



LA LETTRE DU CAUE77 N°7 - SEPTEMBRE 2017



Édito



Jérôme Guyard
Maire de Saint-Fargeau-Ponthierry,
Conseiller départemental du canton
de Saint-Fargeau-Ponthierry,
Président du CAUE77

L'accessibilité dans tous les sens du terme pourrait être le dénominateur commun des différentes contributions à cette lettre, reliée à celle de « centralité », et je tiens à remercier vivement les architectes qui témoignent dans les pages suivantes de leurs expériences.

L'accessibilité des espaces publics en Seine-et-Marne c'est le titre d'un ouvrage publié ce mois par le CAUE77, très largement diffusé, et qui je l'espère va aider tous les maires et techniciens des communes dans leurs projets de tous types et à toutes échelles.

Un rappel simple : l'accessibilité concerne les déplacements de chacun et elle permet la sécurité,

l'autonomie et le bien-être de tous. Les exemples présentés dans ce document sont tous seine-et-marnais et peuvent donc être facilement appréciés de visu.

L'accessibilité c'est aussi celle des espaces privatifs des zones commerciales, des zones d'activité, des lieux où enjeux et opportunités se croisent, qui obligent à avoir un regard prospectif. Celui des architectes notamment, longuement développé avec un exemple seine-et-marnais riche d'enseignements. La problématique est posée, il ne reste qu'à conduire les projets. Les maîtres d'œuvre ont tous les talents pour trouver les réponses adaptées.

Le CAUE77 est évidemment aux côtés de tous pour aider dans les démarches de programmation, aider à choisir parmi les solutions proposées.

Bonne lecture. ■





Zones d'activité, commerciales, etc, futures « centralités » ?

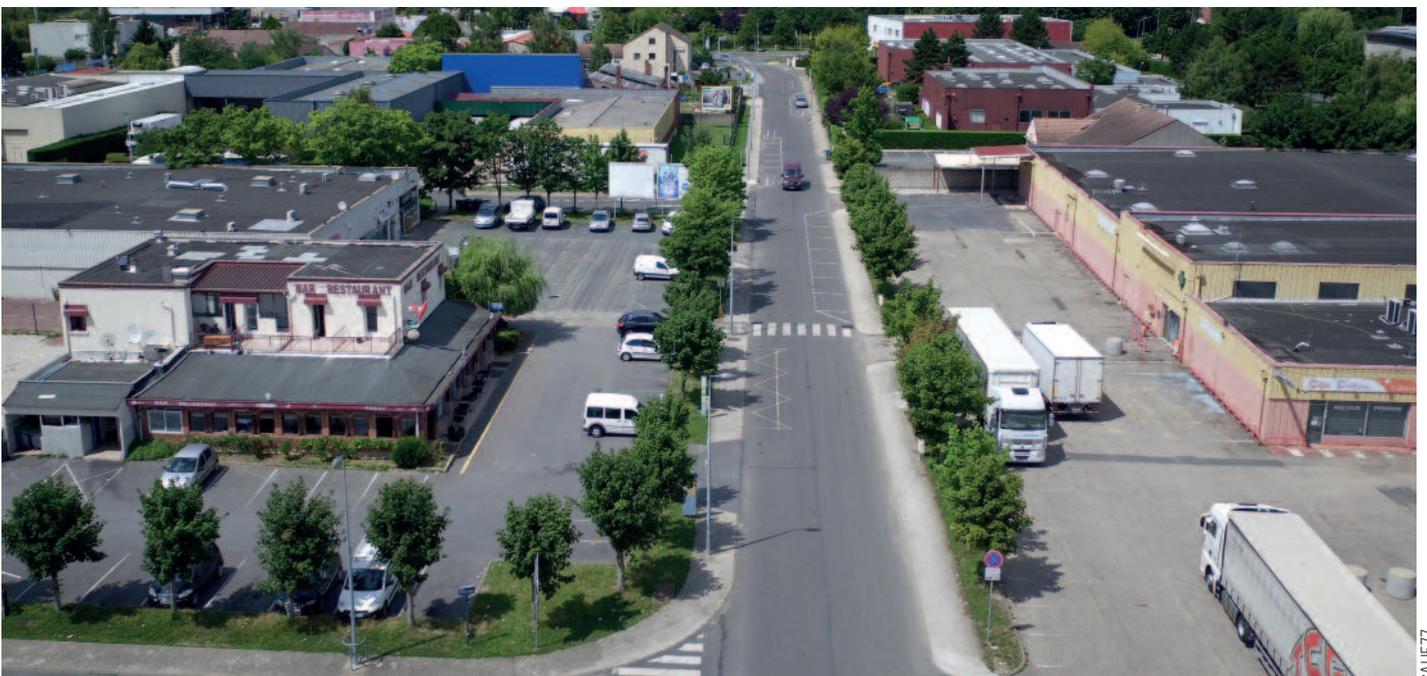
L'aveuglement d'une époque

« *Je ne vois pas quel rapport l'automobile peut avoir avec l'urbanisme* » (André Citroën, in Pascal Rousseau -1997). On peut être un grand constructeur de voitures et manquer de lucidité... ou être de mauvaise foi... En quelques décennies l'histoire s'est chargée de démentir cette cécité. Aussi, avant que la « civilisation » de l'automobile disparaisse (on peut se demander quand et comment avec les progrès de la voiture « propre » ?...) il faudra bien continuer à faire évoluer tous les tissus urbains nés avec elle, qui en dépendent toujours, sinon de plus en plus. Cette cécité largement partagée, feinte ou réelle, a engendré une absence totale d'exigences : toutes les zones pavillonnaires, d'activité, de commerce liées à l'automobile ont été conçues selon les préceptes du fonctionnalisme et du minimalisme le plus littéral et sans aucune contrepartie pour les centralités historiques qui avaient tout à y perdre. Minimalisme de conception, de réalisation, de gestion qu'on peut résumer en quelques points : plans masse purement techniques (où les emprises hors lots privés sont strictement utilitaires, liées à la

circulation et au stationnement), plantations réduites à quelques alignements peu ou mal gérés, ouvrages techniques (bassin d'orage, etc.) d'une sécheresse assumée, trottoirs le plus souvent discontinus et riches en contraintes de tout ordre pour une bonne accessibilité, etc.

Tout est réversible, même le pire

Ces défauts se corrigent et en urbanisme ou en paysage rien ne peut être définitivement désespérant... Question de volonté, de moyens : pour preuve différents quartiers neufs montrant des réussites remarquables sur d'anciennes zones commerciales ou pavillonnaires désertées, des friches industrielles, etc. Le savoir-faire des maîtres d'œuvre est là pour concevoir et accompagner ces renaissances, ce mouvement historique de la « ville sur la ville ». Aujourd'hui comme autrefois, ce recyclage s'impose pour réduire la consommation foncière tout en permettant de

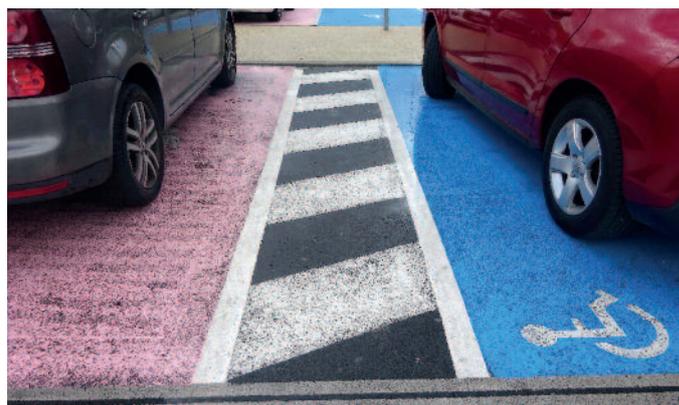




construire des bâtiments adaptés aux nouvelles fonctions, usages, performances. La zone de commerces et d'activité de Combs-la-ville connectée directement à la francilienne est révélatrice de ces mutations en cours et à venir. On y trouve un foncier facilement mutable du fait de l'obsolescence de bâtiments industriels et commerciaux largement amortis, une desserte routière remarquable, la proximité de zones de logement. Les enjeux illustrés à travers cet exemple se retrouvent fréquemment et invitent à avoir une approche innovante pour ne pas compromettre les chances d'exploiter au mieux ces dynamiques.

Changer de regard

C'est la condition essentielle pour déceler dans les situations héritées tous les potentiels de mise en valeur. Derrière ces mots, quoi de concret ? Essentiellement le fait qu'il faut imaginer que sur le moyen et le long termes, ces lieux ont tous les atouts pour devenir dans certains cas des alternatives aux centres-ville anciens. Des centres qui peinent à trouver les moyens de leur renouvellement et dont le dynamisme et l'attractivité s'effondrent du fait du manque d'aires de stationnement, de l'inconfort du bâti existant, de contraintes patrimoniales disproportionnées, de l'apparition de nouvelles formes de distribution, etc. Là, inversement, dans ces paysages souvent décriés, des emprises, des



bâtiments se libèrent, de nouveaux programmes peuvent prendre place et bénéficier de multiples facteurs d'attractivité : charges plus faibles, densité de voiries et réseaux divers, voisinage de zones d'habitat, importance de la fréquentation, y compris par des liaisons douces, image positive auprès d'un nouveau public qui perd le goût de « l'ancien » (difficile d'accès dans tous les sens du terme : financier, culturel, pratique), etc.

Le redéploiement des enseignes commerciales

Ce mouvement, facile à observer, est un des signes manifestes de l'attractivité de ces zones, un indicateur. À Combs-la-ville la construction d'un nouvel Intermarché (voir présentation détaillée pages suivantes) à quelques centaines de mètre du site initial raconte comment un périmètre totalement neuf, « dans les champs de betteraves » il y a quelques décennies, se reconstruit déjà, s'améliore à différents niveaux, et devient un lieu de centralité sinon concurrent du moins complémentaire de l'ancien. Dans de nombreux cas, le déménagement d'un équipement public du type mairie, peut être le signal d'un basculement assumé de la centralité communale.

Subir ou anticiper

Cette dynamique peut être « subie » – le cas le plus fréquent – ou accompagnée. Les débats sur cette alternative sont forcément vifs puisqu'ils touchent à l'idée que chacun se fait de « la centralité ». La veut-on sanctuarisée ? mobile ? ou va-t-on jusqu'à imaginer un devenir urbain où la notion disparaît ? L'avenir tranchera. Si les édifices religieux bâtis au début du Moyen Âge dans les villes européennes ont fixé pendant presque mille ans des « sanctuaires de centralité », aujourd'hui rien ne semble enrayer la mobilité de chacun et donc les multicentralités qui en décou-





lent. Ne pas voir et encourager ces germes de centralité c'est peut-être se condamner à les perdre toutes, comme dans certains villages, désertés par les commerces et services, où les habitants subissent une mobilité permanente mais savent toujours où se trouve le centre... devenu largement fictif. Un concept au final inutile ? dangereux ? Oui dans certains cas, lorsqu'il empêche de regarder la réalité avec un minimum de lucidité. Alors ? Comme dans d'autres domaines mieux vaut trop que pas assez, et plusieurs centralités plutôt que pas du tout. Le « temps long » se chargera de faire le tri.

Toutes ces considérations sont évidemment en contradiction avec tout ce qui s'écrit dans la grande majorité des documents d'urbanisme actuels. Les centres y sont toujours bien identifiés, sanctuarisés, et les zonages, les commentaires sont justes si l'on s'en tient à une vision traditionnelle de la centralité. Ce faisant, ils empêchent de détecter et tirer parti des tendances « souterraines », indécises, difficiles à appréhender mais au final inéductables qui feront les territoires de demain, les façons de les vivre, tant qu'on pourra se déplacer facilement. Mais les entraves de toutes sortes faites à la libre circulation ne font pas partie des hypothèses retenues dans cet article... ■

Bertrand Deladerrière, Directeur



Architectes de Seine-et-Marne

Les architectes de Seine-et-Marne sont des partenaires des collectivités pour répondre aux enjeux de plus en plus complexes de l'évolution du cadre de vie. Depuis les lois Grenelle, ALUR, NOTRe, depuis le nouveau SDRIF de 2013, une évolution considérable du développement urbain touche toutes les communes. La préservation farouche des terres agricoles, des espaces naturels engendre une révolution dans la production du bâti neuf. Depuis l'après-guerre la grande majorité de l'extension des zones urbanisées s'est faite sur des terres agricoles peu coûteuses. Aujourd'hui tous les maires sont confrontés à la mise en œuvre de politiques de densification des tissus urbains existants qui engendre des besoins d'explication et d'accompagnement permanents ; chaque projet doit être examiné en tenant compte du contexte urbain et réglementaire qui se densifie lui aussi.

Les architectes sont les seuls professionnels qui peuvent aider les porteurs de projets et les élus à tirer parti, au mieux, des opportunités offertes par les terrains constructibles dans les sites déjà bâtis. Les architectes locaux partagent la culture des habitants pour savoir développer des projets adaptés aux souhaits de préservation de l'intimité, tout en répondant aux modes de fonctionnement contemporains. L'implication des architectes seine-et-marnais permet également de maintenir les continuités d'emplois de matériaux et de vocabulaires architecturaux identitaires, afin de donner aux projets contemporains des accroches locales garantissant l'acceptation des riverains.

Cette sensibilité se développe avec l'attachement au territoire qui naît grâce à l'ancrage local de la profession. Les évolutions réglementaires, telles que la suppression du Coefficient d'occupation des sols (COS), rendent l'intervention des architectes pertinente pour définir les potentialités de constructibilité de tout bien immobilier susceptible d'évoluer. Cette implication doit se développer le plus tôt possible pour orienter un projet.

La redécouverte des vertus des tissus urbains anciens peut amener à la création de programmes neufs s'inspirant des échelles et des configurations locales, avec des expressions spatiales innovantes et créatives.

L'évolution urbaine nécessite aussi de la continuité dans l'action. L'identification des projets d'aménagement et de développement durables des Plans locaux d'urbanisme (PLU) peut conduire à des mises en œuvre décevantes, faute de suivi et d'accompagnement



pour engager les actions d'acquisitions foncières permettant des réalisations à moyen et long termes. Les compétences des architectes, des urbanistes, des environnementalistes doivent être mobilisées sur la durée pour concrétiser les projets d'intérêt public au-delà des échéances et difficultés procédurales inévitables. L'évolution accélérée des enjeux de la construction qu'implique la transition énergétique repositionne également l'architecte comme conseil primordial du maître d'ouvrage. Il doit l'aider à arbitrer et hiérarchiser les investissements en privilégiant les choix les plus efficaces et pertinents. Aussi bien en construction qu'en rénovation les propositions sont multiples et l'architecte dispose de la vision globale pour arbitrer les choix avec le maître d'ouvrage. Cette relation de confiance nécessite la reconnaissance du temps de travail nécessaire, l'ouverture d'esprit vers la volonté de créer une architecture actuelle expressive et pérenne. En écho, les enjeux et problématiques du maître d'ouvrage sont les guides incontournables pour établir un travail partagé constructif. Enfin l'évolution du bâti rencontre la question sociale de l'accessibilité qui a été mise de côté si longtemps. Devant les perspectives de vieillissement de la population ce service rendu mobilise les acteurs publics pour rattraper des décennies. L'architecte doit apporter sa contribution en regardant ces problématiques avec un souci d'insertion architecturale, de valorisation du bâti, d'accueil égalitaire des usagers. À travers l'ensemble de ces thématiques il apparaît que la proximité élus/architectes seine-et-marnais facilite la continuité du travail partagé et cette qualité relationnelle contribue à la réussite des projets. Les décideurs locaux sont en position d'orienter l'évolution du paysage urbain et villageois des décennies à venir. Si la qualité des constructions n'est jugée que sur son coût nous continuerons à dégrader nos paysages, ce qui va à l'encontre du rôle essentiel joué par l'image d'un territoire. Le tourisme est une perspective économique incontournable, nos villes et villages doivent conserver leur esthétique et respecter ce niveau qualitatif pour leur développement. La concurrence des territoires prend en compte la qualité du cadre de vie ; ce sont les décideurs locaux et leurs partenaires de l'acte de bâtir qui sont responsables de la production d'une époque. Pour évaluer et solutionner les besoins de notre époque nous pouvons ensemble, architectes et élus, mieux collaborer pour aboutir à des réalisations exemplaires tant urbaines qu'architecturales et ainsi semer les bases d'un nouvel élan durable. ■

Grégory Dutertre, architecte
au nom du SASM (Syndicat
des Architectes de Seine-et-Marne)



Une brève histoire des centres commerciaux

Quelques réflexions après avoir passé plusieurs décennies à jouer aux cubes à la périphérie de diverses agglomérations aux cinq coins de l'Hexagone.

Un modèle obligé d'évoluer

Imaginé initialement et presque uniquement avec des impératifs fonctionnels et de retour sur investissement rapide, parsemant ainsi le territoire de nos fameuses « entrées de ville » (La France Moche, *Télérama* 12/02/2010), l'urbanisme commercial s'est développé de façon rampante jusqu'au début des années 2000. Cette phase de développement correspondait, peut-être, à de réels besoins. Elle est rendue opportune par deux facteurs essentiels : un « patrimoine » foncier disponible peu onéreux concomitamment à la généralisation de la voiture pour (presque) tous. Cette ruée vers l'or a vite imposé son modèle de croissance, peaufiné au fil des jours par des enseignes devenues grandes qui ont mis





au point leurs plans types, sorte de modèle pavillonnaire horizontal à grande échelle, imposant l'organisation spatiale optimisée que chacun connaît.

Ainsi chaque commune voulait avoir sa surface commerciale, pourvoyeuse d'emplois à défaut d'identité, favorisée par une façon de planifier la ville de longue date de façon technocratique et jacobine, par zonage interposé. La France avait alors environ 60 millions d'habitants. On peut toutefois se demander comment vivaient les 50 millions de Français en 1965 alors qu'aucune de ces infrastructures n'existait. Cet essor quantitatif a perduré tant que le territoire et la population pouvaient l'absorber, puis, la concurrence entre enseignes devenant frontale, il fallut monter en gamme pour se démarquer, proposer des nouveaux services répondant aux besoins de la société de « loisirs », diversifier les produits, s'attacher au confort de la clientèle, créer des « univers » à l'intérieur des magasins, bref valoriser le client en lui proposant un lieu agréable pour l'inciter à venir, à rester... et à consommer... là plutôt qu'en face !

Cette stratégie de l'escalier laissait un vide derrière elle... dans lequel s'est engouffré le *hard discount* qui en proposait autant pour moins cher.

Intégration ou désintégration

Maintenant que le territoire est quadrillé et le modèle arrivé à son apogée, se pose la question de son obsolescence, attaquée simultanément par trois virus. En premier lieu le développement de l'e-commerce qui propose soit l'enlèvement des produits dans une sorte de station-service (*drive*) ou la livraison à domicile, peut-être bientôt par drones.

Ensuite le développement de surfaces de proximité, plus modestes,

intégrées en pied d'immeuble, produit miracle de régénération des centres-ville avec l'idée globale du « vivre ensemble », dans la mouvance des éco-quartiers et la réduction des gaz à effets de serre en objectif subliminal. Enfin l'apparition de mégastructures où il y a tout ou presque, du moins pour les loisirs, la détente, le commerce, le culte sans doute aussi tel Europacity près de Paris, sorte de vaisseau spatial de plusieurs dizaine d'hectares où on trouvera même une piste de ski, « *Europacity se veut être une des nouvelles cathédrales du néo-libéralisme urbain* » (Guillaume Faburel, enseignant chercheur en études urbaines). Là, tout est fait pour que la traditionnelle sortie du samedi après-midi devienne pèlerinage du week-end. En corollaire à ces mutations déjà amorcées pointe l'arrivée massive de friches commerciales, mais, à la différence des friches industrielles bien connues, celles-ci se trouvent généralement proches des agglomérations, viabilisées et bien desservies, elles n'en seront que plus visibles. Se posera alors la question de leur nécessaire transformation par l'opportunité foncière qu'elles offrent : mutation du bâti, reconstruction de la ville sur la ville ou nouvelle centralité comme certaines villes à l'étranger, moins engoncées dans leur pseudo-patrimoine, ont su le faire sans consommer d'espace supplémentaire. Gaspilleurs d'espaces naturels mais pourvoyeurs d'emplois (majoritairement peu qualifiés), acteurs économiques majeurs souvent au détriment de certains, plébiscités ou décriés, perfectible mais efficace, il fait partie de notre vie et c'est un lieu où la mixité sociale existe au quotidien ; on ne pourra pas le lui reprocher et il n'y en a pas tant que ça. ■

Richard Riff,
architecte, co-gérant Riff architectures





Un Inter qui change d'air

Attendu depuis de nombreuses années, le transfert de l'ancien Intermarché de la ZAC de l'Ormeau sur son nouveau site dans l'Ecopôle des portes de Sénart fut l'occasion de revoir dans son intégralité le concept de ce bâtiment et de son impact urbain.

Fini les parkings synonymes d'aplat d'enrobé à perte de vue ;
Fini les circulations incohérentes du piéton, du cycliste sauvage, de la voiture face aux camions de livraisons ;
Fini les accès sombres, les plafonds bas, l'omniprésence du tube fluor ;
Fini le gaspillage énergétique...

Une fois dressé le constat de ces dysfonctionnements, ce point de départ devait définir un nouveau point d'arrivée pour créer un lieu d'attractivité destiné à accueillir plusieurs centaines de personnes par jour. Repensées dans leur globalité, les qualités d'accueil, de fluidité, d'accessibilité se font ressentir dès l'entrée du site, une

placette comme celle de nos centres-ville nous dirige vers le lieu choisi : grand ou petit parking, station-service, restauration rapide... La différenciation des flux permet une aisance de circulation fortement appréciée car de plus en plus rare de nos jours. Malgré l'étendue du parking, celui-ci paraît à l'échelle humaine, celui d'un découpage familial en Seine-et-Marne. Rythmées par de longues noues largement végétalisées et arborées, à l'allure de haies bocagères, les séquences de stationnement forment un ensemble homogène avec les nombreuses places engazonnées, les allées de circulation piétonnes dédiées, le parvis d'accès... Cet espace s'intègre parfaitement au paysage, sans nuire à la végétation et ni à la faune, il en renforce même certains paramètres : mares écologiques, ruches, plantation de nombreux arbres et apport de nids en façade. Une gestion très rigoureuse des eaux pluviales permet de maintenir cet ensemble végétal dans de bonnes conditions avec un minimum d'entretien, garantissant un aspect valorisant en toute saison et le confort des usagers. En conclusion, comme il est agréable de pouvoir circuler facilement sans encombre, se garer sans rechercher indéfiniment une place (et risquer une amende), que ce soit en voiture essence et/ou en version électrique, à vélo et même en transport en commun





« comme si de rien n'était », liaison assez rare pour être signalée, dans un cadre verdoyant et plaisant/apaisant.

Cette sensation se poursuit à l'intérieur, par un mail offrant des boutiques dignes d'un trottoir de centre-ville : coiffeur, opticien, pharmacie, et d'autres à venir... sans les désagréments climatiques, mais avec cependant une connexion à l'extérieur grâce à un important apport de lumière naturelle. L'ensemble des surfaces de vente et ce mail étant baignés de lumière du jour par de nombreux *sheds* (surface vitrée de toiture orientée nord), presque imperceptible pour certains et totalement indispensable pour d'autres, ces 700m² de surfaces sur l'extérieur apportent une source d'éclairage, de ventilation naturelle et de confort gratuit, réduisant considérablement les consommations électriques et surtout supprimant l'effet d'enfermement bien connu dans les magasins d'ancienne génération.

Ce bien-être toujours recherché pour les clients est parfois totalement invisible : renforcement général de l'isolation (sol, parois, toiture), suppression des ponts thermiques au droit des issues de secours, mise en place systématique de portes sur les vitrines réfrigérées, création d'univers/d'étals semblables à ceux des anciens marchés, gestion contrôlée par informatique de la lumière, du chauffage etc... L'ensemble de ces petits points forme un package qui permet d'une part, l'obtention d'un label de développement durable Européen BREEM au niveau GOOD (de nombreux visuels sont mis en avant sur l'ensemble du site pour expliquer cette démarche : économie d'énergie, biodiversité, etc). Cette bonne « notation », outre indispensable à l'acte de construire aujourd'hui, donne une image vertueuse à ce bâtiment, aspect qui a fait défaut durant de nombreuses décennies à ces constructions commerciales. D'autre part, cet ensemble participe inconsciemment à la quiétude du client qui évolue dans un univers serein et sain avec le sentiment de ne pas polluer puisque dans un bâtiment respectueux de l'environnement, même si ce client est venu en voiture !

Car même si ce bâtiment est actuellement en limite d'urbanisation, ce que l'on appelait autrefois en périphérie, en dehors du périmètre, il est aujourd'hui totalement intégré à la vie de la ville, tant par sa situation géographique que par son usage.

En effet, de nos jours, on ne compte plus les distances en kilomètres mais en temps, en heures de transport, en minutes de stationnement, de distribution/de liaison d'un point à un autre. L'usage des nouvelles technologies/la vie moderne passe à la vitesse supérieure chaque jour (vitesse d'accès à l'information via les nouveaux médias...) on ne passe plus d'une boutique à une autre mais d'un rayon à un autre, d'un produit à un autre, sur quasiment le même linéaire !

Enfin, même intrinsèquement l'exemple du transfert de cet intermarché est une démonstration de la mutation des limites et donc des rapports entre les distances qui forment l'urbanisation. Anciennement en bordure de la ville, cette ZAC de l'Ormeau est aujourd'hui absorbée par l'expansion urbaine, elle fait dorénavant partie d'un quartier en cours de revalorisation. La libération du foncier engendré par ce transfert ouvre de nombreuses possibilités pour cette grande parcelle, c'est une belle opportunité pour un nouveau morceau de ville en devenir (des exemples sont présents dans d'autres villes...) à son tour d'y insuffler un nouvel air. ■

Éric Janicot, architecte,
co-gérant Riff architectures



Conseil d'Architecture, d'Urbanisme
et de l'Environnement de Seine-et-Marne
27 rue du Marché – 77120 Coulommiers
Tél. : 01.64.03.30.62 – Courriel : caue77@wanadoo.fr
Site web : www.caue77.fr
Conception graphique et réalisation : Juliette Tixador
juliettetixador@free.fr

Cette lettre est envoyée par mail et en version papier en édition restreinte. Pour la diffuser plus largement, merci de nous adresser par mail vos suggestions de destinataires.