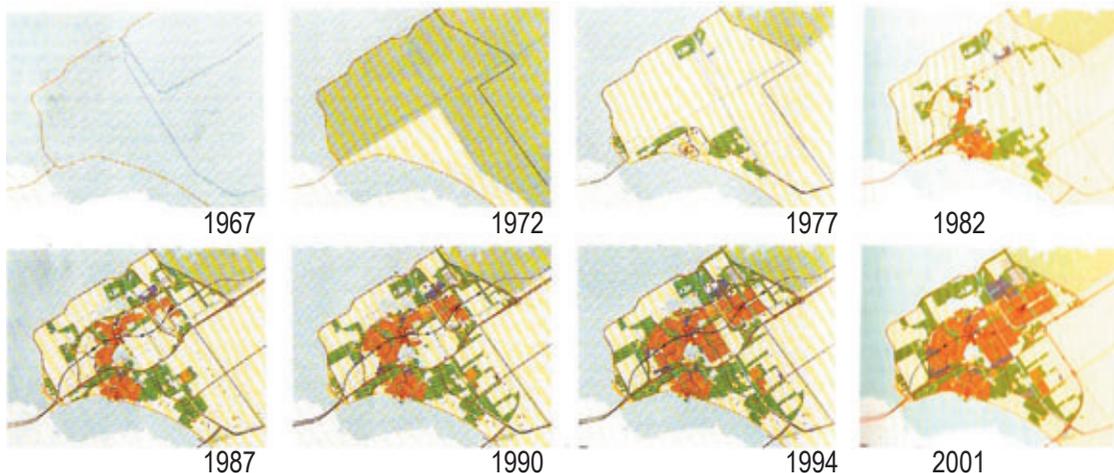
Selon la revue *Détail*⁷, plus de 90% de l'architecture commerciale actuelle est banale et formellement insatisfaisante. Parmi les 10% restant, le projet Block One de C. Portzamparc à Almere fait figure de contre exemple. Livré en 2005 – 2006, il se situe au cœur du nouveau plan urbain d'OMA. Il est composé d'une diversité de programme : bureaux, logements, équipements culturels et de loisirs. J'ai choisi ce centre commercial comme référence car il regroupe les deux modes de conception évoquée dans l'architecture commerciale hybride décrit dans le précédent chapitre : intégration dans l'aménagement urbain et entremêlement des programmes.

6_ Ci-contre, deux photos personnelles. En haut, l'Espace Comboire et en bas Block One

7_ Pranschke R, MPreis Shopping Centre in Wattens, *Détails*, mars 2004, volume 3, p 187 – 199

2. Quel futur pour les centres commerciaux?

A. Un exemple de réalisation: Almere



Rappel historique de la création de la ville d'Almere en Hollande.

Avant de décrire le projet d'urbanisation d'OMA, je souhaite présenter la particularité d'Almere, cette ville située à vingt kilomètres d'Amsterdam. Son mode de conception ne repose pas sur un noyau central censé s'étendre progressivement vers la périphérie. Dès l'origine, la ville s'est composée en cinq centres, éclatés sur l'ensemble du vaste territoire du polder.

A partir de 1945, le gouvernement hollandais a accentué sa politique de production de logements. Contrairement au reste du pays, Almere proposait un modèle d'urbanisation fondé sur la maison pavillonnaire : les pavillons représentent 77 % du bâti, contre 23 % de logements collectifs. Normalement ces proportions sont inversées dans la plupart des villes hollandaises.

1967 : le futur site de la ville d'Almere est délimité par une digue

1972 : assèchement des zones constructibles

1977 : le polder est créé et de vastes terrains sont désormais viabilisés

1982 : la particularité d'Almere est de ne pas posséder un unique centre qui s'étend progressivement vers sa périphérie. Dès l'origine, le tissu urbain s'éclate en cinq centres.

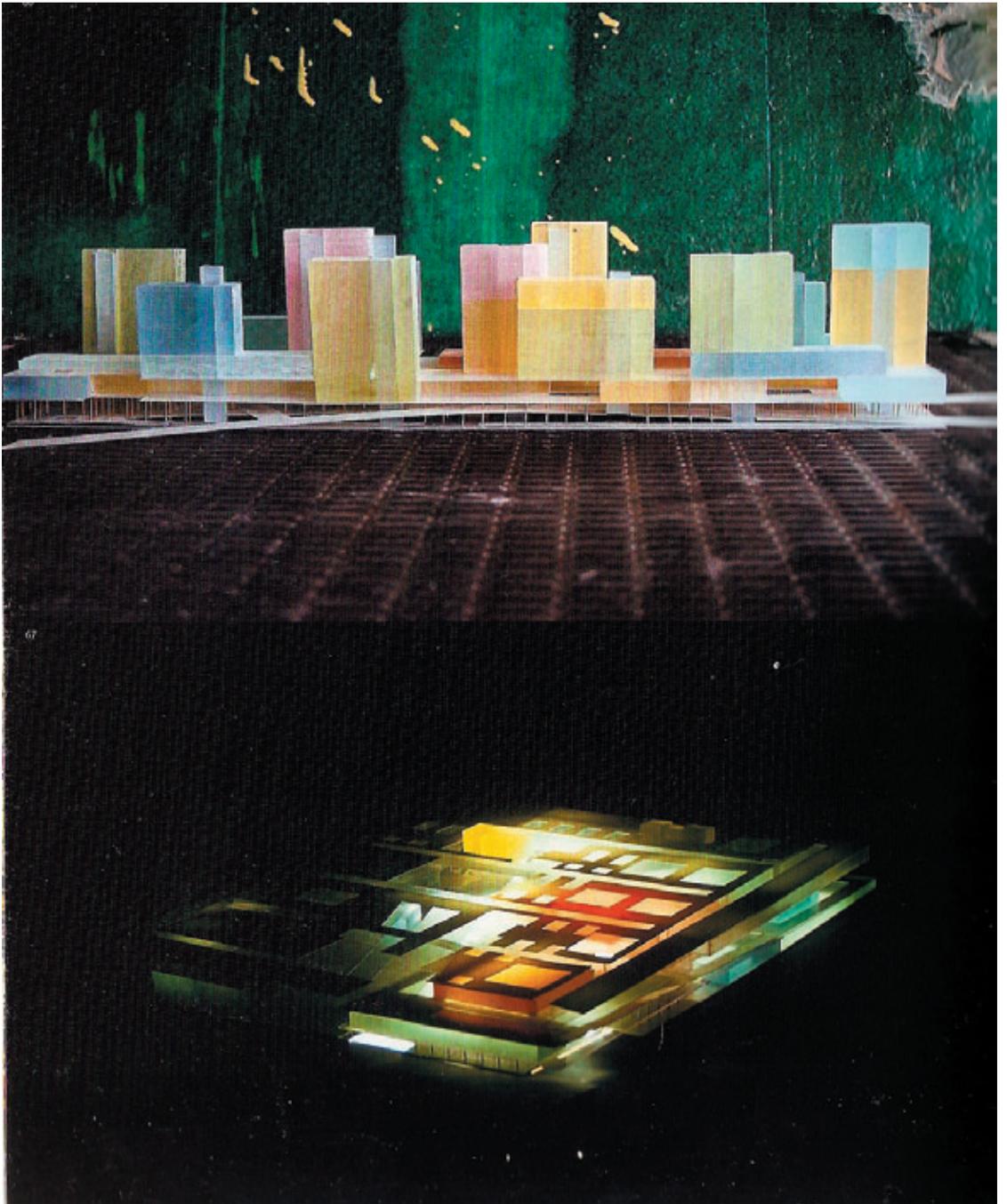
8_ Plans de la formation d'Almere; Oosterman A., Réinventer Almere, l'architecture d'aujourd'hui, mars-avril 2002, vol 339, p 68 – 75
9_ *Ibidem*

1987 : la voie ferrée relie Amsterdam et Almere créant un important flux de voyageurs transitant du matin au soir entre ces deux villes.

1990 : Almere devient un « laboratoire immobilier » et met en place une nouvelle politique. Tous les quatre à cinq ans, promoteurs et investisseurs sont invités à créer avec un architecte réputé une série limitée de maisons et de les implanter dans un schéma urbain donné. Le produit est exposé pendant une semaine, puis vendu. Cette exposition de l'architecture permet de révéler l'état d'esprit du moment et présente une tendance dominante sur les quatre à cinq années à venir.

1994 : Almere intervient dans le programme d'origine et créer un centre avec d'autres spécificités. Elle connaît un succès fulgurant, à l'origine il y avait 130 000 habitants et depuis plus de 5 000 personnes viennent par an pour s'installer. La multiplication des quartiers pavillonnaires menaçait de déboucher sur une destruction du paysage. Pour pallier à cette identité de ville dortoir, Almere recherche de nouvelles attractions. OMA remporte le concours du projet d'extension d'Almere-Stad. Le programme se compose de 63 000m² de commerces, 800 logements, des équipements culturels et de loisirs.

Actuellement, Almere compte un demi million d'habitants. Pendant une vingtaine d'année, Almere était considéré comme une ville dortoir en périphérie d'Amsterdam et dorénavant cette ville est devenue une ville attractive tout au long de la semaine grâce à la diversité de ces activités proposées.



Block One de Portzamparc à Almere

Analyse architecturale de Almere - Stad :

Genèse du projet :

A l'opposé de la conception habituelle de cette ville, OMA propose une nouvelle lecture de la ville d'Almere. Cette réflexion se base sur sept points décrits dans le livre « Dutchtown, a city Centre Design by OMA / Rem Koolhaas » :

- créer une véritable identité à cette urbanisation : le centre a besoin de se densifier mais surtout a besoin d'une diversité des programmes.
- le centre de ce plan doit être pourvu de véhicules motorisés.
- à l'encontre des avantages des transports en commun, l'emprise de ceux-ci doit disparaître
- le plan du centre actuel n'est pas organisé comme une grille, la proposition doit poursuivre cette investigation
- le programme constitué majoritairement d'espaces commerciaux, doit se distinguer des commerces actuels.
- A l'opposé de l'étendue des maisons résidentielles, le centre doit introduire des constructions de grandes hauteurs
- La position de ce centre doit être visible et ressentie depuis l'ensemble de la ville.

Dès sa première esquisse, le projet se présentait sous la forme d'une mégastructure. Une dalle perforée abritait tous les éléments du programme, à l'intérieur les circulations s'entrecroisaient. Cette proposition radicale surnommée, compact city, regroupaient les deux idées principales dans le projet construit : la densification et la stratification.

Proposition finale :

La stratification se manifeste par un sursol courbe de six mètres de dénivelé. Cette dalle artificielle se matérialise sur l'ensemble du site. En sous-sol, les voitures sont réintroduites et l'emprise des autobus se réduit. En niveau supérieur, la volonté de ne pas étaler la ville est conservée. OMA a réussi à imposer sa densification, voire son intensification en construisant que sur la moitié du terrain urbanisable. L'ensemble du programme se regroupe aux abords de la gare et permettent la réalisation d'un large espace public près du lac. La majorité des réalisations font l'objet de concours et permettent la construction de « construction – monument » : théâtre et centre culturel de K. Sejima, centre de loisirs d'Alsop et Stömer, multiplexe cinéma d'OMA et centre commercial de Portzamparc.

10 _ Ci-contre photos des maquettes d'étude

Provoost M, Colenbrander B et Alkemade F., Dutchtown A City Centre by OMA/ Rem Koolhaas, éd. Nai Publishers, Rotterdam, 1999, 122 p.

11 _ *Ibidem*

Composition de l'ensemble du site :

Avec ce projet d'extension, le centre ville d'Almere s'enrichit de nouveaux programmes tels des équipements culturels et de loisirs¹² (voir plan ci-joint)

- 1 : cinéma multiplexe par OMA
- 2 : salle de concert, hôtel et café restaurant par Alsop et Störmer
- 3 : théâtre par SANAA
- 4 : logements Block One de C. De Portzamparc
- 5 : hôpital (existant)
- 6 : Hôtel de Ville (existant)

Ressentie personnelle de ce quartier:

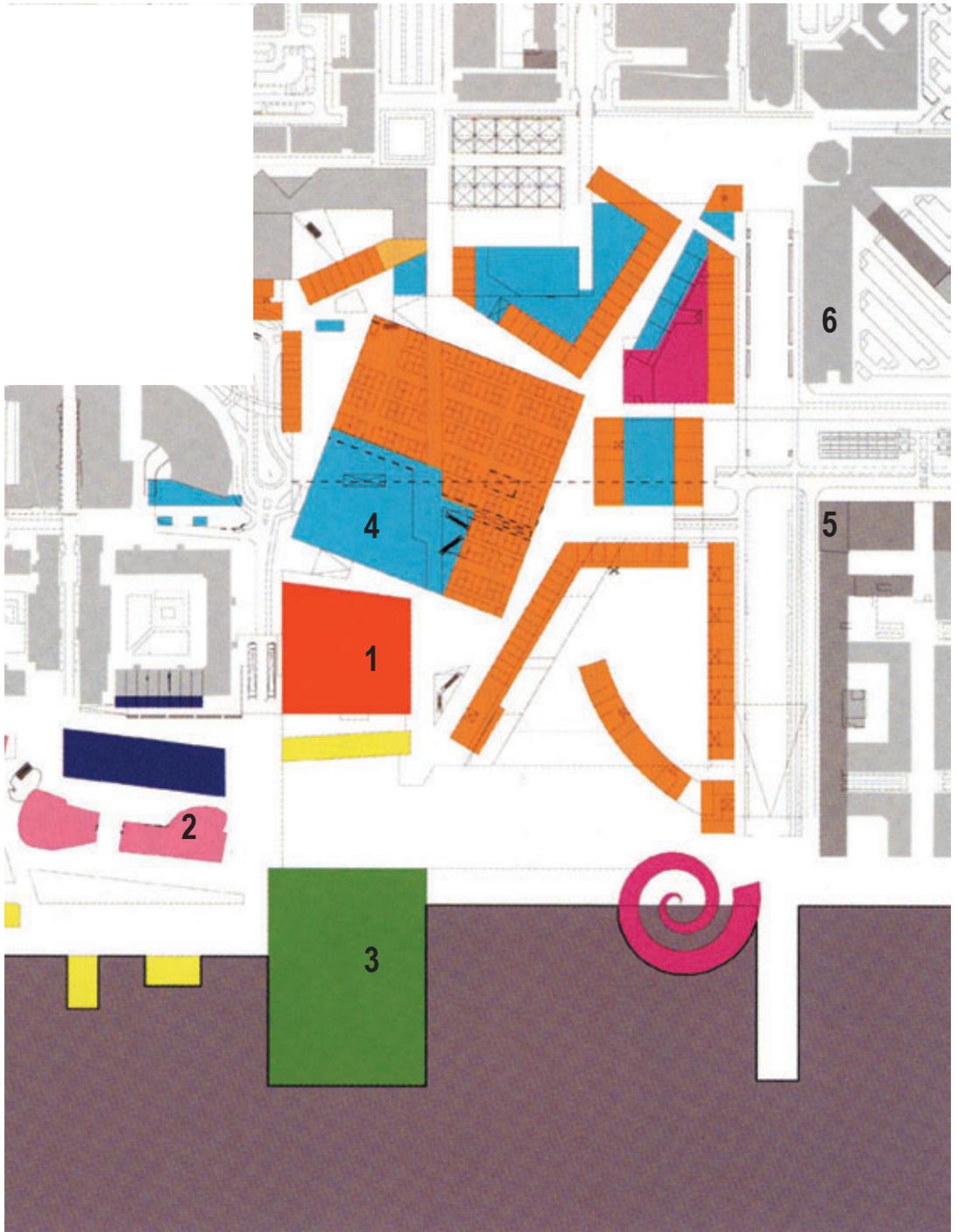
Comme la majorité des usagers, l'arrivée sur ce site s'effectue depuis la gare d'Almere – Centrum. Dès la sortie de celle-ci, le piéton traverse un quartier des affaires et est happé vers le centre commercial. La trame orthogonale de l'ancien centre se déstabilise pour former un nouveau paysage. Le sol se courbe grâce à cette dalle légèrement ondulée. La ville d'Almere composée principalement de constructions de faibles hauteurs se modifie pour créer un nouveau skyline avec des bâtiments de grande échelle.

La réussite du plan d'aménagement d'OMA est perçue dans le dialogue entre les bâtiments. Chaque réalisation est signée par les plus grands noms actuels de l'architecture, et propose une diversité de conception architecturale. Mais malgré cette variété de langage et cette forte densification, la cohérence de l'ensemble du quartier se matérialise dans la conception du vide. L'aménagement de ces entre-deux est rendu accessible à l'échelle du piéton. Les percées sont agencées de telle sorte que l'utilisateur ne cesse de découvrir un nouveau paysage jusqu'au front du lac. Ces ouvertures se rétrécissent, s'élargissent et permettent des cadrages à l'horizon très diversifiés. Aux abords du lac, le nouveau quartier empiète légèrement sur l'eau et laisse place à trois types d'espace publics : des marches au flanc de l'eau, une agora et une place minérale faisant le lien entre les constructions et le lac.

12_ Provoost M, Colenbrander B et Alkemade F., *Dutchtown A City Centre by OMA/ Rem Koolhaas*, éd. Nai Publishers, Rotterdam, 1999, 122 p.

13_ Ci-contre plan schématique de l'aménagement d'Almere

Ibidem



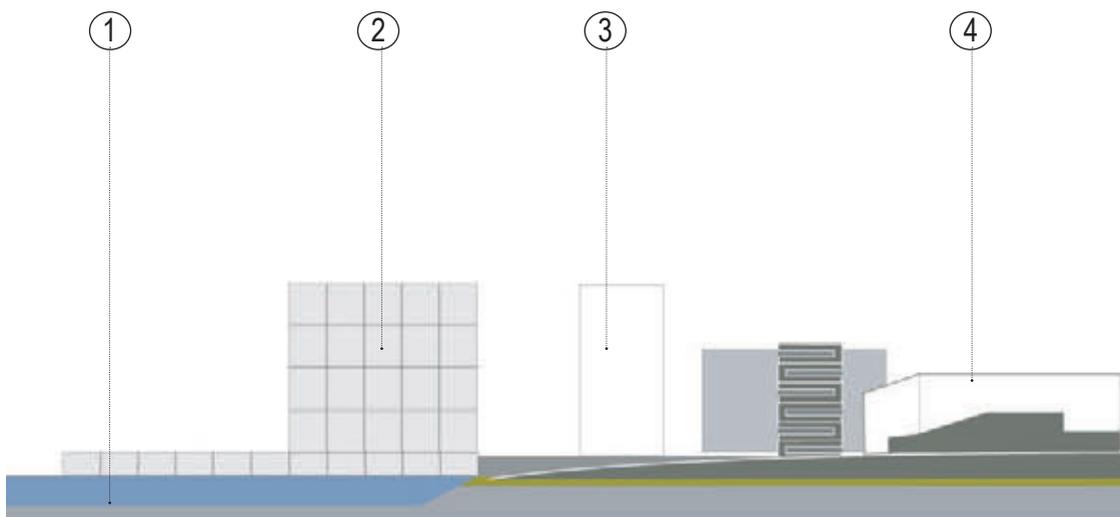
Analyse architecturale du supermarché de Portzamparc IN SITU :

Conformément au plan d'urbanisme d'OMA, le centre commercial occupe l'îlot central de 130 mètres par 130 mètres. Il est coupé en diagonal par deux voies et possède un principe de stratification des fonctions.¹⁴

La coupe sensible débute dans l'ancien centre, près de la gare et s'achève au bord du lac artificiel. Elle traverse l'ensemble des strates du centre commercial conçu par C. De Portzamparc.

Coupe schématique de l'aménagement d'Almere:

- 1 : lac artificiel
- 2 : théâtre par SANAA
- 3 : salle de concert, hôtel et café restaurant par Alsop et Störmer
- 4 : cinéma multiplexe par OMA
- 5 : logements Block One par C. De Portzamparc
- 6 : logements existant





14_ Plans de toiture et de rez-de-chaussée de l'aménagement d'Almere proposé par OMA.
Loriers M-C, Logements et commerces, Almere (Pays-Bas), *Techniques et architecture*, octobre – novembre 2004, vol 474, p 74 – 77

1^{er} parcours:



Ancien centre



Rue piétonne dans l'ancien centre



Rue piétonne dans le nouveau



Abords du lac artificiel

2^{ème} parcours:



Parking



Rue en sortant du patio



Toiture terrasse



Vue sur le patio depuis le toit

L'analyse architecturale de ce nouveau quartier, dont le centre commercial est situé au cœur d'îlot. Elle est faite en fonction de deux cheminements, qui structurent l'analyse sensible. Ces parcours s'effectuent à pieds et représentent les deux approches principales pour accéder et traverser ces espaces.

La première analyse commence depuis l'ancien centre de la ville d'Almere –Stadt, près de la gare jusqu'aux abords du lac artificiel. La deuxième description a lieu dans les parkings jusqu'à la toiture du centre commercial.

Chaque cheminement est composé de plusieurs phénomènes sensibles parcourus selon une temporalité indéfinie. Cette subdivision de ces deux parcours se déroule en fonction de la diversité des cheminements menant au centre de ce quartier.

Cette démarche permet d'appréhender l'analyse sensible décrite dans le chapitre suivant.

Premier parcours : de l'ancien centre aux abords du lac.

Ce cheminement a lieu à l'extérieur et suit les ondulations de cette dalle artificielle.

1er temps : l'ancien centre

L'ensemble de ce quartier fût édifié dans les années 80, il se compose d'immeubles de quatre à cinq étages¹⁶. Au rez-de-chaussée, il y a souvent des petites boutiques, cafés ou restaurant et à l'étage des logements. Construit suivant une trame orthogonale, les immeubles ont quasiment le même langage architectural et entre, se forme une alternance de rue piétonne, pour les bus ou pour les voitures.

2ème temps : les rues piétonnes

Les trois rues principales piétonnes de l'ancien centre se prolongent et leurs sols commencent à onduler légèrement. De chaque côté, les édifices deviennent de plus en plus denses et se déforment. L'entrée dans ce nouveau quartier se matérialise par le passage entre les commerces et sous les passerelles. A l'intérieur, les trois rues et une autre perpendiculaire divisent en quatre parties l'îlot carré du centre commercial. Ces axes de dix mètres de large s'affinent ou s'élargissent pour former des petites places.

Les boutiques sur deux étages entourent les quatre fragments. Les façades vitrées de ces boutiques sont orientées différemment pour amorcer la fragmentation de la nappe supérieure. Cet étage dépasse légèrement sur les côtés et forme un auvent aux boutiques.

15_ Ci contre photos personnelles, story-board selon les deux parcours

16_ Loriers M-C, Logements et commerces, Almere (Pays-Bas), *Techniques et architecture*, octobre – novembre 2004, vol 474, p 74 – 77

3ème temps : les abords du lac

A la suite de ce quartier aux constructions à grandes échelles, les trois rues principales s'acheminent sur un espace en pente aux abords du lac artificiel. Seul le théâtre construit par SANA empiète sur l'eau et donne de la profondeur à cette esplanade, principalement minérale.

Cette dalle est divisée en trois fragments aux identités distinctives. A l'ouest, la place se termine par treize gradins et forment une petite agora. Au-dessus de ces marches, on peut rejoindre le reste du quartier avec une densification toujours aussi remarquable. A l'est, les berges du lac délimitent l'esplanade. Composé de trois marches, elles sont accessibles aux piétons et s'étendent sur l'ensemble de la rive à ce quartier.

Deuxième parcours : du parking à la toiture accessible

Ce cheminement se réalise principalement dans l'îlot du centre commercial. Débutant en dessous de la dalle artificielle, il traverse l'ensemble des strates de ce projet. Il croise le premier parcours au niveau de la rue piétonne.

1er temps : les parkings

En sous face, le parking est majoritairement en béton brut. Il se forme au nord et au sud du centre commercial.

La hauteur des parkings suit la courbure de la dalle artificielle. La zone de stationnement au nord atteint une hauteur de six mètres. Elle permet d'accueillir deux étages de parking. Il est traversé par la voirie pour les automobilistes et cyclistes et une deuxième coupure pour les bus. Aux extrémités, soit le sol et la toiture se rencontre pour former un pincement ou reste en suspens pour créer un pliage.

Le plus souvent, le pincement se dissimule dans les locaux pour les vélos, tandis que le pliage s'élargit et forme les rampes d'accès. Ces ouvertures laissent rentrer la lumière naturelle et permettent un cadrage sur le lac ou sur le ciel. De même à l'est et à l'ouest, le parking est ouvert sur l'extérieur et permet d'être en lien direct avec l'extérieur.

2ème temps : le patio

Un patio est situé entre la partie nord et sud du parking. A l'étage, il se situe au bord de la place principale du centre commercial. Ce vide permet de faire le lien entre les parkings et la partie supérieure de la dalle artificielle. A l'intérieur, deux escalators et un escalier s'accrochent à une face. De taille généreuse, 15 par 40 mètres, cette ouverture crée un puits de lumière pour le parking et matérialise « l'entrée principale » à ces commerces. Contrairement au reste du quartier, son sol ne suit pas un calepinage en pierre, il est en bitume avec un motif zébré.

3ème temps : les places

Situées aux croisements des quatre rues piétonnes, ces places sont de formes irrégulières et de tailles différentes. Elles suivent l'ondulation de la dalle artificielle et offrent des perspectives intéressantes sur le reste du quartier.

La plus petite se situe au centre de l'îlot et est aménagée avec quelques bancs, souvent occupés. Les autres places se forment sur les côtés des boutiques et aux pieds des autres constructions. Elles sont plus grandes et leurs formes irrégulières permettent de dissimuler les entrées des immeubles ou d'amorcer les entrées des boutiques.

4ème temps : les boutiques

La majorité des boutiques se situent au rez-de-chaussée et au premier étage de l'îlot principal. La façade est composée d'une partie vitrine et d'une enseigne lumineuse au premier. A l'intérieur les boutiques climatisées conservent leurs scénographies habituelles. Le supermarché « Ch » occupe un quart de l'îlot. Il possède une façade vitrée sur les quatre étages de marchandises. L'accès peut s'effectuer au niveau du parking ou au niveau des rues piétonnes. Au dernier étage, un restaurant s'incruste dans la toiture végétalisée. Sa terrasse est visible depuis l'extérieur de ce quartier et devient le symbole des commerces.

5ème temps : la toiture accessible

Remarquable depuis les rues piétonnes, la toiture se soulève au-dessus du centre commercial et forme une prairie courbe. 80 logements bordent le pourtour de cette végétation inaccessible¹⁷. Inspiré des casbahs, C. De Portzamparc a conçu des logements modelés par des creux et des saillies. Ils se composent d'une centaine de parallépipèdes de deux étages. Depuis l'extérieur, ces habitations sont rassemblés en une seule unité grâce à l'unique matériau utilisé, du béton avec un parement cannelé couleur terre. Cette ceinture se poursuit entre chaque îlot et dissimule les passerelles reliant les quatre fragments. A l'inverse depuis le cœur de l'îlot, chaque volume alterne une couleur : brique jaune, ocre foncé ou banche. Au centre de cette parcelle, une petite tour de six étages domine la place en contrebas. A l'opposé, le seul élément public sur le toit est le restaurant avec sa terrasse. Cette plate-forme se prolonge en belvédère et se situe en porte à faux au dessus du patio du parking.

17_ Trelocat S., *Christian de Portzamparc, rêver la ville*, éd. Le Moniteur, Paris, 2007, 302 p.

Approche sensible :

La description architecturale et l'analyse sonore ont permis de mettre en évidence deux formants, au sens employé dans le laboratoire Cresson : la continuité et les articulations.¹⁸

Le phénomène sensible de la continuité est ressenti entre la partie ancienne et nouvelle, mais aussi à l'intérieur de ce nouveau quartier. Cette fluidité est perceptible entre chaque strate du centre commercial.

Les articulations sont les éléments remarquables qui permettent cette continuité : les rampes, les escaliers et le patio.

Continuité à l'échelle de la ville d'Almere-Stadt:

Les imposants édifices de ce nouveau quartier forme un nouveau skyline. Cette densification, voir cette intensification comme la surnomme OMA¹⁹, a su s'intégrer entre l'ancien centre et les abords du lac.

La continuité dans cette partie de la ville s'opère par le traitement des rues piétonnes. Les axes du nouveau centre sont les prolongements de l'ancien. Le calepinage au sol est conservé, seules leurs formes se modifient. Tout le long de ce parcours, le piéton peut observer au loin le changement de paysage. Au fur et à mesure que l'on s'approche du centre commercial, la surface du sol se transforme en butte artificielle. Depuis l'ancien centre, le point culminant correspond à la toiture végétalisée du centre commercial et à partir de ce point, on peut observer l'étendue du lac. La légère pente de la dalle permet une transformation paysagère tout en douceur pour le piéton. L'effet visuel à l'intérieur de ce quartier est semblable à une succession de cadrage sur l'horizon.

Cet enchaînement est remarquable dans la coupe sonore, où le niveau sonore des prises de son varie peu. Il oscille entre 53 dB (A) et 55 dB (A), soit deux décibels d'écart. Malgré le changement de conception architecturale, la métamorphose des Ambiances se produit et le flux des piétons se poursuit (voir chapitre suivant).

Continuité à l'intérieur du centre commercial :

Le deuxième parcours, du parking à la toiture, illustre cette fluidité pour le piéton à se déplacer dans les différents étages de ce centre commercial.

Depuis chaque palier, on peut observer la strate suivante. Cet effet permet à l'utilisateur d'avoir un lien toujours avec son environnement et de ne pas se sentir, par exemple pour le parking enfermer dans un espace souterrain. A l'intérieur du supermarché cet effet est conservé. Les étages s'organisent en mezzanine et s'ouvrent en direction de la façade vitrée. La cafétéria occupe le dernier étage et se prolonge avec la

terrasse, qui donne au-dessus du parking, le point de départ du parcours. Contrairement à la continuité à l'échelle de la ville, la coupe sonore décrit partiellement cette fluidité. Il existe une limite entre les différentes zones du parking, dû au passage des bus et des voitures et surtout une coupure entre le parking et le patio. Pourtant, il existe réellement une continuité entre ces deux espaces. Matérialisé par le passage entre deux portes transparentes, elles s'ouvrent automatiquement à l'approche d'un piéton et permet un cheminement continu vers les escaliers du patio. Cette fluidité, perceptible principalement par la vue, est compréhensible dans le story-board, qui explique cet enchaînement de cadrage sur l'horizon.

Articulations :

Articulation : situation impliquant le déplacement du corps, la traversée ... ménageant des transitions entre milieux distincts.²⁰

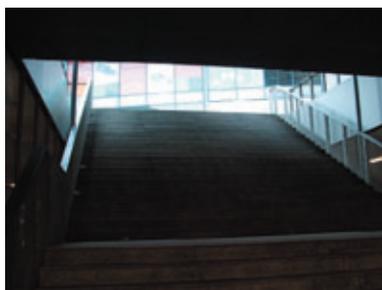
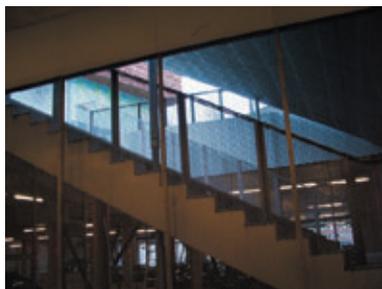
Les articulations concernent les moyens d'accéder d'une strate à l'autre et permettent les deux types de continuité expliqués auparavant. L'étude des articulations se limite au lien entre le parking et la partie supérieure de la dalle artificielle. Bien qu'il existe d'autres transitions entre les différents quartiers ou à l'intérieur des commerces, elles sont beaucoup moins remarquables.

Les rampes et les escaliers :

La forme de ces accès est comparable à un pliage, où le sol rejoint le niveau supérieur et la toiture continue sa courbure, se prolonge au-dessus de ces échappées. De chaque côté des marches, les garde-corps sont en grillages et accentuent ce phénomène de pli. Depuis le niveau supérieur, les avancées de toiture se transforment en gradins ou en belvédère. Ces éléments ponctuent le relief de la dalle artificielle. Le passage entre ces deux environnements se fait progressivement. L'utilisateur est contraint par la verticalité des escaliers ou par la faible inclinaison de la rampe de découvrir lentement ces espaces.

A l'intérieur du parking, les escaliers rythment les zones de stationnement, tandis que les rampes permettent le lien avec le paysage environnant. La forme de ces puits de lumière crée des contrastes clairs obscurs. Lorsqu'on observe depuis le parking, les piétons et les voitures sont comparables à des silhouettes et le paysage de la strate supérieure se dévoile progressivement : le ciel, les toitures ensuite la dalle, ... A l'inverse lorsqu'on descend, la signalétique entièrement en noir et blanc permet de s'orienter facilement.

Escalier:

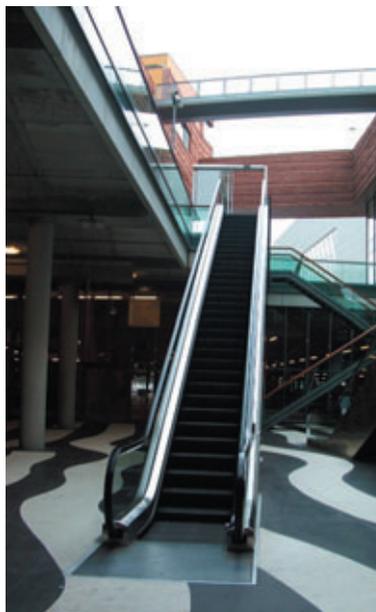


Depuis le parking



Depuis la rue piétonne

Patio:



La particularité de ces articulations est de remplacer une ambiance visuelle ou sonore par une autre au franchissement de ces accès. La transition se réalise au rythme du piéton, au seul quelques sons stridents comme le grincement des pneus, la sonnette des bus ou les cris de personnes continuent à se propager dans l'autre environnement.

Le patio :

Cet ouverture perce la dalle artificielle jusqu'au niveau du parking. Au niveau inférieur, les espaces sont agencés autour de ce vide. Les parkings s'organisent au nord et au sud, tandis que les boutiques dont la librairie du supermarché sont situées à l'est et à l'ouest. La dalle dépasse légèrement du patio et forme une galerie sur son pourtour. Au centre deux escalators et un escalier permettent d'accéder aux croisements des rues piétonnes.

Dès le passage dans ce patio, le son se dilate brusquement. Ensuite on retrouve le même effet sonore que celui pour les rampes et les escaliers. L'Ambiance sonore des parkings disparaît au fur et à mesure à l'approche de la strate supérieure et laisse place à l'Ambiance sonore des rues piétonnes.

De même que pour les rampes et les escaliers, le passage entre ces deux strates est assez lent. Les piétons utilisent le plus souvent les escalators et cherchent très rarement à aller plus vite. Ils découvrent le paysage environnant selon le rythme régulier de cet escalier mécanique.

Contrairement aux autres accès, les effets lumineux sont opposés. Dans le cas de ce patio, le piéton passe d'un espace sombre à un large espace ouvert zénithalement. Ce puit de lumière symbolise l'entrée principale au niveau du parking. Inversement, le sol au motif zébré figure la présence des parkings pour les strates supérieures.

Cette ouverture verticale apparaît comme une coupure dans les strates. Cette scission radicale permet de révéler l'épaisseur de ce nouveau quartier, tout en conservant, grâce aux escalators, la fluidité des cheminements entre les différents espaces.

Usages et figures d'usagers :

La majorité des horaires d'ouvertures des magasins sont : tous les jours de 8h à 22h, hormis le dimanche de 10h à 18h. Le fonctionnement de ce quartier suit cette temporalité et deux périodes remarquables sont clairement discernables pendant la journée et se répètent quasiment tous les jours de la semaine.

Pendant les horaires d'ouvertures des commerces :

Du lundi au vendredi, un flux régulier de personnes vient faire leurs emplettes. Une partie se garent dans le parking et vont au supermarché pour repartir directement. D'autres personnes arrivent à pied et profitent de cette course pour se balader dans ce nouveau quartier aux abords du lac.

Du samedi au dimanche, la dimension « fun shopping » prend toute son ampleur. Situé à proximité d'Amsterdam, les usagers viennent en grand nombre. Le plus souvent, ils arrivent par le train ou en voiture. Très peu de personnes viennent seul, la majorité des usagers sont en famille. Ce quartier pourvu de voitures devient un lieu de prédilection pour les parents et les enfants.

Ils passent la journée entière à effectuer des achats en se divertissant et sans jamais s'ennuyer à un seul moment. Différentes animations sont proposés dans les rues piétonnes : relookage, défilé de mode, concert,...

Ce quartier n'est pas un lieu de rencontre, de retrouvaille mais plutôt un endroit attractifs capable d'attirer un très large public.

Pendant les horaires de fermetures des commerces :

Dès la fin de la journée, la foule s'évacue très rapidement et arrivent dans le sens inverse, les voitures de nettoyage. En très peu de temps, les usagers ont regagné leurs logements dans l'ancien centre ou ils reprennent le train en direction d'Amsterdam.

Les logements, situés au dessus des commerces, s'animent légèrement. Les petites cours et les rues piétonnes deviennent le terrain de jeux des enfants du quartier. Quelques groupes de personnes se forment devant le restaurant rapide « big burger » et devant le cinéma. D'autres préfèrent rester sur les berges du lac. Mais dès la tombée de la nuit, les usagers quittent complètement les lieux et le silence règne au milieu de ce nouveau quartier, provoquant une ambiance assez vide, caractéristique des nombreux centres commerciaux.²²

22_ LChelkoff G. et Thibaud J-P, *Ambiances sur la ville*, éd. A la croisée, Bernin, 1997,

Limite de ce centre commercial :

Conception architecturale :

L'architecture hybride revendiquée dans chaque bâtiment de ce nouveau quartier s'intègre avec l'existant. Ce nouveau quartier a su se densifier vers l'ancien centre pour laisser des espaces vides et réaménager les abords du lac. A l'intérieur de cet aménagement, le dialogue entre chaque construction est remarquable, le plan urbain a réussi à tirer profit de ces manifestes architecturaux. L'entremêlement des strates a permis cette continuité urbaine et interne à chaque bâtiment.

Deux points sont cependant incompréhensibles avec la réflexion globale: la liaison vers les logements et la démarche écologique.

Pour accéder aux logements situés sur la nappe supérieure au-dessus des boutiques, les habitants utilisent soit un ascenseur, soit un escalier. Les cages se situent entre les boutiques et sont sans aucun lien avec l'extérieur. L'ascension se fait très rapidement et est en opposition avec le reste du quartier. Au niveau de la toiture, la finesse de conception est retrouvée. Les passerelles et les passages encaissés permettent de préserver l'intimité des personnes.

La butte végétale, située au-dessus des boutiques, permet une meilleure isolation. Malgré cette réalisation, la démarche écologique se limite à cette toiture végétalisée: la ventilation dans les boutiques est toujours mécanique, absence de conception à basse énergie ,...

Mixité des programmes :

Le mélange des activités a permis de redynamiser ce nouveau quartier, mais aussi revitaliser la ville. Almere a réussi à attirer des personnes pour le loisir. Cependant, cette animation suit les horaires des magasins et dès la fermeture des commerces, la ville redevient une ville dortoir. L'intégration urbaine est-elle réussie ? Le problème provient peut-être dans la composition de cette mixité. Le logement correspond seulement à un tiers du programme et ne permet d'animer ce quartier à la fermeture des magasins.

Limite de l'étude :

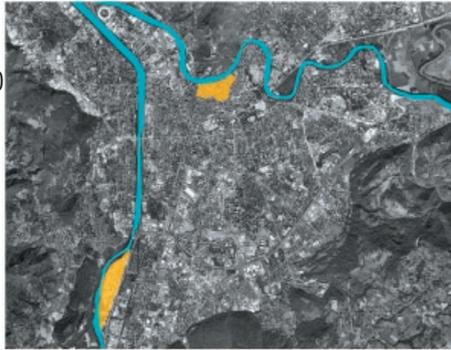
L'étude in situ s'est déroulée pendant une semaine pendant une période clémente du printemps. Pour avoir une véritable critique sur cet aménagement, il manque des analyses pendant des périodes climatiques plus rudes : observer les comportements des usagers à l'extérieur, comment s'effectue la transition entre chaque strate,...

2. Quel futur pour les centres commerciaux?

B. Un terrain d'étude : L'espace Comboire

Plan de situation à l'échelle de l'agglomération.

Il s'étend sur une surface de 90 hectares.



Seyssinet - Pariset

Grenoble

Seyssins

Echirolles

Pont de Claix

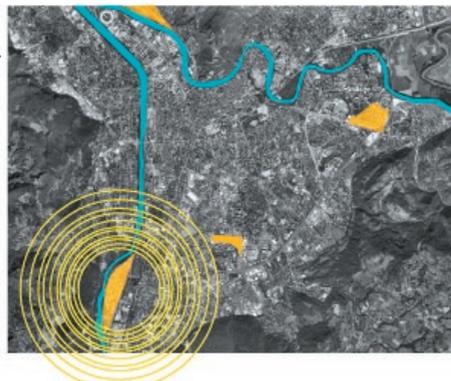
Claix



Terrain étudié :
L' Espace Comboire

Impact sur l'agglomération

Deux autres zones commerciales se situent aux entrées de Grenoble.



Emplacement d'Echirolles dans l'agglomération grenobloise :

-situation géographique

La ville d'Echirolles se situe au sud de l'agglomération grenobloise. Elle s'étend sur 786 ha et compte 35 700 habitants (source Insee 05)²³.

Elle bénéficie d'une grande diversité de paysages et d'espace naturel :

- le paysage lointain du Parc Naturel du Vercors et des Ecrins.
 - le plateau de Champagnier, espace naturel situé à l'intérieur de l'agglomération.
- Le tourisme de proximité se développe tout en conservant l'agriculture présente.
- le torrent, le Drac, limite ouest pour la ville d'Echirolles.

Depuis 1999, 26 communes dont Echirolles se sont regroupées pour former la communauté d'agglomération Grenoble - Alpes Métropole, communément appelé Métro. Ces actions oeuvrent à renforcer l'économie locale et à protéger l'environnement.

-situation économique

A partir de la fin des années 60, la Ville a entamé une politique de réservation d'espaces pour accueillir des activités économiques, source d'emplois et de recettes fiscales. En réponse à une forte construction de logements, Echirolles a aménagé différentes zones d'activités. Cette mixité des fonctions s'est faite progressivement et suivant l'évolution de la demande économique.

Tout d'abord, ce fut la constitution des zones industrielles et artisanales des années 70, caractérisées par des tailles de bâtis importantes et accueillant des industries : Sud-Village, Essarts, Commanderie, Granges, Rondeau. Ensuite, l'essor de la grande distribution a conduit à la réalisation de deux zones commerciales : Grand'Place et Comboire en 1983. Enfin, suite à la requalification du centre - ville, une dernière zone d'activité tertiaire fût conçue dans le centre de l'agglomération : Sud-Galaxie

La construction de ces zones économiques a formé une ville – collage, sans de véritables liens entre ces quartiers.

²³ www.la-metro.fr



24_ www.semitag.com

Plan des transports en commun (bus) à Grenoble

 : Espace Comboire

 : ligne 1 longe le Cours Jean Jaurès

 : ligne 11 relie l'Espace Comboire jusqu' au campus de St Martin d'Hères

 : ligne 13 relie le quartier de la Luire au centre de Grenoble

 : ligne 16 longe le Cours Jean Jaurès en traversant l'Espace Comboire

-transport en commun

La ligne A du tramway dessert depuis Fontaine jusqu'au centre d'Echirolles, en passant par le centre de Grenoble. Quatre lignes de bus (1, 11, 13, 16) dont 2 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant (1 et 11) permettent de desservir l'ensemble du territoire communal, à l'est du boulevard Jean Jaurès. La cité de la Viscose ainsi que l'Espace Comboire ne sont reliés correctement avec le réseau des transports en commun.

Le plan local de déplacement de la ville d'Echirolles souhaite palier ce manque, en réalisant un projet tram train. La ligne ferroviaire se situe en parallèle du boulevard Jean Jaurès. Basé sur le projet de la gare multimodale au nord d'Echirolles, un autre pôle multimodal est à l'étude. Situé entre Claix et Echirolles, il permettrait un transport à l'échelle de l'agglomération.

- transport doux :

La très forte croissance de la commune depuis 1945 a produit une ville éclatée, peu favorable aux modes doux. Ce phénomène est renforcé par la présence sur le territoire communal de infrastructures difficilement franchissable : autoroute A48, Rocade sud et voies ferrées. En 2003, le réseau cyclable était de 20 km. La création d'une passerelle piétons-cycles sur le Drac en 2002 a réussi à pallier l'absence de prise en compte de ces modes lors de la construction du pont du Rondeau.

- transport en voitures :

La commune d'Echirolles n'échappe pas aux problèmes de congestion que connaît matin et soir l'agglomération grenobloise, et la saturation de la rocade sud aux heures de pointe aggrave le phénomène en reportant une partie du trafic sur les voiries adjacentes.



Analyse architecturale de l'Espace Comboire au sein d'Echirolles

Formation

L'implantation des centres commerciaux reposent sur trois points : accessibilité, visibilité et capacité d'accueil.

Pour répondre à cette nouvelle échelle territoriale, il se forme dans les années trente un important réseau routier construit aux franges des villes françaises. Les acteurs de l'urbanisme commercial profite de ces infrastructures mais aussi des terrains dégagés de l'après-guerre situés aux abords de ces routes. Des terrains, plus vastes, à moindre coût, accessibles et visibles, vont permettre d'élaborer, non pas des projets d'extension des villes, mais des produits urbanistiques et architecturaux clés en main. Offrant tous les types de commerce, le client peut réaliser tout son shopping dans un seul espace. Pour répondre à cette attente immédiate, la particularité de ces centres commerciaux est la rapidité de construction. En très peu de temps, ceux-ci saturent le commerce environnant et deviennent le principal commerce sur le territoire.

L'espace Comboire s'est formé sur une zone inondable du Drac entre la digue et la contre-digue. En 1978, ce terrain servait d'ancienne gravière, de décharge publique sauvage ou soit d'installations provisoires d'entreprises de travaux publics. Suivant une réflexion économique et urbanistique de l'époque, cet espace fût affecté en zone d'aménagement concertée. En six ans, vingt hectares fut réaménagés en zone commerciale avec le centre Leclerc comme élément moteur.

Evolution :

Pour suivre l'évolution des modes de vente, les centres commerciaux construits il y a une trentaine d'années, doivent faire l'objet d'une rénovation ou d'une réhabilitation²⁵. Leur volume interne doit être restructuré et réorganisé, leur enveloppe est transformée, une partie du bâtiment est démolie, une nouvelle aile est annexée. Dans le but de conserver cet aspect novateur, les commerces adoptent un état en permanence en chantier.

Le centre Leclerc de l'Espace Comboire, construit en 1978, compte deux extensions : une en 1986 et la deuxième en 2007-2008. Dans un premier temps, une galerie commerçante composé de sept boutiques fut annexée au volume de base. La

24. Echirolles, photo prise vers 1900 extrait Ricard P., Pelon J-L et Silhol M., *Mémoires de viscosiers*, éd. Pug, 1980, 125p.

25. Maillard C., *25 centres commerciaux*, éd. Le Moniteur, Paris, 2007, 160 p.

deuxième extension prolonge cette galerie commerçante avec quinze autres nouvelles boutiques. Ces deux extensions ont permis de renouveler l'image de cette zone commerciale par rapport à leurs clientèles et rester un symbole de nouveauté.

Définition et particularité

L' Espace Comboire est composé de soixante volumes implantés au milieu d'un parking. Ces bâtiments ayant un langage architectural assez ressemblant permettent une reproduction facile dans divers environnements. R. Koolhaas qualifie ces espaces de génériques, « fragments toujours pareille »²⁶.

L'Espace Comboire possède de nombreuses entités génériques : « construction fractale, formation rapide sans histoire, où les sensations sont émoussées,... »

Néanmoins, L' Espace Comboire possède deux particularités :

- son emplacement aux abords d'un torrent dans une agglomération
- et son type de vente par rapport aux autres architectures commerciales.

En suivant le tableau ci-dessus, le Centre Leclerc peut être considéré comme une grande surface de distribution ou un hypermarché²⁷. Son implantation dans une zone commerciale et en entrée de ville permet de définir le centre Leclerc comme une grande distribution.

Type d'établissement	Superficie (en m ²)
Petit commerce	De 20 à 200 m ²
Grande surface de distribution	de 200 à 100 000 m²
Supérette	De 100 à 800 m ²
Petite	< 400 m ²
Grande	De 400 à 800m ²
Supermarché / magasin populaire	De 800 à 4 000 m ²
Petit	< 1 200 m ²
Moyen	De 1 200 à 25 000 m ²
Grand	De 2 500 à 4 000m ²
Grand magasin	5 700 m ² en moyenne
Hypermarché	De 4 000 à 100 000 m²
Petit	< 7 000 m ²
Moyen	De 7 000 à 10 000 m ²
Grand	> 10 000 m ²
Magasin à enseigne spécialisée	De 1 000 à 10 000 m²

26_ Koolhaas R., Harvard, Boeri S., Kwinter S. et Tazi N., *Mutations*. éd. Actar, Barcelone, 2000, 800 p.

27_ Article « Les enseignes se cherchent. Nouveaux concepts », publiés sur le site www.lineaires.com (2004)

Comme celle de l'Espace Comboire deux autres zones commerciales, celle de St Egrève et de St Martin-d'Hères se sont formées dans les années 80. Elles sont situées en limite de l'agglomération et une grande surface de distribution sert d'appel. La surface totale de ces espaces est d'environ 30 hectares.

Grand Place s'étend sur 12 hectares de commerces et fût construit dans les années 1970, au sud d'Echirolles²⁸. Cependant, il n'a pas les même objectif et donc pas la même clientèle. Il est un élément de liaison entre les deux ZUP créées par les communes de Grenoble et d'Echirolles. Ce centre commercial ainsi que le Palais des Congrès, Hall des expositions, hôtels, patinoire desservent surtout les grands ensembles environnants. Enfin, le parti architectural de Grand Place est différent, il s'agit d'un centre commercial couvert, abritant un parking en rez-de-chaussée

Composition de l'espace Comboire :

Avant de décrire la conception de l'Espace Comboire, la liste des commerces de cette zone permet de cerner le type de clientèle visée. L'espace Comboire est composé d'une grande surface de distribution de marque Leclerc et de plusieurs magasins à enseignes spécialisées, environ cent enseignes différentes. Le centre commercial Leclerc possède les règles de gestion d'une grande distribution. Il mène des opérations de communication de grande envergure. Il offre des prix bas en réalisant des achats groupés. La spécialité des centres Leclerc est le bien culturel. Depuis quatre ans, il est devenu le second libraire de France, derrière la FNAC. Sa réussite provient notamment de la création « des Espaces culturels Leclerc ». Cette particularité a permis de soigner son image.²⁹

Les cent magasins à enseignes spécialisées de l'espace Comboire couvrent dix secteurs :

- 30 enseignes pour construction : La Boite à Outils, La Galerie du Parquet
- 20 « pour l'entretien des véhicules : Feu Vert, Européen
- 10 « pour les appareils électroménager : Boulanger, Alp'Ménager
- 10 « pour les produits industriels : EGEM Boulangerie
- 10 « pour le prêt à porter : Halle Aux Vêtements, Degriff
- 10 « pour les produits industriels spécialisés : EGEM Boulangeri
- 8 « pour le sport et les loisirs : Décathlon, Artist Studio
- 5 « pour l'alimentation : Mac Donalds, Flunch
- 2 « pour le tissu : Mondial Tissus, Natacha Tissus.

Tous ces magasins sont ouverts du lundi au samedi de 9h à 19h.

28. Institut d'urbanisme de Grenoble, Duarte P., Seigneuret N., Sauvage Y., Comment créer les conditions d'un renouvellement urbain de la Villeneuve de Grenoble, éd. par l'Institut d'urbanisme de Grenoble, Grenoble, 2002, 226 p.

29. Maillard C., 25 centres commerciaux, éd. Le Moniteur, Paris, 2007, 160 p.

Analyse architecturale de l'Espace Comboire et de ses environs :

L'analyse architecturale de l'Espace Comboire se traduit par une coupe d'un kilomètre. Celle-ci débute au Golf de la ville de Seyssins et se termine près du boulevard Jean Jaurès. Contrairement au centre commercial d'Almere, la coupe traverse sept espaces aux limites franches.

Ce découpage s'est effectué selon le changement brusque de paysage, de langage architectural mais surtout, il s'agit d'une juxtaposition de programme sans lien entre eux.

Les sept espaces traversés :

- zone 1 : golf de Seyssins
- zone 2 : Drac
- zone 3 : Espace Comboire
- zone 4 : Autoroute A 480
- zone 5 : Cité Viscose
- zone 6 : canal Gent Vingt Toise
- zone 7 : copropriété Jean Jaurès



Zone 1 : Golf de Seyssins

Ce parcours, situé sur les flancs de cette commune, est composé de 9 trous. Il s'étend sur une surface de deux hectares. Le golf s'immisce à l'intérieur de la forêt ou au contraire se dévoile et permet un large panorama sur l'agglomération grenobloise.

Ces petits vallons gazonnés n'ont gardé de naturel que l'aspect. Les buttes de terre sont complètement remaniées pour pouvoir devenir praticable. En sous-sol, un réseau d'eau permet d'arroser continuellement le green. L'apparence artificielle peut se ressentir à la vision parfaite de l'herbe.

Zone 2 : Drac, un torrent en ville

Le Drac, dont le nom renvoie à « dragon », en référence à ses crues passées terribles, draine les eaux des montagnes du sud du département de l'Isère. Jusqu'en 1950, le torrent n'était pas du tout maîtrisé et inondait une grande partie de la plaine d'Echirolles. A partir de la construction de la manufacture de viscose, Echirolles aménage des barrages pour assagir ce dragon. Aujourd'hui le Drac est complètement maîtrisé, en amont par de nombreux barrages et dans l'agglomération grenobloise par des digues. Ces digues sont renforcées par la présence importante d'une ripisylve.

Ripisylve : bande de végétation composée d'arbres et d'arbustes, qui poussent au bord d'un cours d'eau. Cette forêt abrite un grand nombre de plantes et d'animaux. Elle joue aussi plusieurs rôles essentiels : ses racines protègent la berge de l'érosion, elle sert aussi de cachette pour les animaux aquatiques et les arbres nettoient la rivière de certains polluants.³⁰

La particularité de celle du Drac est de posséder une bonne diversité de faune et de flore, en étant à l'intérieur d'un milieu urbain. Cependant la qualité de l'eau reste le point noir de l'environnement du Drac. Selon l'analyse du Pic Urban³¹, la pollution provient de la présence des plateformes industrielles de Pont-de-Claix. Elle se traduit par une couleur et odeur anormale.

Cette réflexion sur l'environnement du Drac, menée par l'agglomération grenobloise, a permis d'aménager des espaces piétons de chaque côté. Ces chemins sillonnent les abords du Drac. Du côté d'Echirolles, il est goudronné et permet aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite de se promener jusqu'au centre de Grenoble. Du côté de Seyssins, le chemin en gravier mène jusqu'au Rocher de Comboire.

30_ www.wikipédia.fr/ripisylve

31_ Étude d'aménagement des rives du Drac sur le territoire du PIC URBAN de l'agglomération grenobloise www.metro.fr



Zone 1 : Golf



Zone 5 : la Cité Viscose



Zone 2 : le Drac



Zone 6 : le canal Gent Vingt Toise



Zone 3 : l'Espace Comboire



Zone 7 : la copropriété Jean Jaurès



Zone 4 : l'autoroute A 480

Zone 3 : Espace Comboire

L'accès principal se situe aux abords de l'autoroute. A l'intérieur, les voiries sillonnent entre les commerces. Chaque parcelle suit la limite du site et est composé d'un commerce au centre et d'un parking. Leurs entrées sont clairement identifiables par un auvent et une enseigne lumineuse. Hormis la grande surface de distribution et son immeuble -parking, tous les bâtiments ne font qu'un seul étage. Ils sont construits de la même manière avec des matériaux similaires : structure poteau - poutre avec un bardage métallique.

La majorité des commerces ont le même agencement interne. Les caisses se situent près de l'entrée et le stockage à l'arrière. Entre ces espaces, la marchandise est présentée sur des rayonnages métalliques. En reprenant la description de D. Mangin dans le livre « La ville franchisée »³², « Ces espaces –avec air conditionné et musique conditionnante » ne possède aucune ouverture. Les saisons et les journées sont rythmées selon la voix électrique de l'hôtesse de caisse.

Cette centaine de bâtiments est conçue selon la même démarche. Ils sont isolés au centre de leur parcelle et ne cessent de s'étendre sur l'ensemble du site.

Zone 4 : autoroute A 480

En 2003, le trafic de cette autoroute est de plus de 1000 voitures par jour³³. Située au bord du Drac, elle dessert l'ouest de l'agglomération grenoblois et rejoint les autoroutes A48 et A51 dans le sud. En été, il s'agit de la route des vacances et se forme un trafic très important faisant augmenter la pollution atmosphérique : en année normale, il y a entre 10 à 20 pics de pollution ; en 2003, il y en a eu 35 !

Zone 5 : la Cité Viscose

En 1926, la société nationale de la Viscose implante une usine de soie artificielle. La difficulté du travail et l'odeur fétide repoussent les habitants locaux et la société fait appel à une population nouvelle cosmopolite.

En 1927, elle construit une cité ouvrière sur le terrain voisin. Elle est composé d'une cinquantaine de maisons et possède de nombreux aménagements : électrification, adduction de l'eau, construction d'écoles, de salle des fêtes,... Ces maisons sont implantées au bord des voiries. Elles sont en ossature béton armé et remplissage béton creux. L'isolation se situe à l'extérieur et est recouvert d'une fine couche de peinture. La particularité de cette cité est l'abondance des jardins ouvriers. Ils sont situés entre les maisons et sont encore très bien entretenus par les habitants.

Actuellement la manufacture est détruite, mais les familles sont restées. Les jardins sont toujours entretenus et les maisons sont en cours de réhabilitation, mais ce

32. Mangin D., *La Ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, éd De la Villette, Paris, 2004, 398 p.

33. Étude d'aménagement des rives du Drac sur le territoire du PIC URBAN de l'agglomération grenobloise www.metro.fr

Les jardins ouvriers sont des jardins familiaux dissociés de l'habitat, loués à bas prix à des familles de travailleurs par des entreprises. Ils sont principalement aménagés en jardin potager et fruitier mais aussi à la culture de végétaux d'ornement. Cette exploitation a le but de subvenir aux besoins de leur famille, à l'exclusion de tout usage commercial.³⁴

Zone 6 : canal Gent Vingt Toise

Ce canal sert de bras de rejet de la centrale hydroélectrique située en amont. Situé en contrebas d'un talus végétalisé peu entretenu, ce canal est très sombre et non accessible aux piétons.

Zone 7 : copropriété Jean Jaurès

Elle fut construite en 1960 et se compose de dix barres de neuf étages. Ces barres se sont regroupées en forme de carré. L'accès pour les voitures s'effectue sur le pourtour et le centre, composé d'une pelouse avec quelques arbres est dédié aux piétons.

Le traitement de la façade est identique pour l'ensemble du projet : d'un côté une façade entièrement vitrée et de l'autre des loggias. Les barres de logements sont constituées d'une ossature en béton armé et remplissage avec des blocs de béton creux. Ces barres sont constitués de logements traversant avec d'un côté une façade vitrée et de l'autre une loggia.

34_ Benetière M-H, *Jardin, vocabulaire typologique et technique*, éd. Monum, éditions du patrimoine, Paris, 2007

Approche sensible :

La description architecturale de ce site a amorcé l'analyse sensible et décrit partiellement le formant principale, celui de la limite. Ce caractère sensible est perceptible à l'échelle urbaine mais aussi au niveau du caractère d'un lieu, d'un passage entre deux espaces proches.

Deux limites difficilement franchissable dans le paysage : le Drac et l'autoroute.

Ces deux éléments sont parallèles et longent chaque côté de l' Espace Comboire. Au-delà de ces limites se dessine un paysage caractéristique. A l'ouest du Drac, la forêt du Rocher Comboire amorce le massif du Vercors. A l'est de l'autoroute, la ville d'Echirrolles se développe avec les divers quartiers résidentiels ou industriels.

Le torrent, le Drac :

Le chemin sur les berges du Drac alterne des vues proches sur l'eau et sa végétation et lointaines, sur les trois massifs entourant l'agglomération grenobloise. Les anciennes montagnes de la Chartreuse structurent l'horizon. Du côté de Seyssins, le chemin gravier, sillonnant au milieu de la forêt, accentue ce phénomène d'espace naturel coupé de la ville.

Le Drac se situe légèrement en contrebas du restant du site. Cette situation permet d'atténuer les sons provenant de l'autoroute et d'entendre au contraire les bruits provenant de l'eau, de la faune et de la flore.

Cette situation d'espace naturel à l'intérieur d'une agglomération est assez inhabituelle. L'expérience pour un piéton de suivre ce chemin et progresser dans cet espace végétal est très agréable.

Dès qu'il rejoint l'Espace Comboire ou monte sur les butes du golf, il rebascule dans un autre environnement plus artificiel.

L'autoroute A 480 :

Cette route permet de contourner l'agglomération grenobloise sur le côté ouest. Elle est rectiligne depuis son entrée à Echirrolles et jusqu'au niveau de Minatec, centre d'étude tertiaire de la ville de Grenoble.

D'après le conseil régional de l'Isère, la région Rhône – Alpes est particulièrement touché par l'ozone entre avril et octobre. A Grenoble, il y a du vent. Mais ces vents ne sont pas assez forts pour pénétrer dans l'agglomération grenobloise pour disperser les polluants. L'air polluant circule d'une vallée à une autre par le biais de vent « thermique », dont la vitesse de progression est de deux mètres par seconde.³⁵

35_ Étude d'aménagement des rives du Drac sur le territoire du PIC URBAN de l'agglomération grenobloise www.metro.fr

Deux limites difficilement franchissable dans le paysage : le Drac et l'autoroute.



Côté Drac

Côté autoroute

Rupture entre l'intérieur et l'extérieur des commerces :



Cette donnée climatique permet de cerner l'importance des nuisances olfactives et sonores aux abords des autoroutes, surtout en période des pics de pollution.

De nombreuses infrastructures sont construites pour palier à ces problèmes : barrières anti-bruit en verre près de la passerelle des Rondeaux et bute en terre près de la Cité Viscose. Le niveau sonore diminue d'environ 7 dB(A) de chaque côté de l'autoroute, mais le bourdonnement insaisissable est présent continuellement en fond sonore. Cette source sonore en continu est audible jusqu'à la copropriété et au-delà du golf, car le son se propage plus facilement en hauteur.

L' Espace Comboire est le seul espace construit dans l'agglomération grenobloise entre ces deux limites. La majorité des bâtiments construits à l'est présentent une façade opaque face à l'autoroute pour s'ouvrir vers leurs villes respectives : Cité Parc P. Mistral, Parc Géocharles ou encore le quartier du Canton d'Echirrolles. Pourtant les abords de l'autoroute et du Drac correspondent à une entrée principale des villes

Rupture entre l'intérieur et l'extérieur des commerces :

L' Espace Comboire suit les courbures du Drac et se relie à l'autoroute par deux entrées. Les espaces externes sont dédiés à la voiture et expliquent la configuration interne des commerces. La transition est radicale, l'usager se fraie un chemin entre les voitures pour rentrer dans un volume complètement isolé de l'extérieur.

Effet de coupure : effet sonore désignant une chute soudaine d'intensité qui peut être associée à un brusque changement d'enveloppe spectrale ou à une modification de la réverbération (par exemple dans le sens réverbérant / mat). La notion de coupure joue un rôle structurant dans la perception de l'espace et du temps, en permettant d'en distinguer ou d'en différencier les parties et les séquences.³⁶

La coupe sonore permet de ressentir cette différence d'Ambiance au passage du sas d'entrée. L'écoute des prises de son dans le centre Leclerc est assez désagréable. Le mélange de la musique, des alarmes des machines ainsi que les voix assez fortes de personnes forme un environnement désagréable.

Le ressenti par rapport au son est semblable pour la lumière (: une batterie de néon diffuse une lumière diffuse dans l'ensemble du magasin.) mais aussi pour les conditions thermiques. La température à l'intérieur est souvent de 18°C et de 16°C entre les rayons frais. Tous ces phénomènes sensibles ne sont pas perçus d'une manière

36_ Amphoux P., Chelkoff G. et Thibaud J-P, *Ambiance en débats*, éd. A la croisée, Bernin, 2004, 309 p.

violente à l'intérieur, au contraire, on peut rester de long moment à l'intérieur. Ces types de commerces n'ont pas cherché à créer des espaces de commerces accueillants mais ils ont réussi à recréer un espace artificiel, où l'utilisateur perd ces repères kinésiques et temporels. A la suite de la généalogie de l'architecture commerciale, l'Espace Comboire représente très bien la période du « laid et de l'ordinaire »³⁷. D'un point de vue économique, cette démarche est compréhensible. Les investisseurs désiraient une réponse rapide à ce site délimité par un torrent et une autoroute et les constructeurs ont répondu en créant des volumes aseptisés. La définition d'aseptiser selon le dictionnaire Le Robert décrit le mode de conception des commerces de l'Espace Comboire « débarrassé de toute impureté. Un confort aseptisé, privé de toute chaleur humaine. »³⁸

Usages et figures d'utilisateurs :

L'analyse sensible décrit ces commerces comme des constructions avec peu de qualité semblable à des hangars commerciaux. Cependant, cette zone commerciale attire de nombreuses personnes pendant toute la semaine.

Les usages dans les parties externes en journée :

La zone commerciale est à proximité de trois chemins piétons fortement utilisés par les habitants environnants. Le chemin bordant l' Espace Comboire se termine en impasse pour rejoindre l'autre chemin, il n'est pas rare de rencontrer des piétons, des cyclistes mais aussi des joggeurs. Ces personnes slaloment entre les véhicules avec une grande aisance.

Les usages dans cette zone se regroupent selon les horaires des commerces. Pendant la journée, la majorité des employés prennent leurs pauses derrière les hangars. A l'opposé des entrées pour les clients, la façade arrière des commerces sert d'espace de livraison, de stockage des débris mais aussi de rejet pour la climatisation. Dans cet espace, souvent sale, bruyant et sans débord de toiture pour s'abriter, les employés se retrouvent entre eux pour se détendre à l'extérieur. A défaut de mobilier, ils restent debout et papotent entre eux.

Le seul espace de la zone commerciale où les personnes peuvent s'asseoir sans consommer se situe devant l'entrée principale du centre Leclerc. Quatre bancs sont orientés en direction de l'entrée et font dos au rond-point. De nombreux clients s'arrêtent à cet endroit à la sortie de leurs achats. Ils fument une cigarette,

37_ Venturi R., Scott Brown D. Et Izenour, L'enseignement de Las Vegas. 2ème Ed. Mardaga, Sprimont, 2007, 190 p.

38_ Rey A., *Le Robert dictionnaire d'aujourd'hui*, éd. France Loisirs, Paris, 1994, 353p.

grignotent une gourmandise mais restent très rarement sans actions manuelles. Enfin la dernière particularité des usages externes a lieu dans les parkings. Ces espaces ne sont pas uniquement des emplacements pour garer les véhicules. On peut remarquer une diversité des usages des individus dans leurs voitures :

- ils préfèrent rester dans la voiture, plutôt qu'accompagner leur compagnon. Cette attente peut être assez longue, mais pendant ce moment, la personne écoute de la musique, téléphone, observe,...
- avec l'arrivée de la chaleur de l'été, certaines personnes viennent manger à l'ombre dans les parkings à deux étages.

Les usages dans les parties externes en soirée et le dimanche :

Les espaces externes de la zone commerciale sont surveillés en continu par des agents de sécurité. Les usages pendant cette période doivent être localisés et ne pas prendre d'ampleur. La seule activité tolérée est une vente de voiture, elle a lieu tous les dimanches matins sur le parking du commerce La Boite à Outils. Ce regroupement de personnes est très organisé, ils s'installent toutes les semaines à 9h et préparent leurs stands. Les clients arrivent en continu pendant toute la matinée et déambulent entre les véhicules.

Pendant cette période, quelques promeneurs de la journée traversent les parkings sans trop s'attarder.

Au centre de la zone commerciale se situe la station service, en libre service. Cet espace sert aussi de point de rendez-vous avant de rentrer ou de partir de Grenoble. Enfin, en contrebas de la digue, des groupes de jeunes se retrouvent et animent leurs soirées en effectuant des petits barbecues. Situés dans la végétation aux abords du Drac, ils sont isolés des bruits de l'autoroute et immergés dans la ripisylve.



Phase n°6 du plan d'aménagement des rives du Drac sur le territoire Pic Urban - juin 2004 -

-  pistes cyclables existantes
-  chemins de digue existants
-  nouvelles pistes cyclables
-  pistes cyclables provisoires
-  point d'articulation délicat
-  zones industrielles et commerciales
-  espaces paysagers

Limite de l'Espace Comboire :

Aménagement futur :

La ville d'Echirolles souhaite diminuer ce collage urbain au niveau de la ville et changer son entrée en ville. Pour permettre une meilleure organisation du territoire communal, les transports en commun souhaitent s'étendre et renforcer cette perméabilité de chaque côté de l'autoroute.

Au niveau de l'agglomération grenobloise, la Métro a mis en place, depuis fin 2002, un schéma de développement commercial avec une proposition de scénario d'évolution de l'appareil commercial sur 5 ans. Cet aménagement consiste à prolonger le parc Géo- Charles avec un parc au bas de l'Espace Comboire.

Ces projets souhaitent briser l'isolement de ce quartier et profiter des abords du Drac. Pour la ville d'Echirolles, la mutation de l'Espace Comboire vers d'autres fonctions urbaines reste difficile à imaginer.

Lassitude et possibilité de disparition :

Pourtant les limites de cette course à l'aménagement sont facilement atteignables. La fréquence ou la densité d'utilisation du commerce ne sont pas garanties. Dépendant de facteurs externes comme de l'économie, de nouvelles modes de consommation comme l'e-commerce, les centres commerciaux peuvent voir sa fréquentation changer radicalement selon des cycles mensuels et même horaires. Profitant d'un mode de construction très simple, les centres commerciaux commencent à être démolis. Pour l'espace Comboire, trois entrepôts sont inutilisés, les ouvertures sont murées pour ne pas être squattés. L'hôtel Formule 1 représente l'archétype des stratégies des zones commerciales des années 80.⁴⁰ Les ouvriers travaillaient pendant deux mois sur ces chantiers, puis les représentants commerciaux passaient deux jours, ne trouvaient pas sur place de quoi se loger. Ils n'avaient à leur disposition que des "garnis" en centre ville, relativement chers, peu confortables et qui nécessitaient un temps de déplacement. C'est ainsi qu'est née l'idée de créer sur place des hôtels économiques, dont le prix de nuitée était calculé de façon à ce qu'il soit légèrement inférieur aux primes de déplacement perçues par les ouvriers et VRP. Celui de l'Espace Comboire, situé de l'autre côté du Drac, fût construit en 1980 et fût démolis cette année.

Pas moins de six cents des deux milles centres commerciaux régionaux du pays (aux U.S.A) pourraient, dans les années à venir, être fermés ou convertis à d'autres usages.⁴¹

39_ Ci-contre Étude d'aménagement des rives du Drac sur le territoire du PIC URBAN de l'agglomération grenobloise www.metro.fr

40_ Mangin D., *La Ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, éd De la Villette, Paris, 2004, 398 p.

41_ Koolhaas R., Harvard, Boeri S., Kwinter S. et Tazi N., *Mutations*. éd. Actar, Barcelone, 2000, 800 p.



3. P rojet de recomposition de l'Es pace Comboire

De l'analyse au projet

Cette analyse nous a permis de percevoir la complexité et la fragmentation du territoire, de son évolution historique à ses réalités urbaines actuelles. Le terrain choisi, s'est imposé entre le torrent, le Drac et l'autoroute. Chaque bâtiment a su développer une forme de fantasmagorie commerciale, à laquelle de nombreux usagers sont devenus friands.

L'Es pace Comboire est donc devenu, à nos yeux, un site soulevant plusieurs questions qui s'imbriquent. Parmi celles-ci, quel type d'évolution proposée, comment amplifier son urbanité en s'appuyant sur ses potentiels, comment réintégrer cette zone au processus de développement de la ville futur d'Echirolles ?

Au regard de cette analyse, la proposition de recomposition s'oriente sur la nécessité de densification et la proposition de nouveaux éléments programmatiques, autres que le commerce. Cette démarche tente de développer une cohérence à l'échelle du site, aujourd'hui peu lisible.

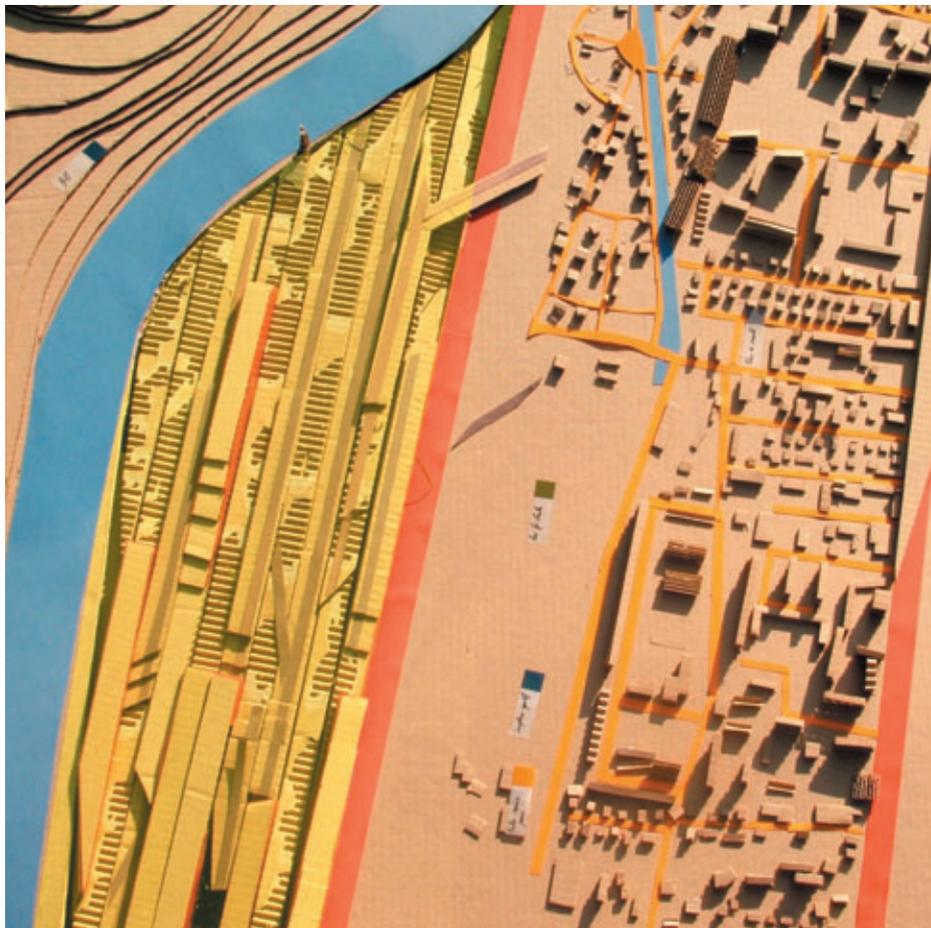
Suivant la démarche d'analyse de l'architecture commerciale, cette proposition de recomposition se base sur trois approches interdépendantes : la forme ou la spatialité, l'environnement sensible de ces espaces construits ou existants mais aussi sur l'expérience des usagers. Le quatrième critère pour la mise en place de cette transformation est la temporalité. Trois rythmes sont pris en compte :

- le court terme, c'est celui de la journée, de la semaine, au plus de la saison. Il décrit la capacité d'un espace recomposé à accueillir des éléments programmatiques acheminés.
- le moyen terme représente la période de conception et de construction. Ces espaces doivent s'articuler entre l'existant et le construit.
- le long terme se réfère à la capacité à la ville d'Echirolles mais aussi à l'agglomération grenobloise d'accepter ce changement.

Ainsi cette pensée du projet propose une réponse d'aménagement sur l'ensemble du site, tout en pointant d'une manière très claire les éléments qui la composent.

3. Projet de recomposition de l'Espace Comboire

A. Hypothèses initiales



Les bandes :

Dans le but de répondre aux caractéristiques physiques mais aussi sensibles du site, la stratégie spatiale reprend l'orientation des deux éléments infranchissables du site : le Drac et l'autoroute.

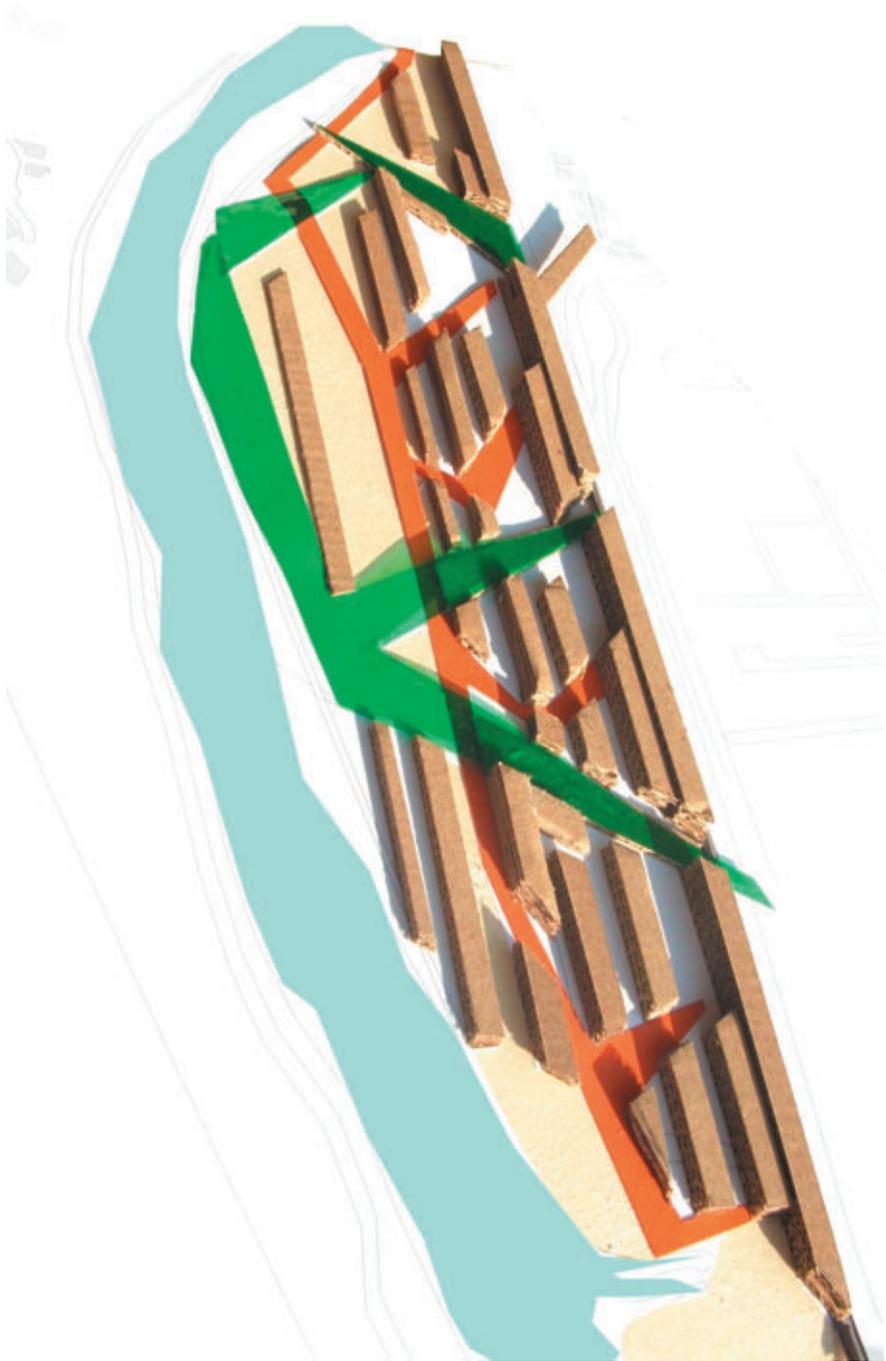
La conception de recomposition de l'Espace Comboire repose sur la division de l'ensemble du site en bandes parallèles. Elles sont orientées nord-sud. Cette direction permet de longer les abords du torrent situés à l'ouest et à l'autoroute à l'est.

Le choix de l'orientation permet d'intégrer des éléments forts présents sur le site, tel la ripisylve du Drac, le chemin sur les berges mais aussi les routes à l'intérieur du site et la végétation entre les commerces et l'autoroute.

Le principe de subdivision de cette zone commerciale repose sur un certain dimensionnement de ces espaces. Chaque bandes sont indépendantes les unes des autres. Ces lignes varient en hauteur, en densité et donc en transparence, elles créent une tension entre elles. Elles peuvent s'épaissir pour accueillir les commerces ou d'autres éléments du programme et se froter à une autre plus fine composée d'un alignement d'arbres.

Les bandes aux abords de l'autoroute sont plus épaisses et plus hautes. Cette volumétrie permet de recréer un îlot plus calme à l'intérieur du site et d'atténuer les différentes nuisances provenant de l'autoroute. Inversement, les aménagements sur les rives du Drac sont minimales pour protéger les différentes vertus de cette dense végétation présente dans l'agglomération grenobloise.

Cette forme de conception repose sur un épannelage architectural. Cependant, des percées en direction du Drac garantiront une perméabilité sur le site.



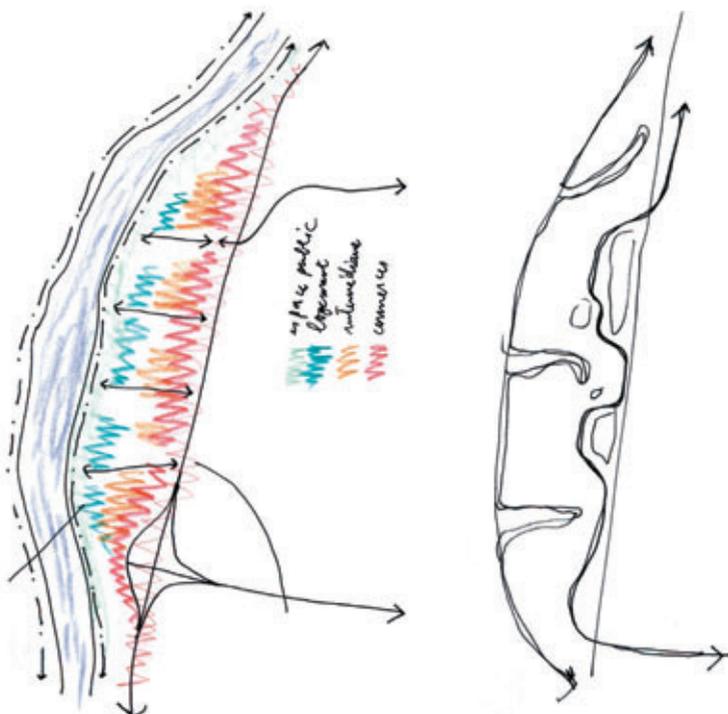
L'épannelage dynamique :

Deux dispositifs cherchent à éviter un épannelage architectural trop rigide : les percées et les constructions plus importantes.

L'ensemble des bandes forme une succession de paysage linéaire orienté nord-sud. Des percées viennent créer des ruptures dans ce système et forment de nouvelles perspectives sur les deux limites du site, l'autoroute et le Drac. Elles sont composées principalement d'arbres, qui délimitent et atténuent le vent à l'intérieur du site.

Ces brèches ont pour effet d'inclure les différentes ambiances remarquables des bandes traversées. Les nuisances de l'autoroute pénètrent à travers ces ouvertures et sont filtrées par la présence de la végétation.

Enfin des bâtiments plus imposants viennent dynamiser l'épannelage architectural et créer un skyline à l'Espace Comboire.



Ces deux croquis représentent la recherche de porosité et de cohérence à l'échelle du site et de ces abords.



Composition métonymique:

Cette coupe retranscrit les effets sensibles et les usages envisageables à l'intérieur et entre ces bandes.

Des **aménagements** sont envisagés en direction du torrent, mais les abords du Drac **gardent** ses qualités de réserves naturelles dans l'agglomération.



Le projet de recomposition de l'Espace Comboire s'oriente **vers un programme multifonctionnel** : commerce, habitat et logement.

La végétation apparaît à divers lieux du site et sous multiples aspects. Elle est conservée aux abords du Drac, mais elle est aussi cultivée, entretenues sur les toitures.

L'introduction massive de la végétation sur ce site permet de requalifier cette espace et de sensibiliser les usagers à une autre forme de paysage.

Aux abords de l'autoroute, les bâtiments font **front** à l'autoroute pour atténuer les nuisances sonores.

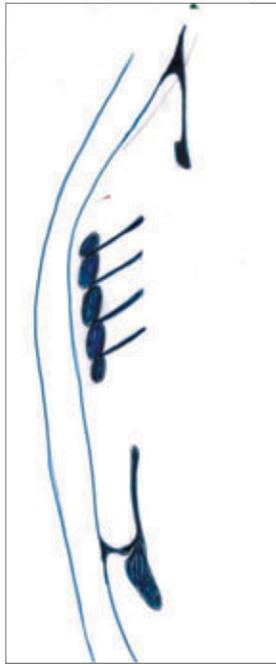
3. Projet de recomposition de l'Espace Comboire

B. Principes

Recherche de composition en séparant les différents principes du site



végétal



hydrographie



programmatique

Superposition des principes



Composition hydrographie :

« L'étang existait encore. Une partie était réservée à la pêche et l'autre à la baignade. Le comité d'entreprise finançait l'alevinage, c'est M. Raft qui dirigeait la section pêche. Comme il n'y avait pas de piscine à Grenoble, nous recevions jusqu'à mille personnes par jour, à 25 centimes l'entrée. Buvette et sandwiches, les promeneurs venaient à bicyclettes le samedi, le dimanche et parfois le soir. »



43. Photo aérienne de la Cité Viscoise avec l'étang près de la manufacture , 1927
Ricard P., Pelon J-L et Silhol M., *Mémoires de viscosiers*, éd. Pug, 1980, 125p.

Au Moyen-Âge, les crues du Drac s'étendaient sur le territoire des communes de Pont-de-Claix, Echirolles et Grenoble⁴⁴. Il s'infiltrait dans les terres et déversaient une quantité d'alluvions, provenant des montagnes du sud de l'Isère. Actuellement, le Dragon, étymologie de Drac, s'est assagi. Le sol de l'Espace Comboire est majoritairement bitumé et les digues ont atteint un niveau de protection suffisant.

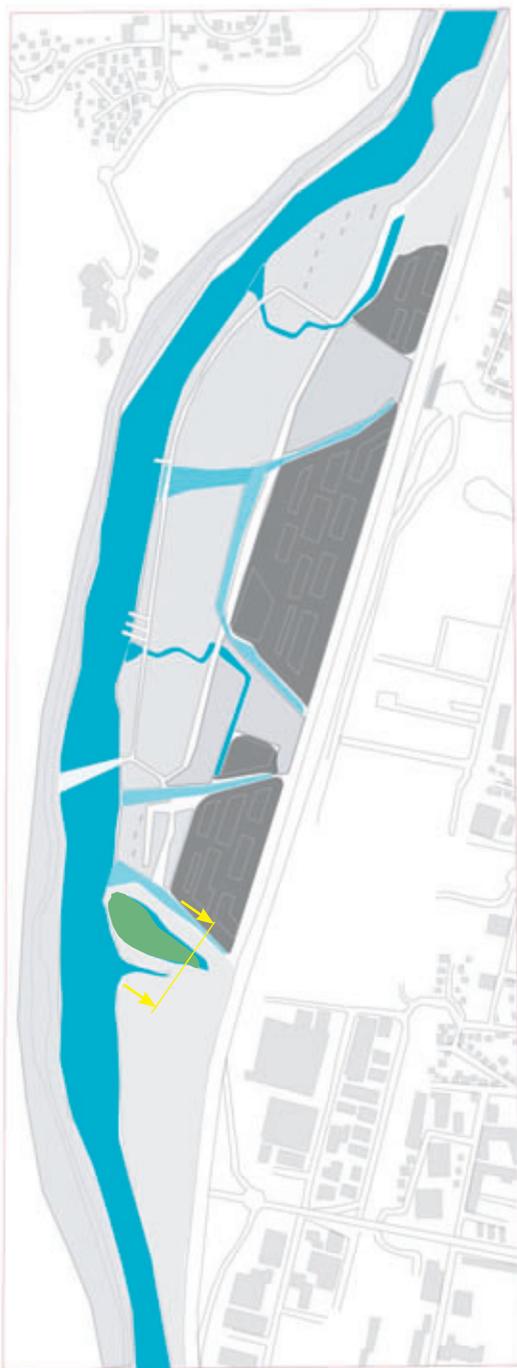
Pour retrouver les divagations de ce torrent, divers canaux ou noues reconquièrent cette zone, en sillonnant dans ce sol perméable.

Elle se présente sous quatre aspects différents :

- le Drac à récupérer (pollution de l'eau) et à préserver
- des embouchures du torrent vers l'intérieur du site. Celles-ci peuvent sillonner entre les cultures ou au contraire prendre la forme d'un petit canal pour longer un chemin ou un bâtiment.
- un bassin d'orage, souvent obligatoire dans le plan local d'urbanisme pour l'aménagement d'une grande surface imperméabilisée au sol. Il peut être planté et s'intégrer avec la végétation en friche, présente au nord et au sud du site.
- Des noues paysagères de plusieurs mètres de larges. Elles se situent en contrebas des zones bâties et acheminent l'eau pluviale vers le Drac. Cet aménagement permet de stocker temporairement les eaux pluviales en superficie et de ralentir leur évacuation vers les espaces cultivés. L'acheminement des eaux pluviales se fait en surface par ruissellement. La plantation de ces percées est semblable à celle de la ripisylve du Drac (roseau, saules ou les érables) D'une part, cette végétation facilite la dépollution des eaux et permet une continuité de la ripisylve à l'intérieur du site.

L'intrusion de l'eau permet à l'usager de se promener entre un torrent sauvage et des rus artificiels. Le Drac est plus caché, dissimulé derrière la ripisylve, tandis que les cours d'eau accentuent, soulignent le caractère du lieu.

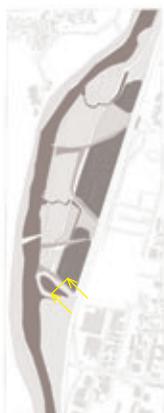
44_ Ricard P., Pelon J-L et Silhol M., *Mémoires de viscosiers*, éd. Pug, 1980, 125p.



4N

Principe hydrographique :

-  : le torrent, le Drac
-  : canal
-  : noue paysagère
-  : bassin d'orage



Le bassin d'orage se situe au sud du site. Il est composé d'une végétation arborisée de plantes basses supportant l'humidité comme les joncs, les genets,...

Les piétons peuvent se promener autour de ce bassin. Ils pourront admirer la vue sur la friche au sud du site et la vallée sud. L'usager se retrouve face à la nature sauvage et ressent le vent remonter la vallée. A cet endroit, aucune noue paysagère ou alignement d'arbres ne viennent atténuer ces caractéristiques climatiques sur le restant du site.



Les Noues sont composées d'une végétation assez dense, semblable à la ripisylve bordant le Drac. Cette « barrière végétale » permet d'atténuer le vent remontant la vallée, mais aussi de délimiter les différents moments de recomposition de ce site. D'un point de vue technique, cet aménagement permet de stocker temporairement les eaux pluviales en superficie et de ralentir leur évacuation vers les espaces cultivés. L'acheminement des eaux pluviales se fait en surface par ruissellement et atteint le Drac, sans nuire les cultures.

Composition végétale :

«Du lundi au vendredi, des sons inhabituels retentissent dans la ferme de Percevalières. Ce sont des cris, des rires et des paroles d'enfants. Ils sont chaque année près de 4500 à venir passer une ou plusieurs journées dans cette ferme inhabituelle. L'étable, la basse-cour, le rucher, le fournil où ils cuiront du pain, le vaste jardin potager et ses serres – ces espaces seront autant de terrains d'apprentissage de la vie de la ferme, de découverte de l'agriculture, des cycles biologiques, des mystères de la vie.... Marthe Trillat et Pierre Plantier, qui accueillent les enfants, savent les laisser s'émerveiller, les écouter et les passionner... Pierre et Marthe font des émules et beaucoup de municipalités de l'agglomération souhaiteraient voir s'installer une ferme semblable sur leur commune.»

«Les espaces agricoles à l'intérieur de l'agglomération grenobloises, les productions et les interventions de la METRO.⁴⁶

1 995 hectares exploités soit 9% du territoire de l'agglomération

112 exploitations spécialisées

Une production à forte valeur ajoutée en plaine, plus fragile sur les coteaux

56% des exploitants ont moins de 50 ans

200 emplois

80% des espaces agricoles sont concentrés dans les plaines alluviales

10 000 tonnes de production locale

Le maraîchage grenoblois est l'héritier de l'ancienne ceinture verte de Grenoble intra-muros. Trois grands types d'exploitation prédominent : les exploitations commercialisant leur production auprès de la grande distribution et du marché d'intérêt national, les exploitations de 3 à 5 hectares qui commercialisent leur production auprès des grossistes, détaillants, et des restaurateurs, et enfin les professionnels des marchés de détail.

1/3 des exploitations pratiquent la polyculture (25 MF de chiffre d'affaires)

La production céréalière en plaine alluviale

Les grandes cultures de l'agglomération sont dominées par la culture du maïs qui occupent plus de 70% des surfaces de céréales (maïs et céréales à pailles).

L'horticulture et l'arboriculture

14 exploitations sont spécialisées dans l'horticulture et la pépinière, elles cumulent 27 hectares.»

Actuellement, la présence du végétal à l'intérieur du site est quasiment inexistante. Seuls deux formes de végétation regorgent de potentialités à préserver :

- la ripisylve qui borde les rives du Drac
- une friche, qui délimite la zone commerciale au nord et au sud.

Le projet de recomposition de l'Espace Comboire propose une densification du bâti sur une partie du terrain, à l'est, pour créer deux formes de culture aux abords du Drac : des jardins et l'agriculture périurbaine. Ce type de végétation s'intègre dans le paysage existant d'Echirolles. A l'est du site, le parc Géo-Charles s'étend sur environ huit hectares. Les usagers peuvent poursuivre leurs ballades de ce jardin à l'anglaise pour venir sillonner entre ces différentes cultures et découvrir ou redécouvrir des végétaux, des odeurs...

Ils se nomment jardins ouvriers au siècle dernier, deviennent des jardins familiaux en 1952 et prennent aujourd'hui le nom de jardins urbains ou municipaux. Si cultiver son jardin fut longtemps un moyen de nourrir sa famille, de nos jours, il s'agit plutôt d'un loisir, une détente, celle de gestes et de rythmes perdus et retrouvés. En 1990, deux mille cent soixante jardins ont été répertoriés dans vingt-trois communes de l'agglomération grenobloise⁴⁷. Ces jardins agrémentés le plus souvent d'une cabane animent un quartier et varient selon les saisons.

Selon la Métro, l'agriculture n'est plus hors la ville mais dans la ville, les espaces agricoles et les espaces urbanisés sont intimement liés. Aujourd'hui l'agriculture de l'agglomération grenobloise est variée et segmentée. C'est une agriculture qui cherche à tirer profit d'un important bassin de consommateurs et à répondre aux nouvelles demandes urbaines : produits de qualité, accueil pédagogique et touristique, entretien du paysage,...

Pour résister à la pression foncière, l'atout de l'agriculture périurbaine pour ce projet est son emplacement : possibilité de vendre directement auprès des commerces, sensibiliser une autre forme de clientèle mais aussi, ces terrains se situent à l'entrée de l'agglomération grenobloise.

Une dernière forme de végétation apparaît à l'intérieur des bâtis, elle se représente sous la forme de petits espaces plantés. Ces serres, patios ou façades végétalisées permettent aux usagers de travailler, vivre dans un cadre paysager plus agréable. La majorité des toitures sont végétalisées et accessibles. D'un point de vue technique, elles permettent une isolation des bâtis et récupérer les eaux pluviales. Cette végétation décollée du sol offre aussi un jardin suspendu avec la vue sur le reste du site.



4N

Principe végétal :
■ : cultivée
■ : jardinée
■ : entretenues
■ : friche



La **ripisylve** est constituée de nombreux arbres feuillus. En hiver, l'abondance des troncs constitue toujours cet effet massif assez sombre. Cette végétation délimite le site et empêche la vue sur l'autre rive.



Quelques **pontons** viennent rythmer la ballade sur les digues. Cet aménagement permet de s'approcher au bord de l'eau en un minimum de transformation de la ripisylve à préserver. L'abondance de la végétation permet d'isoler ces petites plates-formes du reste du site et porter attention aux nombreux potentiels de ce torrent : la faune et la flore, mais aussi le vent dans les arbres, l'eau qui s'écoule,... Ces petites constructions permettent aussi une autre perspective sur le paysage de l'autre rive mais aussi sur le massif de Belledonne. Enfin, il s'agit du seul aménagement réalisé à l'intérieur de l'endigement, ils peuvent être submergés, mais sans être détruits.



A l'intérieur du terrain, de nombreux **champs** sont aménagés en espace cultivé pour l'agriculture périurbaine ou pour des jardins privés. A l'inverse de la ripisylve, les cultures sont plus modestes et changent au grè des saisons.

Le piéton peut se **balader** entre ces deux types de végétation. Le paysage environnant, visuel ou olfactif, se transforme selon les cultures. Cette promenade, située à l'intérieur de l'agglomération grenobloise, se tinte d'un caractère champêtre.

Composition programmatique :

Recomposition de l'Espace Comboire : état actuel + 18 ans		
Existant	Commerce détruit	20
Construit	Commerce	20
	Bureau	3
	Habitat	3,5
	Parking	8,8
	Aménagement (culture)	55

Le projet de recomposition de l'Espace Comboire offre une mixité urbaine des fonctions : commerce, habitat, bureau et culture agricole. Ce métissage des fonctions évite des espaces désertés à la fermeture des commerces, et recherche une économie du sol, denrée précieuse.

Actuellement, l'espace Comboire est composé de 20 hectares de commerces, qui s'étendent sur la quasi-totalité du terrain. Suivant le principe des bandes, les constructions se densifient près de l'autoroute pour disparaître aux abords du Drac. Les bâtis sont regroupés sur 39 % du site et permettent la formation d'espace végétal, soit 55 hectares de verdure.

Le principe programmatique repose sur la formation d'une nappe de logements sur le dernier étage de chaque construction et l'emplacement des commerces et bureaux aux niveaux inférieurs. Situé à hauteur variée, chaque habitat dispose d'une vue directe sur le Drac et le massif du Vercors. Ils sont donc majoritairement orientés à l'ouest et disposent d'une double peau sur ce côté. Ces zones tampons évitent l'effet de surchauffe dans les appartements. Ces espaces peuvent devenir des balcons pour les logements et des coursives pour les commerces et bureaux.



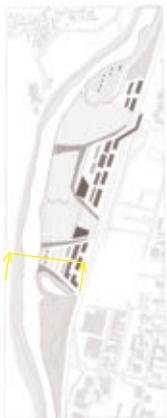
4N

Principe d'épanelage :

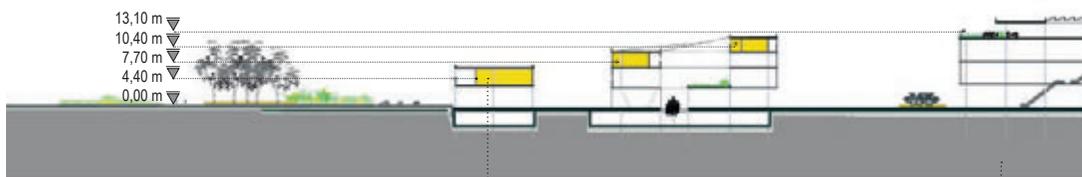
- : 6 étages
- : 4 étages
- : 3 étages
- : 2 étages
- : 1 étage sur pilotis



Recomposition de l'Espace Comboire : état actuel + 18 ans		
Existant	Commerce détruit	20
Construit	Commerce	20
	Bureau	3
	Habitat	3,5
	Parking	8,8
	Aménagement (culture)	55



Décollées du sol, **des maisons** sont regroupées par deux sur une plateforme. Elles s'ouvrent amplement du côté du Drac.



Pour profiter de la **vue directe sur le Drac** et sur le massif du Vercors, les logements se situent au dernier étage de chaque construction et forment une nappe sur l'ensemble du site.

Les bâtiments, les plus près de l'autoroute, ne disposent pas de logements au niveau supérieur. La toiture est accessible librement et sert de **belvédère** sur le reste du site.

Composition des circulations piétonnes:

Les chemins piétons se glissent entre les différentes bandes programmatiques du site. Ils traversent principalement le site du nord au sud. L'expérience de l'utilisateur se déroule dans la longueur. Le paysage montagneux varie peu. Les changements s'effectuent principalement selon l'emplacement du parcours. Aux abords du Drac, les chemins prennent un caractère bucolique. L'utilisateur peut se promener sur les berges depuis le centre de Grenoble jusqu'à l'Espace Comboire. L'abondance de la ripisylve dissimule la présence de la ville et immerge le piéton dans une nature sauvage en ville. Des autres chemins piétons, plus étroits, se situent à l'intérieur des cultures. Cette promenade sensorielle change au gré des types d'exploitations et des cycles de la végétation. A l'intérieur des constructions, les déambulations quotidiennes se côtoient aux promenades, au shopping pour devenir des séquences plus urbaines. Les usagers peuvent toujours longer les boutiques et les commerces et s'allier à d'autres modes de transports.

Une autre forme de circulation piétonne parcourt le site de l'est à l'ouest, de l'autoroute au Drac. Ces chemins peuvent longer le paysage continu des noes paysagères, mais les principaux alternent des ambiances. Les parcours traversent des espaces construits et cultivés, alternent des mails à des espaces plus intimes, pouvoir s'approcher de l'eau tout en situant au niveau le plus haut pour entendre le vrombissement de l'autoroute.





4N

Principe des circulations piétonnes :

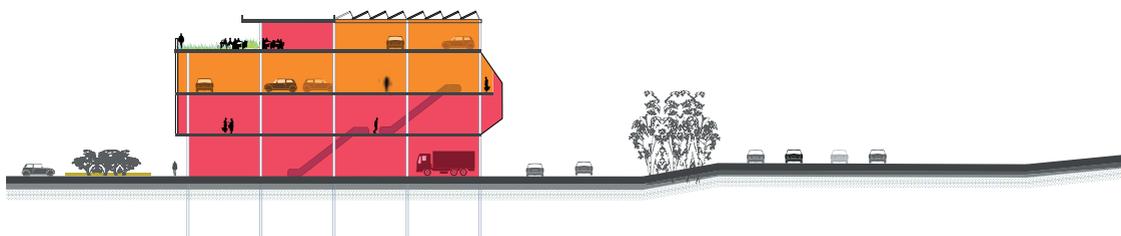
- : rue mixte (avec véhicule)
- : chemin piéton et piste cyclable
- : chemin piéton

Composition des circulations motorisées:

L'hypothèse d'anéantir la circulation motorisée à l'intérieur du site et de proposer uniquement des transports en commun nous paraît peu réaliste. La majorité des déplacements se réalisent en véhicules et l'introduction des transports en commun permet de stabiliser la situation actuelle à défaut de l'inverser.

Située en contrebas de l'autoroute et des bâtiments de quatre étages, une voie permet d'accéder directement aux trois îlots. Cette route est rectiligne et borde les façades des bâtiments dédiés aux commerces. A l'intérieur, les chaussées sont restituées. Elles pénètrent dans le site en longeant les noes paysagères. Ces voiries contournent l'ensemble des bâtis et se situent entre les espaces construits et cultivés. Une voirie traverse l'intérieur des constructions et permet l'accès bâtiments centraux. Enfin, deux impasses privées desservent les maisons situées aux abords du Drac.

Les véhicules peuvent se garer soit aux deux derniers niveaux des bâtiments bordant l'autoroute ou accéder au parking souterrain des autres constructions. Ces deux types de parkings profitent de la lumière naturelle provenant des patios ou des façades filtrantes.





4N

Principe des circulations motorisées

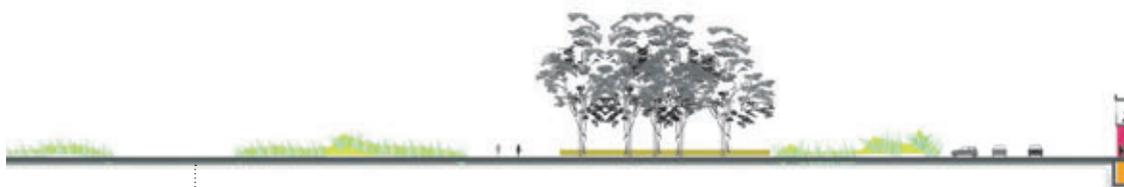
■ : autoroute A 480

■ : voie de desserte

■ : rue interne

■ : impasse privée

Coupe des principes architecturaux:



Les rues piétonnes.....

Cette circulation se situe à la limite du tissu dense. L'ambiance à l'intérieur de cet espace est confinée. L'alignement des bâtiments est alterné par les accès aux bâtiments : à l'ouest des brèches mènent aux appartements et à l'est, des percées dans le socle accèdent au patio.

La plaine

Cette étendue de verdure mélange les types de végétation avec des chemins sillonnant entre les cultures.



Le Mail

La forte largeur de cette allée rend cet espace autonome face aux bâtiments adjacents. Ce phénomène d'isolement est accentué par un aménagement de chaque côté. Un alignement d'arbres à hautes tiges viennent filtrer la vue sur les bâtiments et favorisent la promenade.

Le patio

Cette ouverture principale articule les différents éléments du programme. Il se situe au niveau du parking et apporte la lumière naturelle à cet étage. Aux étages supérieurs, les coursives s'entremêlent autour du feuillage de la végétation du patio.

La concentration

Ces bâtiments regroupent la majorité des commerces et des parkings, seuls des volumes comme le canon de lumière, les serres viennent échappés à la forte densification de ce bâti.



3. Projet de recomposition de l'Espace Comboire

B. Faisabilité spatiale et temporelle



Phase n°1 : état actuel (surface en hectare)		
Existant	Commerce	20
Construit	Commerce	0
	Bureau	0
	Habitat	0
	Parking	0
	Aménagement	0

Phase n° 1 4N

Echelle 1 / 10 000 :

-  : maison
-  : bâtiment 2 étages
-  : bâtiment 3 étages
-  : bâtiment 4 étages
-  : bâtiment 6 étages
-  : rue piétonne
-  : route interne
-  : autoroute A 480
-  : jardins
-  : agriculture périurbaine
-  : friche
-  : ripisylve et noue
-  : Drac et canal



Reconversion d'espace public pour une mise en valeur du site

Phase n°2 : état actuel + 4 ans (surface en hectare)		
Existant	Commerce détruit	1
Construit	Commerce	2,6
	Bureau	0,6
	Habitat	0,99
	Parking	2,4
	Aménagement (bassin d'orage)	1

La recomposition de l'Espace Comboire débute par une forte métamorphose du paysage. Le projet s'implante sur deux parcelles publiques : le champ de tir, actuellement abandonné et une zone de stockage, appartenant à la D.D.E.

Des programmes liés à l'habitat ou au travail s'implantent dès le début, pour rentabiliser une partie des investissements.

Les voiries principales sont conservées et permettent de maintenir la circulation sur l'ensemble du site.

Les noues paysagères délimitent cet espace recomposé.

L'aménagement du bassin d'orage offre un prolongement du chemin piéton existant.

La construction des commerces au sud permet d'accueillir les futurs commerces détruits du nord.

Phase n°2 4N

Echelle 1 / 10 000 :

-  : maison
-  : bâtiment 2 étages
-  : bâtiment 3 étages
-  : bâtiment 4 étages
-  : bâtiment 6 étages
-  : rue piétonne
-  : route interne
-  : autoroute A 480
-  : jardins
-  : agriculture périurbaine
-  : friche
-  : ripisylve et noue
-  : Drac et canal



Un chemin piéton du centre de Grenoble au site du rocher de Comboire (environ 15 kilomètres)

Phase n°3 : état actuel + 6 ans (surface en hectare)		
Existant	Commerce détruit	0
Construit	Commerce	0
	Bureau	0
	Habitat	0
	Parking	0
	Aménagement (passerelle)	100 mètres

La recomposition se poursuit sur l'ensemble des rives du Drac. Cet aménagement renforce le dynamisme actuel autour des berges du Drac, tout en préservant les nombreuses qualités de cet écosystème. Six pontons franchissent la ripisylve pour venir affleurer le torrent. La construction d'une passerelle permet de rejoindre d'autres chemins de promenade, dont certains menant au site du rocher Comboire.

Phase n°3 4N

Echelle 1 / 10 000 :

-  : maison
-  : bâtiment 2 étages
-  : bâtiment 3 étages
-  : bâtiment 4 étages
-  : bâtiment 6 étages
-  : rue piétonne
-  : route interne
-  : autoroute A 480
-  : jardins
-  : agriculture périurbaine
-  : friche
-  : ripisylve et noue
-  : Drac et canal



La recomposition se développe et affirme ses particularités :

Phase n°4 : état actuel + 7 ans (surface en hectare)		
Existant	Commerce détruit	3,67
Construit	Commerce	2,1
	Bureau	0,6
	Habitat	1,18
	Parking	1,8
	Aménagement (jardins)	0,9

La phase n°1 a permis d'accueillir les commerces du sud. La recomposition peut se poursuivre et construire ce deuxième îlot. Semblable à la démarche de la phase n°1, les commerces actuellement construits permettent d'accueillir les commerces de la phase n°4.

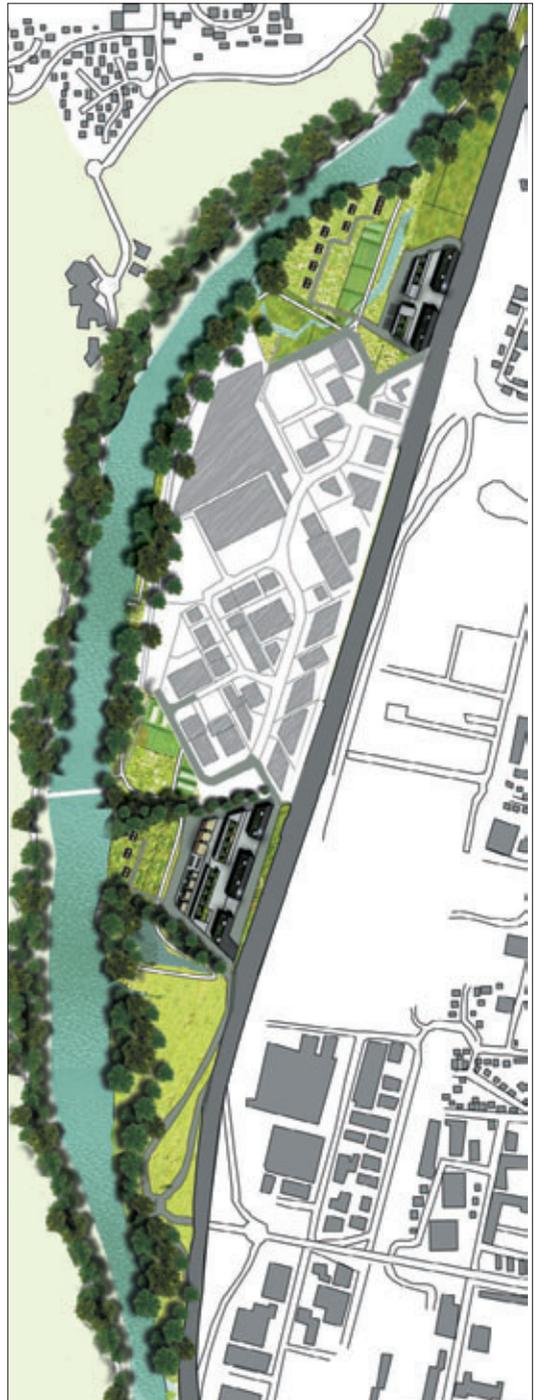
Le canal et les jardins permettent de délimiter cet espace et proposer de nouvelles activités sur ce site.

Les voiries principales sont conservées et permettent de maintenir la circulation sur l'ensemble du site.

Phase n° 4 4N

Echelle 1 / 10 000 :

-  : maison
-  : bâtiment 2 étages
-  : bâtiment 3 étages
-  : bâtiment 4 étages
-  : bâtiment 6 étages
-  : rue piétonne
-  : route interne
-  : autoroute A 480
-  : jardins
-  : agriculture périurbaine
-  : friche
-  : ripisylve et noue
-  : Drac et canal



Opération à forte densité

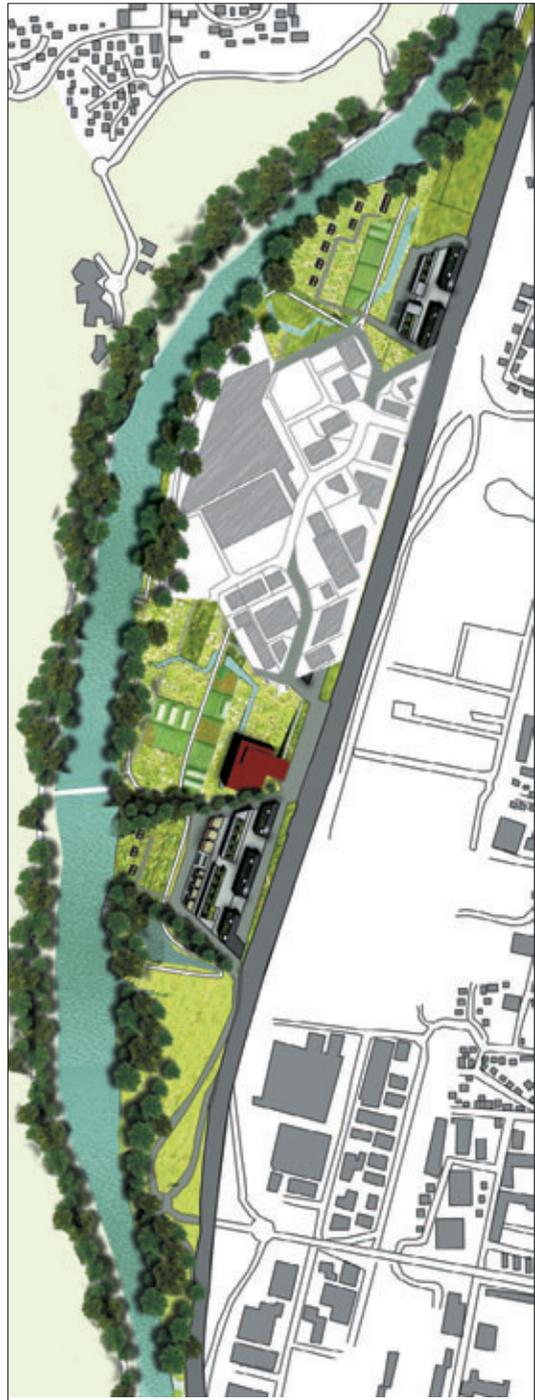
Phase n°5 : état actuel + 11 ans (surface en hectare)		
Existant	Commerce détruit	3
Construit	Commerce	7,2
	Bureau	0
	Habitat	0
	Parking	0
	Aménagement (culture)	11

Un bâtiment plus imposant vient rythmer l'épannelage architectural du site. Pour ne pas nuire son environnement, cette construction de six étages est implantée au bord de l'autoroute et s'ouvre en direction des cultures. Il permet l'introduction de commerces très imposants, mais aussi la possibilité de proposer d'autres éléments du programme tel, un cinéma, auditorium,...

Phase n°5 4N

Echelle 1 / 10 000 :

-  : maison
-  : bâtiment 2 étages
-  : bâtiment 3 étages
-  : bâtiment 4 étages
-  : bâtiment 6 étages
-  : rue piétonne
-  : route interne
-  : autoroute A 480
-  : jardins
-  : agriculture périurbaine
-  : friche
-  : ripisylve et noue
-  : Drac et canal



Démolition finale

Phase n°6 : état actuel + 15 ans (surface en hectare)		
Existant	Commerce détruit	4,6
Construit	Commerce	4,1
	Bureau	1,8
	Habitat	1,32
	Parking	4,6
	Aménagement (culture)	10

L'avant-dernier phasage se situe en face de la grande surface de distribution « Leclerc ». Au fur et à mesure de la démolition de ce commerce, un autre élément imposant se construit à ces côtés.

Les voiries principales sont conservées et permettent d'accéder à ce vaste chantier.

Les cultures, situées au nord et au sud, permettent de préserver les deux autres îlots.

Phase n°6 4N

Echelle 1 / 10 000 :

-  : maison
-  : bâtiment 2 étages
-  : bâtiment 3 étages
-  : bâtiment 4 étages
-  : bâtiment 6 étages
-  : rue piétonne
-  : route interne
-  : autoroute A 480
-  : jardins
-  : agriculture périurbaine
-  : friche
-  : ripisylve et noue
-  : Drac et canal



Evolution

Phase n°7 : état actuel + 18 ans (surface en hectare)		
Existant	Commerce détruit	7,4
Construit	Commerce	0
	Bureau	0
	Habitat	0
	Parking	0
	Aménagement (culture)	7,4

Recomposition de l'Espace Comboire : état actuel + 18 ans		
Existant	Commerce détruit	20
Construit	Commerce	20
	Bureau	3
	Habitat	3,5
	Parking	8,8
	Aménagement (culture)	55

La recomposition de l'Espace Comboire est achevée, il ne reste plus qu'à attendre la croissance de la végétation. Les nouvelles paysagères sont composées d'aulnes, qui atteignent l'âge adulte après dix ans. Dans cette attente, ce sont les arbustes qui préfigurent cette image finale.

L' Espace Comboire rentre dans la troisième temporalité de cette transformation, le long terme. Il faut que la ville d'Echirolles et les villes environnantes acceptent et intègrent ce changement au niveau de l'agglomération.

Phase n°7 4N

Echelle 1 / 10 000 :

-  : maison
-  : bâtiment 2 étages
-  : bâtiment 3 étages
-  : bâtiment 4 étages
-  : bâtiment 6 étages
-  : rue piétonne
-  : route interne
-  : autoroute A 480
-  : jardins
-  : agriculture périurbaine
-  : friche
-  : ripisylve et noue
-  : Drac et canal





Plan masse 4N
 Echelle 1 / 5 000 :

-  : maison
-  : bâtiment 2 étages
-  : bâtiment 3 étages
-  : bâtiment 4 étages
-  : bâtiment 6 étages
-  : rue piétonne
-  : route interne
-  : autoroute A 480
-  : jardins
-  : agriculture périurbaine
-  : friche
-  : ripisylve et noue
-  : Drac et canal



Bibliographie:

Ouvrages :

- Amphoux P., Chelkoff G. et Thibaud J-P, *Ambiance en débats*, éd. A la croisée, Bernin, 2004, 309 p.
- Benjamin W., *Paris Capitale du XIX e siècle*. 2ème éd. Les Editions du Cerf, Paris, 1993, 970 p.
- Benetière M-H, *Jardin, vocabulaire typologique et technique*, éd. Monum, éditions du patrimoine, Paris, 2007
- Bonnefoy S., Bosso A., Duclos J-C et Léonardon M., *Grenoble, Pays, Paysans, Paysages*, éd. Glénat, Grenoble, 1991, 141 p
- Chelkoff G. et Thibaud J-P, *Ambiances sur la ville*, éd. A la croisée, Bernin, 1997,
- De Certeau M., *L'invention du quotidien intitulé « Arts de faire »* éd. Gallimard, Paris, 1990, 347 p.
- De Moncan P., *Le guide Les passages couverts de Paris*, éd. du Mécène, Biarritz, 1996, 302 p.
- Ferrier J., *Concept Office Architecture prototype*, éd. Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles, 2005, 125 p.
- Geist J-F, *Le Passage, un type architectural du XIXe siècle*, 3ème éd. Mardaga, Bruxelles, 1982, 620 p.
- Gloaguen P., *Etats – Unis, ouest américain par les Guides Bleus*, éd. Hachette, Italie, 2008
- Gonthiez B., *Utilisez l'eau de pluie*. éd. Eyrolles, Marsat, 2008, 130 p.
- Institut d'urbanisme de Grenoble, Duarte P., Seigneuret N, Sauvage Y., *Comment créer les conditions d'un renouvellement urbain de la Ville-neuve de Grenoble*, éd. par l'Institut d'urbanisme de Grenoble, Grenoble, 2002, 226 p.
- Koolhaas R., Harvard, Boeri S., Kwinter S. et Tazi N., *Mutations*. éd. Actar, Barcelone, 2000, 800 p.
- Maillard C., *25 centres commerciaux*, éd. Le Moniteur, Paris, 2007, 160 p.
- Mangin D., *La Ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, éd De la Villette, Paris, 2004, 398 p.
- Manrey B., *Les Grands Magasins*, éd. Picard, Paris, 1979, 269 p.
- Péron R., *les boîtes les grandes surfaces dans la ville*, éd. L'Atalante, Nantes, 2004, 221 p.
- Provoost M, Colenbrander B et Alkemade F., *Dutchtown A City Centre by OMA/ Rem Koolhaas*, éd. Nai Publishers, Rotterdam, 1999, 122 p.
- Ricard P., Pelon J-L et Silhol M., *Mémoires de viscosiers*, éd. Pug, 1980, 125p.
- Rey A., *Le Robert dictionnaire d'aujourd'hui*, éd. France Loisirs, Paris, 1994, 353p.
- Rouillard D., *Superarchitecture le futur de l'architecture 1950 – 1970*, éd. de la Villette, Paris, 2004, 540 p.
- Trelcat S., *Christian de Portzamparc, rêver la ville*, éd. Le Moniteur, Paris, 2007, 302 p.
- The Harvard Design School Guide to Shopping, Chuihua J. C., Inaba J., Koolhaas R., *Harvard Design School Project on the City 2*, Ed. Tashen, Cologne, 2001, 800 p.
- Venturi R., Scott Brown D. Et Izenour, *L'enseignement de Las Vegas*. 2ème Ed. Mardaga, Sprimont, 2007, 190 p.
- Zola E., *Au Bonheur des Dames*, éd. Gallimard, 1980, Malesherbes, 525 p.

Périodiques :

Loriers M-C, Logements et commerces, Almere (Pays-Bas), *Techniques et architecture*, octobre – novembre 2004, vol 474, p 74 – 77
Oosterman A., Réinventer Almere, *l'architecture d'aujourd'hui*, mars- avril 2002, vol 339, p 68 – 75
Pranschke R, MPPreis Shopping Centre in Wattens, *Détails*, mars 2004, volume 3, p 187 – 199

Rapport de recherche :

Boucheret J-M, Féry er Joly R., *Espace urbain de transition*, Paris, 1981, 141 p.
Chelkoff G. avec la collaboration de Liveneau P. , bardyn J-L, Thomas R. et Remy Nicolas, *Prototypes sonores architecturaux*, Grenoble, 2003, 179 p.

Site internet :

www.lineaires.com (2004)
www.la-metro.fr
www.semitag.com
www.wikipédia.fr

Conférence :

Bordreuil S. à l'E.N.S.A.G à l'occasion d'un séminaire sur la marche en ville organisé par le laboratoire Cresson le 3 juillet 2007
Ferrier J. organisée et réalisée à l'E.N.S.A.G, « Concept Office », le 6 mars 2007

Exposition :

D. Perrault au Centre Pompidou, Paris, avril - septembre 2008
Team 10, une utopie du présent (1953 - 1981), Palais de Chaillot à Paris, mars - avril 2008