



HAL
open science

La concertation des acteurs, une solution pour répondre aux enjeux de renouvellement des zones commerciales périphériques : le cas de la route de Vannes à Nantes

Tobias Lablanche

► To cite this version:

Tobias Lablanche. La concertation des acteurs, une solution pour répondre aux enjeux de renouvellement des zones commerciales périphériques : le cas de la route de Vannes à Nantes. Architecture, aménagement de l'espace. 2022. dumas-03814595

HAL Id: dumas-03814595

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03814595>

Submitted on 14 Oct 2022

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

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

Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine de Grenoble

Mémoire de fin d'étude :
Master Urbanisme et Aménagement mention Urbanisme et
Projet Urbain

La concertation des acteurs, une solution pour répondre aux enjeux de renouvellement des zones commerciales périphériques. Le cas de la Route de Vannes à Nantes

Présenté et soutenu le jeudi 8 septembre 2022 par **Tobias LABLANCHE**

Sous la direction de : Federica GATTA
Tuteur d'apprentissage : Etienne GUYOT
Second jury : Ivan MAZEL

Notice analytique

Auteur : Tobias Lablanche

Titre du mémoire de fin d'études : La concertation des acteurs, une solution pour répondre aux enjeux de renouvellement des zones commerciales périphériques. Le cas de la Route de Vannes à Nantes

Date de soutenance : 08/09/2022

Organisme d'affiliation : Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine

Organisme dans lequel l'alternance a été effectué : Patriarche, le Bourget-du-Lac

Directeur du projet de fin d'études : Federica GATTA

Collation :

Nombre de pages : 69

Nombre de références bibliographiques : 32

Mots-clés analytiques : Zones commerciales périphériques, commerce, urbanisme commercial, renouvellement, participation citoyenne, zéro artificialisation nette, acteurs, co-construction, foncières commerciales

Mots-clés géographiques : Route de Vannes, Nantes, Orvault, Saint-Herblain, Pays de la Loire

Résumé :

Les zones commerciales périphériques, objet incontournable de la périphérie française que nous connaissons aujourd'hui, sont le résultat d'un long processus de construction. Elles suscitent beaucoup de critiques et sont souvent remises en cause notamment par les formes urbaines qu'elles produisent et les terres qu'elles artificialisent. Elles entretiennent un modèle de déplacement dépendant de l'automobile et des modes de consommation aujourd'hui dépassés. Ces espaces sont d'autant plus questionnés avec le contexte actuel de zéro artificialisation nette, du changement climatique, de crise sanitaire et de la concurrence d'internet.

Cette étude s'interroge sur le renouvellement de ces espaces et la place des usagers dans ce processus. La concertation avec l'ensemble des acteurs faisant aujourd'hui vivre ces zones semble apporter une nouvelle solution pour repenser ces espaces périphériques. Pour illustrer ce mécanisme, l'étude se concentre sur un archétype des zones commerciales périphériques : la Route de Vannes à Nantes.

Un ensemble d'entretiens avec des usagers et des professionnels, de documents et de littératures scientifiques rend compte de l'état dans lequel la démarche se trouve aujourd'hui.

Les acteurs établissent le même diagnostic sur ces espaces, ils doivent muter afin de dépasser la seule fonction de consommation. La concertation permet aux acteurs de co-construire un projet de renouvellement des pôles commerciaux.

Abstrac :

The peripheral commercial zones, the essential object of the French periphery that we know today, are the result of a long construction process. They are the subject of much criticism and are often called into question, particularly because of the urban forms they produce and the land they make artificial. They maintain a model of travel that is dependent on the car and modes of consumption that are now outdated. These spaces are all the more questioned in the current context of zero net artificialisation, climate change, the health crisis and competition from the internet.

This study looks at the renewal of these spaces and the place of users in this process. Consultation with all the actors who make these areas live today seems to provide a new solution for rethinking these peripheral spaces. To illustrate this mechanism, the study focuses on an archetype of peripheral commercial zones: the Route de Vannes in Nantes.

A set of interviews with users and professionals, documents and scientific literature gives an account of the state in which the process is today.

The actors establish the same diagnosis on these spaces, they must change in order to go beyond the sole function of consumption. The consultation allows the actors to co-construct a project for the renewal of commercial centres.

Déclaration anti-plagiat
Antiplagiarism statement

Document à scanner après signature et à intégrer au mémoire
Document to be scanned after signature and to be joined to the master thesis

Déclaration / *Statement*

1. Ce travail est le fruit d'un travail personnel et constitue un document original.
This paper is the result of personal work and is an original document.
2. Je sais que prétendre être l'auteur d'un travail écrit par une autre personne est une pratique sévèrement sanctionnée par la loi.
I know that claiming authorship of a work written by another person is a practice that is severely punished by law.
3. Personne d'autre que moi n'a le droit de faire valoir ce travail, en totalité ou en partie, comme le sien.
No one but me has the right to claim this work, in whole or in part, as their own.
4. Les propos repris mot à mot à d'autres auteurs figurent entre guillemets (citations).
Arguments taken over identically from other authors appear in quotation marks.
5. Les écrits sur lesquels je m'appuie dans ce mémoire sont systématiquement référencés selon un système de renvoi bibliographique clair et précis.
The texts on which I rely in this master thesis are systematically referenced according to a clear and precise bibliographic system.
6. Déclare avoir obtenu les autorisations nécessaires pour la reproduction d'images, d'extraits, figures ou tableaux empruntés à d'autres œuvres.
I declare that I have obtained the necessary authorizations for the reproduction of images, extracts, figures or tables borrowed from other works.

NOM/LAST NAME : **LADLANCHE**

PRENOM/FIRST NAME : **TOBIAS**

DATE : **25/08/2022**

SIGNATURE :

Ladlanche

Remerciements

Je tiens à remercier tout particulièrement Etienne Guyot, mon tuteur d'apprentissage, pour m'avoir permis d'intégrer l'agence Patriarche, pour sa disponibilité, son accompagnement et son soutien tout au long de l'année.

Je tiens également à remercier l'ensemble de mes collègues du pôle préfigurations, pour leur disponibilité, leur aide et les nombreux moments d'échanges que nous avons eu durant cette année.

Je remercie Federica Gatta, ma tutrice universitaire, pour son suivi, son accompagnement et ses conseils dans mon travail.

J'adresse mes remerciements aux professionnels qui m'ont accordé de leur temps pour réaliser ces entretiens.

Pour finir, je remercie Pauline, Victor, Marie, Jean-Michel, et Agnès pour avoir répondu présent à mes questions.

Sommaire

Sigles	10
Introduction :	11
Partie 1 : Cadre méthodologique	14
1. Entretiens	15
1.1 Entretiens avec les usagers	15
1.2 Entretiens avec les professionnels	16
1.2.1 Frey.....	16
1.2.2 Etixia	17
1.2.3 Nhood.....	17
2. Analyse documentaire.....	18
2.1 Revue de littérature.....	18
2.2 Études des experts	18
2.3 L'étude de la maîtrise d'ouvrage	18
2.4 L'Avis citoyen	19
Partie 2 : Le processus de construction des zones commerciales périphériques française : la Route de Vannes, un archétype parmi tant d'autres.....	20
1. Des champs aux boîtes : l'urbanisme commercial à la française.....	21
1.1 Fabrication de la périphérie française autour de la « <i>vitesse mécanisée</i> ».....	21
1.2 Les Trente Glorieuses : la naissance de la consommation de masse et de la périurbanisation	22
1.3 Les espaces résiduels du réseau routier : un terreau fertile pour le développement du commerce en périphérie	23
1.4 La réglementation commerciale : témoin de l'interventionnisme de l'Etat	24
2. La Route de Vannes, du maraîchage au premier pôle commercial de la métropole	27
2.1 Un axe métropolitain majeur	27
2.2 Historique du développement de la Route de Vannes	28
2.3 Le poids de l'initiative privée sur la transformation de la Route de Vannes.....	34

Partie 3 : Un modèle d'urbanisation désuet, la Route de Vannes résiste 37

1. Les zones commerciales périphérique françaises : entre critiques, pertes de vitesse et remises en question 38

1.1 Critiques de l'objet iconique de la périphérie française 38

1.2 La réglementation de l'urbanisme commerciale : entre police de concurrence et laxisme 40

1.3 La zéro artificialisation nette, une nouvelle façon de penser l'urbanisme 43

1.4 Une perte de vitesse nationale 45

2. La Route de Vannes : un canyon urbain à potentiel 49

2.1 Un constat partagé par tous les acteurs 49

2.2 Une divergence des opinions des acteurs 51

2.3 Des constats au diagnostic 52

Partie 4 : La participation citoyenne : un nouvel outil de renouvellement des ZCP..... 56

1. Les foncières commerciales : une nouvelle approche du développement commercial 57

1.1 Méthodes et approches des foncières commerciales 57

1.2 Des démarches en faveur de la résilience 58

1.3 La participation chez les foncières 61

1.4 Une volonté de créer du lien social autour de l'animation 63

2. Le démarche de plan guide, un renouveau pour la Route de Vannes 66

2.1 Une vision stratégique intercommunale 66

2.2 La participation, une ambition métropolitaine 69

2.3 Les usagers, un nouveau regard sur la reconversion des espaces 73

2.4 Des attentes et points de vue différents selon les acteurs 75

Conclusion 79

Références 81

Articles 82

Ouvrages 83

Enseignements.....	83
Mémoires / Thèses	83
Rapports	84
Sitographie	85
Annexes.....	86
Grille d’entretiens pour les foncières commerciales	87
Grille d’entretiens pour les usagers	89
Table des figures	91

Sigles

AEC : Autorisation d'Exploitation Commerciale

BE : Bureau d'Étude

BREEAM : Building Research Establishment Environmental Assessment Method

CDAC : Commission Départementale d'Aménagement Commercial

CDEC : Commission Départementale d'Équipement Commercial

CDUC : Commission Départementale d'Urbanisme Commercial

CNAC : Commission Nationale d'Aménagement Commercial

CSP : Catégorie Socioprofessionnelle

FISAC : Fond d'Intervention pour les Service, l'Artisanat et le Commerce

DAC : Document d'Aménagement Commercial

HQE : Haute Qualité Environnementale

HQE-AD : Haute Qualité Environnemental Aménagement Durable

MOA : Maitrise d'Ouvrage

PLU(I) : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

PLUM : Plan Local d'Urbanisme Métropolitain

ODEC : Observatoires Départementaux d'Équipement Commercial

ORT : Opération de Revitalisation de Territoire

RDV : Route de Vannes

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

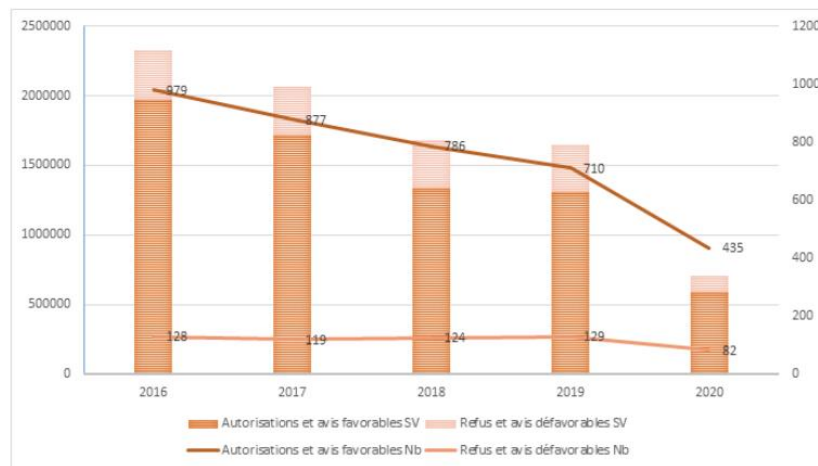
TCSP : Transport Collectifs en Site Propre

ZAN : Zéro Artificialisation Nette

ZCP : Zone Commerciale Périphérique

Introduction :

Selon le rapport 2019 de la CNAC, les CDAC ont autorisé ou donné un avis favorable pour 1 329 940 m² de surface de vente. Cela représente 85 % des demandes pour 79 % de la surface de vente. La tendance des surfaces autorisées est à la baisse depuis 2016 comme nous l'indique le schéma ci-dessous. La crise sanitaire de 2020 a également eu de fortes répercussions avec une baisse de 57 % des surfaces examinées.



SV : surface de vente examinée en m². Champ : France. Source : DGE, fichier statistique issu de l'exploitation de la base administrative des avis et décisions pris par les CDAC et par la CNAC.

Figure 1 : Graphique de l'évolution du nombre des avis, décisions et de la surface de vente examinés par an. Source : Rapport 2020 CNAC

Les CDAC examinent les projets de commerces de détail de plus de 1000 m² de surface de vente, ainsi ces quelques chiffres nous permettent de constater l'importance en termes de surface que représente l'aménagement commercial que ce soit pour de la création ou de l'extension.

Cette étude aura pour but d'analyser ce que nous appellerons les ZCP. Pour définir ce terme, il faut se pencher sur la définition du terme « périphérie ». Elle est l'« ensemble des quartiers situés loin du centre d'une ville » (Larousse), il n'y alors pas de périphéries sans centres-villes (Mangin, 2004). Les villes françaises sont aujourd'hui largement représentées par le modèle de développement radiocentrique, la périphérie est le tissu dépendant du centre (Ibid.). Nous retrouvons les ZCP dans ces espaces, dans la plupart des cas en bordure des axes majeurs d'accès aux villes : les rocades, les entrées de ville, les voies rapides urbaines, pour n'en citer que quelques-unes. Ces ZCP sont d'importantes pôles économiques des villes dans lesquelles elles se situent. Elles sont majoritairement tournées vers l'activité commerciale.

Depuis la loi Climat & Résiliences en 2021, le gouvernement a fixé pour objectif d'atteindre d'ici 2050 la ZAN. Pour ce faire, le premier objectif est de réduire le rythme de la consommation d'espace de moitié entre 2021 et 2031. Comme le rappelle le Ministère de la

Transition Écologique « *l'artificialisation des sols porte atteinte à la biodiversité, au potentiel de production agricole et de stockage de carbone, ou encore augmente les risques naturels par ruissellement. L'étalement urbain et le mitage des espaces à toutes les échelles, lorsqu'ils ne sont pas maîtrisés, éloignent par ailleurs les logements des services publics et de l'emploi, augmentent les déplacements et entretiennent une dépendance à la voiture individuelle.* »¹. L'article 215 de cette loi interdit toute nouvelle implantations ou extension commerciale qui artificialiserait les sols.

Les ZCP sont directement touchées par l'objectif ZAN. Il est ainsi question dès aujourd'hui de mobiliser les surfaces déjà artificialisées et de revoir les processus de fabrication chez les professionnels. Les ZCP sont des gisements fonciers importants qui pour certains commencent à péricliter avec des baisses de fréquentation, des locaux vétustes ou encore la concurrence du e-commerce. Le taux de vacance dans ces espaces dépasse dans certains cas ceux des centres-villes², il est donc important de réinterroger le modèle.

Il sera ainsi question dans cette étude de produire une nouvelle réflexion autour du réaménagement de ces espaces.

Cette étude s'articule autour de la Route de Vannes à Nantes qui est l'une des principales ZCP de la métropole. Ce terrain de recherche est apparue lors d'une étude sur celui-ci à l'agence Patriarche. De plus, ce n'est pas un territoire qui m'est inconnue ce qui a facilité la récolte de données. La recherche mobilisera également le réseau des différentes foncières commerciales avec lesquelles Patriarche est en contact.

Afin d'apporter un nouveau regard sur ces espaces, nous nous pencherons plus particulièrement sur la place de l'utilisateur dans le processus de réaménagement.

Couple problématique / hypothèse

L'utilisateur représente un acteur essentiel dans ces espaces, s'il n'est pas présent les ZCP périclitent. Il ne peut être vu comme une ressource uniquement financière servant à alimenter ces espaces. L'intérêt dans cette étude sera d'une part de montrer la contribution que l'utilisateur peut avoir dans le processus de mutation de ces espaces. D'autre part de mesurer comment les foncières commerciales, actrices fondamentales dans ces territoires se placent par rapport à ce processus de mise à contribution des usagers. La question que nous pouvons nous poser est la suivante :

¹ *Artificialisation des sols*. Ministère de la Transition écologique. Consulté 24 avril 2022, à l'adresse <https://www.ecologie.gouv.fr/artificialisation-des-sols>

² L'INSTITUT POUR LA VILLE ET LE COMMERCE et FNAU. *Atlas du commerce : tendances actuelles et dynamiques spatiales*. 2022 [en ligne]. Disponible à l'adresse : https://www.fnau.org/wp-content/uploads/2022/06/observatoire_du_commerce_v7_hd_sans_traits_coupe-1.pdf

Comment le processus de participation / concertation est-il perçu aujourd'hui dans le cadre des projets de renouvellement des zones commerciales périphériques ? De quelles manières les usagers peuvent être mis à contribution dans la co-production d'un projet de renouvellement des zones commerciales périphériques, afin de rompre avec la vision uniquement économique des usagers et de s'appuyer sur leur vécu de l'espace ?

Plusieurs axes de développement nous ont aidé à répondre à notre questionnement les voici :

Les ZCP concentrent une multitude d'acteurs aux intérêts aussi différents les uns que les autres. Ces acteurs peuvent être les pouvoirs publics locaux, les foncières commerciales, les commerçants, les clients, les riverains, etc. Cette liste non-exhaustive nous montre la diversité d'acteurs dans ces territoires. Un dialogue entre tous les acteurs n'est pensable que du fait des intérêts divergents de chacun. Le réaménagement des ZCP s'en voit ainsi compromis.

Nous pouvons supposer au vu de l'important nombre de ces espaces en France, que les usagers et clients en sont satisfaits. Ils ne souhaitent pas changer leurs modes d'usages et voir muter leurs formes.

Le dernier axe à l'inverse nous laisse envisager que les usagers et clients ne sont pas satisfaits des ZCP et ainsi les délaissent tant qu'elles ne se transforment pas.

Pour nous permettre de répondre à cette question, nous aborderons dans une première partie le cadre méthodologique qui nous a permis de collecter des données dans cette étude.

La deuxième partie sera consacrée à un retour sur le processus de fabrication des ZCP. Nous verrons alors comment le contexte de l'époque, autour de doctrines, réglementations et changements sociétaux, à favoriser la construction de ces espaces en France. Par la suite, nous constaterons que la RDV reprend l'ensemble des éléments constitutifs de ces espaces, en faisant ainsi un archétype.

Dans une troisième partie, nous reviendrons sur l'ensemble des critiques faites à cet urbanisme sur ces formes, sa réglementation pour finir sur la remise en question du modèle aujourd'hui. Un retour sur l'ensemble des remarques faites à la RDV sera également proposé.

Nous analyserons enfin dans une quatrième et dernière partie, comment les foncières commerciales se sont saisies de l'ensemble des problématiques liées à ces territoires et comment elles ont adapté la participation citoyenne à leur processus de travail. Pour finir, nous reviendrons une nouvelle fois sur l'entrée de ville nantaise afin d'examiner comment le réaménagement a été pensé par les acteurs autour de la concertation.

Partie 1 : Cadre méthodologique

1. Entretiens

Dans le but de collecter des données dans cette étude, la première méthodologie choisie a été celle des entretiens semi-directifs. Cette méthode a l'avantage de laisser un maximum de liberté à l'interlocuteur et de développer un maximum ses propos. Elle analyse un discours construit autour de « faits de paroles » et non de réponses directement. Cela nous permet de comprendre les motivations, les expériences, les comportements et les représentations des individus. Nous saisissons alors les grilles de lecture de nos enquêtés qui justifient leurs usages et pratiques (Rouyer, 2018). De plus, les entretiens semi-directifs nous permettent de construire une grille d'entretiens organisée par thèmes et sous-thèmes. Ils sont construits à l'aide de sous-hypothèses nous permettant de répondre à nos hypothèses principales. Deux grilles ont été construites pour les entretiens avec les usagers et avec les professionnels, elles sont en annexe.

Une fois les entretiens réalisés, ils ont été retranscrits et ont fait l'objet d'une analyse comparative en fonction des thèmes et sous-thèmes.

L'intérêt de cette méthode est également de comparer les discours tenus par ces deux acteurs. Cela mettra en évidence les points de convergence et divergence entre ces deux acteurs.

1.1 Entretiens avec les usagers

Le premier groupe d'acteurs concerné est directement en lien avec le processus de participation et de concertation : les usagers. Cette catégorie d'acteurs permet de compléter le diagnostic de l'espace à l'étude. Il faut s'appuyer sur leurs connaissances fines du territoire et de leurs usages afin de s'approprier l'histoire de la zone, ses points forts et faibles. Les usages, attentes, et propositions pour améliorer l'espace font également partie du processus d'enquête.

Pour cette étude, l'intérêt de réaliser des entretiens avec les usagers est de mettre en avant leur utilité dans le processus de projet urbain et leur vision de celui-ci actuellement. Bien souvent, nous retrouvons une « *politique de communication* » autour des projets urbains plutôt qu'une politique de « *participation démocratique aux décisions* » (Guermon, 2006).

Un panel de cinq usagers et clients de la zone a été mis à contribution de cette étude. La démarche d'approche des personnes interrogées dans cette étude est le réseautage ayant des connaissances dans la région nantaise. Cette démarche explique le manque de diversité de profil notamment au niveau des CSP et de l'ancienneté d'utilisation de la zone. Le tableau ci-dessous présente les principales caractéristiques de ces personnes.

Prénom	Age	CSP	Ancienneté d'utilisation de la zone
Agnès	57 ans	Cadre	Depuis toujours
Jean-Michel	60 ans	Cadre	Depuis toujours
Marie	27 ans	Cadre	Depuis 5 ans
Pauline	27 ans	Étudiante	Depuis toujours
Victor	27 ans	Cadre	Depuis toujours

Figure 2 : Tableau des usagers interrogés. Source : Tobias Lablanche

1.2 Entretiens avec les professionnels

La seconde catégorie d'acteurs interrogés est les foncières commerciales, actrices principales de ces espaces. Elles sont, pour la plupart du temps, propriétaires des fonciers à vocation commerciale. Les foncières ont pour mission la location des terrains ou bâtis, le choix des enseignes, les relations avec les associations de commerçants et l'animation de leur espace. Réaliser des entretiens avec ce type d'acteur nous permet de constater les visions distinctes qui sont à l'œuvre chez eux en matière de mutation des zones commerciales. Selon les différentes foncières, des visions distinctes peuvent exister, en fonction de leur rapport à l'automobile, à la mixité fonctionnelle, à la qualité des espaces publics dans les ZCP. L'enquête par entretiens nous a permis entre autres de mettre en avant les visions des professionnels sur le réaménagement / reconversion des ZCP, ainsi que de comprendre les représentations qu'ils se font de la participation / concertation des usagers dans ce processus. Enfin, ces visions et représentations pourront être comparées afin d'établir des grandes tendances à l'œuvre chez les professionnels.

Les professionnels interrogés font partie des contacts de l'agence Patriarche que nous avons pu mobiliser. Nous retrouvons ainsi trois foncières commerciales : Frey, Etixia et Nhood.

1.2.1 Frey

Frey a été représentée par le Directeur de l'Aménagement (DA). L'entreprise est entrée en bourse en 2008, elle détient un patrimoine foncier de 1,6 milliard d'euros et représente 571 800 m² repartit en France, en Espagne et au Portugal.

Le DA nous précise que la foncière est certifiée B-Corp (Benefit Corporation) un label pour les entreprises reconnues comme ayant un impact bénéfique sur le monde. De plus, Frey était la première sur les certifications HQE, BREEAM et HQE Aménagement. Ce sont des labels décernés aux opérations réduisant leurs impacts sur l'environnement. Il nous exprime également qu'ils sont l'un des acteurs précurseurs dans le développement des retail parks.

1.2.2 Etixia

L'entretien avec la foncière Etixia s'est fait en deux temps. À l'origine, il était prévu un seul entretien avec le Directeur de la Construction (DC) qui avait également convié, le Directeur Marketing, Innovation et Expérience Client (DMIEC) à la réunion. Un empêchement a divisé l'entretien en deux parties, en premier lieu avec le DMIEC sur la base de notre grille d'entretien puis avec le DC sur la présentation d'un futur projet à Clermont-Ferrand. Etixia est une foncière commerciale née en 2014 et « *liée à l'actionnariat Kiabi* » (DMIEC Etixia, 2022). La volonté de Kiabi était de « *développer ce patrimoine foncier et de le sécuriser* » (Ibid.). Il nous précise que la foncière n'est pas là pour créer et gérer des magasins Kiabi, mais pour s'occuper du patrimoine immobilier de l'enseigne. Il représente 324 000 m² de magasins en France, en Italie et en Espagne et 60 000 m² d'entrepôts logistiques pour une valeur de 686 millions d'euros.

1.2.3 Nhood

Nhood est la foncière commerciale qui « *gère l'ensemble des sites commerciaux natif d'Auchan* » (Chef de Projets Aménagement et Promotion Nhood, 2022). Elle est représentée dans cette étude par un Chef de Projets Aménagement et Promotion (CPAP). La foncière gère aujourd'hui un patrimoine foncier de 1 120 394 m². Durant l'entretien, il nous explique que Nhood a pour objectif de développer des projets autour des centres commerciaux Auchan, mais pas uniquement. L'entreprise se développe aujourd'hui sur la partie promotion immobilière de l'habitat et de bureau. L'entretien s'est également réalisé en deux parties. La première nous a permis de lui poser nos questions à l'aide de la grille d'entretien. Durant le deuxième entretien, il nous a présenté le projet de La Maillerie dans la ville de Croix. Ce projet a la particularité d'être réalisé sur une friche industrielle.

2. Analyse documentaire

2.1 Revue de littérature

La seconde méthodologie d'enquête retenue pour collecter des données est l'analyse documentaire. Elle a permis de nous approprier le sujet d'un point de vue scientifique. Un important travail de revue a été fait, ce qui nous a permis de construire et d'appuyer notre réflexion tout au long de cette étude. Les principales lectures ont tourné autour du processus de formation des ZCP, de la réglementation de l'urbanisme commercial, de la place du commerce dans la ville et de la résilience de celui-ci.

2.2 Études des experts

L'entrée de ville nantaise nous a obligé à nous plonger dans les nombreux documents mis en place dans le cadre du projet de renouvellement de la RDV. Il a été commandé par Nantes Métropole, un groupement de bureaux d'études a ainsi été sélectionné par la MOA. Ce groupement est représenté par :

- Attica (mandataire) : architecte, urbaniste et paysagiste
- Arcadis : VRD et mobilités / déplacements
- AID : programmation commerciale
- Terridev : montage opérationnel

L'étude concerne la programmation urbaine de la RDV, autour de différentes phases : un diagnostic, des scénarios et un plan guide. Il faut noter qu'aujourd'hui l'étude est toujours en cours.

L'analyse de cette étude s'est faite autour des données disponibles sur le site d'Attica et celle inscrite dans l'Avis citoyen.

2.3 L'étude de la maîtrise d'ouvrage

En guise d'introduction du projet de renouvellement de la RDV, Nantes Métropole et les mairies d'Orvault et de Saint-Herblain ont organisé une réunion publique. Elle s'est déroulée le 30 juin 2021 de 18h à 20h à l'Odyssée d'Orvault. Cette vidéo a été mise en ligne sur Youtube. Elle nous a permis de saisir le discours des élus locaux et techniciens. Les acteurs centraux de la réunion étaient :

- Pascal Pras, vice-président de Nantes Métropole en charge de l'Habitat, des Projets urbains et de l'Urbanisme durable
- Bertrand Affilé, Maire de Saint-Herblain

- Jean-Sébastien Guitton, Maire d'Orvault

Deux experts sont également venus compléter les propos des élus :

- Juliette Lecaux-Ewest, Cheffe de projet en charge du développement urbain à Nantes Métropole
- Anne Chevrel, Directrice de Vox Operatio

Cette réunion a permis d'introduire la démarche de concertation. Les élus et experts ont présenté leur vision sur le renouvellement de celle-ci autour de quatre orientations essentielles. Elle a permis également de confronter les principaux acteurs aux questions et remarques du public.

Nous avons également pu collecter des données sur le site de Nantes Métropole et celui du dialogue citoyen.

2.4 L'Avis citoyen

Suite à la réunion de lancement, la démarche de concertation est lancée auprès des usagers de la zone. Nous retrouvons dans cette catégorie les habitants, les clients, les commerçants, les associations et autres usagers qui ne rentrent pas dans ces catégories. Ce document réuni l'ensemble des remarques, solutions et recommandations obtenues dans le cadre de la démarche. Il a été rendu à la MOA en janvier 2022, la collectivité a jusqu'au 1 novembre 2022 pour apporter sa réponse.

La démarche a été menée par les agences Médiation Environnement et Vox Operatio toutes deux spécialisées dans ce processus.

Partie 2 : Le processus de construction des zones commerciales périphériques française : la Route de Vannes, un archétype parmi tant d'autres

Ce chapitre va aborder, dans un premier temps, le processus de fabrication des ZCP à l'échelle nationale autour de la pensée fonctionnaliste et de la réglementation qui ont construit la périphérie française durant la période des Trente Glorieuses. Le second temps reviendra sur notre objet d'étude afin de comprendre qu'elles sont les logiques qui l'ont façonné.

1. Des champs aux boîtes : l'urbanisme commercial à la française

1.1 Fabrication de la périphérie française autour de la « vitesse mécanisée »

Les principes de la Charte d'Athènes ; énoncés par Le Corbusier autour des quatre fonctions suivantes : se loger, travailler, se récréer et circuler ; sont à l'origine des doctrines de l'urbanisme et de l'architecture des Trente Glorieuses. Chacune de ces fonctions étaient attribuées à des secteurs dans la ville produisant ainsi « l'urbanisme de zonage ».

Le Corbusier émettait le constat que la ville traditionnelle était héritée d'un modèle de déplacement autour des « vitesses naturelles ». Aujourd'hui, ce modèle n'est plus adapté aux « vitesses mécaniques » induites en grande partie par le développement de l'automobile. Le plan de la ville traditionnelle avec des distances de croisement trop faibles et des rues trop étroites, va à l'encontre de la fluidité de la circulation (Novarina, 2021). Ainsi, il faut remplacer les îlots traditionnels par des secteurs, et catégoriser les voies de circulation en fonction des vitesses de déplacement qu'elles peuvent supporter. En résulte une séparation des flux automobiles et piétons autour d'un réseau viaire organisé en sept voies.

L'Etat français a mis en place à partir de 1960 des politiques pour bâtir le réseau routier et autoroutier. Nous retrouvons à cette date le Plan Directeur Routier, le Schéma Directeur des Grandes Liaisons Routières en 1971 et pour finir le Schéma Directeur Routier National entre 1988-1992.

Le rapport Buchanan de 1963 concrétise la doctrine fonctionnaliste de la Charte d'Athènes. La congestion des villes étant devenue une problématique majeure, le rapport mise sur l'adaptation des villes à l'automobile par la création de voiries dédiées à celles-ci.

Le réseau routier français a triplé sa longueur entre 1970 et 1980 (Jean et Vanier, 2009), ainsi, il est possible de se déplacer plus vite et donc d'aller et d'habiter plus loin (conjecture de Zahavi). L'ensemble de ce processus est ainsi responsable de la constitution de la périphérie française que nous connaissons aujourd'hui, du fait de sa facilité d'accessibilité.

David Mangin, dans son ouvrage *La ville franchisée : Formes et structures de la ville contemporaine* démontre également le lien entre les infrastructures routières et les formes urbaines. Ces deux éléments sont étroitement liés selon-lui, ainsi aborder la question des réseaux viaires revient à se demander « quelle ville veut-on ? ».

La construction des premiers réseaux de contournement dans les années 1960, permet de désengorger les centres-villes. Cependant, ils ont pour effet de renforcer le modèle de périphérie dépendante du centre. Dans ces espaces résiduels entre infrastructures routières et centre-ville se construisent les premiers grands objets urbains des périphéries françaises (grand-ensemble, hôpitaux régionaux, campus universitaires, etc) (Mangin, 2004).

Dans les années 1970, ce sont les rocade qui naissent en parallèles des autoroutes françaises. De nouvelles stratégies d'implantation naissent, « *la grande distribution cherche très vite à greffer ses centres commerciaux au plus près des flux et des échangeurs, là où ils drainent tant les populations des banlieues et du centre que celle des bourgs environnants qui amorcent leur périurbanisation* » (Mangin, p.83, 2004).

Les années 1980, sont marquées par la construction des voies rapides sur l'emplacement du réseau radial. Ces nouvelles trames viaires renforcent le modèle radiocentrique des villes françaises et ébauchent la sectorisation (Ibid.).

La construction de giratoires implantés aux extrémités de nouvelles routes situées en marge des villes achève le processus de construction des infrastructures routières modernes. En résulte aujourd'hui, un tissu urbain morcelé, sectorisé et spécialisé dû à la ceinturation du réseau (Ibid.).

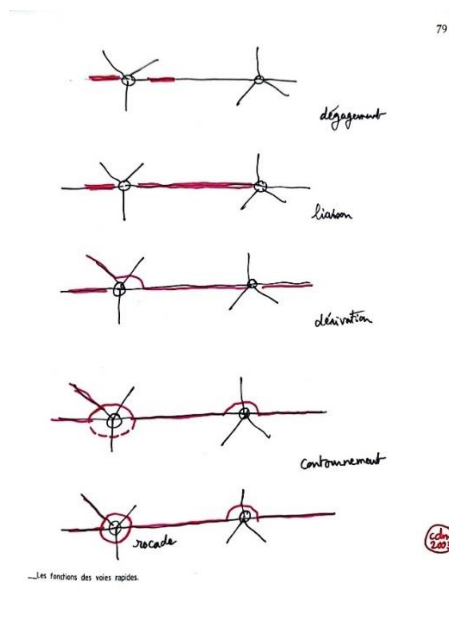


Figure 3 : Les fonctions des voies rapides. Source : David Mangin, 2004

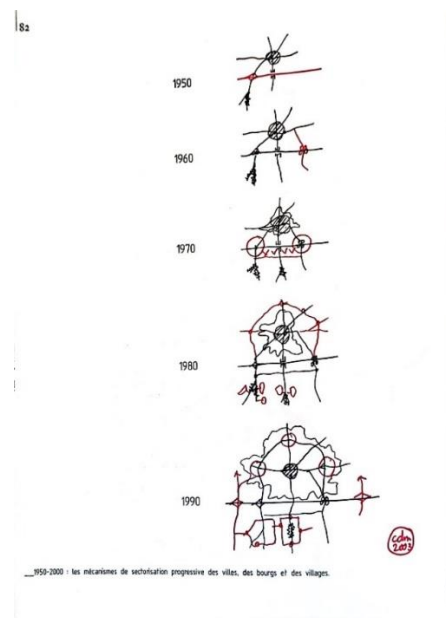


Figure 4 : Les mécanismes de sectorisation progressive des villes, des bourgs et des villages. Source : David Mangin, 2004

1.2 Les Trente Glorieuses : la naissance de la consommation de masse et de la périurbanisation

Cette époque constitue un tournant pour les ménages français. Entre les années 1960 et 1974, le revenu disponible a connu un accroissement de 11,2 % en moyenne par an (Consaes,

Fesseau et Passeron, p. 13, 2009). Nous retrouvons également à cette période un triplement du revenu moyen, passant de 20 000 Franc à 60 000 Franc entre 1960 et 1980³.

Cette situation permet aux ménages de profiter d'une offre de consommation de masse en plein essor. Ils s'équipent de réfrigérateur et de congélateur. Le parc automobile français connaît lui aussi un accroissement. Au milieu des années 1960, 64 % des ménages possèdent une voiture et 20 % en possèdent deux (Mangin, 2004).

Ces deux éléments, en plus du développement du réseau routier, modifient les habitudes de consommation. Il est désormais envisageable de faire ses courses une seule fois par semaine grâce aux nouveaux équipements électroménagers et à la voiture qui permet de transporter plus de choses en se garand directement devant l'enseigne de grande distribution. Elles ont l'avantage, contrairement au centre-ville, d'être accessibles directement en voiture et de regrouper l'ensemble des achats du quotidien sous un toit commun. De plus, « *sur un plan plus symbolique, la grande distribution s'est révélée être en phase avec l'imaginaire et les valeurs de l'époque : elle a incarné la modernité, l'efficacité issue de la rationalisation, l'abondance* » (Moati, p.27, 2012).

En plus de ces changements de mode de consommation et de l'accroissement des revenus, les ménages développent une stratégie résidentielle en faveur de la propriété. Elle se témoigne par l'intérêt en faveur d'une maison individuelle, si les revenus le permettent, afin d'avoir plus d'espace et d'être plus proche de la nature. (Berger, 2013). Cette stratégie est encore valable aujourd'hui (Ibid.).

Ainsi, l'ensemble des éléments développés dans cette partie participe au processus de périurbanisation de la France et ainsi à la création des paysages que nous connaissons aujourd'hui.

1.3 Les espaces résiduels du réseau routier : un terreau fertile pour le développement du commerce en périphérie

Pour répondre à la demande des consommateurs, l'offre commerciale s'est réinventée afin de proposer une offre abondante et bon marché. La consommation de masse est ainsi créée. Les espaces résiduels du réseau routier présentent l'opportunité de développer une nouvelle forme de commerce : plus accessible et plus importante. Les parcelles résultant de la création du réseau routier constituaient un foncier important et à prix attractif. De ce fait, les enseignes ont pu développer une offre commerciale en accord avec les attentes des consommateurs de l'époque (bon marché et diversifiée).

³ CNCC, 1969-2009 40 ans de centres commerciaux, *Dans les Tuyaux*, novembre 2009, n°8, p.7

À partir des années 1960, les supermarchés s’implantent au niveau des réseaux de contournement pour capter les nouveaux consommateurs disposant d’une voiture. Ces supermarchés proposent non seulement de l’alimentation à bas-prix, mais également des produits et services toujours plus diversifiés sous le même toit. Ces premières implantations commerciales viendront par la suite alimenter les premiers lotissements se trouvant à proximité (Mangin, 2004).

Pour poursuivre ces implantations, les galeries commerciales viennent s’implanter à côté des supermarchés à partir de 1970, profitant ainsi des usagers déjà présents tout en complétant l’offre de produits et services. C’est aussi à cette époque que les magasins spécialisés naissent dans ces espaces (Ibid.).

Ces espaces sont complétés par des services de restauration, d’hôtellerie et d’automobile à partir des années 80. La décennie suivante et jusqu’à nos jours est complétée par les offres en loisirs (bowling, cinéma, parc à thème, etc) (Ibid.).

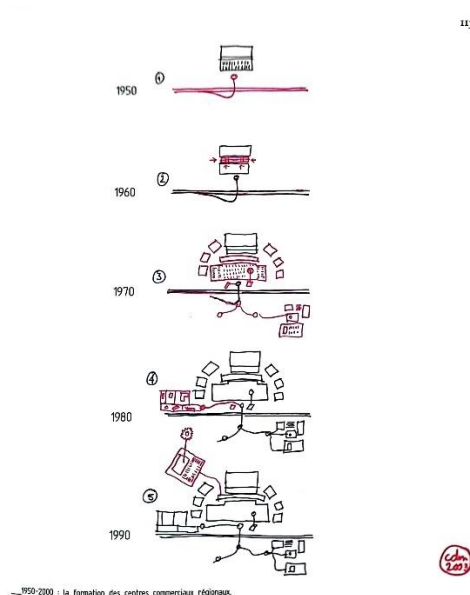


Figure 5 : La formation des centres commerciaux régionaux. Source : David Mangin, 2004

1.4 La réglementation commerciale : témoin de l’interventionnisme de l’Etat

La réglementation de l’urbanisme commercial n’a cessé d’évoluer au cours du 20^{ème} et du 21^{ème} siècle. Nous allons revenir sur les grandes évolutions qui ont permis de développer les formes commerciales périurbaines que nous connaissons aujourd’hui.

L’une des premières réglementations commerciales est la loi Chapelier qui remonte à 1791. À cette époque, l’intérêt est de réglementer la libre concurrence et la liberté d’établissement du commerce (Desse et Gasnier, 2014).

À partir de 1969, l'Etat gaulliste souhaite réguler l'augmentation considérable du nombre de commerces (Ibid.). Il formera plusieurs commissions afin de représenter l'Etat à l'échelle départementale. Ainsi celles-ci se succéderont par la suite : CDUC, CDEC, CDAC. Il s'agira de la CNAC à l'échelon national.

L'intervention de l'Etat et des collectivités locales concernant le commerce et l'artisanat est imposée par la loi Royer de 1973. Cette dernière avait pour but de protéger les petites entreprises contre la concurrence grandissante des supermarchés et hypermarchés. C'est ainsi que la première forme des commissions est née ; avec pour mission d'être la « *police de la concurrence* » (Joyce cité dans Monnet, 2008). Les CDUC sont formées, elles réglementent les autorisations d'ouvertures de magasins. L'ambition de cette loi était de fournir aux départements un outil pour réglementer l'urbanisme commercial. Ainsi, dès qu'un projet de 1500 m² de surface de vente au sein de villes de plus de 40 000 habitants et 1000 m² de surface de vente (autres villes) est prévu, il devra passer par la CDUC (Ibid.). Les commissions sont formées de 20 membres : 9 élus, en comptant le maire de la commune concernée par l'implantation, 9 représentants des activités commerciales et artisanales et enfin 2 représentants des associations de consommateurs (Monnet, 2008)

L'année 1993 marque un changement de nom de la CDUC pour la CDEC avec le passage de la loi Sapin.

La loi Raffarin de 1996, viendra concrétiser les propositions des ODEC permettant d'ajouter un travail prospectif aux commissions (Desse et Gasnier, 2014). Elle viendra renforcer la loi Royer en étendant son champ d'action. Un plus grand nombre de secteurs doivent passer par la commission pour obtenir une autorisation préalable (stations-services annexées au commerce de détail, hôtellerie, etc). Les changements de destination à partir de 300 m² pour l'alimentaire et 2000 m² pour le reste sont dorénavant soumis à autorisations. Les seuils de surface sont revus à 300 m² pour l'ensemble des villes, indépendamment du nombre d'habitants. Les projets de plus de 6000 m² doivent désormais faire l'objet d'une enquête publique. La composition de la commission change également passant de sept à six membres (Monnet, 2008).

La loi de 2008, dit de Modernisation de l'Économie crée la forme connue encore aujourd'hui des commissions : les CDAC. Elle marque un retour en arrière en reprenant le seuil de 1000 m² de surface de vente, mais les communes de moins de 20 000 habitants peuvent saisir la commission pour les projets de plus de 300 m². Le processus d'enquête publique mis en place par la loi Raffarin est abrogé. Pour finir, la loi donne au SCoT le critère d'opposabilité face aux nouvelles implantations (Ibid.).

Le projet de loi Piron-Ollier, avait pour but de mettre fin aux commissions. Ce projet souhaitait réglementer l'urbanisme commercial à l'aide des documents de planification (SCoT, PLU, etc). Le commerce serait ainsi administré de la même façon que le logement, le

transport, etc. Malgré le fait que cette loi soit restée au stade de projet, les SCoT sont dorénavant obligés, depuis 2010 avec le passage de la loi Grenelle 2, de contenir un DAC. Avant 2010, cet outil n'était que facultatif, il permettait aux élus d'orienter l'aménagement commercial de leur territoire. Le DAC se décline dans de nombreuses thématiques qui orientent l'évolution commerciale d'un territoire. Pour n'en citer que quelques-unes : mixité fonctionnelle, desserte en transport en commun, insertion paysagère et architecturale, etc (Desse et Gasnier, 2014).

Le modèle des ZCP que nous connaissons aujourd'hui résulte d'un long processus de construction depuis les années 1960. L'arrivée de l'automobile individuelle, les changements des modes de consommation et les nouvelles stratégies résidentielles ont largement contribué à la périurbanisation française. La réglementation de l'urbanisme commercial autour des nombreuses lois sorties nous permet de constater la difficulté de la part de l'État à réglementer le commerce dans ces territoires.

Nous allons maintenant aborder notre cas d'études qui constitue un archétype de la ZCP en France. En effet, le processus de construction de la RDV reprend l'ensemble des éléments évoqué dans cette partie.

2. La Route de Vannes, du maraîchage au premier pôle commercial de la métropole

2.1 Un axe métropolitain majeur

Voici tout d'abord la carte de situation de l'axe dans le périmètre de Nantes Métropole (trait rouge). Nous retrouvons la RDV (trait bleu) coupée en premier par le périphérique (trait noir) et une deuxième fois par l'autoroute (trait noir) en direction de Vannes. Nous pouvons constater que la route représente un axe majeur à l'échelle de la métropole de par sa longueur. Elle s'étend de l'église Sainte-Thérèse jusqu'à la concession Porsche, ce qui représente un tracé d'environ 5,8 km.

Cependant, quand nous demandons aux Nantais comment ils se représentent l'axe, il est vu comme partant de l'église Sainte-Thérèse jusqu'au rond-point de la Porte de Sautron (coupure du périphérique).

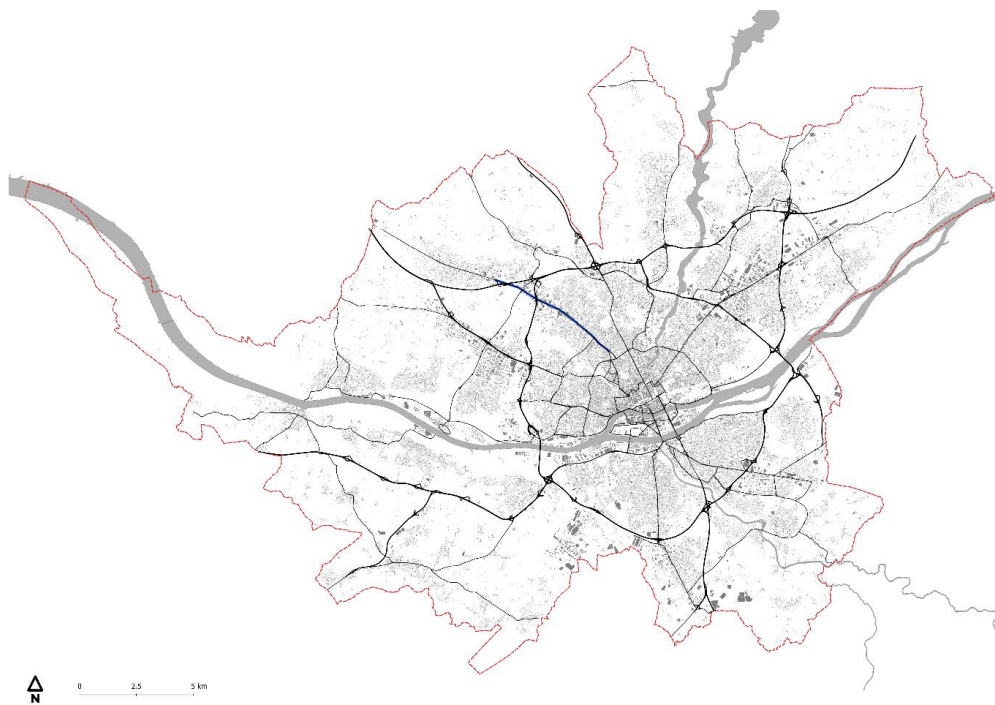


Figure 6 : Carte de situation de la Route de Vannes dans Nantes Métropole. Source : Tobias Lablanche, 2022

L'axe relie historiquement Nantes à Audierne et dessert l'ensemble du territoire au Nord-Ouest de la Loire jusqu'au Sud de la Bretagne. Du fait de son emplacement stratégique et de son accessibilité, les activités commerciales commencent à s'y implanter dans les années 1960. La RDV s'est constituée par un urbanisme au coup par coup depuis les années 1960. Elle matérialise la frontière entre les communes de Saint-Herblain et Orvault ainsi qu'entre l'urbain et le périurbain nantais.

La RDV représente un archétype de la ZCP française dont nous avons détaillé les éléments caractéristiques dans la partie précédente. Nous allons détailler dans cette partie le processus de construction de cet axe qui est aujourd'hui le premier pôle commercial de la métropole⁴ avec 450 entreprises et 7500 emplois directs. Il représente également le quatrième pôle en termes de commerce de la Loire-Atlantique après les centres-villes de Nantes, Saint-Nazaire et La Baule, soit la première ZCP du département⁵.

2.2 Historique du développement de la Route de Vannes

La première construction qui annonce encore aujourd'hui l'entrée de l'axe est l'église Sainte-Thérèse. La première pierre a été posée en 1935 et la construction s'achève en 1959. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, l'axe est parsemé de maraîchers et de maisons de villégiature de la bourgeoisie nantaise. Il est principalement utilisé pour l'agriculture et comme espace de loisirs et de flânerie (Nerrière, 2021).



Figure 7 : Photo du Château de la Cholière à Orvault. Source : Archives départementales de Loire-Atlantique

Après la guerre, les premiers lotissements commencent à se construire autour de Beauséjour en 1955. Les lotissements sont rattrapés en 1960 par les premiers projets de grands ensembles comme la cité du Breuil et ses 1600 logements ou la cité Plaisance avec ses 950 logements (Ibid.).

⁴ Nerrière, X. (2021). Route de Vannes. Nantes Patrimonia. [En Ligne]. URL :

<https://patrimonia.nantes.fr/home/decouvrir/themes-et-quartiers/route-de-vannes.html>

⁵ CCI Nantes St-Nazaire. (2020). Panorama du commerce de détail en Loire-Atlantique (p. 12) [En Ligne].

URL : https://nantesstnazaire.cci.fr/sites/default/files/mediatheque/actualites/2020/fichiers/expertise_eco-a4-nov2020-f-web.pdf

L'année 1962 marque la première arrivée de commerce avec Atlantic plein air, un concessionnaire de caravanes et des Puces d'Orvault une brocante, visible sur la figure 7. Les enseignes se placent à l'entrée d'Orvault au niveau du lieu-dit Botte d'Asperge (Ibid.).



Figure 8 : Orthophotographie Botte d'Asperges en 1956. Source : Archives de Nantes



Figure 9 : Orthophotographie Botte d'Asperges en 1962. Source : IGN Remonter le temps

Peu après 1964, deux concessionnaires s'implanteront le long de la route. Mercedes-Benz au niveau des Thébaudières, aujourd'hui remplacé par Basic Fit, sur un terrain vierge de 4000 m². Renault s'installera là où il est encore aujourd'hui. Cependant, à l'époque, la concession est spécialisée dans le matériel agricole et les poids lourds profitant ainsi des nombreux maraîchers aux alentours. A cette même époque, au niveau du rond-point du Croisy s'installent des entreprises de vente de produits pétroliers et de matériaux pour le BTP (Ibid.).



Figure 11 : Orthophotographie du Croisy en 1968. Source : IGN
Remonter le temps



Figure 10 : Orthophotographie du Croisy en 1956. Source :
Archives de Nantes

L'ouverture du premier supermarché de l'Ouest (et le quatrième de France en 1967) nommé Record, aujourd'hui Auchan marque un tournant pour la RDV. Ce magasin est fondé par Michel Decré, qui est issu d'une importante famille de commerçants nantais implantés depuis le 19^{ème} siècle au centre-ville de Nantes (Jan, 2018). Voici quelques citations de lui provenant d'un entretien réalisé avec lui par Oriane Jan dans le cadre de son mémoire de fin d'études d'architecture.

« Quand on eut l'idée de monter ce commerce la...alors pourquoi on a eu l'idée d'abord. Pourquoi ? On a eu l'idée parce que le centre devenait de plus en plus inaccessible d'une part, d'autre part on s'est rendu compte que les gens se déplaçaient de plus en plus avec leurs voitures. Il fallait donc mettre un magasin qui puisse recevoir les voitures et avoir des caddies des chariots à la dimension d'un coffre de voiture. C'est très important. Et on ne pouvait faire ça qu'à l'extérieur. » (Decré cité dans Jan, p.30, 2018)

« Pour moi l'axe de développement de la métropole de demain, c'était l'axe Nantes - Saint-Nazaire avec une double voie. C'est ce qui a été fait finalement : une route à quatre voies rapides et à côté une voie de desserte Et ça paye ça. » (Ibid., p.32)

« L'avenir est forcément à une déconcentration pour les gens qui veulent aller faire leur marché en voiture, il faut accueillir les voitures, le plus près possible de là où ils vont faire leurs achats. L'endroit où on peut le faire c'est en pleine campagne parce qu'on a toute la place qu'on veut pour faire des parkings. » (Ibid., p.31)



Figure 13 : Photo du supermarché Record en 1969. Source : Archives de Nantes



Figure 12 : Photomontage publicitaire de 1967 pour d'annoncer de l'ouverture du magasin Record. Source : Auchan

Ces trois citations nous permettent de saisir les logiques à l'œuvre à la fin des années 1960. L'équipement des ménages en automobile et la congestion des centres-villes ont favorisé la création de magasins alimentaires en périphérie des centres. Cette position leur permet d'être accessibles grâce aux grands-axes structurants sur lesquels ils sont implantés ou à proximité immédiate. De plus, l'implantation dans la « *pleine campagne* » permet de réaliser de vastes parkings pour stocker les voitures le temps des achats. Le discours de Michel Decré reprend les éléments mis en avant dans la partie précédente.

L'implantation du supermarché servira de locomotive à l'axe. Par la suite, les enseignes spécialisées suivront l'exemple du Record du fait de sa forte rentabilité. Nous pouvons donner les exemples des magasins de meuble Lévitant (1968), Crozatier (PC 1968, ouverture en 1973), Saint-Maclou (PC 1969), Monsieur Meubles (PC 1972), Magasin Global (ouverture 1972-1973) et Conforama (ouverture 1976)⁶. D'autres viendront également par la suite ce qui explique le surnom de la RDV en « route du meuble ». Les concessionnaires continueront également de s'installer sur l'axe avec une forte concentration sur l'Ouest du fait que les parcelles soient plus grandes et bon marché. Ils seront ainsi remplacés par des magasins spécialisés.

⁶ Chronologie de la construction de la route de Vannes, [sans date]. Route de Vannes. [En ligne]. [Consulté en avril 2022]. Disponible à l'adresse : <http://www.routedevannes.com/voyageroutedevannes/chronologie/>

En 1973, la galerie du Sillon de Bretagne ouvre et le Sillon sera achevé l'année suivante : ainsi, 2500 nouveaux habitants arrivent sur la Route de Vannes. Elle continuera son évolution jusqu'à aujourd'hui, les enseignes se renouvelant au gré des départs en retraite des propriétaires, des rachats ou déménagements (Ibid.).



Figure 15 : Orthophotographie des Thébaudières en 1975.
Source : IGN Remonter le temps



Figure 14 : Photo de la construction du Sillon de Bretagne (sans date). Source : Heurtier

A partir des années 1990, la RDV perd de son attractivité, elle est vue par l'ensemble des acteurs comme un espace dangereux et anarchique. Chacun constate les désagréments d'un développement sans cohérence en raison de l'absence d'une réglementation de l'urbanisme. Les acteurs politiques et professionnels se réunissent pour inverser la tendance et redonner son attractivité passée à l'entrée de ville. L'agence d'architecture nantaise Tetrac est mandatée afin de repenser l'espace. Les principaux enjeux étaient de favoriser les liaisons Nord / Sud et d'offrir une meilleure lisibilité à la RDV en la divisant en trois séquences. Le projet devait être financé en partie par le FISAC. Cependant, suite à l'arrêt du fond et au manque de budget, une seule des trois séquences a été réalisée. Ce qui explique aujourd'hui que seule la séquence entre le rond-point de la porte de Sautron jusqu'à l'arrêt de tramway Morlière, bénéficie d'un aménagement qualitatif. La séquence présente une allée centrale, complétée par des contre-allées de chaque côté. Pour séparer les deux catégories de voiries, des pistes cyclables ont été tracées. Elles sont insérées dans deux larges bandes enherbées accompagnées de pins parasol.



Figure 16 : Photo de la séquence rond-point de Sautron - Morlière en 2022. Source : Tobias Lablanche, 2022



Figure 17 : Photo du projet séquence rond-point de Sautron - Morlière après réaménagement (sans date). Source : Tetra

Ce réaménagement de l’emprise publique suscitera une adhésion auprès des enseignes qui réaliseront également des travaux (Jan, 2018).

La carte ci-dessous présente la typologie du tissu urbain à proximité de la RDV aujourd’hui. Elle démontre bien l’urbanisation qu’a subi cet espace depuis les années 1960 avec le développement des quartiers pavillonnaires et des opérations de grands ensembles.

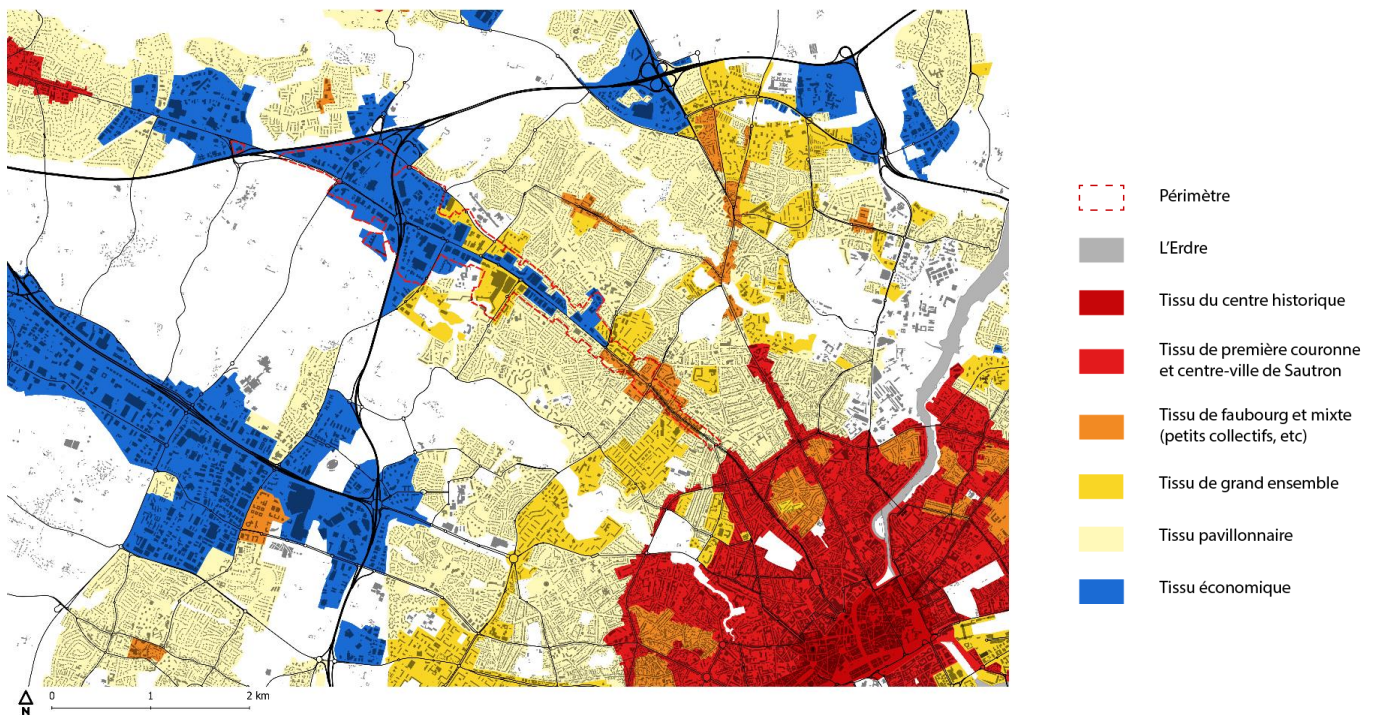


Figure 18 : Carte des typologies urbaines à proximité de la Route de Vannes. Source : Tobias Lablanche, 2022

2.3 Le poids de l'initiative privée sur la transformation de la Route de Vannes

Comme nous avons pu le constater dans la partie précédente, l'entrée de ville de l'Ouest nantais s'est développée grâce à l'initiative privée. Michel Decré explique par exemple dans son entretien avec Oriane Jan avoir développé le magasin Record sur les terres familiales. Sa famille était donc propriétaire du terrain où s'est construit le magasin, ce qui supprime le coût de l'acquisition du foncier. Il a parié sur le développement de la RDV qui représentait selon lui un axe de développement majeur de la métropole de demain car elle était reliée à Saint-Nazaire. Le fondateur du Record explique dans l'entretien être un passionné d'aviation. Depuis les airs, il avait remarqué que la 4 voies partant de Sautron à l'époque et reliant la Bretagne, débouchait sur la RDV. Elle était ainsi toute désignée pour devenir à terme un axe commercial majeur de la métropole.

Son entretien nous permet également de comprendre comment fonctionnaient les démarches auprès des pouvoirs publics locaux pour l'implantation de nouvelles activités. Michel Decré était à l'époque responsable de Nantes Développement et recevait des entreprises qui voulaient s'implanter sur le territoire. Un entrepôt Lidl s'est par exemple construit sur la commune de Sautron au niveau de la RDV suite aux négociations avec les élus en place. L'entrepôt devait se faire en premier lieu sur la commune de Treillières, cependant, le maire ne voulait pas. Le maire de Sautron était lui intéressé par ce projet du fait de la création d'emplois et de la taxe professionnelle qu'il pouvait en retirer.

« Le maire de Treillières que je vais voir, Monsieur Savary, je lui dis : « Monsieur Savary, voulez-vous qu'on crée chez vous 250 emplois ? — Pour quoi faire ? me répond-il, — Un entrepôt. — Combien de camions par jour ? — Oh, 80. Il me dit : — Certainement pas ! » Alors, je vais voir Monsieur Bodry, qui était un copain et le maire de Sautron, je lui dit : « Dis donc, ça t'intéresserait d'avoir une implantation sur ta Route de Vannes là, tu as une petite zone industrielle-là qui est très limitée mais tu pourrais peut-être l'agrandir pour mettre un entrepôt. — Ah bon, combien d'emplois ? — Deux-cent-quatre-vingts. — Combien de camions ? — Environ 80 par jours. — Ah bah ça gêne pas dit, Route de Vannes, c'est même très bien au contraire, et moi ça va me faire une bonne taxe professionnelle ! — Bon bah écoute je vais venir te voir, je vais te présenter les gars. ». Et je suis venu lui présenter les gars, et ça s'est fait. L'entrepôt Lidl existe. » (Decré cité dans Jan, p.33, 2018)

Un autre exemple nous montre que les pouvoirs locaux de l'époque sont dépassés par l'urbanisation de la RDV. L'ouverture du supermarché connaît un succès phénoménal à l'époque. En effet, durant huit jours, la route est embouteillée de la place Viarme jusqu'au parking du magasin, soit sur une distance de 5 km. Sous l'impulsion du maire de Saint-Herblain, la voirie sera doublée depuis Record jusqu'au boulevard de Longchamps.



Figure 19 : Photo des stationnement sauvages peu après l'ouverture du Record. Source : Michel Decré

Le développement de l'entrée de la ville est dû, à l'époque, à l'attractivité des prix du foncier et au fait que certaines familles possédaient auparavant des terrains dans ce secteur. Les propriétaires fonciers ont par la suite construit leurs bâtis et leur activité sur cet espace. De ce fait, aujourd'hui encore beaucoup de terrains appartiennent à des propriétaires privés.

De nombreux propriétaires de la RDV se sont notamment regroupés en une association de commerçants pour peser sur les pouvoirs publics locaux. L'association des commerçants de la RDV est créée en 1992 et deviendra par la suite l'Association de la Route de Vannes.

Un projet de tramway est porté par la municipalité dans les années 1990 pour désengorger l'axe. Cependant, l'association montera au créneau contre ce projet par peur de mauvaises retombées économiques du fait du développement de l'axe autour du paradigme « no parking, no business ». La mobilisation des commerçants permettra de détourner une partie du tracé du tramway. Il sera malgré tout implanté jusqu'à l'arrêt plaisance en 2000, ensuite jusqu'au Sillon en 2004 et pour finir à l'arrêt Marcel-Paul en 2009.

Durant le projet de réaménagement de la RDV par l'agence Tetrac, le FISAC devait également servir à financer un poste de manager au sein de l'association des commerçants. Le poste n'a pas pu être financé par ce fond. Cependant, l'association l'a financé elle-même, il existe toujours aujourd'hui et permet notamment de faire le lien entre les pouvoirs politiques en place et les commerçants.

Notre exemple nous montre bien les logiques à l'œuvre à l'époque. L'implantation de cette ZCP relève de la vision des différents commerçants appuyée par la réussite du projet de Michel Decré quant à l'opportunité de développer du commerce sur un axe majeur. Il est

possible d'aménager ces espaces autour des « vitesses mécaniques » et de proposer des commerces directement accessibles en voiture. La périphérie principalement constituée de champs à l'époque est un terreau fertile pour produire des projets d'envergure. De plus, les taxes professionnelles générées par ces zones favorisent les autorisations accordées par les maires. Dans le cas où un projet serait refusé dans une commune, le maire de la commune voisine sera sûrement d'accord comme nous le montre l'exemple précédemment développé. Ces logiques politiques, suivies par une législation oscillante, ont permis à l'initiative privée de construire les paysages du commerce périurbain d'aujourd'hui. La RDV reprenant l'ensemble des éléments évoqués dans la première partie est en fait un archétype.

Partie 3 : Un modèle d'urbanisation désuet, la Route de Vannes résiste

La partie précédente nous a permis de mettre en avant le processus de construction des ZCP à l'échelle nationale. Ces objets urbains font aujourd'hui l'objet de vives critiques. L'hebdomadaire *Télérama* avait notamment publié un numéro en février 2010 avec pour couverture « *Halte à la France moche !* ». Ce constat est largement partagé aujourd'hui par les politiques, par les professionnels, par les scientifiques et par la société civile en général.

Nous allons dans cette partie revenir sur les critiques faites à l'encontre de cet objet symbolique de la périphérie française et sur la réglementation de l'urbanisme commercial. Pour clore cette première partie, nous verrons comment la ZAN et la vacance commerciale remettent en question ce modèle d'aménagement du territoire. La seconde partie nous permettra de nous concentrer une nouvelle fois sur notre objet d'étude à l'aide des différentes enquêtes produites.

1. Les zones commerciales périphérique françaises : entre critiques, pertes de vitesse et remises en question

1.1 Critiques de l'objet iconique de la périphérie française

Les ZCP ont largement été critiquées de par les paysages qu'elles produisent, les terres qu'elles artificialisent ou le modèle de déplacement qu'elles entretiennent.

Michel Lussault définit ces espaces comme des « *hyper-lieux* », des espaces où se concentrent spatialement tout ce que la mondialisation a pu apporter : standardisation des paysages, des objets et des pratiques. Il nous donne l'exemple des Mall (centre-commerciaux originaires des Etats-Unis) qui représentent un archétype de ce qu'il définit comme « *hyper-lieux* ». Le modèle des Mall a largement inspiré la France qui l'a traduit en centre commercial régional.

L'auteur définit deux typologies distinctes : introvertie et extravertie. Le premier est un espace fermé, disposant de l'air conditionné. Il présente un vaste espace central desservant l'ensemble des magasins censé pallier au manque de centralité de la périphérie. Les voitures sont stationnées à l'extérieur, invitant le client à déambuler pour réaliser ses achats, c'est ce que nous appelons communément un centre commercial. Le second, est décousu, c'est une zone commerciale où les magasins se font face le long d'une voirie centrale cette fois-ci automobile. Chaque magasin dispose de son parking et incite ainsi le client à emprunter sa voiture pour aller d'un commerce à l'autre.

Peu importe la typologie du lieu, ils sont des espaces résultants de la mondialisation, des « *non-lieux* » et contribuent amplement à l'aliénation des individus et d'une sociabilité appauvrie (Lussault, 2017).

L'ensemble des ZCP s'étant organisé autour des déplacements automobiles (anciennement modernes), cela pose de nombreuses problématiques aujourd'hui. Le paysage urbain façonné autour de la voiture s'apparente à des « *océans d'enrobés* » (Chef de Projets Aménagement et Promotion Nhood, 2022) et à des « *boîtes à chaussures moches* » (Directeur Marketing, Innovation et Expérience Client Etixia, 2022). Le paysage est principalement constitué « *d'espaces vides (parkings, délaissés)* » (Jourdan, Riou et Sanchez, p. 3, 2008) ce qui fabrique « *des espaces peu structurés et dépourvus d'urbanité* ». (Ibid.)

L'exemple ci-dessous avec l'enseigne But nous montre que, peu importe où nous nous trouvons en France, la typologie demeure toujours la même. Nous retrouvons une voirie d'accès, un trottoir, une bande enherbée, un parking et l'enseigne en question. L'axe routier majeur de la zone définit l'implantation des enseignes qui s'érigent en parallèle. Elles y positionnent leur façade principale, ainsi chaque enseigne dispose de son propre code couleur (ici le rouge pour But). Cette typologie leur fournit un maximum de visibilité pour les automobilistes situés sur l'axe principal (Soumagne, 2014).



Figure 20 : Photo de l'enseigne But à Saint-Paul-lès-Romans. Source : Google



Figure 21 : Photo de l'enseigne But à Toulouse. Source : Google

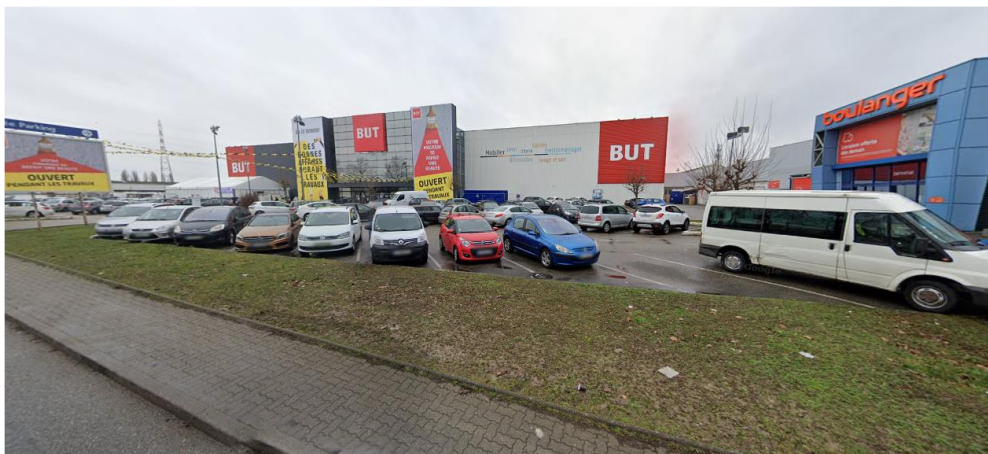


Figure 22 : Photo de l'enseigne But à Vendenheim. Source : Google

Ces quelques photos appuient également la prédominance des espaces dédiés à l'automobile. Des surfaces goudronnées sont responsables aujourd'hui d'îlots de chaleur. Avec le contexte du changement climatique, il est encore plus capital de lutter contre ceux-ci. Ils peuvent

augmenter la température jusqu'à 12°C par rapport aux espaces ruraux environnant⁷. Comme nous l'explique l'AURAN, les zones d'activités économiques et commerciales concentrent les plus fortes températures des espaces urbains et ce, même par rapport aux centres-villes. Cela vient notamment du fait qu'elles additionnent les boîtes peu ou pas isolées, de grands espaces de stationnements et d'importantes voiries dessertes.

L'organisation massive des ZCP autour des mobilités individuelles contribue également à leur congestionnement constant. L'accessibilité des sites est la plupart du temps uniquement automobile ce qui a pour effet de surcharger les échangeurs, voies rapides et voies internes. Ainsi, malgré leur accessibilité supposée par le fait qu'elle soit immédiatement reliée à des voiries de contournement, la congestion de celle-ci les rend finalement difficiles d'accès (exemple de la zone Actisud à Metz) (Jourdan, Riou et Sanchez, 2008). Le paradigme du tout automobile a finalement supplanté le développement d'autres moyens de desserte performants (Ibid.). Ces zones sont devenues victimes de leur succès en raison de leur attractivité, densité et étendue, mais pas assez mixtes dans leurs fonctions pour susciter la mise en place de transports collectifs performants (Ibid.).

Les espaces publics sont peu qualitatifs dans les ZCP en raison de la présence massive de l'automobile. Le piéton n'a que peu de moyens pour se déplacer et fréquemment, ils ne sont pas sécurisés, « *l'espace piétonnier n'existe qu'entre les parkings et l'entrée des centres commerciaux ou des bâtiments économiques* » (Ibid., p.3). Cette configuration, en plus de l'absence de transports collectifs efficaces, entretient l'utilisation de la voiture individuelle dans ces zones.

Objet iconique de la périphérie française à partir des années 1960, les ZCP continuent aujourd'hui d'exister malgré les fortes critiques qu'elles reçoivent. Nous avons pu constater qu'elles sont souvent montrées du doigt comme étant un pur produit de la mondialisation qui a conduit à standardiser les paysages, les pratiques, les usages, les modes de vie, etc. Elles ont pu se construire au fil des décennies en raison d'une réglementation du commerce jugée « laxiste » que nous allons à présent aborder.

1.2 La réglementation de l'urbanisme commerciale : entre police de concurrence et laxisme

La réglementation de l'urbanisme commercial n'a cessé de changer au cours des soixante dernières années. Du fait de ses changements multiples et des très nombreuses autorisations

⁷ Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise. Qu'est-ce qu'un îlot de chaleur? [En ligne]. [Consulté le 15 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://auran.org/content/quest-ce-quun-ilot-de-chaleur>

décernées par les diverses commissions qui se sont succédées, elles essuient de nombreuses critiques sur lesquelles nous allons désormais revenir.

La première loi (Royer) importante en matière de réglementation de l'urbanisme commercial du 20^{ème} siècle marque le début des critiques. En effet, elle a notamment permis un financement clandestin de partis politiques et servi à des intérêts locaux ou privés. La régulation de la concurrence et la réglementation de l'urbanisme commercial en a été appauvri en faveur de manœuvres politiques et d'intérêts personnels (Monnet, 2008).

La loi Sapin ne fera que renforcer le processus de « *police de la concurrence* » au détriment d'une « *police de l'utilisation des sols* » (Joyce cité dans Monnet, 2008). Elle aura cependant le mérite de limiter les financements clandestins par le remembrement de la commission (Monnet, 2008). Pour finir, le passage à l'époque de la CDUC à la CDEC témoigne de l'échec face à son objectif principal qui était d'organiser et d'équilibrer le commerce sur le territoire : « *au mieux, les des premières commissions ont permis de ralentir l'expansion des surfaces commerciales, mais rarement de penser l'équilibre spatial entre le centre et les périphéries* » (Desse, Gasnier, p.29, 2014).

En 1996 avec le passage de la loi Raffarin, « *la police de concurrence* » arrive à son paroxysme puisque tous les projets de plus de 300 m² doivent passer en commission. Cette politique met en avant la préoccupation première de l'époque qui était l'emploi. La grande distribution était alors accusée de sa destruction, de ce fait l'abaissement du seuil de surface permettait un contrôle total des nouvelles implantations.

Depuis 1973 et jusqu'en 1996, l'ensemble des lois qui se sont succédées ont instrumentalisés les politiques d'urbanismes commerciales en faveur d'un outil de régulation économique (Monnet, 2008). Cependant, la loi Raffarin a le mérite avec le passage des ODEC de vouloir changer la tendance à l'œuvre (réglementation hors-sol) pour une planification spatiale. Mais ce changement reste trop tardif et la décentralisation administrative de l'époque et le néolibéralisme grandissant ne sont pas un terreau fertile pour la régulation commerciale (Desse et Gasnier, 2014).

Dans l'optique de faire baisser les prix, le gouvernement Sarkozy-Fillon instaurera la loi de Modernisation de l'Économie. La mise en concurrence des acteurs du secteur permettrait ainsi la baisse des prix. En 2009, les CDAC autoriseront dans cette optique 3 millions de mètres carrés. L'année 2010 suit la même tendance au niveau des surfaces autorisées. Cette même année sur l'ensemble du territoire, nous retrouvons une approbation de 97 % des projets présentés (Ibid.).

Le projet de loi Piron-Ollier (2010), avait pour but de mettre fin aux commissions. Ce projet souhaitait réglementer l'urbanisme commercial à l'aide des documents de planification (SCoT, PLU, etc). Le commerce sera ainsi administré de la même façon que le logement, le

transport, etc. Cependant, la loi est restée au stade de projet, du fait qu'elle n'ait pas été votée « *le statu quo profite à de nombreux acteurs : promoteur, commerciaux, grands distributeurs et élus locaux qui trouvent dans le laxisme généralisé des CDAC un terrain de jeu incomparable* » (Desse, Gasnier, p.31, 2014). De plus, la réflexion qu'a apportée le projet de loi Piron-Ollier autour de la suppression des commissions arrive trop tardivement. Même s'il avait été voté, il ne modifierait pas le tissu commercial français avant longtemps du fait des très nombreux mètres carrés auparavant installés et ceux autorisés à venir. (Gasnier, Lestrade, 2014).

L'ensemble des différentes critiques à l'encontre de la législation en matière d'urbanisme commercial laisse songer à un « *formalisme législatif et réglementaire* » et « *un certain laxisme des Commissions* » (Desse et Gasnier, p.30, 2014). Nous pouvons nous demander comment le cadre législatif pourrait évoluer pour lui permettre de se saisir des enjeux de l'urbanisme commercial en France.

L'obligation des DAC dans les SCoT depuis 2010 avec la loi Grenelle 2, laisse à penser que les élus disposent des outils pour orienter l'aménagement commercial de leur territoire. Ils permettent ainsi de s'adapter à l'ensemble des situations territoriales présentes en France puisque cet outil se décline à l'échelle du SCoT. Ce changement d'échelle nous laisse penser qu'il est aujourd'hui faisable pour les élus et techniciens « *de produire de la ville autrement* » (Desse et Gasnier, p.32, 2014). Les auteurs nous donnent l'exemple du SCoT du Pays monceau qui décline les thématiques d'accessibilité multimodale / intermodale pour les secteurs commerciaux, de leur mixité fonctionnelle ou encore de la prise en compte des enjeux environnementaux. Ces éléments témoignent d'une nouvelle approche de la planification commerciale en France. Elle rompt avec la simple vision économique du commerce qui devient en plus de ça une centralité urbaine avec un cadre de vie à créer, un bassin d'emplois, un espace à connecter au réseau de transport, etc (Ibid.).

Pour finir, deux hypothèses sur le devenir de la réglementation commerciale peuvent être émises. La première tiendrait à la seule existence des autorisations d'urbanismes pour l'encadrer. Ainsi la « *législation du code du commerce, ses instances, ses autorisations, ses avis conformes spécifiques* » (Badot, Moreno, p.300, 2016) serait supprimée. Cependant, comme les auteurs nous l'expliquent cette idée est pour le moins avant-gardiste, les autorisations d'urbanismes « *ne sont pas encore suffisamment sécurisées et leur conception est expérimentale* » (Ibid.) pour permettre cela.

La deuxième, serait un urbanisme commercial « *contractualisé* » (Badot, Moreno, p.301, 2016). Il permettrait de mettre autour d'un contrat l'ensemble des acteurs de la fabrique commerciale (Etat et ses instances, les collectivités territoriales et les acteurs socio-professionnels). Ce type de contrat existe déjà, cependant, Olivier Badot et Dominique Moreno expliquent qu'ils sont utilisés pour l'urbanisme opérationnel et sur des territoires

spécifiques. Il faudrait construire ces contrats en amont de l'opérationnel afin d'avoir une vision plus prospective de l'implantation des commerces.

1.3 La zéro artificialisation nette, une nouvelle façon de penser l'urbanisme

Dans le cadre de la lutte contre l'artificialisation des terres agricoles, le gouvernement a mis en place une série de mesures depuis la loi Biodiversité de 2018. La loi Climat et Résilience du 22 août 2021 vient inscrire un « *objectif national d'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050* »⁸. L'objectif pour la période 2022-2031 est la « *division par deux du rythme de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers* »⁹.

L'artificialisation est définie dans la loi comme : « *l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage* »¹⁰.

La renaturation d'un sol est définie comme telle : « *La renaturation d'un sol, ou désartificialisation, consiste en des actions ou des opérations de restauration ou d'amélioration de la fonctionnalité d'un sol, ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé* »¹¹.

Le calcul de l'artificialisation nette « *est défini comme le solde de l'artificialisation et de la renaturation des sols constatées sur un périmètre et sur une période donnés* »¹². Le gouvernement a ainsi mis en place une nomenclature des surfaces afin de différencier les catégories de surfaces. Cette nomenclature, affichée ci-dessous, permet de réaliser les calculs d'artificialisation nette.

⁸ Légifrance, Loi Climat et Résilience, article 191

⁹ CASTEX Jean, Circulaire n°23, 7 janvier 2022

¹⁰ Légifrance, Loi Climat et Résilience, article 192

¹¹ Ibid.

¹² Ibid.

Catégories de surfaces	
Surfaces artificialisées	1° Surfaces dont les sols sont imperméabilisés en raison du bâti (constructions, aménagements, ouvrages ou installations).
	2° Surfaces dont les sols sont imperméabilisés en raison d'un revêtement (artificiel, asphalté, bétonné, couvert de pavés ou de dalles).
	3° Surfaces partiellement ou totalement perméables dont les sols sont stabilisés et compactés ou recouverts de matériaux minéraux.
	4° Surfaces partiellement ou totalement perméables dont les sols sont constitués de matériaux composites (couverture hétérogène et artificielle avec un mélange de matériaux non minéraux).
	5° Surfaces à usage résidentiel, de production secondaire ou tertiaire, ou d'infrastructures notamment de transport ou de logistique, dont les sols sont couverts par une végétation herbacée, y compris si ces surfaces sont en chantier ou sont en état d'abandon.
Surfaces non artificialisées	6° Surfaces naturelles qui sont soit nues (sable, galets, rochers, pierres ou tout autre matériau minéral, y compris les surfaces d'activités extractives de matériaux en exploitation) soit couvertes en permanence d'eau, de neige ou de glace.
	7° Surfaces à usage de cultures, qui sont végétalisées (agriculture, sylviculture) ou en eau (pêche, aquaculture, saliculture).
	8° Surfaces naturelles ou végétalisées constituant un habitat naturel, qui n'entrent pas dans les catégories 5°, 6° et 7°.

Figure 23 : Nomenclature des surfaces artificialisées et non artificialisées. Source : Décret n°2022-763 Gouvernement Français

Pour accomplir les objectifs fixés dans un premier temps en 2031 et jusqu'en 2050, le gouvernement demande que la réduction soit inscrite dans les documents de planification et d'urbanisme. Ces objectifs sont donc territorialisés, et doivent être inscrits dans un premier temps à l'échelle régionale donc dans les SRADDET. Par obligation de compatibilité les documents de planification et d'urbanisme à une échelle plus fine que le SRADDET (SCoT et PLU) déclineront ainsi les mesures pour atteindre la ZAN.

Le Premier ministre explique dans la circulaire que l'artificialisation des terres représente en moyenne 25 000 hectares d'espace par an, soit la superficie du département du Val-de-Marne (24 500 hectares). Les problématiques engendrées par ce phénomène sont nombreuses : la diminution de la résilience des territoires face au changement climatique (destruction de la biodiversité, augmentations du ruissellement, diminution des puits de carbone, baisse des rendements agricoles, augmentation des îlots de chaleur, etc). L'artificialisation est également responsable de la dépendance à l'automobile individuelle, du fait de l'étalement urbain.

L'objectif ZAN, remet en question la manière dont nous avons urbanisé et aménagé notre territoire au cours des derniers siècles. Elle nous demande de repenser nos manières de faire, il ne sera donc plus acceptable de développer des espaces comme la RDV aux détriments des espaces naturels et agricoles. En effet, aujourd'hui, la loi Climat & Résilience interdit toute implantation ou extension commerciale qui artificialise les sols¹³.

¹³ Légifrance, Loi Climat & Résilience, article 215

L'objectif ainsi annoncé est dorénavant de construire la ville sur la ville. La densification des espaces déjà artificialisés constitue une priorité. Il faut profiter des gisements fonciers et dents creuses déjà artificialisés pour densifier la ville. Les ZCP construites à partir de 1960, ont largement contribué à cette artificialisation. Elles présentent aujourd'hui des espaces urbains peu denses notamment dû à leur aménagement autour de la doctrine « no parking, no business ». Ainsi la typologie des ZCP avec un bâtiment qui occupe 30 % à 50 % de la parcelle sur une hauteur d'un ou deux étages généralement, laisse cependant un potentiel de développement important (Jourdan, Riou et Sanchez, 2009). Elles nécessitent cependant un travail considérable en matière de densification et de réaménagement au niveau par exemple de l'organisation des mobilités, de la mixité fonctionnelle, de l'architecture des bâtis, etc.

Les législations autour de la ZAN territorialisent encore un peu plus les politiques d'urbanisme. La loi 3DS vient également renforcer cet aspect, elle propose une expérimentation concernant l'attribution des AEC. Ces autorisations pourraient être accordées par les collectivités locales ayant ratifié une convention d'ORT¹⁴. Par conséquent, les EPCI peuvent instruire elles-mêmes les AEC sans passer par les CDAC.

La réglementation autour de la ZAN, nous laisse une fois de plus penser qu'il est aujourd'hui possible « *de produire de la ville autrement* » (Desse et Gasnier, p.32, 2014) en accordant un peu plus la possibilité aux élus et techniciens de fabriquer leur territoire.

1.4 Une perte de vitesse nationale

Les ZCP sont la plupart du temps montrées comme responsables de la perte de vitalité des centres-villes comme le montre les rapports « *La revitalisation commerciale des centres-villes* » ou « *Le commerce de centre-ville à la peine dans les villes de taille intermédiaire* ». La mise en cause de ces objets urbains est également visible dans la législation sur l'urbanisme commercial mise en place depuis les années 1960 qui était plus une « *police de la concurrence* ».

Pour lutter contre ce phénomène de concurrence centre/périphérie, la France a mis en place depuis quelques années des programmes d'action en faveur des centres-villes qui perdaient peu à peu en attractivité. Les programmes tels que « Petite villes de demain » ou « Action cœur de ville » en témoignent.

¹⁴ Légifrance, Loi 3DS, article 97

Cependant, depuis 2020, les taux de vacances des centres commerciaux (13 %) sont supérieurs aux centres-villes (12 %)¹⁵. Les ZCP connaissent également d'importants taux de vacance selon les territoires comme en témoigne la carte ci-dessous.

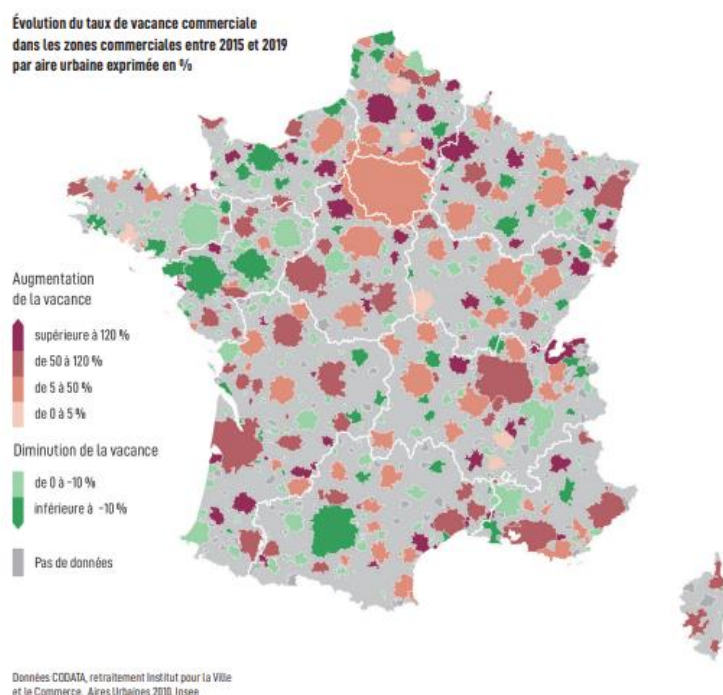


Figure 24 : Carte de l'évolution du taux de vacance commerciale dans les zones commerciales entre 2015 et 2019 par aire urbaine. Source : Institut pour la ville et le commerce

Les professionnels interrogés dans ces études dressent différents constats quant à la vacance grandissante des ZCP.

« On a des signaux faibles depuis quelques années et puis on voit un petit peu ce qui se passe outre-Atlantique avec des sites commerciaux qui ferment, qui se paupérise avec la fuite en avant de certaines enseignes. On voit aussi un petit peu les achats d'Internet, le client est zappeur etc » (Chef de Projets Aménagement et Promotion Nhood, 2022)

« La crise sanitaire a accéléré le mouvement notamment par le e-commerce. » (Directeur de l'Aménagement Frey, 2022)

« Donc ce qu'on veut, c'est pouvoir réfléchir à permettre aux enseignes de continuer à faire leur métier dans des conditions qui soient optimales pour elles, mais aussi pour le consommateur parce qu'il faut être en mesure de pouvoir leur apporter ce qu'il ne

¹⁵ L'INSTITUT POUR LA VILLE ET LE COMMERCE et FNAU. *Atlas du commerce : tendances actuelles et dynamiques spatiales*. 2022 [en ligne]. Disponible à l'adresse : https://www.fnau.org/wp-content/uploads/2022/06/observatoire_du_commerce_v7_hd_sans_traits_coupe-1.pdf

trouve pas ailleurs et notamment sur ce petit engin ici et qui est le téléphone. Parce que la différence majeure entre le commerce physique et le commerce digital, c'est que lorsqu'on veut quelque chose, on l'achète. On n'a pas d'expérience client, mais par contre on a un service supplémentaire qui est celui de l'obtenir vite. On ne peut pas intervenir en tant qu'opérateur sur l'obtention rapide du produit puisque c'est lié à nos clients enseignes, mais par contre on peut permettre aux consommateurs d'être dans un écran agréable, un écran qui soit responsable notamment, on parle de politiques RSE, responsabilité un peu au sens large et donc de pouvoir essayer de continuer à faire du commerce un facteur d'animation urbaine et de rendre à ces zones commerciales, on va pas dire leur lettre de noblesse parce que ce n'est pas le cas. » (DA Frey, 2022)

En premier lieu, nous retrouvons la concurrence du e-commerce sur le commerce physique. Le consommateur n'a aujourd'hui plus besoin de se rendre dans les ZCP pour réaliser ses achats, il peut passer par Internet et être livré chez lui rapidement en évitant par exemple les problèmes de congestion. De plus, nous pouvons constater un vieillissement de certaines d'entre elles ce qui entraîne une baisse d'attractivité et une fuite des enseignes. Pour permettre aux ZCP de continuer d'exister, il faut les renouveler et proposer aux usagers une expérience qu'ils ne peuvent pas trouver sur Internet dans un cadre agréable.

« Les réseaux sont en train de freiner leur développement et on le constatait d'abord en discutant avec eux puis aussi, on trouvait aussi que nos mètres carrés, c'est un peu plus compliqué de les commercialiser. On les commercialisait, mais c'était plus compliqué en 2016 qu'en 2006 ou en 2000 où c'était plutôt les enseignes qui venaient draguer les propriétaires pour être sûr de pouvoir trouver des mètres carrés dans lesquels se développer. Là, on est plutôt dans l'autre sens, les producteurs de mètres carrés qui vont draguer les enseignes parce que les enseignes rationalisent leurs parcs. » (Directeur Marketing, Innovation et Expérience Client Etixia, 2022)

« Ce qui est sûr, c'est que sur certains territoires où on a développé six zones commerciales où huit zones commerciales autour. Il va y avoir des zones commerciales qu'on va devoir réinterroger dans leur destination. » (DA Frey, 2022)

Second facteur, un changement de tendance est en train de s'opérer : la réduction des espaces de vente pour les enseignes. Elles ne cherchent plus à s'étendre comme cela pouvait être le cas auparavant. De plus, la construction massive de ZCP toujours plus éloignées n'a plus de sens aujourd'hui. À l'inverse, la tendance étant à la baisse des surfaces pour les enseignes, certaines zones vont fortement perdre en attractivité du fait de la concurrence importante entre elles. La vacance aura ainsi tendance à augmenter, il faudra par conséquent réinterroger les fonctions de ces espaces en général.

L'ensemble des acteurs scientifiques et professionnels ont amplement détracté l'urbanisme commercial. Nous retrouvons ces remarques tant sur la réglementation et que sur l'objet en lui-même. La ZAN accompagnée par la vacance grandissante sur l'ensemble du territoire réinterroge les ZCP qui semblent avoir atteint leurs limites. Il prône des concepts comme la consommation de masse, la dépense à la voiture individuelle, l'artificialisation des terres et bien d'autres qui sont aujourd'hui en rupture avec le changement sociétal qui tend vers une réduction de notre empreinte carbone.

La partie suivante va se concentrer sur la RDV qui devrait en tant qu'archétype recevoir les mêmes remarques de la part des acteurs locaux.

2. La Route de Vannes : un canyon urbain à potentiel

2.1 Un constat partagé par tous les acteurs

Notre objet d'étude suscite également de nombreuses critiques chez l'ensemble des acteurs (politiques, professionnels, usagers). Ces critiques demeurent les mêmes chez les acteurs ce qui nous amène à établir un diagnostic de la RDV.

Nous retrouvons une forte critique sur l'organisation de l'espace autour des déplacements automobiles. Le retour des Focus groupes et des lycéens dans l'Avis citoyen indiquent par exemple un flux de circulation dense qui génère des nuisances, une mauvaise gestion des modes actifs par rapport aux véhicules, une trop faible présence d'équipements pour un report modal vers les modes actifs. Les usagers interrogés relèvent les mêmes problématiques de congestion du site et d'une mauvaise réparation des flux voir de la dangerosité de l'axe :

« C'est tout le temps bouché, il n'y a pas de piétons, je ne me souviens même pas avoir vu des cyclistes. » (Marie, 2022)

« Le souvenir négatif et que j'ai toujours, c'est la circulation, je trouve que l'aménagement est pour moi pas optimal et d'ailleurs, ça me fout la boule au ventre à chaque fois que je vais Route de Vannes, mais encore aujourd'hui. Je trouve que ça s'est amélioré, c'est toujours embouteillé. » (Victor, 2022)

« Ouais, c'est assez dangereux, je trouve pour les piétons et les cyclistes, j'ai déjà rencontré un accident il y a longtemps d'un vélo moi, j'ai souvenir de ça. » (Agnès, 2022)

La faible qualité des espaces publics sur l'axe est aussi une remarque qui a été formulée dans l'Avis citoyen, par les élus locaux et dans les entretiens. Les acteurs font également part d'un manque de végétation lié à un aménagement peu qualitatif. Les lycéens expliquent par exemple ne pas pouvoir profiter de leurs achats sur place, notamment quand ils vont chercher à manger. L'espace est constitué d'un enchaînement de parking qui ne rend pas agréable la déambulation. Les remarques formulées par les collégiens rejoignent également celle de leurs aînés sur le manque de végétation. Les Focus groupes font remonter quant à eux un « *ensemble minéral* »¹⁶ ou un paysage de « *canyon urbain* »¹⁷ qui exprime un manque d'aménagement qualitatif et paysager. Ce discours est aussi partagé par les élus locaux comme en témoigne la citation du maire d'Orvault ci-dessous. Les personnes interrogées formulent le même constat que les autres. La RDV ne leur donne pas envie de rester sur place, ils s'y rendent uniquement

¹⁶ Avis citoyen, p.25, 2022

¹⁷ Ibid.

parce qu'elles regroupent des commerces de destination (ameublement et automobile). Une fois leur achats finis, ils la quittent au plus vite.

« On a l'impression d'être au pied d'une quatre voies un peu, un samedi après-midi avec beaucoup de gens t'as vraiment l'impression d'être entouré de moteurs. Ça manque peut-être de terrasses et de zones un peu vertes qui pourrait, je ne sais pas séparer la route des parkings et des magasins et avoir des petits sas de décompression. Des zones un peu plus vertes, je pense que ça ferait du bien pour les gens qui se baladent. » (Victor, 2022)

« Si on y va c'est pour faire une journée shopping, en plein été il y a aucune verdure. C'est pas du tout adapté aux piétons en fait. » (Pauline, 2022)

« Le lieu ne s'y prête pas (circuler à pied) c'est une succession de parkings sans aucun agencement aucun intérêt architectural, végétal. Donc non, moi je ne m'amuse pas à regarder les environs des magasins ça ne m'intéresse pas. Ce n'est pas beau, ce n'est pas sympa, ils n'ont aucun intérêt. Une fois que j'ai fait mon magasin soit, je vais à côté vite fait ou soit je m'en vais, mais je n'y reste pas. » (Jean-Michel, 2022)

« Ce n'est pas un endroit très beau dans notre commune, ce n'est pas un endroit dont on est très fier, ça donne une image très minérale, très commerciale, d'un urbanisme complètement désorganisé, on parlait des boîtes à chaussures. Quelque chose de pas très cohérent et puis c'est une frontière, c'est un rideau qui sépare Orvault et Saint-Herblain. » (Jean-Sébastien Guiton, Maire d'Orvault, 2021)

Un point revient régulièrement dans les problématiques de l'entrée de ville : la desserte en transport en commun. Lors de la réunion publique, une personne fait la remarque qu'il n'y a pas de transport en commun entre l'arrêt Plaisance et Morlière. Cette section du tramway effectue un crochet dans la commune d'Orvault. Elle cède une portion d'environ 1,2 km le long de l'axe sans transport en commun. Les usagers interrogés, nous font également part de cette problématique. Il n'est pas envisageable aujourd'hui de réaliser les trajets autrement qu'en voiture entre deux magasins éloignés. L'ensemble de l'aménagement de l'axe induit des déplacements en véhicule individuel sauf si les commerces sont côte à côte. De plus, il n'est pas évident de traverser l'axe en tant que piéton et celui-ci ne leur procure pas un sentiment de sécurité. Cette remarque revient également dans l'Avis citoyen.

« Quand deux enseignes sont assez rapprochées, on se gare sur un parking lambda et on fait (marche à pied) dans la petite zone qu'on s'est dessinée avec les trois-quatre enseignes. Mais c'est vrai que si on est aux mobiliers et qu'on doit aller aux poêles, c'est à l'autre bout, on va reprendre la voiture. » (Victor, 2022)

« Quand vous êtes garé d'un côté, vous voulez aller à l'enseigne qui est juste en face bah du coup, vous ne reprenez pas la voiture parce qu'il y a du monde. Donc vous y allez à pied et là, oui, c'est un peu chaud. » (Agnès, 2022)

Ces quelques exemples nous montrent qu'un constat similaire est partagé par l'ensemble des acteurs qui font vivre la RDV aujourd'hui. Il existe cependant des divergences sur certains points que nous allons à présent développer.

2.2 Une divergence des opinions des acteurs

Le premier point de divergence entre les acteurs se fait au niveau de la transition écologique. L'Avis citoyen nous indique que les acteurs économiques n'ont pas eu beaucoup de réflexions autour de ce thème lors de l'établissement d'un diagnostic. Pourtant, comme nous l'avons vu précédemment les usagers et clients de la RDV constatent un manque d'aménagement et de prise en compte des problématiques liées à la transition. Ils relèvent par exemple le manque d'espaces verts et de végétation, un axe encore trop tourné vers la dépendance automobile, la faible qualité environnementale des bâtiments.

Certains des usagers ne conçoivent pas l'organisation de la voirie de la même façon. Les citations d'Agnès et Marie ci-dessous nous laissent comprendre que l'axe est toujours congestionné et qu'il est difficile d'y circuler.

« Si on rate un magasin faut attendre le prochain rond-point pour faire demi-tour pour le rattraper de l'autre côté » (Agnès, 2022)

« Non, surtout qu'il y a qu'un sens et pour faire demi-tour et aller genre sur magasin de l'autre côté typiquement si t'es en voiture, tu dois attendre le prochain rond-point pour tourner pour aller de l'autre côté. » (Marie, 2022)

Cependant, Jean-Michel trouve que l'organisation de la circulation sur la RDV est plutôt bien optimisée même si elle reste tout de même embouteillée.

« Il (l'espace commercial) est facile d'accès puisqu'il est sur la rocade donc c'est simple. Il est plutôt bien foutu parce qu'on a cet axe central routier qui permet de traverser, mais on a aussi les routes périphériques enfin les routes, voies parallèles qui permettent d'accéder aux magasins avec leurs parkings et autres donc c'est assez pratique. » (Jean-Michel, 2022)

Notre panel d'enquêtés est composé uniquement de clients de la zone, il ne reflète pas certains points développés dans l'Avis citoyen ou par les élus locaux. En effet, nos usagers ne soulignent pas la nécessité d'avoir de la mixité fonctionnelle sur la RDV. En revanche, les autres acteurs (Avis citoyen et élus locaux) expriment un besoin de diversifier les fonctions de cet espace. Il est crucial pour eux d'aborder de nouvelles fonctions comme l'habitat, le

tertiaire, l'artisanat, etc. Toutes ces fonctions participeront à créer un « *vrai lieu de vie* »¹⁸. La différence de discours peut notamment s'expliquer par les pratiques et usages de notre panel par rapport à ceux de l'Avis citoyen ou de l'orientation que veulent donner les pouvoirs publics locaux. Notre panel d'usagers se rend sur la RDV uniquement pour le commerce de destination qui y est proposé. Ils ne possèdent ainsi pas d'intérêt particulier pour des fonctions comme l'habitat ou le tertiaire qui n'apportent rien à leurs usages de la ZCP.

2.3 Des constats au diagnostic

A partir des constats et points de divergences formulés, nous pouvons créer la figure ci-dessous. Elle présente le diagnostic fait par l'ensemble des acteurs de la RDV. Il permet de mettre en évidence les forces, faiblesses, opportunités et contraintes de l'entrée de ville. Nous pouvons constater ici l'intérêt d'intégrer l'ensemble des acteurs qui font vivre cet espace aujourd'hui. En effet, chacun a son analyse, sa vision de la zone. Les rassembler laisse place à un diagnostic le plus étayé possible. Les phases suivantes sont ainsi d'autant plus pertinentes et répondent aux nombreux enjeux du territoire mis en avant par les acteurs.

Chaque acteur a la possibilité de s'exprimer sur la RDV suivant sa propre expérience. Nous observons par exemple que les acteurs économiques relèvent une pression foncière importante sur l'axe, les usagers quant à eux révèlent qu'il est difficile de traverser l'axe de manière verticale. Le diagnostic est de ce fait complété de manière plus fine que s'il n'y avait eu qu'un nombre d'acteurs restreint dans le processus.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité (<i>ensemble des acteurs</i>) - Regroupement des enseignes (<i>ensemble des acteurs</i>) - Pôle économique majeur de la métropole (<i>élus et techniciens</i>) - Tramway (<i>ensemble des acteurs</i>) - Commerce de destination (<i>ensemble des acteurs</i>) - Proximité du centre-ville (30 min en tramway) (<i>ensemble des acteurs</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement autour de la voiture (<i>ensemble des acteurs</i>) - Densité du flux automobile (congestion) (<i>ensemble des acteurs</i>) - Vacance commerciale Galerie du Sillon (<i>acteurs économiques et techniciens</i>) - Traversé verticale de l'axe (<i>usagers et techniciens</i>) - Paysage médiocre (<i>ensemble des acteurs</i>) - Absence du végétal (<i>ensemble des acteurs</i>) - Espace monofonctionnelle (<i>ensemble des acteurs</i>) - Pas d'espace public qualitatif (<i>ensemble des acteurs</i>) - Espace peu multimodale (<i>usager et élus</i>) - Imperméabilité de l'espace (<i>ensemble des acteurs</i>)
Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> - Espaces libres (densification possible) (<i>élus, techniciens et usagers</i>) - Corridor écologique à proximité (Cens et Chézine) (<i>élus et techniciens</i>) - Restructuration de l'offre commerciale (<i>ensemble des acteurs</i>) - Crée une connexion Orvault / Saint-Herblain (<i>ensemble des acteurs</i>) - Nouvelle réglementation (ZAN, PLUM, Plan Guide) (<i>élus et techniciens</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> - Pression foncière (<i>acteurs économique</i>) - Longueur de l'axe (<i>usagers et techniciens</i>) - Nouvelles opérations mal intégrées (<i>usagers et élus</i>) - Trafic de drogue (<i>usagers et élus</i>)

Figure 25 : SWOT de la Route de Vannes. Source : Tobias Lablanche, 2022

¹⁸ BRAS Pascal, Réunion publique de lancement de la concertation du projet de renouvellement urbain de la Route de Vannes, 2021

La carte ci-dessous appuie le constat de l'ensemble des acteurs sur le dimensionnement de l'espace par rapport à l'automobile. Ce dimensionnement a pour effet de laisser de nombreux espaces vides principalement dédiés à l'automobile. Nous retrouvons un très grand nombre de parkings du fait que chaque enseigne dispose du sien. De plus, la partie du Croisy où sont localisés un nombre considérable de concessionnaires qui demandent davantage d'espaces vides alors destinés au stockage des véhicules.



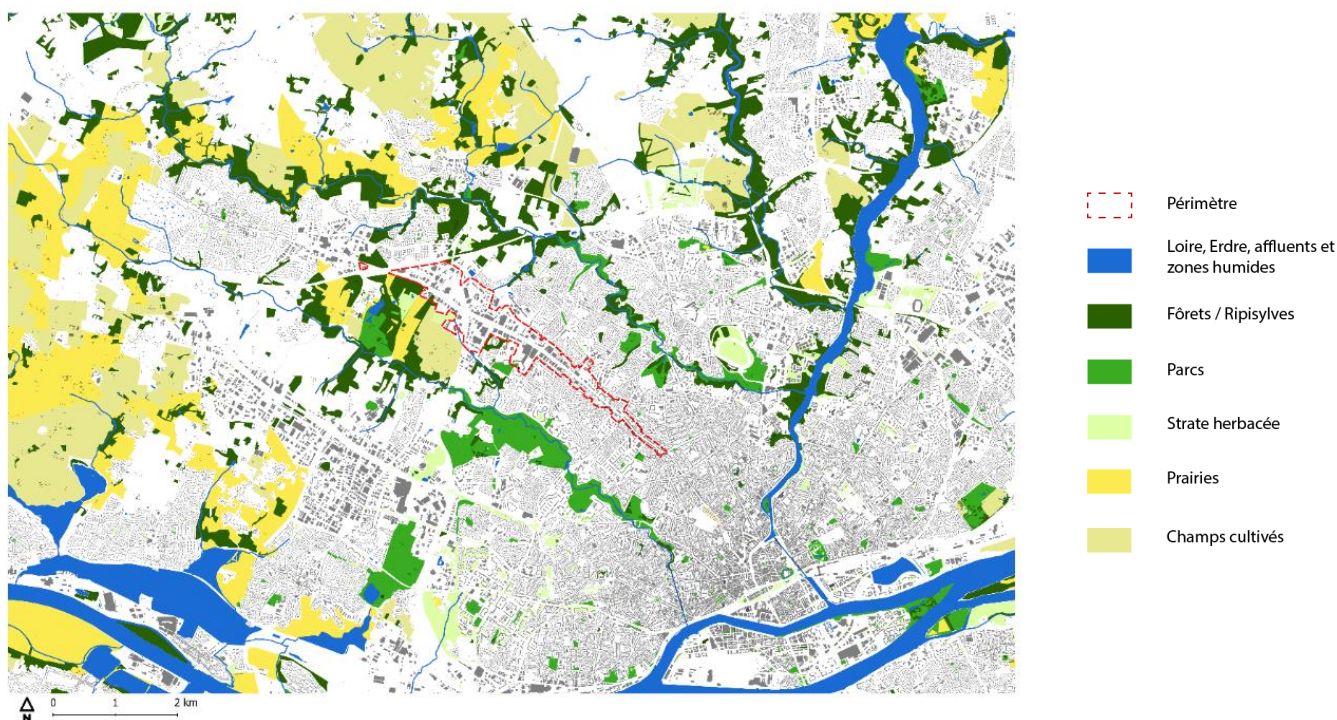
Figure 26 : Carte des espaces libres de la Route de Vannes. Source : Tobias Lablanche, 2022

A l'aide du logiciel Qgis et des données du cadastre de Nantes Métropole nous avons calculé l'ensemble des surfaces des parcelles contenant des espaces libres principalement dédiés à l'automobile (hors voirie). Nous nous retrouvons avec un total de 119 hectares de surface parcellaire avec une emprise au sol totale du bâti de 40 hectares. Nous nous retrouvons effectivement ici dans un paysage fait d'un « océan d'enrobé » (Chef de Projets Aménagement et Promotion Nhood, 2022). Les enquêtés nous expliquent que les paysages produits par cette entrée de ville ne sont pas attrayants.

« Elle est un peu juste has been enfin je dis ça de mon âge mais voilà. Elle ne fait pas rêver quoi, il y a des belles choses à faire au niveau architectural. » (Agnès, 2022)

Aujourd'hui 66 % du total des surfaces calculées est composé d'espaces liés à l'automobile, ce qui donne de fait à l'ensemble des acteurs une perception de la RDV comme un « *ensemble minéral* »¹⁹.

Pour imaginer les propos des élus et techniciens voici, ci-dessous une carte de la trame verte et bleue autour de la RDV. L'intérêt est ici de s'appuyer sur les vallées du Cens au Nord et de la Chézine au Sud pour donner à l'entrée de ville un aspect moins minéral et ainsi lutter contre les effets du changement climatique qui se font fortement ressentir dans cet espace.



L'entrée de ville crée un consensus chez l'ensemble des acteurs du territoire. Aujourd'hui, malgré les fortes critiques que reçoit cet espace, il reste le premier pôle commercial de Nantes Métropole. Les enquêtés nous apprennent que l'attractivité de la zone est liée au commerce de destination, pour eux l'ameublement et l'automobile. Ces éléments font de la RDV un espace incontournable selon les achats qu'ils doivent réaliser. Cependant, ils ne se rendent pas dans la ZCP avec plaisir du fait des nombreux défauts qu'ils lui trouvent. Ils souhaitent après avoir terminé leurs achats partir le plus vite possible.

Nous pouvons observer que le commerce de destinations est la plus grande force de cette zone, mais aussi sa plus grande faiblesse. En effet, les aménagements construits autour des commerces sont insatisfaisants pour l'ensemble des acteurs. Par conséquent, ils ne lui permettent pas d'être autre chose qu'une destination commerciale.

¹⁹ Avis citoyen, p.25, 2022

Les ZCP périphériques françaises comme nous avons pu le voir dans cette partie, reçoivent un certain nombre de constats négatifs. Cependant, elles présentent également des forces et des opportunités sur lesquelles les acteurs peuvent s'appuyer afin de construire un réel lieu de vie. Nous allons maintenant voir ce que les pouvoirs publics locaux mettent en place afin de favoriser l'échange entre les acteurs et construire un projet qui répond aux attentes et besoins des usagers et ce territoire.

Partie 4 : La participation citoyenne : un nouvel outil de renouvellement des ZCP

Fort des nombreux constats et critiques faits aux ZCP, les pouvoirs publics et professionnels souhaitent opérer un renouvellement de ces espaces qui aujourd'hui connaissent une baisse d'attractivité et par conséquent une augmentation du taux de vacance. La démarche de participation citoyenne apporte aujourd'hui une nouvelle dimension dans les projets de renouvellement des zones commerciales.

Nous exposerons dans la première partie, avec l'aide des entretiens réalisés avec les foncières commerciales, leur positionnement, méthode et vision du processus de renouvellement de ces espaces. Dans le second temps, nous verrons concrètement comment ce processus a été mis en place sur la RDV à Nantes.

1. Les foncières commerciales : une nouvelle approche du développement commercial

1.1 Méthodes et approches des foncières commerciales

Les trois foncières commerciales que nous avons pu interroger, se positionnent pour un renouvellement de ces espaces. Leurs devises nous le démontrent bien :

- « *Remettre le commerce au service de l'intérêt collectif* » pour Frey
- « *Ré-enchanter les lieux de commerce, en créant de la vie et du lien* » pour Etixia
- « *Des lieux en mieux* » pour Nhood

Chacun veut réaménager ces espaces, de manière à les sortir de leur côté monofonctionnel. Ils souhaitent proposer de nouvelles fonctions dans les ZCP. Cependant, chacune d'entre elles a une approche différente du processus de réaménagement.

Frey dans son approche développe principalement des projets dans les zones commerciales périphériques les plus importantes d'une agglomération. Ce n'est que rarement qu'il se positionne dans des espaces qui ont perdu leur facteur de commercialité.

« Alors il y a plusieurs facteurs le premier un des choix que l'on fait nous, c'est de ne pas forcément s'intéresser aux zones qui ont perdu tout l'attrait du commerce. » (DA Frey, 2022)

Une fois les projets sélectionnés, leur volonté est de maintenir l'activité commerciale présente, en proposant un nouvel « écrin » aux usagers notamment autour de leur concept de Shopping Promenade. Celui-ci doit notamment être plus responsable. C'est-à-dire que la foncière développe des opérations avec pour volonté de réduire leur empreinte carbone. L'arrivée de nouvelles fonctions est également importante, exemple la fonction de l'habitat pour répondre à l'enjeu de la crise du logement.

« Si le développement de commerces s'est fait comme ça, c'était pour répondre à des besoins du territoire et bien faisons en sorte aujourd'hui que ces zones commerciales puissent encore répondre aux besoins du territoire d'une façon différente et notamment répondre à un enjeu majeur en France aujourd'hui qui est celui de la crise du logement. » (Ibid.)

Contrairement à elle, Etixia a choisi une autre approche du fait que l'entreprise soit née autour du patrimoine foncier de Kiabi, elle a pour mission de valoriser ce patrimoine. Il est principalement composé de commerces de la grande distribution tel que Kiabi, Boulanger, Bricoman, etc. La foncière a pris la décision de se diversifier afin de sécuriser ses actifs.

« Notre patrimoine, c'est du commerce et dans 98 % qui est du commerce c'est essentiellement de l'équipement de la personne voire du Kiabi. Ce qui fait que si demain Kiabi tousse où on s'enrhume et si le commerce de manière plus générale du textile et de l'équipement de la personne commence à battre de l'aile nous on est mal barrés. Donc prise de décision il y a plus d'un an, un an et demi, de se dire ce patrimoine il faut qu'on se diversifie. » (Directeur Marketing, Innovation et Expérience Client Etixia, 2022)

La foncière a également eu la volonté de proposer de restructurer les ZCP où elle était implantée, en proposant des retail parks. Cette forme leur permet de créer un ensemble moins décousu autour d'éléments mutualisés (parkings, voirie, etc). Tout comme les autres foncières, ils souhaitent développer de nouvelles fonctions dans ces espaces uniquement commerciaux de base afin de *« retisser la ville et les liens autour d'un commerce durable »* (Ibid.). L'intérêt de cette démarche est d'apporter de nouvelles fonctions tout en gardant la partie commerciale pour créer un réel cadre de vie.

« Remettre nos commerces, le socle commercial au milieu d'un lieu de vie dans lequel on vient y adosser d'autres fonctions qui peuvent être du logement, du tertiaire, du service, de la restauration, de la logistique, etc. Mais il y a toujours du commerce et on fait en sorte que l'ensemble de ces fonctions vivent ensemble et finalement qu'elles s'auto-alimentent et qu'elles s'auto-performent. » (Ibid.)

Nhood dans son fonctionnement initial ressemble assez à Etixia. En effet, elle aussi s'est développée autour d'un patrimoine foncier d'une enseigne de la grande distribution ici Auchan. Le professionnel nous explique que la foncière a décidé de développer d'autres activités que le commerce. Nous retrouvons alors chez eux un volet de promotion immobilière de logement et de bureaux. Nhood propose de nouvelles fonctions autour de son patrimoine historique, mais pas uniquement.

« On se développe beaucoup sur la partie promotion, sur l'habitation, le logement, les services pour créer à l'échelle des quartiers des nouveaux projets. Alors qu'ils soient sur les anciennes friches ou sur des sites commerciaux en cours de rénovation ou de restructuration urbaine pour permettre justement d'allier ou de supprimer plutôt le côté monofonctionnel uniquement dédié au commerce, mais d'apporter auprès des habitants, des clients et des salariés une autre dimension, le service, mais aussi l'habitat comme je disais et le tertiaire. » (CPAP Nhood, 2022).

1.2 Des démarches en faveur de la résilience

Les trois acteurs nous ont indiqué sans que la question ne leur soit posée être dans une démarche en faveur ZAN. Nous pouvons nous demander si ce positionnement est un simple

élément de discours du fait que la loi aujourd'hui leur interdise d'artificialiser les terres agricoles et naturelles ou s'il s'agit d'une réelle conviction.

« Aujourd'hui notre ligne de conduite, c'est toutes terres agricoles ne doit pas être imperméabilisées de toute façon, on est contraint, la loi joue contre nous. » (CPAP Nhood, 2022)

« Donc ça, c'est le bémol de cette opération même si elle a répondu à beaucoup de choses, ça reste un bémol. » (DA Frey, 2022) En parlant d'une précédente opération ayant artificialisé des terres agricoles.

« Le premier, c'est que ce développement de retail park se faisait en allant taper dans des terres agricoles ou des espaces naturels, ça dès 2016 ça nous a... ou même un petit peu avant, on l'a fait, mais on avait envie, on cherchait à faire autrement. » (DMIEC Etixia, 2022)

D'autre part, les trois foncières développent des aménagements en faveur de la multimodalité des ZCP. Dans les trois exemples que nous donnent nos interlocuteurs, le développement des transports collectifs et des mobilités actives pour relier leur site se fait en partenariat avec les élus locaux. Ils souhaitent que la voiture ne soit plus l'unique moyen de rejoindre les ZCP et une fois les usagers sur place, ils aient la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture. Dans les trois cas, les sites qui leur servent d'exemple possèdent à proximité un TCSP (train ou tram). Nhood a par exemple à l'aide des pouvoirs publics locaux et d'une enquête publique rallongée une ligne de tramway pour desservir un de leurs sites (Promenade de Flandre).

Le DA de Frey nous explique que permettre à leurs sites d'avoir une desserte de TCSP à proximité est primordial. Sur l'un de leurs projets (Shopping Promenade Cœur d'Alsace) l'enjeu était de connecter le site aux deux gares TER à proximité pour permettre aux employés de venir sur place. L'association des commerçants avait fait remonter cette problématique, car ils avaient du mal à trouver des profils intéressants comme le site n'était pas correctement desservi par les transports en commun.

« Une des premières commandes sur les transports en commun fait par les commerçants et l'association des commerçants n'étaient pas tant de l'améliorer pour leurs consommateurs, mais surtout parce qu'il avait du mal à trouver des profils intéressants dans leurs employés puisque justement, le transport en commun n'était pas assez développé. » (DA Frey, 2022)

Ils ont ainsi travaillé sur les liaisons en mobilité activités entre leur site et les gares TER aux côtés des pouvoirs publics, pour les rendre plus sécurisés et les séparer du flux de véhicules. Les usagers peuvent ainsi profiter de liaisons qualitatives entre les différents espaces. La voiture n'est ainsi plus le seul moyen de se rendre sur place et de se déplacer en général. Cet enjeu nous montre également que la multimodalité des ZCP n'est pas uniquement destinée

aux clients de la zone. Il faut pouvoir proposer aux employés d'autres moyens de se déplacer et développer par exemple des plans de déplacement inter-entreprises quand nous savons que certaines zones regroupent par exemple 7500 employés (RDV).

« On est entre 7000 à 8000 personnes qui travaillent sur le site (Promenade de Flandre) donc là il y a une nécessité de pousser des sujets comme le plan de déplacement inter-entreprises » (CPAP Nhood, 2022)

Comme nous avons déjà pu le voir, nos trois acteurs veulent apporter de la mixité fonctionnelle dans ces espaces. Elle s'accompagne d'une mutualisation des espaces et notamment des parkings sur l'ensemble des sites. Cette démarche permet de réduire l'emprise des parkings qui occupent plus de la moitié de ces espaces comme nous avons pu le voir avec le cas de la RDV. L'arrivée de nouvelles fonctions dans ces espaces permet d'une part de les densifier et par exemple de proposer des places de stationnement en sous-sol et des activités au-dessus. D'autre part, les nouvelles fonctions apportent des temps d'occupation de stationnements différents qui permettent de mutualiser les parkings. En effet, les magasins ou bureaux ne demandent du stationnement qu'en journée lors des horaires d'ouvertures. Il est alors possible de les mutualiser avec ceux des logements qui n'en demandent qu'en soirée jusqu'au matin. Cette solution est développée par l'ensemble de nos trois acteurs avec par exemple le site de La Maillerie pour Nhood, un futur projet à Clermont-Ferrand pour Etixa, et le retail park Cœur d'Alsace pour Frey.

« La réflexion qui nous anime en ce moment, c'est plutôt que le commerce et son parking, que le logement et son parking, comment on mutualise ? » (DMIEC Etixa, 2022)

Dans la logique de réduction de l'emprise des parkings et de mutabilité des espaces, les trois foncières souhaitent construire des bâtiments réversibles. Cette logique se traduit par exemple dans la construction de parkings silos pouvant être transformés par la suite pour accueillir des fonctions tertiaires.

« On introduit une contrainte supplémentaire dans l'acte de construire, qui est pensons d'ores et déjà réversibilité des bâtiments. Faisons-les peut-être un peu plus haut pour pouvoir accueillir le deuxième niveau demain, donc ça, c'est une manière aussi d'anticiper l'évolution. Personne ne sait de quoi le commerce ou le tertiaire sera fait dans 15 ans, mais il va bouger. » (DMIEC Etixa, 2022)

Pour finir avec les démarches en faveur de la résilience des ZCP, les professionnels que nous avons interrogés veulent renaturer leurs sites. Cela passe notamment par l'aménagement d'espaces verts au sein des sites. Nous pouvons donner l'exemple du projet de La Maillerie (Nhood) le projet va réhabiliter un ancien bras du canal de Roubaix. Ce qui permettra de favoriser la trame bleue au sein du site et de proposer d'importants espaces verts en bordure.

Etixia dans un futur projet à Clermont-Ferrand va proposer un large espace vert d'environ 8000 m². Aménager ce parc permet de renaturer un site largement imperméabilisé et minéral typique d'une ZCP. Le DA de Frey, dans notre entretien nous explique que l'entreprise proposait auparavant des parkings très végétalisés. Un changement de direction a été fait à partir du concept de Shopping promenade afin favoriser le végétal au cœur du site (allées piétonnes) pour réduire les îlots de chaleur. Cette direction permet tout de même d'avoir encore des parkings végétalisés.

1.3 La participation chez les foncières

Dans leur démarche de projet, les trois foncières ont mis en place un processus de participation selon différentes méthodes.

Nhood dans sa démarche, met en place des ateliers pour chacun de ces projets avec un panel de consommateurs de l'espace en question. Ils font également des appels à candidatures pour d'autres personnes qui seraient intéressées par le projet. Ils prennent la forme d'une table ronde avec une personne extérieure à la société pour la diriger. Le CPAP nous indique également qu'ils font en sorte que ces ateliers aient un suivi. Ils ne veulent ou ne souhaitent pas faire qu'un seul atelier avec les usagers et simplement prendre leur avis pour construire le projet.

« On ne peut pas faire du One Shot, ce n'est pas possible de dire voilà, on vous a écouté rendez-vous dans 3 ans. Il y a un suivi jalonné. » (CPAP Nhood, 2022)

Dans ces ateliers, l'objectif est d'expliquer aux usagers que la ZCP va muter, de leur demander quelles sont leurs attentes, quels sont les manques, quelle est leur vision d'une zone commerciale aujourd'hui, etc. Notre interlocuteur nous précise que les usagers (clients, employés, habitants à proximité, etc) ne sont pas là pour dire qu'il manque une enseigne plutôt qu'une autre, mais bien là, dans une vision de la transformation de l'espace.

Frey développe également ce genre d'approche, mais sous une autre forme. Ils réalisent dans un premier temps des « études ethnologiques ou qualitatives ». Ce type d'études qui étaient auparavant menées de manière quantitative prenaient essentiellement en compte le chiffre d'affaires potentiel suivant le type d'activités proposées. En passant à du qualitatif, ils peuvent prendre en compte les besoins et attentes des usagers. Cette étude est accompagnée d'un diagnostic territorial sur différentes thématiques : réglementaire, socio-économique, état du marché, mobilité, etc. Suite à ces deux phases, la « concertation préalable » est lancée en fonction du type de projet. Ils prennent également en compte l'ensemble des usagers (clients, employés, habitant à proximité, etc) d'un site, détenant chacun un type de connaissances spécifiques en fonction de son usage.

« Il y a différents types d'utilisateurs qui ont des connaissances, il y a celui qui va venir juste consommer qui vient de l'extérieur, il y a celui qui vient habiter ou qui vit à côté et il y a aussi une brique qu'on oublie souvent, ce sont les commerçants en place. » (DA Frey, 2022)

Ces différentes phases d'étude leur permettent de calibrer au mieux leurs opérations et de répondre aux enjeux du territoire.

Etixia a choisi de développer des « ateliers d'intelligences collectives » (DMIEC Etixia, 2022) dans leur processus de développement. Ces ateliers se font de manière assez systématique comme nous l'explique le Directeur de la Construction. Ils regroupent beaucoup de personnes (entre 50 à 70) sur trois ou quatre ateliers par site. Ces ateliers se font chez eux après une première phase de programmation en interne qui leur permet de connaître les besoins en logement, bureaux, commerce, etc.

« Mais si on veut que la mayonnaise prenne, il faut travailler avec les habitants pour voir la manière dont ils auront envie de vivre le lieu demain, en leur disant on a deux manières de l'aborder soit on fait des bureaux, des logements et des commerces mais qui ne se parlent pas. Soit on crée un quartier organisé autour de tout ça mais, si vous y habitez demain ou si vous y travaillez, comment vous avez envie de le vivre ? Et finalement, quel est l'ADN du lieu, comment nous avons envie qu'il soit animé etc et ça on s'en occupe très en amont en réunissant des clients de la zone, des salariés donc des gens qui bossent, qui peuvent être les salariés des commerces, des salariés du tertiaire, des habitants, les associations, les techniciens des villes. » (DMIEC Etixia, 2022)

Cette citation, nous permet de constater qu'Etixia met également l'ensemble des acteurs et usagers à contribution dans ses ateliers.

Dans l'ensemble les démarches des foncières sont similaires, elles s'adressent aux usagers et aux acteurs des ZCP sur lesquelles ils travaillent. Nous pouvons noter certaines divergences notamment au niveau du temps où entre en jeu le processus de concertation dans le phasage. Le DA de Frey, nous signale qu'il est complexe de trouver le bon moment pour faire entrer le processus de concertation dans le projet. Ce moment dépend de beaucoup de facteurs et aussi des élus locaux en place. En effet, faut-il lancer ce processus avant d'avoir la maîtrise foncière ? Avant d'avoir décroché le projet ? Après ? Peut-on lancer cette phase sans l'accord des pouvoirs publics locaux ? Ces remarques nous permettent de saisir la complexité de la mise en place du processus de participation dans les plannings de projet, ce qui explique les divergences de méthodologies choisies par les acteurs.

Nous retrouvons également un suivi différent suivant les foncières. Nhood nous indique que dans leur démarche de participation, ils mettent également en place des « ambassadeurs » par

projet. Ce sont des personnes volontaires qui sont chargées de parler du projet et de ses avancées autour d'elles.

« Ça fait un petit peu, un effet important de rayonnement pour permettre justement d'avoir toujours cette implication et pas fermer la porte une fois que la réunion est terminée. » (CPAP Nhood, 2022)

1.4 Une volonté de créer du lien social autour de l'animation

Dans la continuité de la démarche de participation citoyenne, les foncières commerciales souhaitent proposer de nouvelles façons de gérer et d'animer leurs sites. Différentes méthodes et visions sont mises en place en fonction des professionnels comme nous allons le constater.

Nhood met en place un système de gouvernance et d'animation particulière. L'exemple de La Maillerie nous le montre bien, le projet avait pour volonté d'installer des entreprises de l'économie sociale et solidaire. Elles permettent, depuis la phase de chantier, différentes animations du quartier au sein par exemple de la maison du projet comme des cours de poterie, une ressourcerie, un espace dédié aux associations, etc. L'ensemble de ces implantations contribue à créer du lien dans le quartier et à une meilleure appropriation de celui-ci par l'ensemble des usagers. Le projet propose également une gouvernance spécifique au sein du quartier avec une co-construction du quartier avec les riverains et associations.

Etixia dans la même démarche souhaite également animer ces quartiers avec des « *capitaines de quartier ou chef de village* ». Ces personnes seront employées pour gérer l'animation sociale ou événementielle du quartier et ainsi pouvoir créer du lien social et une vie de quartier. La foncière est encore en réflexion dans ce genre de démarche afin de savoir comment s'organise leur stratégie d'animation, qui emploie l'animateur par exemple (les preneurs, Etixia, l'association de commerçants, etc). Pour continuer dans cette démarche, ils souhaitent à terme organiser dans leur projet de quartier de vie, une gouvernance spécifique. Elle permettra à ce que la foncière ne soit plus l'acteur décisionnaire, mais un acteur facilitateur et économique. Ainsi, le quartier sera géré et animé par une association ou une coopérative d'intérêt collectif.

Dans sa démarche d'animation de ces sites Frey, a créé le « *Social Club* » en parallèle de leur projet. Ce concept vient animer les sites autour d'un espace partagé à destination des associations, des artisans-producteurs locaux, commerçants, citoyens, usagers, etc. Il permet de favoriser le lien social au cœur du site en proposant des animations tout au long de l'année.

« Lieu de rassemblement, le Social Club® est ouvert sur la ville et toutes ses composantes, et célèbre la proximité et l'ancrage local sous de multiples facettes. »²⁰

Pour finir avec cette partie, nous avons demandé à nos acteurs professionnels s'ils pensaient que l'ensemble de ces démarches participatives contribue à une appropriation des sites et à une plus forte fréquentation. Sur ce point les avis divergent. Pour les représentants d'Etixia et de Nhood, cette démarche favorise l'appropriation des usagers et sa fréquentation. En effet, le DMIEC d'Etixia nous explique que « *c'est indéniable* ». La démarche permet de construire des projets par rapport aux attentes et besoins des usagers qui seront donc plus pertinents dans sa réalisation et appropriation. Toutefois, il nous précise que la mise en place de ces propositions ne doit pas être « *artificielle* ». C'est-à-dire qu'il faut proposer un suivi et une animation de ces espaces.

Pour le DA de Frey, la fréquentation ne sera pas affectée, car ils ont déjà leur « *études ethnologiques* » qui vient définir les besoins en commercialité. Cependant, cette phase permet de répondre au réel besoin des usagers et de corriger des programmations d'opérations. Il nous explique par exemple que la démarche leur a permis de revoir l'offre de restauration proposée au sein de leur projet Cœur d'Alsace. La foncière pensait implanter une offre de restauration traditionnelle. Cependant, durant la phase de participation, les usagers leur ont fait remonter qu'ils attendaient autre chose, une offre novatrice.

Cette partie nous a permis de voir qu'un changement de paradigme est à l'œuvre chez les foncières commerciales. Elles mettent en place de nouvelles approches et méthodologies pour renouveler leur patrimoine qui connaît aujourd'hui des taux de vacance historique. Ces démarches s'inscrivent dans un processus d'amélioration des ZCP sur les aspects les plus controversés. Ce changement peut s'expliquer par une prise de conscience des acteurs des problématiques soulevées par ces espaces. Un changement des modes de consommation et des usages est aussi à noter avec la montée en puissance du e-commerce qui a été fortement sollicité depuis la pandémie de covid-19. Le contexte du changement climatique remet également en question ces espaces dédiés principalement à la consommation et aux déplacements automobiles. Pour finir, la ZAN a permis de mettre en avant ces espaces qui ont un potentiel de densification et de restructuration important. Pour finir, la participation intervient dans leurs approches à différentes échelles selon les projets. Elle prend la forme d'une consultation où les usagers sont mis à contribution afin de récolter leur avis et opinions mais ne débouche pas à une prise de décision collective. Dans certains cas, la participation se fait autour d'une concertation où les usagers rentrent dans un processus de co-construction du

²⁰ Site internet de Frey, l'Innovation, [En ligne]. [Consulté le 7 août 2022]. Disponible à l'adresse : <https://frey.fr/innovation>

projet. Il participe ainsi à une prise de décision commune avec les autres acteurs afin de résoudre ensemble la problématique que s'est posée à eux.

« Il y a une formule alors qui n'est pas de nous, mais j'aime bien la reprendre, c'est que dans les 30 dernières années les zones d'activités se sont développées sur des champs de patates. Les champs de patates de demain, c'est les zones commerciales et je trouve que l'expression est belle parce que c'est vraiment ça » (DMIEC Etixia, 2022)

2. Le démarche de plan guide, un renouveau pour la Route de Vannes

Nous allons maintenant regarder quel processus a été mis en place pour renouveler notre espace de recherche et s'il s'accorde avec les propos des professionnels que nous avons interrogés.

2.1 Une vision stratégique intercommunale

Dans la démarche de renouvellement de l'entrée de ville, la métropole et les communes d'Orvault et Saint-Herblain ont souhaité mettre en place un Plan guide. Cet outil donnera le cadre d'évolution et d'orientations désiré par les pouvoirs publics locaux.

« Nous ne devons pas subir et constater après coup l'évolution de nos villes. Nous devons la choisir et l'anticiper. La Route de Vannes peut devenir autre chose qu'un simple axe commercial et minéral qui sépare Orvault et Saint-Herblain. »²¹

Une première phase a été réalisée par les bureaux d'études avant la mise en concertation du projet. Elle a permis de préciser les orientations pensées par les pouvoirs locaux et définir des secteurs à prioriser. Nous retrouvons ainsi un périmètre de projet long de 2,5 km sur l'axe. L'ensemble de la RDV n'est pas traité, sur les 5,8 km totaux de l'axe, 43 % sont fléchés. Ce choix de périmètre restreint relève d'un choix politique quant à la priorisation du renouvellement de l'espace. Comme nous l'explique Pascal Pras lors de la réunion publique, le secteur choisi concentre aujourd'hui le plus d'enjeux de mutation. La carte ci-dessous nous expose le périmètre de projet.

²¹ GUITTON Jean-Sébastien, Nantes Métropole. Un nouveau souffle pour la route de Vannes. [En ligne], [sans date]. [Consulté en décembre 2022]. Disponible à l'adresse : <https://metropole.nantes.fr/territoire-institutions/projet/grands-projets/nouveau-souffle-route-de-vannes>

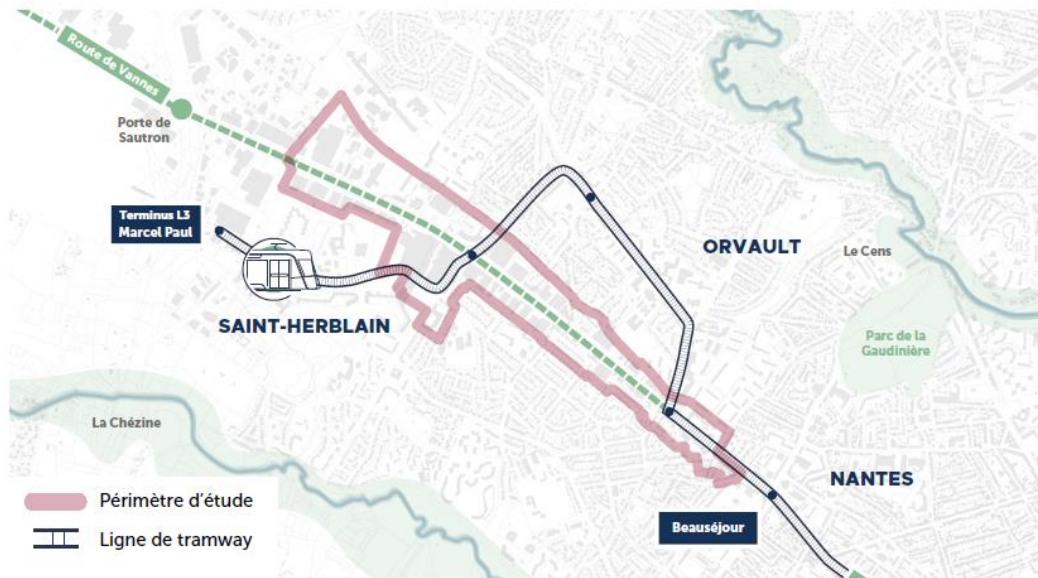


Figure 28 : Carte du périmètre d'étude du projet de renouvellement de la Route de Vanne. Source : Nantes Métropole

Les élus avaient identifié les quatre grandes orientations qui ont été complétées par l'étude. Les orientations sont les suivantes :

UN AXE COMMERCIAL MAJEUR



1^{ère} Orientation :

Renouveler et réorganiser cet axe commercial majeur.

Renouveler le paysage commercial, favoriser le regroupement des enseignes, leurs interactions et le parcours des clients piétons de l'une à l'autre, l'ouverture à d'autres fonctions...

Figure 29 : 1^{ère} orientation, un axe commercial majeur. Source : Nantes Métropole

BOULEVARD MULTIMODAL



2^{ème} Orientation :

Requalifier la route de Vanne en boulevard multimodal, accessible et praticable à pied et à vélo.

Limiter la vitesse des automobilistes, revoir le stationnement, favoriser l'utilisation des modes de transport durables, intégrer la possibilité d'un Transports en commun structurant, à terme entre les communes de Nantes et de Sautron, créer l'axe dédié au vélo...

Figure 30 : 2^{ème} orientation, boulevard multimodal. Source : Nantes Métropole

VIE LOCALE ET HABITAT



3^e Orientation :

La route de Vannes comme support de vie locale et d'habitat.

Donner vie à un quartier intercommunal, maillé et plurifonctionnel, relier les territoires des 2 rives, construire des logements, créer des respirations, des espaces de déambulation et de rencontre, des commerces de proximité, des lieux de vie conviviaux et accessibles...

Figure 31 : 3^{ème} orientation, vie locale et habitat. Source : Nantes Métropole

BIODIVERSITÉ ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE



4^e Orientation :

Renforcer le paysage et la biodiversité, intégrer la transition écologique.

Répondre au besoin d'espaces verts, relier les vallées du Cens et de la Chézine, grâce à des continuités écologiques, désimpermeabiliser les sols, créer des îlots de fraîcheur, créer une voie paysage...

Figure 32 : 4^{ème} orientation, biodiversité et transition écologique. Source : Nantes Métropole

L'ensemble de ces orientations fixe le cadre de l'évolution souhaitée par les pouvoirs publics locaux de l'axe que nous pouvons résumer autour des notions de renouvellement commercial, multimodalité de la RDV, zone apaisée, mixité fonctionnelle, porosité de l'espace, création de lien social, aménagement bioclimatique.

Après l'avoir défini, les élus locaux et les bureaux ont imaginé le projet « *Graine de ville* ». Ce projet permet de définir plusieurs séquences de développement sur les 2,5 km de long. Nous retrouvons ainsi cinq « *Graines de ville* » construites autour d'éléments déjà présents aujourd'hui (arrêts de tramway, bâtiments emblématiques, histoire du site, commerces de destination). Ces graines de ville permettront à terme de développer les principes de la ville du quart d'heure à l'échelle de chaque séquence et ainsi sortir de l'image actuelle de la RDV vue comme un canyon urbain. La carte ci-dessous nous montre les différentes séquences développées par le projet.



Figure 33 : Projet de "Graine de ville" version 1. Source : Nantes Métropole

2.2 La participation, une ambition métropolitaine

Nantes Métropole et ses élus ont adopté le Pacte de citoyenneté métropolitaine en octobre 2021. Suite à cette démarche, une Charte de la participation citoyenne a été rédigée autour de 12 principes et 7 types d’offres de participation. La démarche de participation est vue par les pouvoirs publics comme primordiale. Elle doit obligatoirement faire partie du processus de la fabrique urbaine comme en témoignent les deux citations suivantes :

« La participation des citoyennes et des citoyens aux décisions publiques n'est pas une option, mais une solution. »²²

« Cette démarche est primordiale pour enrichir la réflexion des services et celles de l'équipe de Maîtrise d'Œuvre en prenant en compte la maîtrise d'usage et la vision des acteurs. »²³

Suite à cet engagement, Nantes Métropole, a souhaité mettre en place sur le projet de la RDV l’une des offres de participation citoyenne : l’Atelier citoyen. Cette offre est définie dans la Charte de la participation citoyenne comme un groupe de travail misant sur l’intelligence collective. Il est organisé en plusieurs séances dans un esprit de convivialité et de construction

²² Johanna ROLLAND, Présidente de Nantes Métropole, Nantes Métropole, La charte de la participation citoyenne métropolitaine : Engagements et mode d’emploi. [En ligne]. [Consulté en juin 2022]. Disponible à l’adresse : <https://metropole.nantes.fr/dialogue-citoyen>

²³ LECAUX-EWEST Juliette, 2022, Avis citoyen : Route de Vannes, Projet de renouvellement urbain : d’une route à de nouveaux quartiers à réinventer, Nantes Métropole. [En ligne]. [Consulté en janvier 2022]. Disponible à l’adresse : <https://dialoguecitoyen.metropole.nantes.fr/media/default/0001/01/7fade001f222e684d896b874b204ed735b8c6801.pdf>

d'une réflexion commune. Cette méthode a pour but la rédaction de l'Avis citoyen qui permet d'apporter des solutions et des recommandations de la part du groupe face aux problématiques posées. Une fois rédigé, ce document est adressé aux élus locaux. Ils doivent alors répondre à l'Avis citoyen en argumentant leur choix de reprendre ou non les idées de celui-ci. Ils leur donnent également un droit de suite sur les avancées du projet.

Dans le cadre du projet de renouvellement de la RDV, les pouvoirs publics ont choisi deux entreprises spécialisées dans la participation et concertation pour diriger l'Avis citoyen : Médiation Environnement et Vox Operatio.

La concertation a été mise en place autour de la problématique suivante : « *Comment réussir le renouvellement de la Route de Vannes pour en faire des quartiers de ville, actifs, mixtes, écologiques, solidaires, agréables à vivre ? À quelles conditions et selon quelles priorités* »²⁴.

Pour répondre à cette question, les collectivités ont souhaité associer l'ensemble des acteurs qui peuvent être touchés par le projet de renouvellement urbain. Pour se faire, différents ateliers ont été organisés comme l'indique le calendrier ci-dessous.

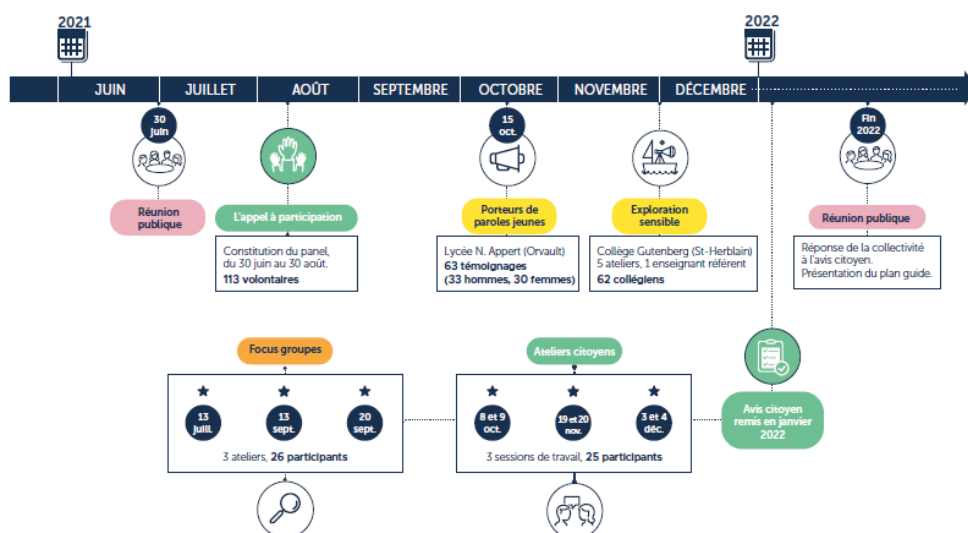


Figure 34 : Calendrier de la démarche du dialogue citoyen. Source : Avis citoyen

La démarche s'est organisée autour de plusieurs ateliers regroupant des catégories d'acteurs similaires. Le groupe central de la démarche, chargé de rédiger l'Avis citoyen et de remettre

²⁴ Avis citoyen : Route de Vannes, Projet de renouvellement urbain : d'une route à de nouveaux quartiers à réinventer. [En ligne]. Janvier 2022. Disponible à l'adresse :

<https://dialoguecitoyen.metropole.nantes.fr/media/default/0001/01/7fade001f222e684d896b874b204ed735b8c6801.pdf>

les différents éléments qui ont émergé de la démarche aux élus, est : l'Atelier citoyen. Il a été formé autour sur la base de 113 volontaires qui a donné suite à la sélection de 25 d'entre eux. Le groupe s'est réuni une fois par mois pendant trois mois (vendredi soir et samedi), un temps complémentaire de relecture du document a également été organisé La figure 2 ci-dessous nous permet d'observer les principales caractéristiques de ce groupe.

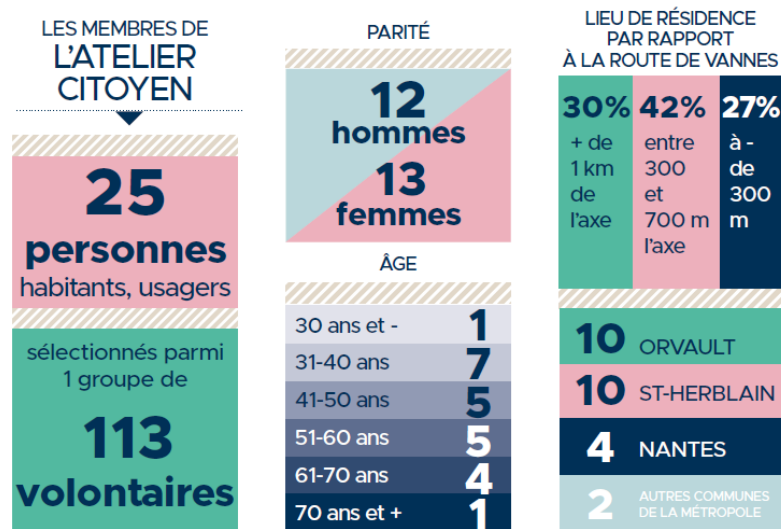


Figure 35 : Caractéristiques du groupe de l'Atelier citoyen. Source : Avis citoyen

Des Focus groupes ont également été constitués, autour de trois thématiques : les « *acteurs en mutations et gestionnaires de site* », les « *commerçants* » et pour finir la « *société civile* ». Les trois groupes se sont articulés autour des mêmes questions :

- *Comment réussir le renouvellement de la Route de Vannes pour en faire des quartiers de ville, actifs, mixtes, écologiques, solidaires, agréables à vivre ?*
- *À quelles conditions et selon quelles priorités ?*
- *Quelle pourrait être votre contribution en tant qu'acteurs du territoire ?*

Nous retrouvons comme membres du premier groupe, les propriétaires fonciers de l'axe comme la foncière commerciale Nhood, le bailleur du Sillon de Bretagne Harmonie Habitat ou encore la Caisse d'Épargne. Le second regroupe les commerçants de l'axe avec notamment l'association des commerçants de la Route de Vannes et des enseignes comme GIFLI, Auchan. Le troisième groupe s'attache à représenter la société civile autour d'associations d'habitants, des handicapés, etc. La figure 3 ci-dessous nous expose l'ensemble des acteurs mis à contribution.

Focus groupe #1

ACTEURS EN MUTATION ET GESTIONNAIRES DE SITES

13 juillet 2021

9 acteurs présents :

- Nhood (développeur immobilier auprès d'Auchan)
- Quartus (assembler urbain - promoteur)
- Groupe Réalités (promoteur sur Peccot)
- Le Cina (club immobilier de Nantes Atlantique)
- Harmonie Habitat (bailleur des logements et bureaux du Sillon de Bretagne)
- ADAPEI-ESAT Co d'Orvault
- Primonial (propriétaire de la galerie Sillon shopping)
- Hypermarché Auchan
- La Caisse d'Épargne (pôle tertiaire sur Orvault)
- Hapicoop : fédération des coopératives d'habitants

Focus groupe #2

COMMERÇANTS

13 septembre 2021

7 acteurs :

- Pharmacie du Sillon
- Association des commerçants de la route de Vannes
- GIFI
- Picard
- Darty
- Truffaut
- Hypermarché Auchan

Focus groupe #3

SOCIÉTÉ CIVILE

20 septembre 2021

10 participants :

- Association des parents d'élèves du collège Le Hérault (Saint-Herblain) et du Lycée Nicolas Appert (Orvault)
- APF France Handicap, Orvault
- Association Valentin Haüy (AVH), Orvault
- Association Bien vivre au Bignon, Orvault
- Adapei 44, ESATCO Orvault
- Groupement des associations du quartier Nord, Saint-Herblain
- Orvault Bourg dans le Bon Sens (OBBC), Orvault
- Association socio-culturelle et éducative du Sillon de Bretagne, Saint-Herblain
- Collectif Bagatelle, Saint-Herblain

Figure 36 : Description des Focus groupes. Source : Avis citoyen

Le dernier groupe d'acteur mobilisé par la démarche de concertation est les jeunes. Une classe de quatrième du Collège Gutenberg de Saint-Herblain a fait partie du projet. L'objectif de cette mobilisation était de recueillir leur approche sensible de l'espace. Les élèves du lycée Nicolas Appert à Orvault ont également été mis à contribution autour de deux questions : « *Si je vous dis Route de Vannes aujourd'hui, vous me répondez ?* » et « *Si je vous dis Route de Vannes demain, vous me répondez ?* ». Ces questions leur ont été posées au travers de panneaux exposés au centre du lycée durant la pause méridienne. La mobilisation des collégiens autour de l'approche sensible de l'espace, a permis de faire émerger des commentaires et remarques sur leur perception de l'espace. Ils ont ensuite créé des rendus avec leur professeur d'arts plastiques pour exprimer leur vision de la RDV aujourd'hui et son évolution dans le futur.

L'ensemble de la démarche a fait émerger un diagnostic partagé par tous les acteurs. Les Focus groupes ont permis de faire naître des recommandations et des points de vigilances concernant le renouvellement urbain de la RDV.

L'Atelier citoyen a lui permis de rédiger l'ensemble du document et de résumer toutes les informations provenant des différents groupes de travail. Des enjeux ont ainsi été établis, ils renvoient aux conditions de réussite du renouvellement de la RDV. Nous retrouvons six enjeux portant sur les thématiques de la mixité fonctionnelle, des espaces publics, de la transition environnementale et énergétique, de la mobilité, du logement et pour finir de l'offre commerciale. De plus, sur la base des OAP sectorielles produites dans l'étude « *Graines de ville* », l'Atelier citoyen les a complétés avec l'ensemble des éléments recueillis.

Suite à une question à la fin de la réunion publique, Anne Chevrel, nous explique que l’instruction du document sera faite en deux temps. Le premier concernant la réponse et les justifications des techniciens et élus locaux, au groupe de travail. Le deuxième sera la présentation au grand public du plan guide.

2.3 Les usagers, un nouveau regard sur la reconversion des espaces

Suite aux orientations définies dans la première phase d’étude, l’Atelier citoyen les a complétées et enrichies en identifiant six enjeux majeurs de réussite du renouvellement de la RDV :

- **Enjeu 1** : Assurer une réelle mixité fonctionnelle associant commerces, habitats, activités, services ... (renvoie à la 1^{ère} orientation et la 3^{ème} orientation)
- **Enjeu 2** : Penser les espaces publics comme des interfaces accessibles, inclusifs, ouverts, synonymes de qualité de vie et de vivre-ensemble (renvoie à la 1^{ère} orientation et la 2^{ème} orientation)
- **Enjeu 3** : Engager la transition environnementale et énergétique (renvoie à la 4^{ème} orientation)
- **Enjeu 4** : Favoriser une meilleure cohabitation entre les modes de déplacements (renvoie à la 2^{ème} orientation)
- **Enjeu 5** : Développer des logements de qualité (renvoie à la 2^{ème} orientation et à la 4^{ème} orientation)
- **Enjeu 6** : Faire évoluer et diversifier l’offre commerciale (renvoie à la 1^{ère} orientation, à la 3^{ème} orientation et à la 4^{ème} orientation)

Chacun de ces enjeux est accompagné de préconisations en plusieurs points et d’un complément par un expert et / ou des Focus groupes qui se raccrochent ainsi aux orientations.

Nous voyons qu’avec la mise en place de la concertation, les usagers et clients de la RDV ainsi que les professionnels du secteur ont pu mettre à contribution leurs connaissances de l’espace. Ils ont répondu à la problématique qui leur était posée à l’aide d’enjeux pour la réussite du renouvellement de l’axe.

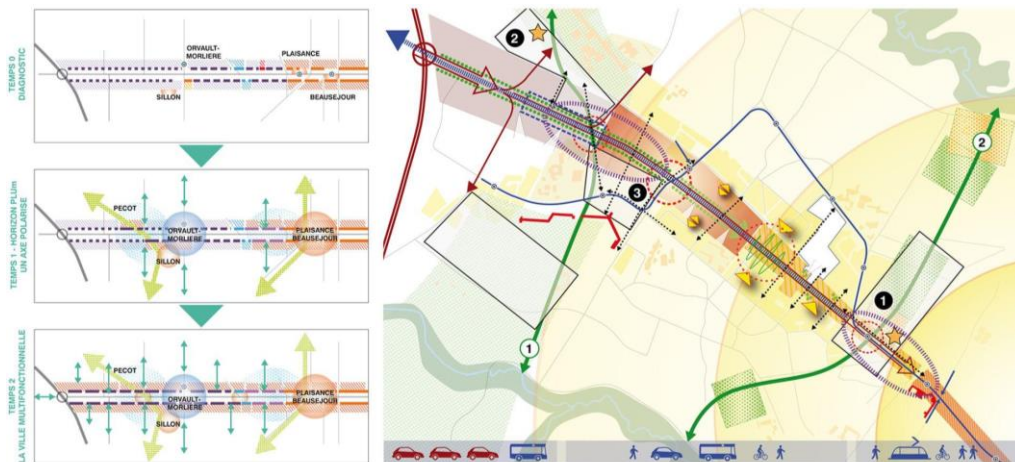


Figure 37 : Objectifs de mutation dans le temps et orientations urbaines / mobilités (absence de légende). Source : Attica



Figure 38 : Retour Avis citoyen « Graines de ville projet Cholière-Angevinière / Morlière-Thebaudières ». Source : Avis citoyen

Les figures 34 et 35 nous permettent de constater comment l'Avis citoyen s'est approprié les différents retours des groupes de travail afin de construire des OAP sectorielles reprenant le concept des BE de « Graine de ville ».

Nous retrouvons ainsi dans le document constitué par l'Avis citoyen trois grandes OAP sectorielles. Elles sont chacune accompagnées de préconisations et de références de projet, ce qui témoigne d'une montée en compétences des individus faisant partie de l'Atelier citoyen grâce au processus de concertation mené par la métropole nantaise.

La première OAP (figure 35) s'articule autour du secteur projet de Cholière-Angevinière et Morlière-Thebaudières vu comme une « Graine de ville Projet ». La seconde, regroupe les secteurs Paquelais St-Dominique, identifiée comme « Graine de ville Proximité » et

Fontainebleau Botte d'Asperges, désignée en tant que « *Graine de ville Paysage* ». La troisième et dernière, en référence à la frontière avec la ville de Nantes est nommée « *Graine de ville Intense* ».

Chacune vient répondre aux différentes faiblesses de l'espace. Nous pouvons relever par exemple sur la figure 35 l'arrivée d'une mixité fonctionnelle avec l'arrivée de logements situés au-dessus des magasins. Pour le développement des opportunités nous retrouvons le dessin d'un axe de « continuité écologique » qui relie le Cens et la Chézine. L'accessibilité étant l'une des forces de la RDV, l'Atelier citoyen propose la construction d'un parking silo avec plusieurs fonctions (stockage voiture, voiture électrique, vélo, logistique et espace de covoiturage) qui permet ensuite un report modal sur un réseau de transport à haute fréquence de services. Pour finir, les contraintes sont traitées par des points de vigilance comme la « *perception d'insécurité* ».

Certaines propositions du groupe de travail se retrouvent également dans les propositions que nous ont faites les usagers interrogés. En effet, l'accessibilité de la zone par d'autres moyens de transport que la voiture est nécessaire pour eux. Il faudrait également une desserte plus fine de la zone avec des transports en commun à haute fréquence de service pour ne plus prendre la voiture entre les magasins.

« Peut-être qu'un système de navettes aussi pour être pas mal à l'intérieur. Un système, tu vois, de navettes gratuites pour se déplacer de magasin en magasin. » (Victor, 2022)

La difficulté de franchissement de l'axe pourrait être résolue par des passerelles piétonnes. L'Avis citoyen nous donne l'exemple « *d'écopont* » comme le High Line Park à New York.

« Une passerelle en hauteur escaliers d'un côté l'autre permettrait de rejoindre une boutique à l'autre sans danger » (Agnès, 2022)

Cela fait écho à l'obligation de rendre cet espace plus végétal mais aussi travailler sur l'architecture de l'espace afin que nos usagers n'aient « *pas envie de partir tout de suite* » (Victor, 2022).

2.4 Des attentes et points de vue différents selon les acteurs

La démarche d'Atelier citoyen marque un consensus au niveau des acteurs quant à leur vision de l'évolution de la RDV. Nous pouvons cependant relever quelques divergences de point de vue entre certains acteurs.

Durant la réunion publique une inquiétude des riverains de l'axe a été rapportée aux principaux acteurs. La métropole a inscrit dans le plan de déplacement urbain une réduction

de la place de la voiture sur l'axe afin de permettre le développement d'espace public et des mobilités actives²⁵. Les remarques qui sont remontées concernaient la réduction du trafic sur l'axe principal et serait donc reporté sur les axes secondaires. Une riveraine nous indique déjà que sa rue est notée comme itinéraire bis sur l'application Waze lorsqu'il y a des embouteillages sur la RDV. Ainsi réduire la place de l'automobile sur l'axe majeur augmenterait les nuisances du trafic dans les quartiers pavillonnaires alentours qui sont déjà élevées. Nous pouvons remarquer que les OAP proposées par l'Atelier citoyen, l'axe voitures (en bleu) est absent des secteurs Cholière-Angevinière / Morlière-Thebaudières (figure 35) et Plaisance / Beauséjour ci-dessous.

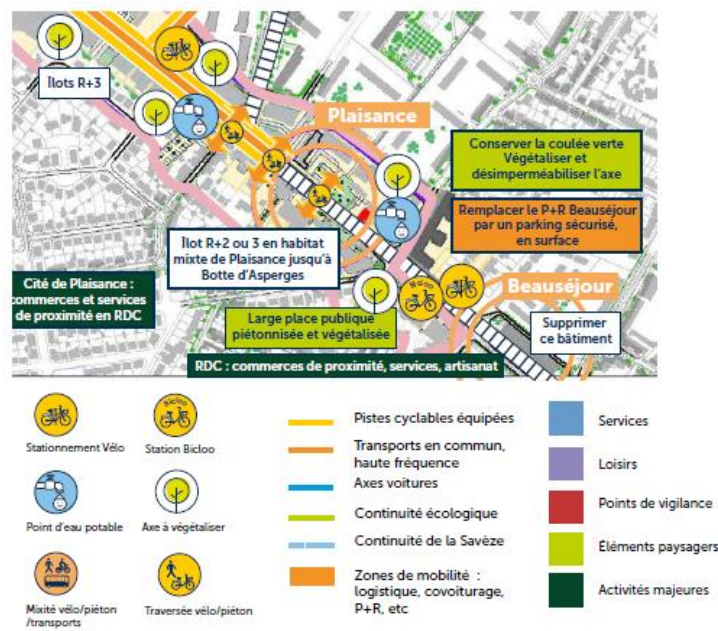


Figure 39 : Retour Avis citoyen « Graines de ville projet Plaisance / Beauséjour ». Source : Avis citoyen

En revanche, cet axe apparaît sur le secteur Paquelais Saint-Dominique / Fontainebleau Bottes d'Asperges (figure 37). Les flux automobiles seraient reportés sur des contre-allées passant ainsi dans les quartiers pavillonnaires à l'arrière de la RDV et créeraient des nuisances supplémentaires.

²⁵ AFFILE Bertrand, 2021, Réunion publique : Route de Vannes : projet de renouvellement urbain, [En ligne]. [Consulté en juillet 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.youtube.com/watch?v=a1a34kTUeM&t=738s>

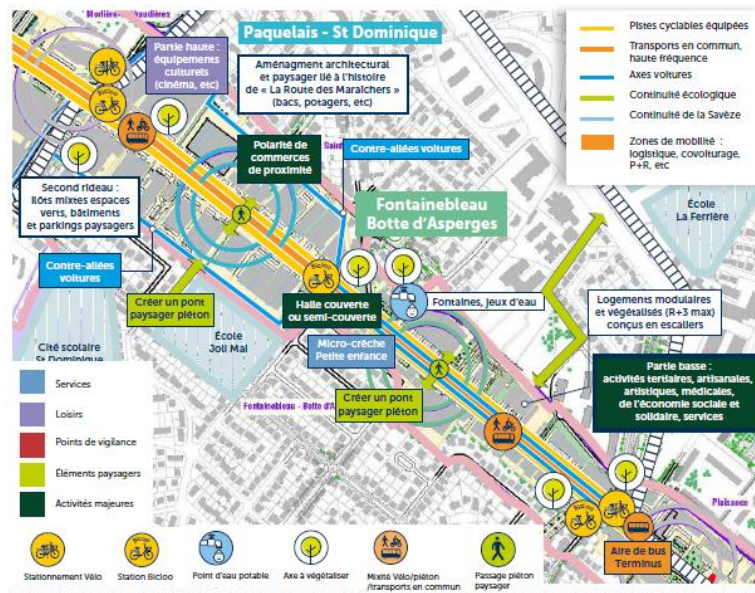


Figure 40 : Retour Avis citoyen « Graines de ville projet secteur Paquelais Saint-Dominique / Fontainebleau Bottes d'Asperges ». Source : Avis citoyen

Nous pouvons constater dans cet exemple une divergence concernant l'évolution de l'entrée de ville. Les élus et techniciens ainsi que l'Atelier citoyen semblent avoir arbitrés vers cette solution malgré les remarques des riverains. Nous pouvons faire l'hypothèse d'une justification de ces acteurs vers une réduction du flux automobile par rapport à aujourd'hui. La future présence de transport en commun à haute fréquence de service et une plus grande place laissée aux mobilités actives, entraînera un report modal et donc une diminution du trafic automobile.

La mise en place du processus de concertation laisse dans le cas du renouvellement de la RDV une place aux acteurs qui le font vivre aujourd'hui. Qu'ils soient commerçants, clients, habitants ou encore collégiens, le processus leur laisse la parole. Il permet en définitif de construire un diagnostic plus fin de l'espace, car les usagers ont une expertise des lieux qu'ils fréquentent au quotidien que n'ont pas nécessairement les techniciens. Ainsi la rencontre entre l'ensemble des expertises d'acteurs quels qu'ils soient, vient se compléter et construire un projet de territoire plus cohérent.

Dans le cadre du projet de l'entrée de ville nantaise, c'est la métropole qui a décidé de mettre en place ce processus. Comme nous avons pu le voir, les foncières commerciales développent également cette nouvelle façon de construire des projets. Mettre les usagers au cœur des projets de renouvellement des ZCP devient nécessaire pour faire émerger des projets qui répondent à leurs besoins et à ceux du territoire.

Cependant, la mise en place de la démarche doit se faire à la manière d'une concertation où le citoyen peut influencer réellement sur la décision finale. Ce processus doit placer le citoyen

comme un acteur primordial de la démarche de projet. Les autres acteurs doivent admettre qu'ils sont légitimes dans le processus, car ils détiennent des compétences et des connaissances sur le sujet. Si l'ensemble de ces points sont remplis alors il ne sera plus seulement un « *client à satisfaire* » (Foisy et Savard, 2017).

Conclusion

L'ensemble de ce travail avait pour but de produire une réflexion autour des démarches de participation et de concertation dans le processus de réaménagement des ZCP. Il était également question de comprendre comment l'utilisateur pouvait être mobilisé dans la transformation de ces espaces à l'aide de ses connaissances. Cette intégration permet ainsi de rompre avec la vision de l'utilisateur comme un simple client et de l'ériger en acteur du changement.

Nous avons pu revenir dans un premier temps sur le processus de construction de ces espaces qui a débuté dans les années 1960. La RDV, en tant qu'archétype, s'est également développée à l'époque, profitant de larges espaces accessibles et d'une réglementation favorable à la construction de la ZCP que nous connaissons aujourd'hui.

Le deuxième temps a marqué un retour sur l'ensemble des critiques faites à l'urbanisme commercial ; une réglementation jugée laxiste qui a permis de créer des paysages sans intérêt et d'appauvrir la sociabilité des individus derrière des pratiques de consommation aliénantes (Lussault, 2017). Notre terrain d'étude est lui aussi critiqué par l'ensemble des acteurs qui le font vivre aujourd'hui. L'ensemble de ces constats négatifs nous a alors permis de montrer l'intérêt de mettre à contribution chacun des acteurs de ces espaces pour construire un diagnostic le plus complet possible. Cette première phase de projet autour du diagnostic permet de favoriser, dans les étapes suivantes, une meilleure réponse aux attentes et besoins des usagers ainsi que ceux du territoire.

En définitif, les entretiens et l'Avis citoyen nous ont démontré dans cette partie que les usagers et professionnels n'étaient pas satisfaits des ZCP. Dans l'exemple nantais, les enquêtés témoignent fréquenter le pôle commercial car ils disposent de commerces de destination. Cependant, une fois leurs achats terminés, ils le quittent au plus vite. Cet espace n'est attractif que pour ses commerces de destinations comme en témoigne également l'Avis citoyen. L'ensemble des acteurs de la RDV souhaitent la voir muter. Le futur espace devra réduire considérablement la place de la voiture et devenir multimodale. Un travail sur les espaces publics est également à réaliser autour de la présence du végétal. Pour finir il doit proposer une mixité fonctionnelle pour ne plus être dédié uniquement à la consommation.

La dernière partie de l'étude, s'est intéressée aux professionnels dans un premier temps. Nous avons pu remarquer qu'un changement de paradigme est à l'œuvre chez les foncières commerciales. En effet, le taux de vacance grandissant dans leur patrimoine foncier, l'arrivée de la législation autour de la ZAN, la concurrence du e-commerce, le changement climatique et les changements sociétaux sont autant de facteurs qui remettent en question leur façon de travailler. Pour s'adapter, ils ont développé différentes démarches, comme la réduction de l'empreinte carbone de leur projet. Nous retrouvons une volonté de créer des espaces de

mixité fonctionnelle, proposant des espaces publics qualitatifs et accessibles par une multitude de transports rendant de fait l'espace multimodale. Cette démarche s'accompagne d'une réduction de la place de la voiture et d'une végétalisation de leur patrimoine. Pour finir, les professionnels développent la participation citoyenne avec des approches différentes. La participation de l'utilisateur dans le processus de réaménagement des ZCP devient pour eux nécessaire afin de produire des projets qui correspondent aux mieux à leurs besoins et attentes. Elle prend alors deux formes différentes : la consultation et la concertation selon la volonté des professionnels.

L'entrée de ville nantaise, nous a permis de mettre en avant le processus de participation qu'a choisi de mettre en place Nantes Métropole. Dans le cadre du projet de renouvellement de la RDV, la MOA a souhaité mettre en place une concertation avec l'ensemble des acteurs de l'espace. Cette démarche se place à la suite d'un projet mené par un groupement de BE afin de l'enrichir. La concertation questionnait les acteurs autour des éléments qui feront la réussite du renouvellement de l'espace, de ses conditions et de ses priorités.

Nous constatons grâce à notre cas nantais que l'utilisateur n'est plus vu comme une simple ressource financière permettant d'alimenter des ZCP aujourd'hui désuètes. Grâce à une forte ambition de Nantes Métropole l'utilisateur est devenu un acteur central dans le projet de renouvellement de la RDV. Ils ont pu chacun apporter leurs connaissances et compétences afin de co-construire un projet de renouvellement d'une ZCP.

Cette démarche nous montre qu'il est possible aujourd'hui d'entamer un processus de réaménagement des ZCP françaises. Les différents acteurs impliqués dans ces espaces sont prêts à s'asseoir autour d'une même table pour répondre aux enjeux que soulèvent aujourd'hui ces pôles commerciaux. Cependant, il faut que la démarche soit portée avec une forte ambition de la part d'un des acteurs. Il peut prendre la forme d'une collectivité locale ou d'une foncière commerciale comme nous avons pu le voir.

Ces espaces iconiques de la périphérie vont connaître dans les prochaines décennies un tournant majeur. Certains n'ayant plus de facteur de commercialité seront alors complètement ré-interrogés dans leur fonction et deviendront du fait de leur configuration des gisements fonciers importants. Les ZCP qui subsistent seront complétées par de nouvelles fonctions qui renforceront leur polarité. Il faudra alors veiller à ce que l'ensemble de ces fragments de ville soient bien articulés les uns avec les autres pour ne pas qu'ils entrent en concurrence comme cela a pu être le cas auparavant entre les commerces de centre-ville et ceux de périphérie.

Références

Articles

BERGER, Martine, 2013. Entre mobilités et ancrages : faire territoire dans le périurbain. *Métropolitiques*. [En ligne]. [Consulté en juillet 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://metropolitiques.eu/Entre-mobilites-et-ancrages-faire.html>

DESSE, René-Paul et GASNIER, Arnaud, 2014. Commerce urbain et résilience : entre diagnostic et prospective d'une ville plus durable. Dans : *Aménagement et résilience du commerce urbain en France*. Jean SOUMAGNE (Dir.). *L'Harmattan*, coll. Itinéraires géographiques. p.11-40. 269 pages.

FOISY, Dominic et SAVARD, Sébastien, 2017. Participation citoyenne et revitalisation urbaine intégrée. *Les Politiques Sociales*. 2017. Vol. 3-4, n° 2, pp. 47-56. [En ligne]. [Consulté en juillet 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://metropolitiques.eu/Entre-mobilites-et-ancrages-faire.html>

GASNIER, Arnaud et LESTRADE, Sophie, 2014. Commerce et étalement urbain : en France, le modèle "centre - périphérie" fonctionne-t-il toujours ? Dans : *Le commerce dans tous ses états. Espaces marchands et enjeux de société*. Arnaud GASNIER et Nathalie LEMARCHAND (Dir.). Presses Universitaires de Rennes. pp. 139-152. 360 pages. [En ligne]. [Consulté en mai 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01259255>

GUERMOND, Yves, 2006. Repenser l'urbanisme par le développement durable ? *Natures Sciences Societes*. Vol. 14, n° 1, pp. 80-83. [En ligne]. [Consulté en juin 2022]. Disponible à l'adresse :

https://www-cairn-info.sid2nomade-2.grenet.fr/article.php?ID_ARTICLE=NSS_141_0080

JOURDAN, Gabriel, DOMINIQUE, Riou et MICHEL, Sanchez, 2008. Les grandes zones d'activité économiques et commerciales : des espaces stratégiques pour le renouvellement urbain. Décembre 2008. [En ligne]. [Consulté en décembre 2021]. Disponible à l'adresse :

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00374345>

MOATI, Philippe, 2012. Modes et lieux de consommation, Dans *TERRITOIRES 2040 n°6 : Des facteurs de changement 2*. Datar, Paris. N° 6, pp. 27-41.

MONNET, Jérôme, 2008. L'urbanisme commercial français de 1969 à 2009 : quels changements avant et après la Directive européenne « Services » ? Dans : *Jornadas*

internacionales de estudio y análisis « La directiva de servicios y su impacto sobre et comercio europeo ». Editorial Comares (Granada, España). [En ligne]. [Consulté en août 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00344088>

SOUMAGNE, Jean, 2014. Les modèles occidentaux : commerce et architecture. Le commerce dans tous ses états : espaces marchands et enjeux de société. Dans : *Le commerce dans tous ses états. Espaces marchands et enjeux de société*. Arnaud GASNIER et Nathalie LEMARCHAND (Dir.). Presses Universitaires de Rennes. pp. 43-53. 360 pages.

Ouvrages

BADOT, Olivier et MORENO, Dominique, 2016. *Commerce et urbanisme commercial. Les grands enjeux de demain : Regards croisés Économie/Droit*. EMS Editions. [en ligne]. [Consulté en décembre 2021]. ISBN 978-2-84769-932-6. Disponible à l'adresse :

<http://unr-ra.scholarvox.com.sid2nomade-1.grenet.fr/book/88837211>

JEAN, Yves et VANIER, Martin, 2009. *La France : aménager les territoires / sous la direction de Yves Jean et de Martin Vanier ; Dominique Andrieu, Guy Baudelle, Emmanuelle Bonérandi, ... [et al.] [Préface de Jean-Louis Guigou]*. 2e édition. Paris : Armand Colin. U Géographie. ISBN 978-2-200-24435-4.

LUSSAULT, Michel, 2017. *Hyper-lieux : les nouvelles géographies politiques de la mondialisation*. Paris : Éditions du Seuil. La couleur des idées. 307 pages. ISBN 978-2-02-132250-7.

MANGIN, David, 2004. *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*. Paris : Éditions de la Villette. 398 pages. ISBN 978-2-903539-75-7.

Enseignements

NOVARINA, Gilles, 2021. Doctrine et théories de l'urbanisme, Master 1 Aménagement et Urbanisme, Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine.

ROUYER, Alice, 2018. Méthodes d'enquête et d'observation, Licence 2 Géographie, Aménagement et Environnement, Université Toulouse Jean Jaurès.

Mémoires / Thèses

JAN, Oriane, 2018. *Histoire.s de la Route de Vannes : l'invention d'une route commerciale*. 2018. [En ligne]. [Consulté en décembre 2021]. Disponible à l'adresse :

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01996449>

Rapports

ATELIER CITOYEN, 2022. *Avis citoyen : Route de Vannes, Projet de renouvellement urbain : d'une route à de nouveaux quartiers à réinventer*, Nantes Métropole. [En ligne]. [Consulté en janvier 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://dialoguecitoyen.metropole.nantes.fr/media/default/0001/01/7fade001f222e684d896b874b204ed735b8c6801.pdf>

CONSALES, Georges, FESSEAU, Maryse et PASSERON, Vladimir, 2009. *La consommation des ménages depuis cinquante ans – Cinquante ans de consommation en France*. Insee. [En ligne]. [Consulté en juillet 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1372376?sommaire=1372388>

GIRAUD, Charles-Julien, LABOSSE, Aline, et DEPIL, Stéphanie, 2019. *Le commerce de centre-ville à la peine dans les villes de taille intermédiaire* [En ligne]. Insee. [Consulté en juillet 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4246541>

L'INSTITUT POUR LA VILLE ET LE COMMERCE et FNAU, 2022. *Atlas du commerce : tendances actuelles et dynamiques spatiales*. [En ligne]. [Consulté en juillet 2022]. Disponible à l'adresse :

https://www.fnau.org/wp-content/uploads/2022/06/observatoire_du_commerce_v7_hd_sans_traits_coupe-1.pdf

MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA RURALITE ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES, [sans date]. *La revitalisation commerciale des centres-villes*. [En ligne]. [Consulté en juin 2022]. Disponible à l'adresse :

https://www.economie.gouv.fr/files/files/PDF/Rapport_Revitalisationcentres-villes_Graphiques.PDF

NANTES METROPOLE, [sans date]. *D'une route à de nouveaux quartiers à réinventer*. [En ligne]. [Consulté en janvier 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://dialoguecitoyen.metropole.nantes.fr/media/default/0001/01/7fade001f222e684d896b874b204ed735b8c6801.pdf>

Sitographie

AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION NANTAISE. Qu'est-ce qu'un îlot de chaleur ? [En ligne]. [Consulté en juillet 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://auran.org/content/quest-ce-quun-ilot-de-chaleur>

ETIXIA. [En ligne]. [Consulté en mai 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.etixia.com/>

FREY. [En ligne]. [Consulté en mai 2022]. Disponible à l'adresse : <https://frey.fr/>

LAROUSSE, Éditions, [sans date]. Définitions : périphérie - Dictionnaire de français Larousse. [En ligne]. [Consulté en août 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/p%C3%A9riph%C3%A9rie/59601>

CCI, Nantes St-Nazaire, 2020. *Panorama du commerce de détail en Loire-Atlantique* [en ligne]. Economique. [Consulté en avril 2022]. Disponible à l'adresse :

https://nantesstnazaire.cci.fr/sites/default/files/mediatheque/actualites/2020/fichiers/expertise_eco-a4-nov2020-f-web.pdf

NANTES METROPOLE. [En ligne]. [Consulté en janvier 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://metropole.nantes.fr>

NERRIÈRE, Xavier, 2021. Route de Vannes. *Nantes Patrimonia*. [En ligne]. [Consulté en avril 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://patrimonia.nantes.fr/home/decouvrir/themes-et-quartiers/route-de-vannes.html>

NHOOD FRANCE. [En ligne]. [Consulté en mai 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://www.nhood.fr/fr>

VILLE DE NANTES et NANTES METROPOLE. *Espace Dialogue citoyen, Ville de Nantes et Nantes Métropole*. [En ligne]. [Consulté en février 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://dialoguecitoyen.metropole.nantes.fr/>

VOYAGE ROUTE DE VANNES. Route de Vannes. [En ligne]. [Consulté en avril 2022]. Disponible à l'adresse :

<http://www.routedevannes.com/voyageroutedevannes/chronologie/>

Annexes

Grille d'entretiens pour les foncières commerciales

Introduction

1. Pouvez-vous rapidement vous présenter ?
2. Pouvez-vous me présenter la structure pour laquelle vous travaillez ?

Thème méthode de l'entreprise

1. Pouvez-vous me présenter l'approche et la méthode de l'entreprise concernant le réaménagement d'une zone commerciale périphérique
2. Selon-vous à quel moment est-il important d'intervenir sur ces espaces pour les réaménager ? Comment se fait le choix d'une zone plutôt qu'une autre ?

Thème mobilité

1. Quel rapport entretient la société dans la manière de réaménager l'espace sur le plan des mobilités (automobiles, actives, TC) ?
2. Souhaitez-vous réduire l'emprise des parkings en vous appuyant sur d'autres formes de mobilités ?

Rapport espaces publics

1. Le traitement des espaces publics a-t-il une place importante dans le projet ?
2. Selon vous est-ce qu'un espace public plus qualitatif permet d'attirer plus d'usagers et de clients sur l'espace ?

Prospective

1. Selon vous ces espaces sont-ils destinés à accueillir plus de mixité fonctionnelle (commerces, services, logements, etc)
2. Comment voyez-vous l'évolution des zones commerciales périphériques par rapport au e-commerce ?
3. Développez-vous de nouvelles formes de commerce pour faire face à la concurrence d'internet (showroom, mutualisation, espaces de vente, drive, etc)

Thème participation

1. Comment voyez-vous la participation citoyenne dans le processus de renouvellement de ces espaces ? Mettez-vous en place des moyens afin de mettre à contribution les usagers dans ce processus ?
2. Pensez-vous que les usagers souhaitent être mis à profit dans la démarche de renouvellement d'un projet ?
3. Pensez-vous que les usagers détiennent des connaissances sur ces espaces qui pourraient être mises à contribution dans les différentes phases du projet ?

4. Pensez-vous qu'en mettant en place un processus de participation et de concertation dans le cadre d'un projet de renouvellement des zones commerciales, les usagers à terme s'approprieraient plus l'espace et ainsi la fréquentation serait plus importante

Présentation du projet de l'entreprise

1. Pouvez-vous me présenter le projet Pourquoi celui-ci a retenu votre attention plutôt qu'un autre pour se réhabiliter / réaménager ?
2. Quels sont les enjeux et ambitions du projet ?
3. Selon vous quels éléments font la réussite ou non d'un projet ?

Grille d'entretiens pour les usagers

Introduction

1. Pouvez-vous rapidement vous présenter ?

Rapport à la Route de Vannes

1. Pouvez-vous m'expliquer votre rapport à la Route de Vannes ?
2. A quelle fréquence y allez-vous ? Depuis combien de temps fréquentez-vous cet espace ?
3. Pourquoi cette zone commerciale plutôt qu'une autre (Atlantis, Paradis, etc) ?
4. Pour quel type de magasin y allez-vous (équipement de la personne, ameublement, alimentaire, etc) ?
5. Quels sont pour vous les points forts de la Route de Vannes ?
6. Quels sont pour vous les points faibles de la Route de Vannes ?
7. Avez-vous des souvenirs particuliers avec cet espace ?
8. Vous sentez vous bien dans cet espace ? Comment le percevez-vous ?

Thème mobilité

1. Comment vous rendez-vous sur place ?
 2. Pourquoi vous y rendre en voiture ?
 3. Pourquoi utiliser les TC ?
 4. Avez-vous déjà rencontré des problèmes de congestion sur cet espace ? Si oui pourquoi ne pas vous y rendre en TC ?
 5. Avez-vous déjà rencontré des problèmes de stationnement sur la Route de Vannes ? Si oui pourquoi ne pas vous y rendre en TC ?
1. Trouvez-vous que les flux d'automobilistes et cyclistes soient bien répartis

Rapport achats physiques / achats en ligne

1. Quelle est votre rapport au e-commerce ?
2. Faites-vous le même type d'achat sur la Route de Vannes et en ligne ?
3. Pourquoi préférez-vous réaliser vos achats en magasin physique / en ligne
4. Vous est-il déjà arrivé d'aller voir des marchandises sur la Route de Vannes et de les acheter ensuite en ligne
5. Seriez-vous intéressé par un service de livraison à domicile à la sortie des magasins pour éviter de prendre la voiture ?

Rapport espaces publics

1. Pouvez-vous me décrire les espaces publics de la Route de Vannes (parkings, trottoirs, espaces verts, etc) et votre rapport à eux ?

2. Des espaces publics plus qualitatifs (parcs, espaces verts, zone piétonne, etc) vous inviteriez-t-il à passer plus de temps dans cet espace ? (La Route de Vanne ne serait plus qu'une simple zone commerciale mais un véritable espace qualitatif pouvant être le support d'activités, de loisirs, de flânerie, etc)
3. Suite question 2. De nouvelles activités (artisanats, loisirs, bureaux, etc) vous amèneriez-t-il à pratiquer plus souvent le site ?

Prospective

1. Que pourrait-on améliorer sur la Route de Vannes selon vous ?
2. Auriez-vous des attentes particulières en matière d'aménagements, d'espaces verts, d'enseignes, de transport sur la Route de Vannes ?
3. En plus de ces attentes, auriez-vous des propositions pour rendre l'espace plus attractif et attrayant ?
4. Comment imaginez-vous les mobilités sur cet espace dans le futur ? Seriez-vous prêt à laisser plus de place au TC et mode actif par rapport à l'automobile ?
5. Comment imaginez-vous l'évolution de la Route de Vannes face à l'e-commerce ?
6. Comment imaginez-vous la Route de Vannes en 2050 en termes de commerce, d'habitat, de mixité sociale, de place de la voiture et des modes actifs et des TC, etc ?

Table des figures

Figure 1 : Graphique de l'évolution du nombre des avis, décisions et de la surface de vente examinés par an. Source : Rapport 2020 CNAC.....	11
Figure 2 : Tableau des usagers interrogés. Source : Tobias Lablanche	16
Figure 3 : Les fonctions des voies rapides. Source : David Mangin, 2004	22
Figure 4 : Les mécanismes de sectorisation progressive des villes, des bourges et des villages. Source : David Mangin, 2004	22
Figure 5 : La formation des centres commerciaux régionaux. Source : David Mangin, 2004.	24
Figure 6 : Carte de situation de la Route de Vannes dans Nantes Métropole. Source : Tobias Lablanche, 2022	27
Figure 7 : Photo du Château de la Cholière à Orvault. Source : Archives départementales de Loire-Atlantique	28
Figure 8 : Orthophotographie Botte d'Asperges en 1956. Source : Archives de Nantes	29
Figure 9 : Orthophotographie Botte d'Asperges en 1962. Source : IGN Remonter le temps ..	29
Figure 10 : Orthophotographie du Croisy en 1956. Source : Archives de Nantes	30
Figure 11 : Orthophotographie du Croisy en 1968. Source : IGN Remonter le temps	30
Figure 12 : Photomontage publicitaire de 1967 pour d'annoncer de l'ouverture du magasin Record. Source : Auchan.....	31
Figure 13 : Photo du supermarché Record en 1969. Source : Archives de Nantes.....	31
Figure 14 : Photo de la construction du Sillon de Bretagne (sans date). Source : Heurtier	32
Figure 15 : Orthophotographie des Thébaudières en 1975. Source : IGN Remonter le temps	32
Figure 16 : Photo de la séquence rond-point de Sautron - Morlière en 2022. Source : Tobias Lablanche, 2022	33
Figure 17 : Photo du projet séquence rond-point de Sautron - Morlière après réaménagement (sans date). Source : Tetra	33
Figure 18 : Carte des typologies urbaines à proximité de la Route de Vannes. Source : Tobias Lablanche, 2022	33
Figure 19 : Photo des stationnement sauvages peu après l'ouverture du Record. Source : Michel Decré	35
Figure 20 : Photo de l'enseigne But à Saint-Paul-lès-Romans. Source : Google.....	39
Figure 21 : Photo de l'enseigne But à Toulouse. Source : Google	39

Figure 22 : Photo de l'enseigne But à Vendenheim. Source : Google	39
Figure 23 : Nomenclature des surfaces artificialisées et non artificialisées. Source : Décret n°2022-763 Gouvernement Français.....	44
Figure 24 : Carte de l'évolution du taux de vacance commerciale dans les zones commerciales entre 2015 et 2019 par aire urbaine. Source : Institut pour la ville et le commerce.....	46
Figure 25 : SWOT de la Route de Vannes. Source : Tobias Lablanche, 2022	52
Figure 26 : Carte des espaces libres de la Route de Vannes. Source : Tobias Lablanche, 2022	53
Figure 27 : Carte de la trame verte et bleue autour de la Route de Vannes. Source : Tobias Lablanche, 2022	54
Figure 28 : Carte du périmètre d'étude du projet de renouvellement de la Route de Vanne. Source : Nantes Métropole.....	67
Figure 29 : 1ère orientation, un axe commercial majeur. Source : Nantes Métropole.....	67
Figure 30 : 2ème orientation, boulevard multimodal. Source : Nantes Métropole.....	67
Figure 31 : 3ème orientation, vie locale et habitat. Source : Nantes Métropole	68
Figure 32 : 4ème orientation, biodiversité et transition écologique. Source : Nantes Métropole	68
Figure 33 : Projet de "Graine de ville" version 1. Source : Nantes Métropole	69
Figure 34 : Calendrier de la démarche du dialogue citoyen. Source : Avis citoyen	70
Figure 35 : Caractéristiques du groupe de l'Atelier citoyen. Source : Avis citoyen	71
Figure 36 : Description des Focus groupes. Source : Avis citoyen.....	72
Figure 37 : Objectifs de mutation dans le temps et orientations urbaines / mobilités (absence de légende). Source : Attica	74
Figure 38 : Retour Avis citoyen « Graines de ville projet Cholière-Angevinière / Morlière-Thebaudières ». Source : Avis citoyen.....	74
Figure 39 : Retour Avis citoyen « Graines de ville projet Plaisance / Beauséjour ». Source : Avis citoyen.....	76
Figure 40 : Retour Avis citoyen « Graines de ville projet secteur Paquelais Saint-Dominique / Fontainebleau Bottes d'Asperges ». Source : Avis citoyen	77

