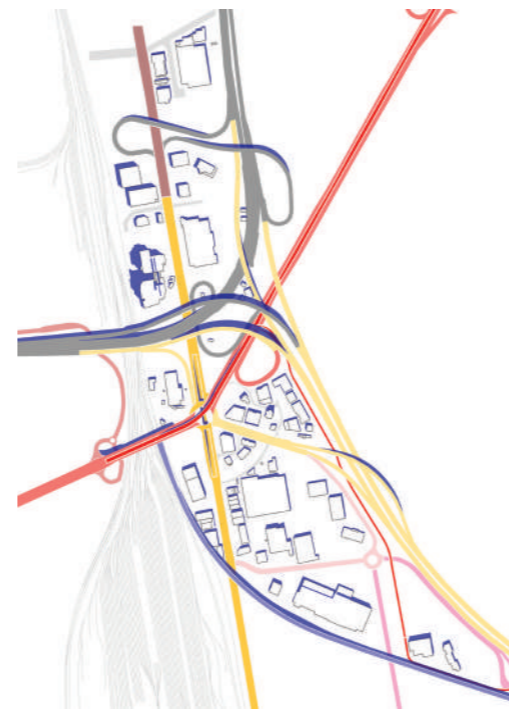


# SYNTHESE

## AVENIR DE LA ZONE COMMERCIALE POMPADOUR



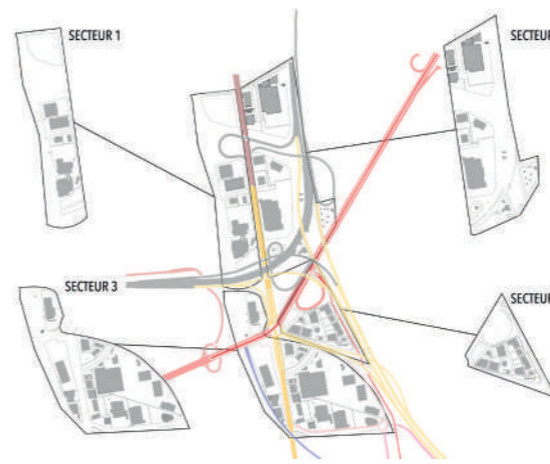
### Réseaux routiers

#### LÉGENDE

- N6
- N406
- Bus
- D86
- D6
- D228
- D102
- D104
- Autoroutes
- Train
- Routes Normales
- Bâtiments
- Chemins de fer

Data | Openstreetmap® - Réseaux routiers  
 Réalisation | Atelier 2 Avenir des Zones Commerciales, commandé par l'APUR  
 M1 Urbanisme et Aménagement, EIP  
 Janvier 2023, réalisation sur QGIS 3.16 et Adobe Illustrator

0 200 400



### Une desserte par les transports en commun diversifiée

#### Desserte des gares de RER

- Gares de RER
- Rayon de 800 m par le réseau viarie
- Rayon de 800 m à vol d'oiseau

#### Desserte de la station de métro

- Station de métro
- Rayon de 500 m par le réseau viarie
- Rayon de 500 m à vol d'oiseau

#### Desserte des arrêts de TVM

- Arrêts de TVM
- Rayon de 500 m par le réseau viarie
- Rayon de 500 m à vol d'oiseau

#### Desserte des arrêts de bus

- Arrêts de bus
- Rayon de 300 m par le réseau viarie
- Rayon de 300 m à vol d'oiseau

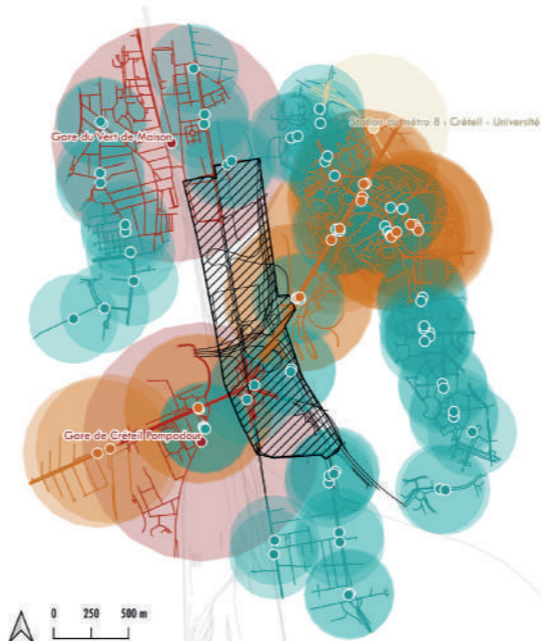
- Routes
- Faisceau ferroviaire
- Périmètre de la Zone Commerciale Pompadour

Sources : BD TOPO 94, Ile-de-France Mobilités Open Data, RATP

d'une grille d'entretien spécifique à chaque acteurs interrogés : Aurélie Pacquot, directrice du Pôle Appui aux Territoires au sein de Grand Paris Aménagement et François Loscheider, urbaniste au Codev Val-de-Marne (Conseil de Développement du Val-de-Marne).

### Représentation visuelle

Cartographie QGIS alimentée à partir des ressources de l'Open Data de l'APUR, de l'IGN ainsi que de notre propre base de données.



# 1

## FRAGMENTATION, MONUMENTALITÉ

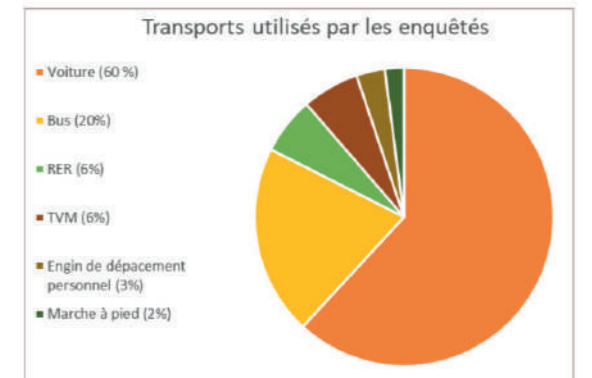
Dès le début de notre enquête, il nous a semblé nécessaire de diviser la zone commerciale Pompadour en 4 secteurs. Non pas arbitraire, cette décision se justifie par la présence d'infrastructures routières participant à la fragmentation de la zone Pompadour : elle est traversée par l'autoroute A86, la départementale D86 et la nationale N6.

Cette fragmentation est alimentée par l'aspect monumental de ces infrastructures routières - on note l'autoroute surélevée, ou encore la présence d'échangeur autoroutier.

La circulation au sein du carrefour s'effectue majoritairement par voie automobile, que ça soit par les grandes voies qui fragmentent la zone, ou encore par les voies secondaires permettant de passer d'un établissement à un autre. La zone commerciale Pompadour a été conçue pour ce mode de déplacement, dans le contexte sociétal de valorisation et d'omniprésence du véhicule individuel et de la consommation de masse. En témoignent les infrastructures automobiles monumentales, les espaces importants réservés aux parkings, ou encore l'absence quasi-totale d'aménagements favorisant les mobilités douces. En effet, les pistes cyclables ne sont pas bien indiquées, peu entretenues. Il en va de même pour les espaces piétons (les piétons se voient obligés de créer des passages « informels » (lignes de désir)). La visibilité est faible, la signalisation peu évidente. Tous ces éléments font du carrefour Pompadour l'une des zones les plus accidentogènes de France.

Nos observations de terrain et une analyse des réponses aux questionnaires nous ont fait apparaître un véritable problème d'embouteillage automobile au sein de la zone Pompadour.

Malgré ces problématiques, une tendance générale de préférence des mobilités douces (raisons écologiques...) et une large offre de transports en communs, permettant d'accéder ou de circuler au sein de la zone Pompadour, les réponses aux questionnaires nous ont fait apparaître la prédominance de l'utilisation de la voiture.



Pourcentages calculés à partir d'un échantillon de 35 personnes

## INTRODUCTION

### COMMANDE

L'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) a fait appel, pour la 4ème année consécutive, aux étudiants de l'École d'Urbanisme de Paris pour réaliser un diagnostic territorial de la **Zone Commerciale (ZC) Pompadour**, située à **Créteil** (94).

L'objectif de ce diagnostic est l'**étude des mutations** à l'œuvre dans la zone commerciale Pompadour. Il s'inscrit dans un contexte particulier de l'amélioration des **mobilités** consécutives à l'ouverture prochaine du réseau du **Grand Paris Express**.

La réflexion est à restituer dans un contexte de **mutations commerciales** qui affectent les **pôles commerciaux** comme celui du Carrefour Pompadour : **baisse de la demande** sous l'effet conjugué du e-commerce et de l'essor de la seconde main, de la **baisse du pouvoir d'achat des ménages**, voire d'une **remise en question du modèle de pratiques de consommation** basées sur l'**usage de la voiture**.

### AXES D'ANALYSE

- L'insertion de la zone dans le tissu environnant, la fragmentation celle-ci et la monumentalité de ses infrastructures
- Les spécificités morphologiques du bâti
- La question de l'emprise au sol et des perspectives de densification
- Une zone caractérisée par diverses dynamiques économiques

## MÉTHODOLOGIE

### Observation, relevés de terrain et classement des données

Observation du terrain et collecte des données à différents moments de la journée et de la semaine Observation numérique à l'aide de Géoportail, Google Street View et Google Earth.

Utilisation des données de société.com  
 Constitution d'une base de données (Excel) à partir des relevés de terrain (Parcelles, usage du bâti, entreprise(s), type de bâtiment, secteur d'activité, hiérarchie du réseau routier, largeur de la voirie, sens de la circulation, état de la voirie, circulation douce, état des trottoirs, travaux, végétation, hauteur du bâti, état du bâti, nombre de niveaux, clôtures, quai de chargement, espaces de stationnement, état du terrain, permis, nature du sol, commentaires.).

### Traitement documentaire

Lecture et analyse des PLU de Créteil et de Valenton - mise en comparaison avec le terrain Documents d'information communale de la ville de Créteil

Étude des cartes PPR du site de la préfecture du Val-de-Marne  
 Documentation de l'APUR.

### Entretiens et questionnaires

Analyse statistique effectuée à partir de 36 questionnaires destinés aux usagers portant principalement sur les questions d'attractivité de la zone commerciale.

2 entretiens semi-directifs réalisés sur la base





## La prédominance de la tôle et de la dalle d'aluminium

NORMES FORMELLES  
ET PÉRIODES DE CONSTRUCTION

### DALLE D'ALUMINIUM



### TÔLE



### LÉGENDE

#### État du bâti

- Bon
- Moyen

#### Grands types de matériaux

- Béton
- Dalles en aluminium, composites d'aluminium
- Tôles

- Plâtre peint
- Autres types
- Routes
- Périmètre de la ZC Pompadour

**Data** | BD TOPO® 94 (IGN), «Parcelles Urbaines» (APUR), relevé de terrain (octobre 2022)  
**Réalisation** | Atelier 2 «Avenir des Zones Commerciales», commandé par l'APUR  
 M1 Urbanisme et Aménagement, EUP  
 Janvier 2023, réalisation sur QGIS 3.16 et Adobe Illustrator

# 2

## DES SPÉCIFICITÉS MORPHOLOGIQUES MARQUÉES MAIS TYPIQUES DES ZONES COMMERCIALES EN FRANCE

Notre analyse s'est par la suite portée sur la **dimension morphologique et esthétique** de la zone commerciale Pompadour.

De manière évidente, la zone commerciale Pompadour est caractérisée par la forme de **"boîtes à chaussures"**, des bâtiments accueillant les activités, forme typique présente dans la plupart des zones commerciales en France.

De plus, à partir de nos relevés du bâti effectués sur le terrain, **deux types de matériaux** ressortent en grande proportion : d'une part **les dalles d'aluminium et les composites d'aluminium** qui sont des **matériaux récents** (années 2010), et d'autre part **les tôles en aluminium** qui sont des **matériaux plus anciens** (années 1990).

Il y a ainsi un **contraste** entre le **bon état** du premier type de matériau lié à son **aspect lisse et moderne**, et le **moins bon état** du deuxième type de matériau lié à son **ancienneté**. En deçà de cette prédominance se trouve des formes de bâti plus diversifiées, comme illustré par les photos.



Exemple du bâti type «boîte à chaussures» (Créteil, novembre 2022)



# 3

## L'OCCUPATION DU SOL ET LES PERSPECTIVES DE DENSIFICATION DU BÂTI

### 1. UNE ZONE DÉTENUE PAR DE MULTIPLES ACTEURS PUBLICS

Grâce au découpage de la zone en quatre secteurs, nous avons remarqué que la majorité des parcelles est détenue par le secteur public tel que par la SNCF (Société nationale des chemins de fer français), la RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens), le département du Val-de-Marne, le Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération, l'État par direction de l'immobilier de l'état ou encore la SEMAEC (Société d'Économie Mixte d'Aménagement et Equipement de Créteil).

### 2. DEUX INSTRUMENTS DE DENSIFICATION

Le carrefour Pompadour est un site peu dense et possède ainsi une forte potentialité de densification. En effet, les emprises au sol et les hauteurs sont inférieures aux réglementations des deux PLU : Créteil et Valenton. Les bâtiments sont majoritairement situés sur la commune de Créteil, mais douze d'entre eux se trouvent à Valenton.

Les zones commerciales, en tant qu'espace artificialisés bâtis et dans le contexte du ZAN offrent des réserves de foncier, des opportunités de développement pour les aménageurs et les enseignes commerciales. Il s'agit de trouver les réponses aux besoins des aménageurs publics.

**Ainsi, il existe deux outils de densification.**

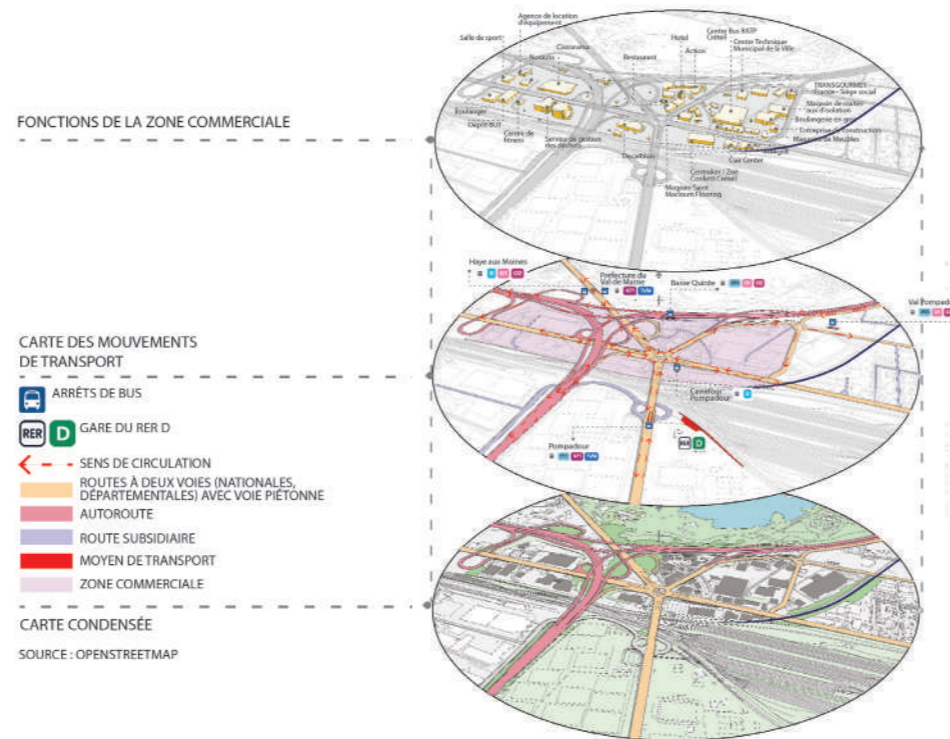
#### L'augmentation de l'emprise au sol :

La zone augmenterait son urbanisation actuelle si celle-ci respectait le pourcentage maximal de la limite réglementaire. Toutefois, elle nécessite sans doute de conserver de grands espaces permettant la libre circulation des poids lourds, mais également le stationnement du personnel et des usagers.

	POSSIBILITÉ DE DENSIFICATION DE L'EMPRISE AU SOL (%)	POSSIBILITÉ DE SURÉLEVATION DU BÂTI (en m)
SECTEUR 1 : MALFOURCHE	32,35	28,96
SECTEUR 2 : SAINT-CRISTOPHE	32,31	16,52
SECTEUR 3 : POMPADOUR	31,08	21,11
SECTEUR 4 : CŒUR DE ZONE	34,45	13,26

	POSSIBILITÉ DE DENSIFICATION DE L'EMPRISE AU SOL (%)	POSSIBILITÉ DE SURÉLEVATION DU BÂTI (en m)
SECTEUR 1 : MALFOURCHE	32,35	28,96
SECTEUR 2 : SAINT-CRISTOPHE	26,41	16,36
SECTEUR 3 : POMPADOUR	19,7	17,1
SECTEUR 4 : CŒUR DE ZONE	28,83	11,7

### MODÈLE MULTICOUCCHES



	en m <sup>2</sup>	en ha
SECTEUR 1 : MALFOURCHE	134846,0437	13,48
SECTEUR 2 : SAINT-CRISTOPHE	215352,5616	21,54
SECTEUR 3 : POMPADOUR	80025,12115	80,02
SECTEUR 4 : CŒUR DE ZONE	238632,6129	23,86
<b>TOTAL</b>	<b>668856,3393</b>	<b>66,89</b>

	en m <sup>2</sup>	en ha
SECTEUR 1 : MALFOURCHE	19818,7	1,98
SECTEUR 2 : SAINT-CRISTOPHE	35360,825	3,53
SECTEUR 3 : POMPADOUR	12993,525	1,29
SECTEUR 4 : CŒUR DE ZONE	56191,895	5,61
<b>TOTAL</b>	<b>124364,945</b>	<b>12,41</b>

### L'élévation de la hauteur du bâti :

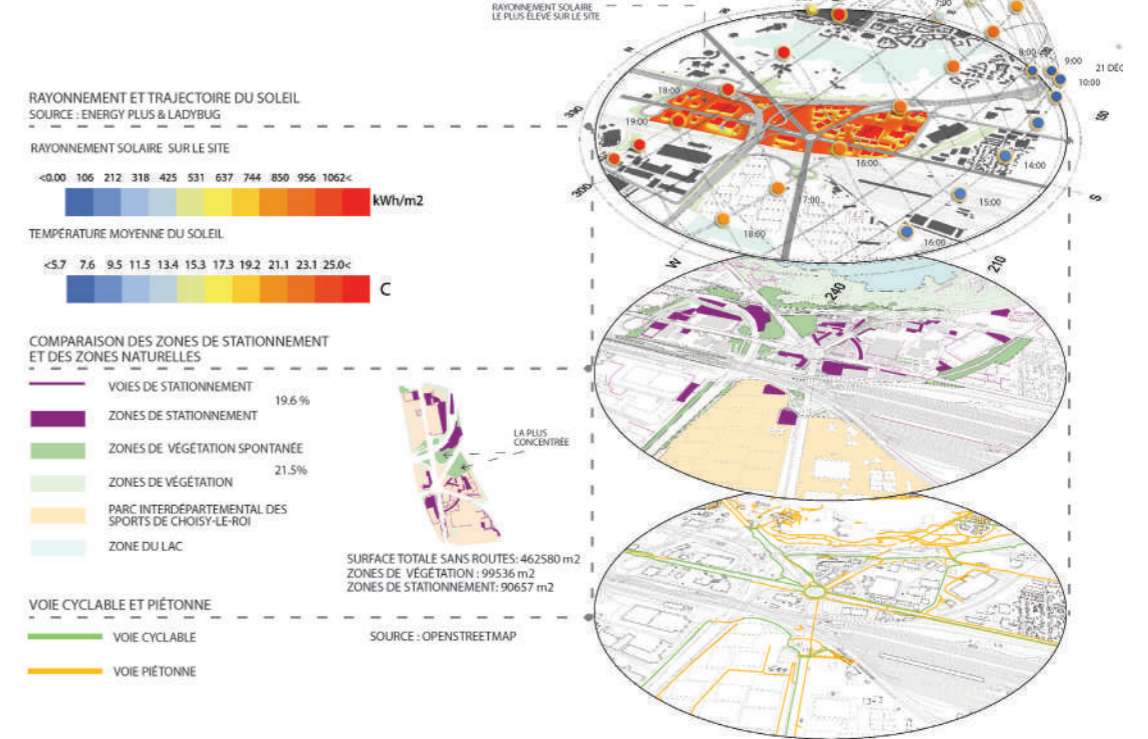
l'élévation serait possible sur la quasi-totalité des bâtiments. Un grand nombre de bâtiments possèdent une hauteur inférieure à 6 m là où les PLU autorisent des constructions maximales de 12 à 33 mètres.

### 3. LA POSSIBILITÉ D'UNE MUTATION VERS LA MIXITÉ D'USAGE

Au vu du potentiel d'élévation et de densification d'emprise au sol, il serait possible de développer la mixité fonctionnelle en implantant des loisirs, des habitations, des crèches ou bureaux au sein d'un même bâtiment.

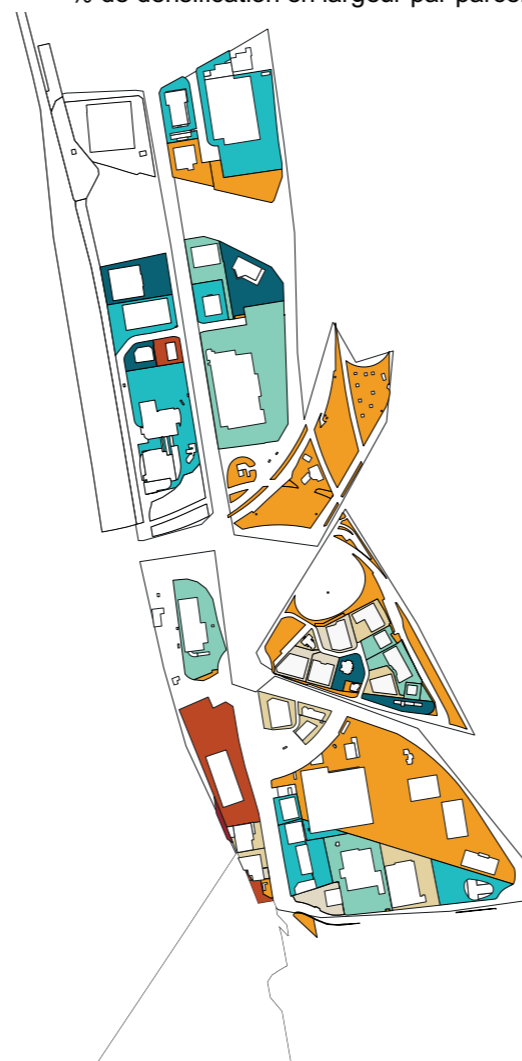
La zone, déjà attractive, ne semble plus correspondre aux besoins actuels. Ainsi, développer la mixité d'usage pourrait augmenter son dynamisme. En effet, dans un contexte de développement du e-commerce, de décroissance du modèle automobile, de valorisation de la consommation et proximité et de la recherche d'une expérience mixant services, consommations et plaisir. Ce type de zone commerciale périphérique et monofonctionnelle est, aujourd'hui, obsolète.

### MODÈLE MULTICOUCCHES

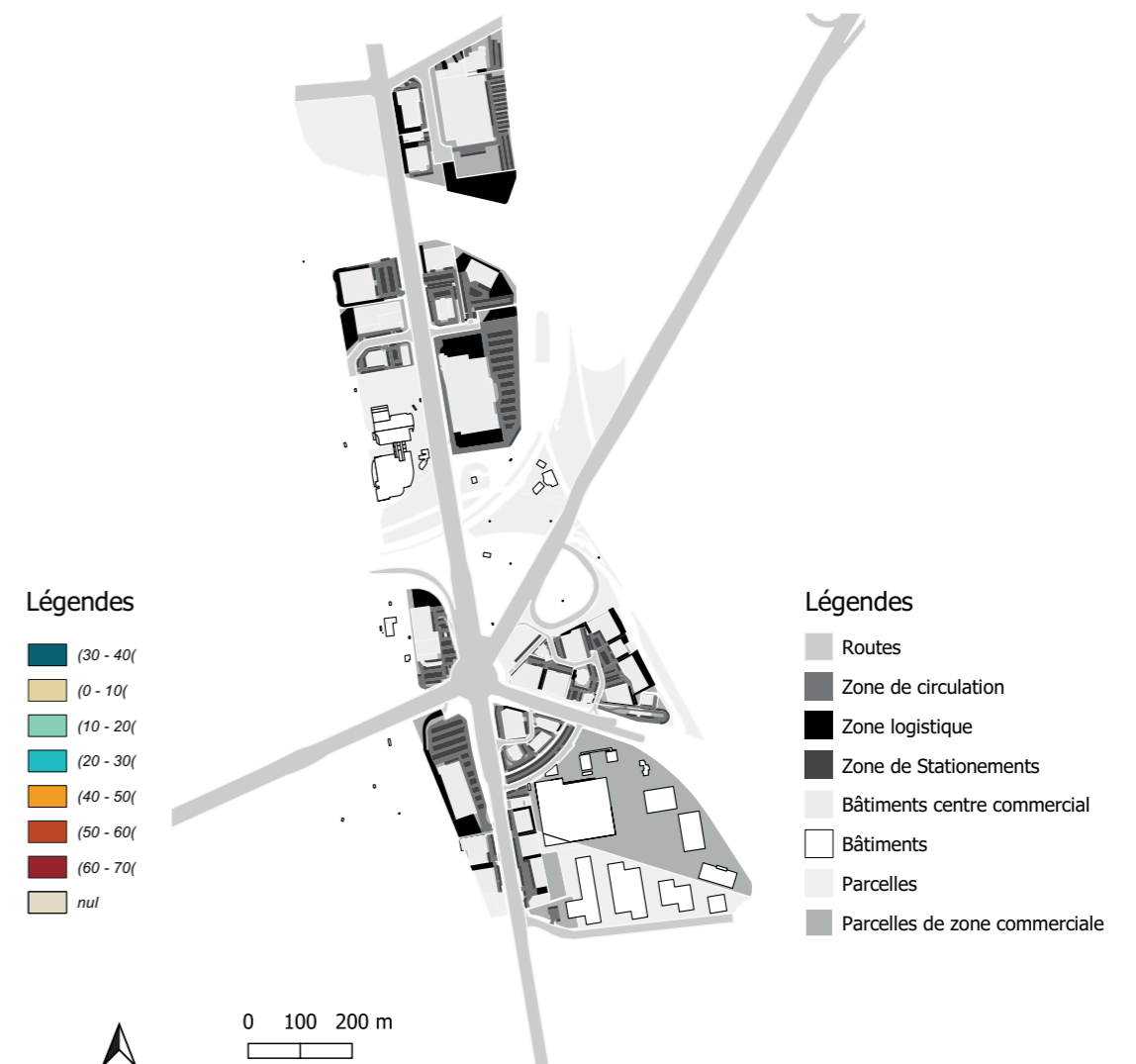


### CARTE DENSIFICATION PARCELLES

% de densification en largeur par parcelle



### CARTE DU STATIONNEMENT ET DE LA CIRCULATION





# 4

## UNE ZONE CARACTÉRISÉE PAR DIVERSES DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES

### 1. UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE PAR DEUX BIAIS : LE COMMERCE ET LES ACTIVITÉS DE SERVICE ...

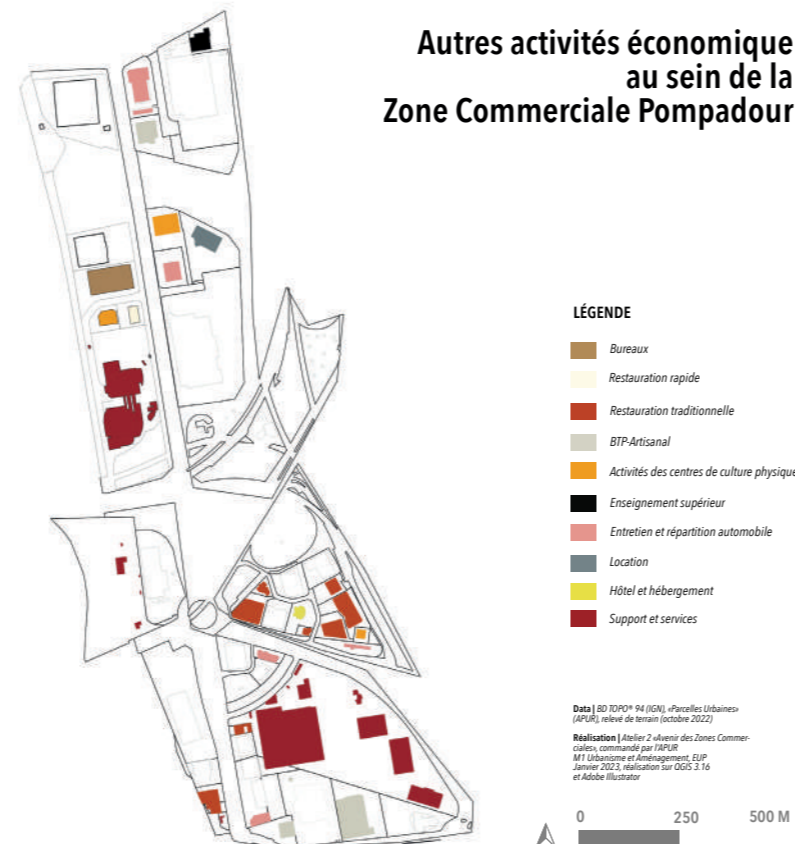
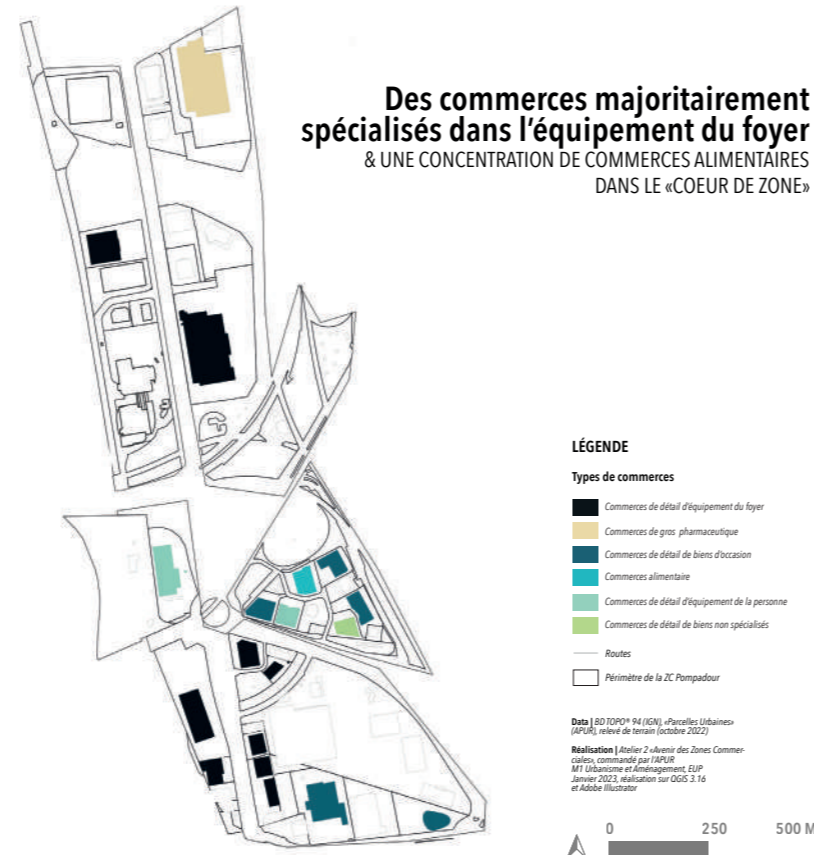
L'étude du dynamisme économique de la zone commerciale du Carrefour pompadour s'est effectuée, en partie, à travers l'analyse de la destination des bâtiments situés dans cette zone. D'un point de vue général, au sein de la zone commerciale, les destinations des bâtiments sont liées aux commerces et activités de services, aux équipements d'intérêt collectif et services publics, aux activités tertiaires et secondaires et à l'habitation. Selon une analyse précise de la zone commerciale, 59,9 % des bâtiments sont destinés à des activités commerciales, en particulier du commerce de détail, et des activités de services notamment liés à la restauration.

### ... MAIS DES DOMINANTES ÉCONOMIQUES CONTRASTÉES EN FONCTION DES DIFFÉRENTS SECTEURS...

Les secteurs 2, 3 et 4, sont principalement orientés vers les activités commerciales et de service. Cependant dans le secteur 1, les activités commerciales et de service ne correspondent qu'à 26 % des bâtiments. En effet, la majorité des bâtiments (56,2 %), est destinée à des équipements d'intérêt collectif et des services publics. Cette destination présente également une importante proportion (40,6 %) dans le secteur 4. Cependant, elle est nulle dans le secteur 3 où la totalité des bâtiments est destinée à des activités commerciales et de services.

### 2. L'IDENTIFICATION D'UN « CENTRE-VILLE » DANS LE CŒUR D'UNE ZONE PÉRIPHÉRIQUE (OU DANS LE SECTEUR 3)

La concentration des commerces de proximité dans le « cœur de zone » lui confère une identité de centre-ville. En effet, diverses activités artisanales et commerciales caractéristiques d'un centre-ville, comme la Boucherie Oumi ou encore la Pâtisserie Romainville, sont présentes dans cette zone. Dans l'enquête par questionnaire, quelques usagers déclarent venir spécifiquement pour ces deux enseignes. Ce secteur est également caractérisé par diverses activités liées à la restauration, comme le montre la présence des restaurants tels que Buffalo Grill ou encore Courtepaille.



### 3. UNE FRÉQUENTATION GÉNÉRÉE PAR DIVERS FACTEURS PARTICIPANT À L'ATTRACTIVITÉ DE LA ZONE COMMERCIALE

L'enquête par questionnaire réalisée auprès d'usagers de la zone commerciale met en avant trois principaux facteurs de fréquentation.

Pour 22 % des enquêtés, la **proximité au domicile** représente le principal facteur d'achat dans cette zone. En effet, la majorité des usagers réside à Créteil ou dans des communes avoisinantes. L'aire de chalandise de cette zone commerciale ne s'étend pas à un niveau départemental.

Pour 15 % des enquêtés, la **spécialisation des enseignes commerciales**, représente le principal facteur d'achat. Ces enquêtés sont notamment attirés par les nombreux commerces d'équipement du foyer, d'ameublement à l'image de Castorama.

Enfin, la **diversité des commerces** représente également le principal facteur d'achat pour 15 % des personnes interrogées.

La présence d'enseignes de **commerce low-cost**, tels qu'Action ou Cash Converters, conduit également à questionner l'influence du **prix des produits** proposés sur les usagers. Cependant, le prix ne semble pas être un facteur déterminant. Seulement 7 % des enquêtés considèrent le prix comme étant le principal facteur d'achat dans la zone commerciale.

### ... MAIS LIMITÉE PAR...

**\* Une circulation difficile et un manque d'accessibilité**

52 % des usagers évoquent des problèmes de circulation principalement liés aux bouchons et aux importantes distances séparant les divers magasins au sein de la zone où « tout est proche sans être proche ».

**\* Un manque d'enseignes d'habillement**

19 % des usagers déplorent l'absence de commerces relatifs aux vêtements. Cette critique se fait également par comparaison aux enseignes présentes au sein du centre commercial Créteil Soleil.

## CONCLUSION

En conclusion, la **monumentalité** des infrastructures routières du territoire dans lequel se situe la zone commerciale Pompadour structure l'**organisation des activités** de la zone en plusieurs secteurs et leur **fréquentation**.

Même si la zone est marquée par une certaine redondance de forme de **«boîte à chaussures»** des **bâtiments** et de leurs **matériaux**, notre analyse du terrain révèle des **potentiels de développement importants**.

Dans le contexte de l'objectif **Zéro Artificialisation Nette**, il y a notamment un **fort potentiel de densification** dégagé par la mise en relation de nos relevés de terrain et les PLU.

De plus, les potentiels de développement de la zone commerciale Pompadour reposent sur les **besoins des usagers**, en particulier, en ce qui concerne, d'une part les **problèmes d'accessibilité** de la zone et, d'autre part sur la **diversification de l'offre de commerces** et la **mixité d'usage de l'espace**.

Toutefois, les **résultats de nos entretiens** et le **manque de données précises** (fréquentation des commerces notamment) sur les dynamiques économiques de la zone ne nous permettent pas d'affirmer les possibilités du devenir de la zone commerciale Pompadour de manière claire.

ZOÉ CHARDON, LISE FOURDRIGNIER,  
LUCIE MALEVIALLE, CHARLOTTE MATHURIN,  
MIA OLSSON, MICHAEL SAMAHA,  
BADR EDDIN ZEINA

ENCADRANTES : RITA CHÉDID ET ANNE PÉTILOTT