



**HAL**  
open science

## Débat sur l'avenir des zones commerciales en périphérie de Montpellier.

Marion Scholler

► **To cite this version:**

Marion Scholler. Débat sur l'avenir des zones commerciales en périphérie de Montpellier.. 2024, 23 p.  
hal-04649591

**HAL Id: hal-04649591**

**<https://hal.inrae.fr/hal-04649591>**

Submitted on 16 Jul 2024

**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.

# Débat sur l'avenir des zones commerciales en périphérie de Montpellier

Rapport de stage - Délivrable de la tâche T 2.3

Date : Juin 2023

**Auteurs** : Marion Scholler

**Relecteurs** : Alexandre Brun

Travail réalisé dans le cadre du projet CAFRUA sur le cas d'étude du système d'observation so-ii

Ce travail a bénéficié d'une aide du Labex AGRO 2011-LABX-002 dans le cadre du projet CAFRUA n°2101-027 et coordonnée par Agropolis Fondation.

UNIVERSITÉ PAUL VALÉRY MONTPELLIER 3

MASTER MENTION  
GÉOGRAPHIE, AMÉNAGEMENT, ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT  
SPÉCIALITÉ // PROJET

# **DÉBAT SUR L'AVENIR DES ZONES COMMERCIALES EN PÉRIPHÉRIE DE MONTPELLIER**

**RÉSULTATS PROVISOIRES DU PROJET DE RECHERCHE CAFRUA**

Marion Scholler

Alexandre Brun

**5 juin 2023**



## TABLE DES MATIÈRES

<b>Table des matières</b> .....	3
<b>Table des acronymes</b> .....	4
<b>Table des figures</b> .....	5
<b>Préambule</b> .....	5
Introduction.....	7
Enjeux, scénarios et méthodologie: rendre des zones commerciales à l'agriculture, Montpellier comme terrain de jeu.....	8
Principaux résultats: moins d'agriculture, plus de zones commerciales et moins de perspectives de reconquête.....	11
Conclusion : Et demain ? Pas plus d'agriculture.....	18
<b>Bibliographie</b> .....	19
<b>Remerciements</b> .....	21
<b>Contexte et missions du stage</b> .....	22

## TABLE DES ACRONYMES

**APERAU** : Association pour la promotion de l'enseignement et de la recherche en aménagement et en urbanisme

**CAFRUA** : Challenges of agriculture adaptation to flood risk in urban areas

**CCI** : Chambre de commerce et d'industrie

**CDAC** : Commission départementale d'aménagement commercial

**DDTM** : Direction départementale des territoires et de la mer

**INRAE** : Institut national de la recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement

**LAGAM** : Laboratoire de géographie et d'aménagement de Montpellier

**OUVDD** : Observatoire universitaire de la ville et du développement durable

**PLU** : Plan local d'urbanisme

**PLUi** : Plan local d'urbanisme intercommunal

**SO-ii** : Système d'observation des impacts des inondations

## TABLE DES FIGURES

<b>Figure 1</b> : Localisation des surfaces d'activité à l'échelle du système d'observation des impacts des inondations. ....	10
<b>Figure 2</b> : Décisions de la CDAC de l'Hérault entre 2012 et 2022 .....	12
<b>Figure 3</b> : Évolution de l'occupation du sol dans la métropole de Montpellier entre 1994, 2004 et 2021.....	13
<b>Figure 4</b> : Localisation et superficie des pôles commerciaux dans l'agglomération de Montpellier.....	14
<b>Figure 5</b> : Chiffres d'affaires des pôles commerciaux dans l'agglomération de Montpellier....	14
<b>Figure 6</b> : Analyse diachronique de la zone commerciale de l'Écoparc - Saint-Antoine à Saint-Aunès (Hérault).....	15
<b>Figure 7</b> : Situation de la zone commerciale de l'Écoparc - Saint-Antoine à Saint-Aunès (Hérault) .....	16
<b>Figure 8</b> : Analyse diachronique de la zone commerciale Route de la Mer à Lattes et Pérols.	17
<b>Figure 9</b> : Situation de la zone commerciale Route de la Mer à Lattes et Pérols.....	18

## PRÉAMBULE

Ce mémoire intervient dans le cadre du programme de recherche CAFRUA (Challenges of agriculture adaptation to flood risk in urban areas), porté par l'Institut national de la recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (INRAE) et financé par la fondation Agropolis. D'une durée de deux ans, ce programme a pour objectif principal d'analyser la façon dont les activités agricoles situées en zone inondable peuvent contribuer à l'adaptation des territoires aux impacts du changement climatique.

Avec le phénomène d'étalement urbain, les espaces agricoles périurbains voient en effet leur superficie diminuer au profit de l'urbanisation. Cela a de nombreuses conséquences négatives sur l'environnement, telles que l'imperméabilisation des sols, ce qui contribue entre autres à augmenter le ruissellement. Tout cela accroît les phénomènes d'inondation et l'exposition des enjeux humains et économiques. Cette stratégie d'occupation des sols n'apparaît alors pas comme durable dans le temps. Dans ce cadre, l'agriculture peut jouer un rôle essentiel dans la protection contre les inondations, notamment en retenant et en stockant les volumes d'eau afin de protéger les espaces densément urbanisés. Il est toutefois important de prendre en compte que les inondations et la localisation périurbaine peuvent influencer sur la viabilité et le développement de ces exploitations agricoles à long terme, d'autant plus en contexte de changement climatique.

Le programme de recherche prend comme périmètre d'études le périmètre SO-ii (Système d'observation des impacts des inondations), qui comprend 70 communes dont l'ensemble de la Métropole de Montpellier. Ce système d'observation, lancé en 2019, permet d'observer l'impact des inondations sur les bassins versants de l'Or et du Lez-Mosson par le biais de 3 actions : observer l'impact, récolter des témoignages et étudier l'adaptation du bâti. Il s'agit d'un périmètre pertinent en raison des inondations fréquentes qu'il subit, de l'augmentation de l'urbanisation, de ses activités agricoles diverses en zone périurbaine et des changements d'usage qu'il connaît dans les zones exposées.

Ce projet est abordé sous l'angle de quatre objectifs spécifiques :

1. Une analyse agro-économique des capacités d'adaptation des systèmes agricoles en zone périurbaine inondable
2. Une analyse urbaine des contraintes et opportunités pour l'agriculture périurbaine en zone inondable
3. Une analyse synthétique à l'échelle du territoire
4. Une ouverture à la dimension internationale.

Le sujet de mon stage et de ce mémoire intervient dans le cadre du deuxième objectif, « Une analyse urbaine des contraintes et opportunités pour l'agriculture périurbaine en zone inondable », dans lequel le Laboratoire de géographie et d'aménagement de Montpellier (LAGAM), partenaire du projet, collabore. Ce mémoire a donc pour vocation d'alimenter le programme de recherche CAFRUA, mais il a été rédigé et alimenté par Alexandre Brun et moi-même dans le cadre de la rédaction d'un article pour la revue d'urbanisme URBIA, une publication semestrielle de l'Observatoire universitaire de la ville et du développement durable (OUVDD). Les résultats de ces recherches seront également présentés lors des rencontres internationales en urbanisme de l'APERAU à l'Université de Lausanne, en juin 2023.

## INTRODUCTION

Dans un article du *Monde* publié le 15 mars 2023, les journalistes Emeline Cazi et Cécile Prudhomme rapportent que les périphéries deviennent stratégiques pour les pouvoirs publics, devant l'impossibilité de poursuivre l'étalement urbain<sup>1</sup>. Pour un peu, Christophe Béchu, l'actuel ministre en charge de la transition écologique et de la cohésion des territoires reprendrait bien à lui la directive de De Gaulle à Paul Delouvrier en survolant l'Île-de-France : « Mettez-moi de l'ordre dans ce bordel ! ». C'est là en effet que les grandes enseignes dessinent un paysage bariolé, très justement analysé par David Mangin dans *La Ville Franchisée* [2004] comme étant le résultat de soixante ans d'urbanisme de zone et, au fond, d'une politique de planification paradoxalement très « libérale ». Composées de « boîtes à chaussures » et de vastes parcs de stationnements jouxtant des zones résidentielles, de multiples infrastructures (voies rapides, lignes à haute tension, voies ferrées, etc.) et ce qu'il reste de terres agricoles et d'espaces naturels, les zones commerciales de périphérie sont au nombre de 1 500 ; ce qui représente 75 % des parts de marché du commerce de détail d'après Procos [2020]<sup>2</sup>. Rejetées par une partie des citoyens en quête de « proximité », elles sont au contraire plébiscitées par les autres, les périurbains ; qui les jugent pratiques. Et pour cause, elles offrent de nombreux avantages : diversité de l'offre commerciale, prix bas, accès commode en voiture individuelle pour les « navetteurs » [Gasnier, 2008 ; Le Clec'h, 2020]. Les foncières et les grandes enseignes ont par ailleurs su les transformer en s'appuyant sur des programmes mixtes et évolutifs en termes de services [Desse, 2002 ; Gasnier, 2007]. Il en résulte de « nouvelles centralités commerciales [...] autour de zones d'activités, de centres commerciaux voire de parcs de loisirs situés en périphérie » [Fleury *et al.*, 2012], qui participent à la lente métamorphose économique et culturelle des territoires urbains [Lestrade, 2002].

Les zones commerciales, nombreuses donc, et, si l'on peut dire, de « grande surface », recouvrent de multiples enjeux. À court terme, leur localisation et leur superficie sont amenées à évoluer car les aménageurs anticipent la pénurie de gisement fonciers que pourrait prochainement accentuer l'application des dispositions de la loi « climat et résilience » (2021). Où construire désormais si ce n'est dans ces zones périphériques, toutes les friches urbaines ayant déjà été réinvesties ? À long terme, a priori, leur modèle économique est menacé car la crise sanitaire de 2020 a précipité des changements du côté des consommateurs. La part du commerce électronique augmente, d'où la multiplication des *drive* et des *show-rooms*<sup>3</sup>. Le regain d'intérêt des consommateurs pour les circuits courts pourrait même entamer le pouvoir d'attraction des zones commerciales. « Leur chiffre d'affaires, rappelle le CEREMA, est d'ailleurs en baisse et le taux de vacance dans ces zones aurait doublé entre 2007 et 2020 (de moins de 4 % à plus de 8 % en 2020)<sup>4</sup> ». Au reste, les zones commerciales font l'objet de nombreuses controverses – accusées, par exemple, d'affaiblir le petit commerce des centres des villes les plus petites. Des actions citoyennes, sur le terrain et en justice, ont de surcroît débouché sur l'échec de grands projets comme le rapporte la presse quotidienne régionale : Tournus en Saône-et-Loire, Crottet dans l'Ain et bien sûr Europa City à Gonesse, les projets stoppés sont

<sup>1</sup> Article intitulé « Urbanisme : l'Etat veut redessiner la périphérie des villes, longtemps négligée ».

<sup>2</sup> Une Fédération pour la promotion du commerce spécialisé qui regroupe plus de 310 enseignes, 35% du chiffre d'affaires du commerce spécialisé hors Grandes Surfaces Alimentaires. Source : <https://www.procos.org/> consulté le 4 mai 2023.

<sup>3</sup> Le e-commerce représente en 2021 13,4 % du commerce de détail selon la Fevad (Fédération e-commerce et vente à distance). En 2019, cette part était de 9,8 %. Source : <https://www.oberlo.fr/blog/ecommerce-france> consulté le 9 mai 2023.

<sup>4</sup> Source : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/zones-commerciales-centres-villes-trouver-bon-equilibre> consulté le 28 avril 2023.

nombreux. Ces conflits d'aménagement relèvent de processus comparables à ceux décrits par ailleurs [Subra, 2018 ; Sébastien *et al.*, 2019] et s'inscrivent dans la « cartographie zadiste » des territoires en lutte contre les grands projets inutiles<sup>5</sup>.

Après avoir présenté le dispositif méthodologique d'un projet de recherche ayant pour principal objet les capacités d'adaptation des systèmes agricoles périurbains, cet article revient tour à tour sur les ressorts du développement des zones commerciales et les scénarios les concernant à l'échelle de la métropole de Montpellier. Les résultats suggèrent que le scénario le plus probable est celui de la densification, déjà amorcée pour une d'entre elles (Route de la Mer, à Lattes et Pérols). Par conséquent, les perspectives pour l'agriculture périurbaine s'assombrissent : les exploitants devront sans doute abandonner l'idée de récupérer les terres fertiles qui leurs ont été prises à vil prix au cours des dernières décennies et composer avec des terrains inondables et de vraisemblables pénuries d'eau.

## **ENJEUX, SCÉNARIOS ET MÉTHODOLOGIE : RENDRE DES ZONES COMMERCIALES À L'AGRICULTURE, MONTPELLIER COMME TERRAIN**

La question du réaménagement des zones commerciales des périphéries urbaines n'est pas nouvelle. Dès 1998, Marcel Debarge alors sénateur socialiste, interpelle la secrétaire d'Etat au commerce à ce sujet. Selon lui « ni la loi Royer de 1973 destinée à réguler l'autorisation d'ouverture de magasins à grande surface, ni la loi de 1996 instaurant des schémas de développement commercial n'ont permis de freiner le développement des zones commerciales<sup>6</sup> ». Ce constat précédait celui fait par l'inspection générale des finances et le commissariat général de l'environnement et du développement durable dans un rapport conjoint daté de 2016<sup>7</sup> qui invite « les villes à définir une stratégie communale et intercommunale d'aménagement commercial ». C'est dire si l'absence de stratégie a prévalu jusqu'à présent. Bien au-delà des outils de la planification commerciale, la diversification et le durcissement des documents d'urbanisme produit des résultats insuffisants au regard des objectifs affichés à l'époque par les pouvoirs publics puisque l'expansion commerciale des grandes villes s'est poursuivie de façon chaotique aux dépens des campagnes. Concernant les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) par exemple, si la question est de savoir à quoi ils servent en matière commerciale, Ferrand [2014, p.43] répond « à presque rien » tant leurs effets réels sont limités. À rebours, les villes petites et moyennes (comme Saint-Brieuc, cas d'étude de Le Clec'h, 2020) ont imité les métropoles, accentuant un processus de dévitalisation commerciale de leurs centres – contre lequel luttent de façon tardive les pouvoirs publics à grand renfort d'appel à manifestation d'intérêt.

Trois facteurs expliquent le succès des zones commerciales depuis les toutes premières constructions en 1969 dans les banlieues lilloise et niçoise<sup>8</sup>. C'est, d'abord, l'augmentation du pouvoir d'achat durant les Trente Glorieuses (4 à 5% par an, 2% depuis 1970) conjuguée à

<sup>5</sup> Source : <https://reporterre.net/La-carte-des-luttes-contre-les-grands-projets-inutiles> consulté le 11 mai 2023.

<sup>6</sup> Publiée dans le JO Sénat du 17/12/1998 - page 4019. Source : <https://www.senat.fr/questions/base/1998/qSEQ981212909.html> consulté le 23 avril 2023.

<sup>7</sup> Source : [https://www.economie.gouv.fr/files/files/PDF/Rapport\\_RevitalisationcentresvillesVdef\\_octobre2016.pdf](https://www.economie.gouv.fr/files/files/PDF/Rapport_RevitalisationcentresvillesVdef_octobre2016.pdf)

<sup>8</sup> Il s'agit alors de centres commerciaux ; les premières zones commerciales à proprement parler se développent dans les années qui suivent.

l'évolution du travail (plus de femmes salariées, etc.). Ensuite, le pays est davantage motorisé car le parc français comptait seulement 2 millions d'automobiles en 1950 pour 38,7 millions en 2022. Enfin, la population est de plus en plus périurbaine puisque les villes centres sont désormais moins attractives que leurs banlieues. Cela a tendance à conforter la localisation des zones excentrées, plus proches des consommateurs « hypermobiles ». Depuis « la ruée vers les périphéries » à la fin des années 1960 et au début des années 1970 [Metton, 1982], le développement des zones commerciales bute sur deux principaux freins. Le premier, évoqué plus haut, est la fragilisation des commerces de centre-ville. Selon Léo et Philippe [2000, p.394], « les centres-villes demeurent des espaces commerciaux bien spécifiques par rapport aux zones commerciales de périphérie et capables de séduire les consommateurs avec d'autres arguments que le prix ». Toutefois, les rues étroites sont peu pratiques pour circuler et stationner. Elles sont également moins passantes que les pénétrantes, avec des commerces plus petits et parfois des loyers plus élevés au motif qu'ils sont localisés dans le « cœur marchand ». Les initiatives locales se multiplient donc pour enrayer la disparition des commerces en centre-ville. C'est par exemple le cas à Châteauroux dans l'Indre où le dispositif « Action cœur de ville » a permis à la municipalité d'accélérer sa stratégie de revitalisation commerciale, entamée en 2014<sup>9</sup>. D'autres localités comme Lézardrieux (Côtes d'Armor) et Feillens (Ain) rassemblent des commerces indépendants dans une petite zone commerciale sur les axes proches du centre : « une stratégie du moindre mal » pour paraphraser les élus locaux...

Le deuxième frein relève des externalités négatives du commerce en matière environnementale, même si le commerce n'est responsable que d'environ 5 % de l'artificialisation des sols, contre 42 % pour le logement et 30 % pour les infrastructures de transport [Sénat, 2021]<sup>10</sup>. En l'absence toutefois d'articulation entre planification commerciale et planification territoriale [IGF-CGEDD, 2016], la consommation d'espaces agricoles s'étend bien au-delà de l'agglomération en raison de l'importance des plates-formes logistiques dans le système commercial. Par exemple, dans l'Hérault, celles qui alimentent Montpellier sont situées en pleine campagne à proximité d'échangeurs autoroutiers (Gignac près de l'A750). Le rapport sénatorial de 2021 recommande d'ailleurs « que les entrepôts, bien entendu de petite taille, ne soient pas situés trop loin des centres. [...] force est de constater que [cette problématique] a longtemps été oubliée ».

CAFRUA (Challenges of Agriculture adaptation to Flood Risk in Urban Areas) est un projet de recherche pluridisciplinaire (2022-2024) ayant pour principal objectif d'analyser les capacités d'adaptation des systèmes agricoles périurbains en secteur inondable sous l'angle agroéconomique. Le deuxième objectif questionne l'avenir des zones déjà bâties prises à l'agriculture ou à la nature depuis les années 1960. C'est précisément dans ce cadre que les zones commerciales ont été explorées (figure 1). Financé par la Fondation Agropolis, le projet réunit une dizaine de chercheurs et d'enseignants chercheurs et s'articule avec un dispositif d'observation des impacts des inondations (SO-ii) mis en place dès 2019 à l'échelle de 70 communes proches de Montpellier. À l'issue de la première année de recherche portant sur les zones commerciales de la métropole de Montpellier (31 communes dont la ville-centre), quatre scénarios s'esquissent : le premier est celui du *statu quo* auquel personne ne croit, pas même les grandes enseignes ; le deuxième scénario est celui de la densification urbaine, c'est-

---

<sup>9</sup> Châteauroux a du reste été touchée par la désindustrialisation autant que par la concurrence des zones périphériques. Source : <https://www.lagazettedescommunes.com/865240/grace-au-commerce-chateauroux-revit/>

<sup>10</sup> Rapport d'information n°358 : <http://www.senat.fr/rap/r20-358/r20-3589.html>

à-dire de nouveaux quartiers d'habitation et commerciaux qu'esquissent des projets privés qui tardent à s'imposer quand ils ne sont pas arrêtés ; le troisième repose sur la complémentarité des fonctions urbaines et agricoles, de façon à conforter les circuits courts dont la crise sanitaire de la COVID-19 a conforté le bien-fondé ; le quatrième est de renaturer les zones inondables libérées par les commerces pour répondre aux enjeux écologiques et climatiques.

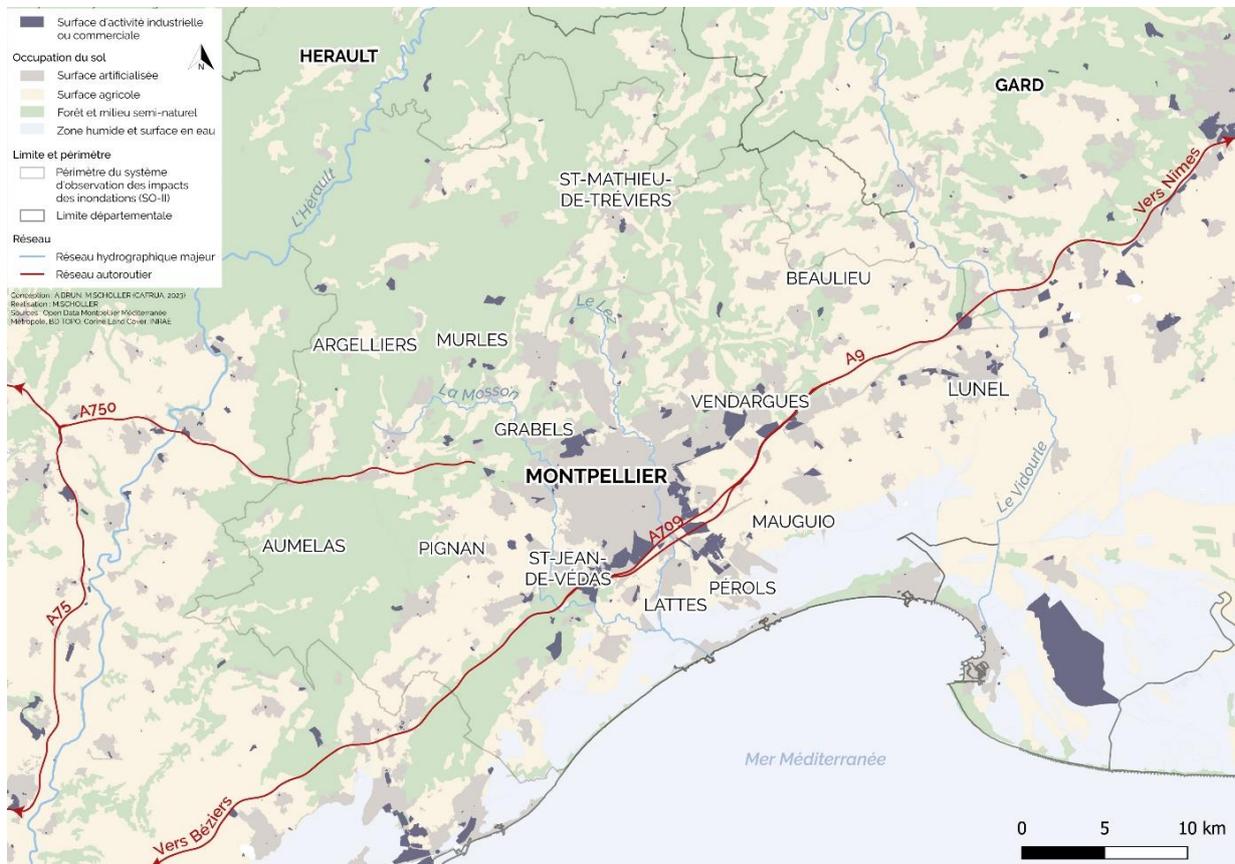


Figure 1 : Localisation des surfaces d'activité à l'échelle du système d'observation des impacts des inondations.

Le dispositif méthodologique de ce volet repose sur une collaboration au long court mise en place en 2021 avec la Chambre de Commerce et de l'industrie de l'Hérault basée à Montpellier, laquelle s'est notamment traduite par l'exploitation de bases de données relatives aux chiffres d'affaires des pôles commerciaux, à l'emploi dans le commerce de détail ou bien encore aux loyers et taxes versés par les commerçants. Des réunions périodiques autour de cartes en chantier ont permis de questionner les données disponibles, d'élaborer des hypothèses sur les stratégies de localisation des enseignes, la structuration des zones commerciales ou encore les retombées pour le territoire. En parallèle, quatre démarches ont été mises en œuvre de façon simultanée. D'abord, un travail de terrain a été effectué pour documenter les zones commerciales de façon à compléter les données manquantes (noms ou activités d'enseignes, localisation exacte, etc.). Une enquête spécialement dédiée aux stratégies de localisation est par ailleurs toujours en cours. Ensuite, des dizaines d'articles de la presse spécialisée et de la presse quotidienne régionale (en l'occurrence Midi-Libre) ont été consultés pour reconstituer la genèse des projets commerciaux et les controverses qu'ils

suscitent. Cette démarche complète, d'une part l'analyse des autorisations accordées par la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) de l'Hérault depuis 2012 et, d'autre part, une analyse diachronique à l'échelle de quatre des sept grandes zones commerciales périphériques, à savoir Saint-Jean-de-Védas à l'ouest de Montpellier, Trifontaine au nord, Saint-Aunès à l'est et Lattes-Pérols au sud où un mégaprojet appelé « Ode à la mer » mêlant commerces et habitations a été enterré à l'issue de la campagne municipale de 2020 remportée par le socialiste Michaël Delafosse, opposé au projet<sup>11</sup>.

### **PRINCIPAUX RÉSULTATS : MOINS D'AGRICULTURE, PLUS DE ZONES COMMERCIALES ET PEU DE PERSPECTIVES DE RECONQUÊTE**

À Montpellier, au XIX<sup>e</sup> siècle, le tissu faubourien s'est développé bien au-delà des murs de la vieille ville en donnant naissance à de nombreux quartiers aujourd'hui localisés au centre de l'agglomération (Figuerolles, Boutonnet, etc.). L'essor de nouvelles industries, le commerce du vin et l'arrivée du chemin de fer ont ainsi favorisé, comme à Béziers ou Lodève, l'installation d'une classe ouvrière. Montpellier ne compte toutefois que 100 000 habitants après-guerre. La ville en compte aujourd'hui presque 300 000 (2020) et l'aire urbaine plus du double. Plusieurs facteurs expliquent l'augmentation de la population à commencer par l'arrivée massive des rapatriés d'Afrique du Nord ou encore l'implantation de grands équipements universitaires et hospitaliers dans les années 1960 [Cholvy, 1984]. De « Montpellier la surdouée » (1987) à la « capitale de l'innovation » (2014), la ville a aussi su se vendre en valorisant ses nombreux atouts (ville ensoleillée, étudiante, etc.) au point de figurer régulièrement dans la presse nationale au palmarès des villes où il fait bon vivre<sup>12</sup>. Les tensions fortes sur la ressource en eau ou le recul du trait de côte n'ont pas (encore) ralenti le développement territorial ; pas plus du reste que les taux, très préoccupants, de chômage (10,6 % à Montpellier en 2021) et de pauvreté (26 % en 2021).

Montpellier a ainsi conforté jusqu'à présent la dynamique démographique consubstantielle de son économie, presque exclusivement résidentielle [Hayet et Brun, 2016]. Dès l'entre-deux-guerres mais plus encore depuis les années 1960 donc, l'expansion urbaine s'est poursuivie suivant la logique de l'urbanisme de zone. La « stratégie » d'occupation des sols a profité pendant des décennies aux propriétaires fonciers, transformant peu à peu la trentaine de villages alentours en communes dorts (Saussan, Saint-Jean-de-Védas...). Rétrospectivement, la logique d'aménagement qui a prévalu jusqu'à présent devient problématique dans une région marquée par les inondations méditerranéennes, soudaines et spectaculaires. En effet, la périurbanisation a généré une augmentation des risques d'inondation car les enjeux sont désormais pour partie situés dans les zones inondables du Lez, de la Mosson et de leurs affluents – dont beaucoup se confondent avec le réseau unitaire d'égouts et le système d'évacuation des eaux pluviales [Brun et Volle, 2021]. Ce faisant, les terres agricoles apparaissent comme ayant un rôle à jouer dans la protection contre les inondations en retenant et stockant les volumes d'eau pour protéger les zones plus densément urbanisées à l'échelle des bassins versants du Lez et de la Mosson. Les services ainsi rendus

<sup>11</sup> Source : <https://www.delafosse-2020.fr/stop-a-ode-a-la-mer>

<sup>12</sup> Les séminaires du Master Projet en partenariat avec Montpellier Méditerranée Métropole, *Montpellier à venir, l'attractivité économique du territoire*, 9 novembre 2021, Saint-Charles, Université Paul Valéry Montpellier 3.

par l'agriculture devraient la protéger des pressions foncières. Mais l'évolution de l'occupation des sols à l'échelle de la métropole montre qu'au contraire elle perd du terrain, tandis que les zones commerciales en gagnent<sup>13</sup>. C'est en effet ce que montre l'étude approfondie des décisions émises par la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) de cette dernière décennie (figure 2). Entre 2012 et 2022, les décisions d'autorisation et d'extension et de créations commerciales demeurent globalement favorables à leur pétitionnaire, et leur nombre reste important. L'urbanisation commerciale continue donc de croître, au dépend principalement des zones agricoles, en dépit de la prise de conscience des effets néfastes de l'étalement urbain.

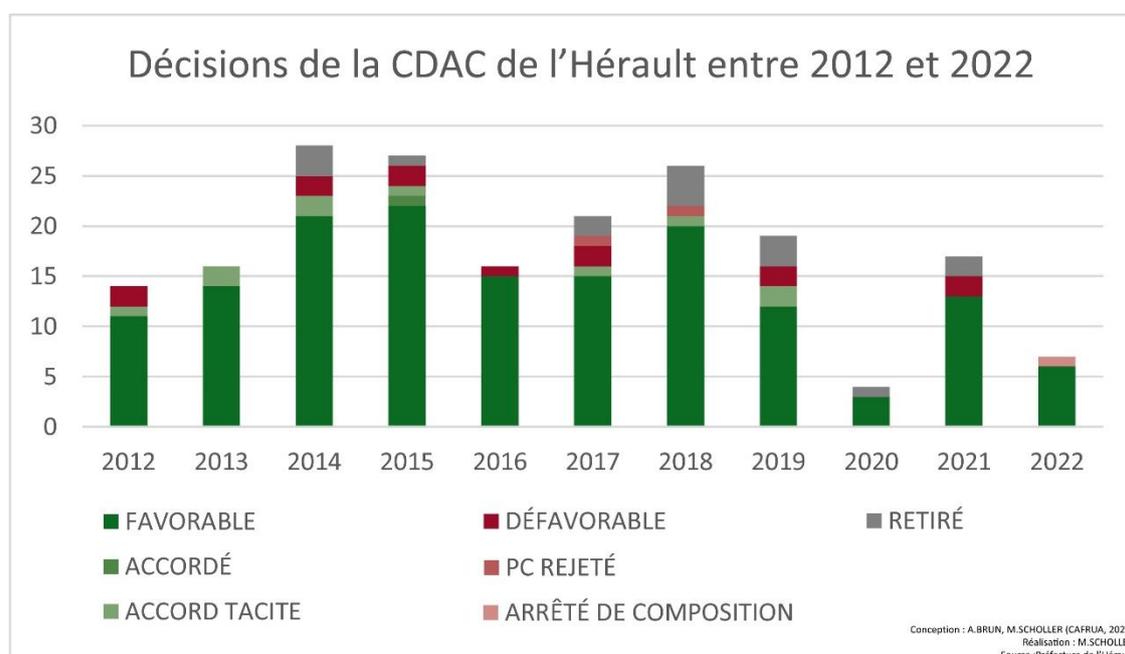


Figure 2 : Décisions de la CDAC de l'Hérault entre 2012 et 2022

Ainsi, selon l'open data de Montpellier Méditerranée Métropole, entre 1994 et 2021, les espaces agricoles ont régressé de plus de 3 000 hectares<sup>14</sup>. À l'inverse, les surfaces artificialisées ont bondi d'autant (figure 3). Durant cette période les instruments de planification se sont pourtant renforcés : par exemple le premier SCOT, « grenellisé » depuis, a été approuvé en 2006, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Lez-Mosson-étangs Palavasiens mis en place en 2003, etc. Cette tendance lourde à l'artificialisation, marquée à Montpellier et Béziers, se confirme à l'échelle de l'Hérault, « en 30 ans [...] près de 17 000 hectares de terres ont été artificialisés. Depuis 1970, la tache urbaine a triplé alors que le nombre d'habitants n'a fait que doubler » [Direction départementale des territoires et de la

<sup>14</sup> Montpellier Méditerranée Métropole (et ses alentours) documente de l'occupation du sol à différentes dates (1994, 2004, 2008, 2010, 2012, 2015, 2017, 2019 et 2021) et à de multiples échelles d'observation (1/5000 maximum). Elle prend appui sur un travail d'interprétation d'images satellitaires (SPOT, PLEIADES) et/ou de photographies aériennes correspondant aux différentes années en identifiant des entités spatiales homogènes correspondant à différents types d'occupation du sol.

mer (DDTM) de l'Hérault, 2020, p.26]<sup>15</sup>. En 2021, les surfaces naturelles occupaient encore 39 % du territoire de la métropole (soit 17 136,59 hectares), les surfaces artificielles recouvraient 31,8 % (13 972,05 hectares) et l'agriculture 29,1 % (12 783,01 hectares)<sup>16</sup>.

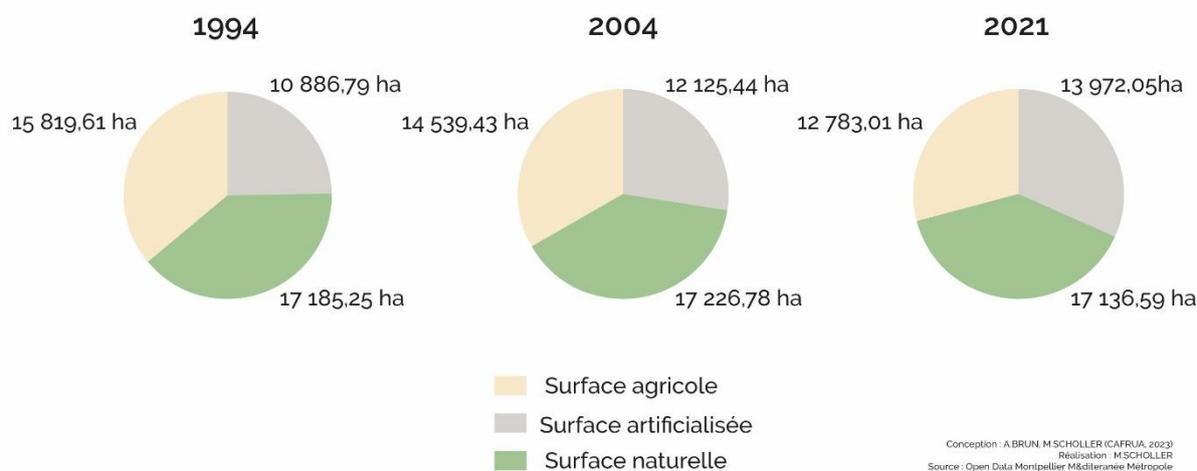


Figure 3 : Évolution de l'occupation du sol dans la métropole de Montpellier entre 1994, 2004 et 2021

Aux points cardinaux de la ville de Montpellier, les zones commerciales sont localisées à la croisée des pénétrantes (Trifontaine, Saint-Jean-de-Védas, Lattes-Pérois) ou à proximité des échangeurs autoroutiers (La Condamine, Écoparc et Saint-Antoine). Elles se distinguent des deux zones commerciales infra-urbaines, à savoir, d'une part, le centre commercial du Polygone, édifié en 1975 qui prolonge le cœur marchand de Montpellier en direction du quartier d'Antigone [Chouan, 2016], et, d'autre part, Odysseum, un grand complexe à la fois commercial et récréatif, terminus de la ligne 1 de tramway au sud-est de la commune de Montpellier, ouvert en 2009 [Garnier, 2009]<sup>17</sup>. Les zones commerciales de périphérie occupent seulement 277 hectares (figure 4). Ces chiffres cependant sont trompeurs dans la mesure où elles sont associées à de nombreuses infrastructures routières non comptabilisées. À elles seules (c'est-à-dire sans compter Polygone et Odysseum), les huit zones commerciales périurbaines génèrent un chiffre d'affaires d'environ 1 359 000 en 2020 (figure 5).

<sup>15</sup> Direction départementale des territoires et de la Mer de l'Hérault, 2020, *Un nouveau regard sur l'Hérault*, Préfecture de l'Hérault, 2 vol. 105p.

<sup>16</sup> Dans le diagnostic environnemental du PLUi Climat (p.99) actuellement en débat, il est précisé qu'à l'échelle du territoire, « environ 33 % de l'occupation du sol sont dédiés à l'agriculture, 30 % à des sols artificialisés et environ 34 % présentent un caractère naturel marqué (données 2018). Ces milieux naturels sont constitués à environ 47 % par les milieux ouverts et semi-ouverts (garrigues, landes, pelouses, steppes...), 37 % par les milieux forestiers et 16 % par les milieux aquatiques et humides ». Ces chiffres varient un peu par rapport aux données exploitées à partir de l'open data. Toujours est-il que les ordres de grandeurs sont les mêmes : aujourd'hui, un tiers du territoire est agricole, un tiers artificiel et un tiers naturel.

<sup>17</sup> Il n'y a pas de grand centre commercial intégré au principal grand ensemble de Montpellier, La Mosson, plus de 20 000 habitants, situé au nord-ouest du territoire communal. Desse (2019) a identifié ce manque pour d'autres grands ensembles. Rien de spécifique à Montpellier donc, à ceci près qu'il n'y a pas vraiment eu de rattrapage pour La Mosson : les habitants doivent se rendre en haut de l'avenue de Lodève au supermarché Géant, Les Portes du Soleil à Juvignac ou bien Trifontaine.

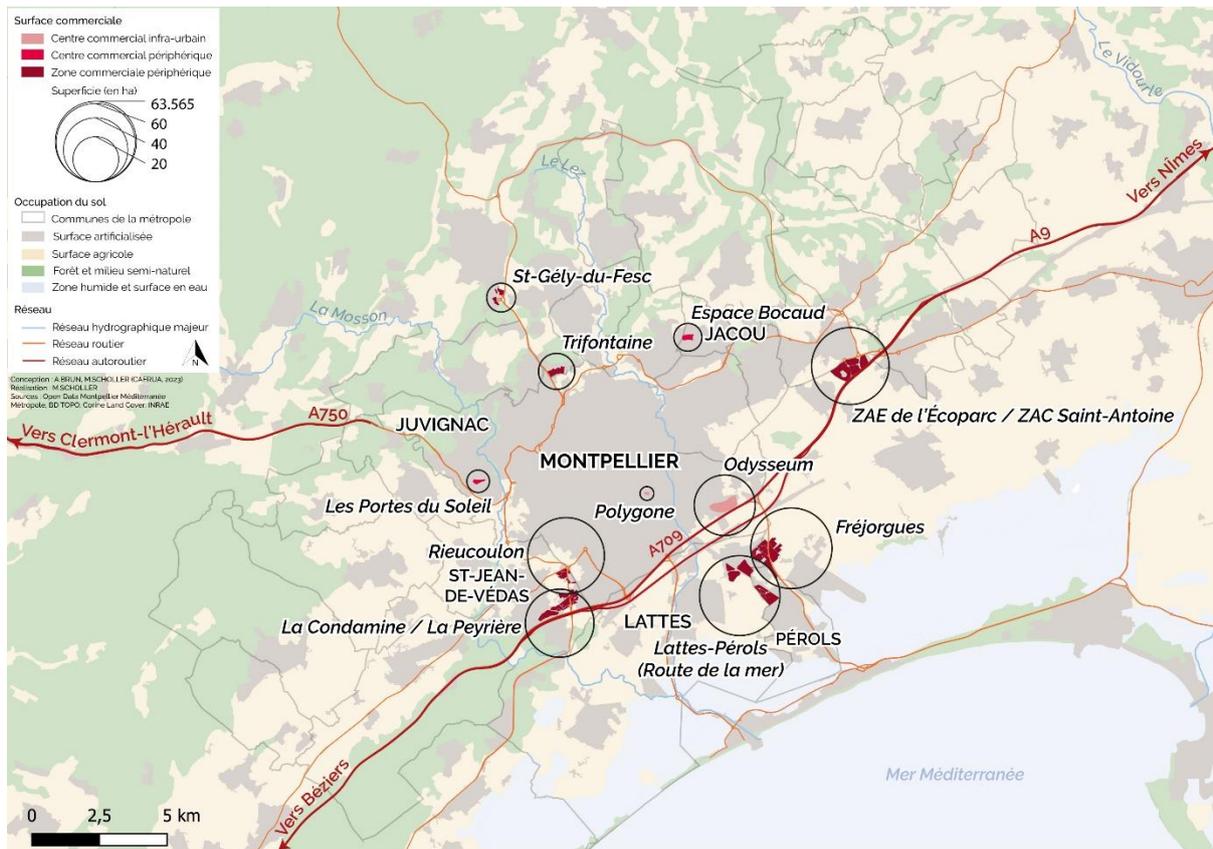


Figure 4 : Localisation et superficie des pôles commerciaux dans l'agglomération de Montpellier.

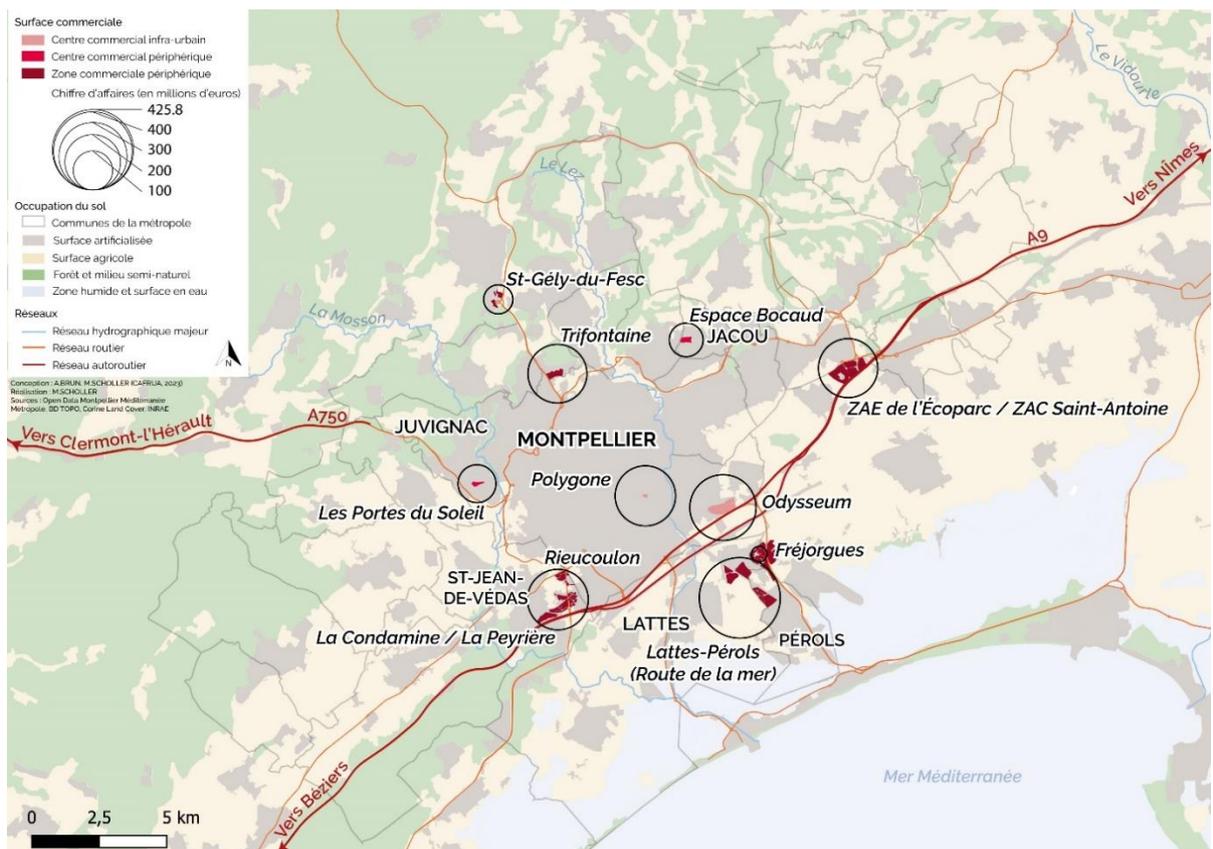


Figure 5 : Chiffres d'affaires des pôles commerciaux dans l'agglomération de Montpellier.

Leur développement a accompagné celui des zones résidentielles voisines ; les précédents même parfois – selon le schéma montré par Mangin [2004, p.117] pour l’agglomération de Caen. Par exemple, dans le cas de Saint-Aunès (figure 4), à l’entrée est de la ville, la zone commerciale de l’Ecoparc trouve son origine avec l’implantation d’un centre commercial Leclerc en 1989 déjà bien desservi par l’autoroute A9, et donc pratique pour les « navetteurs » qui travaillent à Montpellier et résident à Lunel ou Nîmes. Après quoi, la zone s’étend aux dépens de l’agriculture avec l’ouverture du parc commercial des Cyprès ouvre en 2012. Une cinquantaine de bâtiments sont alors construits afin de diversifier l’offre de service sur place : autrement dit, on ne passe plus dans la zone, on y reste pour faire du shopping, se restaurer, etc. Entre 2010 et 2023, l’Ecoparc se développe en écho aux communes voisines de Saint-Aunès, Vendargues et Baillargues, toutes trois très attractives à la fois parce qu’elles offrent des terrains (autrefois agricoles) à construire et concentrent des emplois dans des zones qui mêlent industries, activités et entreposages (notamment le Salaison) (figure 5).

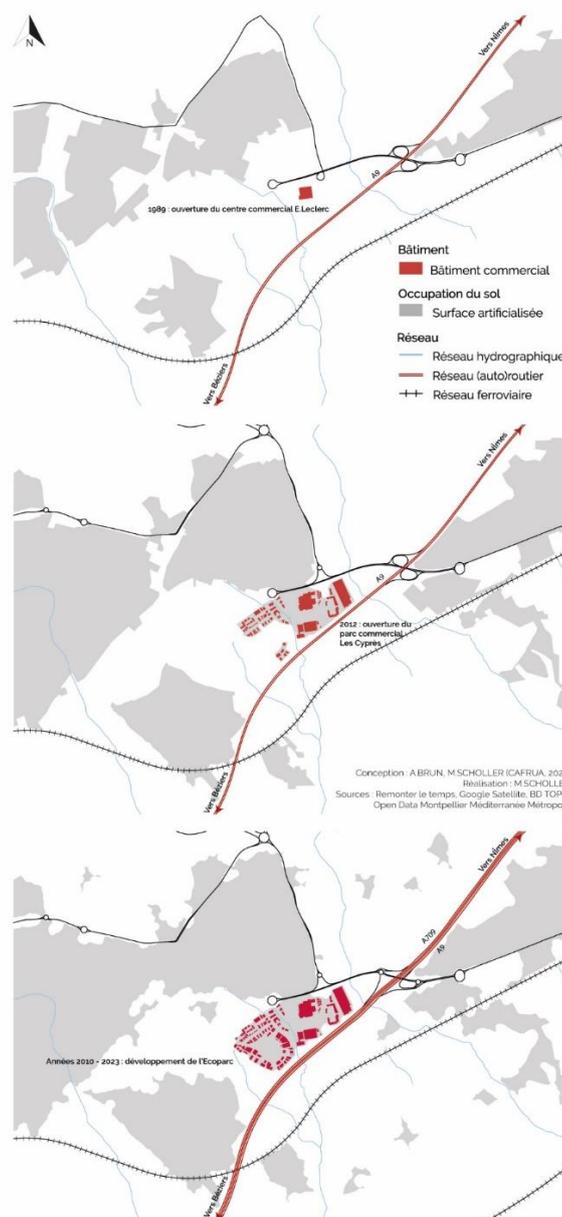


Figure 6 : Analyse diachronique de la zone commerciale de l’Ecoparc - Saint-Antoine à Saint-Aunès (Hérault).

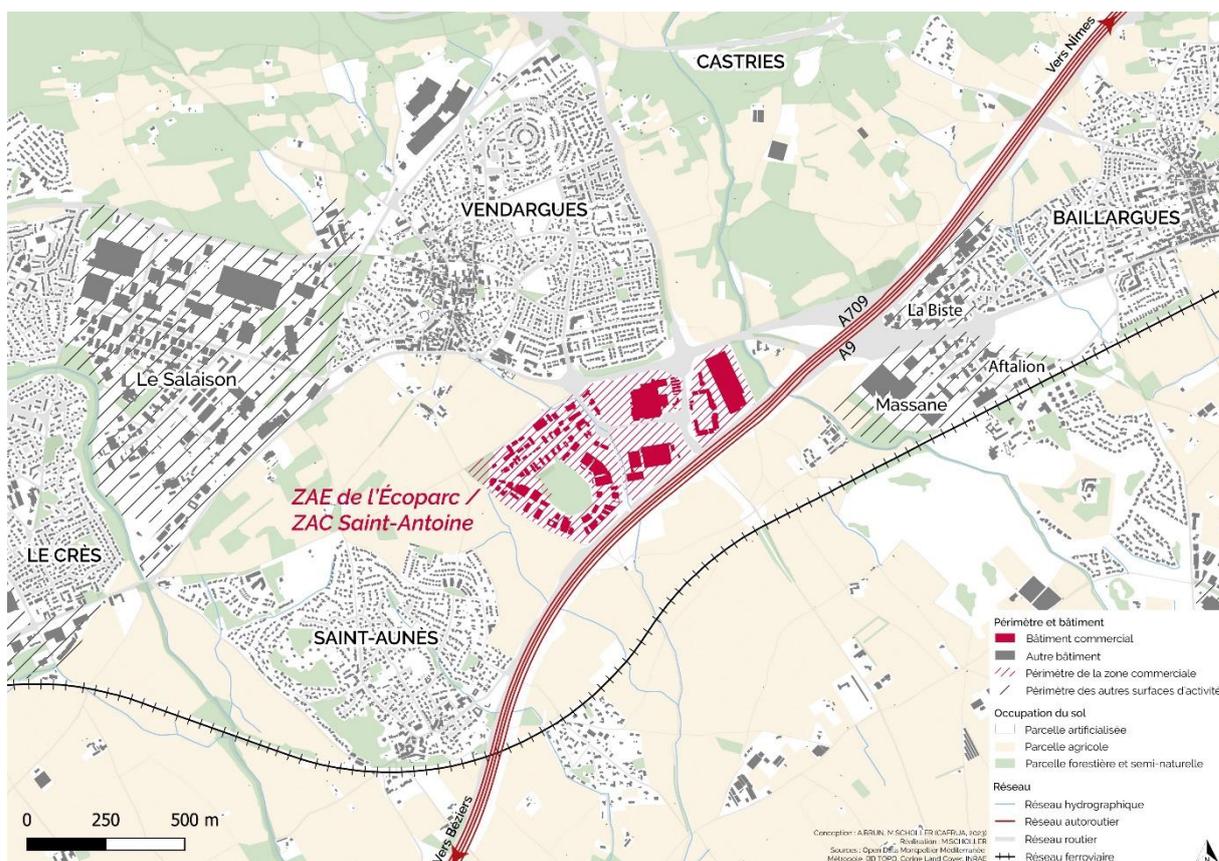


Figure 7 : Situation de la zone commerciale de l'Écoparc - Saint-Antoine à Saint-Aunès (Hérault)

Autre exemple, dans le cas de Lattes-Pérols (figure 5), l'ouverture du centre commercial Auchan Méditerranée en 1971 précède la réorganisation du parcellaire et de la voirie, notamment de trois grands ronds-points, l'extension de l'urbanisation à Pérols et Lattes sous la forme de maisons individuelles implantation de nouveaux commerces le long de la voirie principale, qui deviendra l'avenue Georges Frêche, ainsi que l'ouverture d'un autre centre commercial en 1986 (Carrefour). La phase suivante en 1993 correspond à l'extension du centre commercial Grand Sud, à l'installation d'un complexe « CGR » et à la poursuite de l'urbanisation, contrainte toutefois par l'aléa inondation (Lironde). Dans sa configuration actuelle (figure 6), la zone semble figée mais l'arrivée de la ligne 3 du tramway a eu pour effet d'amorcer un processus de recomposition. Si le premier projet « Ode à la mer » à Pérols a été stoppé parce qu'il était jugé « démesuré » par le maire nouvellement élu, un autre s'esquisse dans ce secteur en pleine mutation au sud-ouest de l'agglomération (la gare Sud de France est désormais opérationnelle, un nouveau stade de football doit être construit pour remplacer celui de la Paillade, des immeubles d'habitation et de bureaux sont progressivement érigés le long de la ligne de tramway). Les réalisations des cinq dernières années et les chantiers en cours opèrent donc un rééquilibrage au profit du logement, des équipements publics et du bureau, sous l'impulsion des promoteurs immobiliers et du principal aménageur public de la métropole. En somme, à la recette de l'urbanisme commercial se substitue celle des écoquartiers. Rien, dans cette reconfiguration urbaine abandonnée au marché, ne laisse entrevoir un retour de l'agriculture – d'autant que les grandes enseignes (Carrefour, Auchan...) sont propriétaires des terrains qu'elles occupent. Et si d'aventure les géants du commerce les quittaient, la remise en état de terrains serait coûteuse et longue.

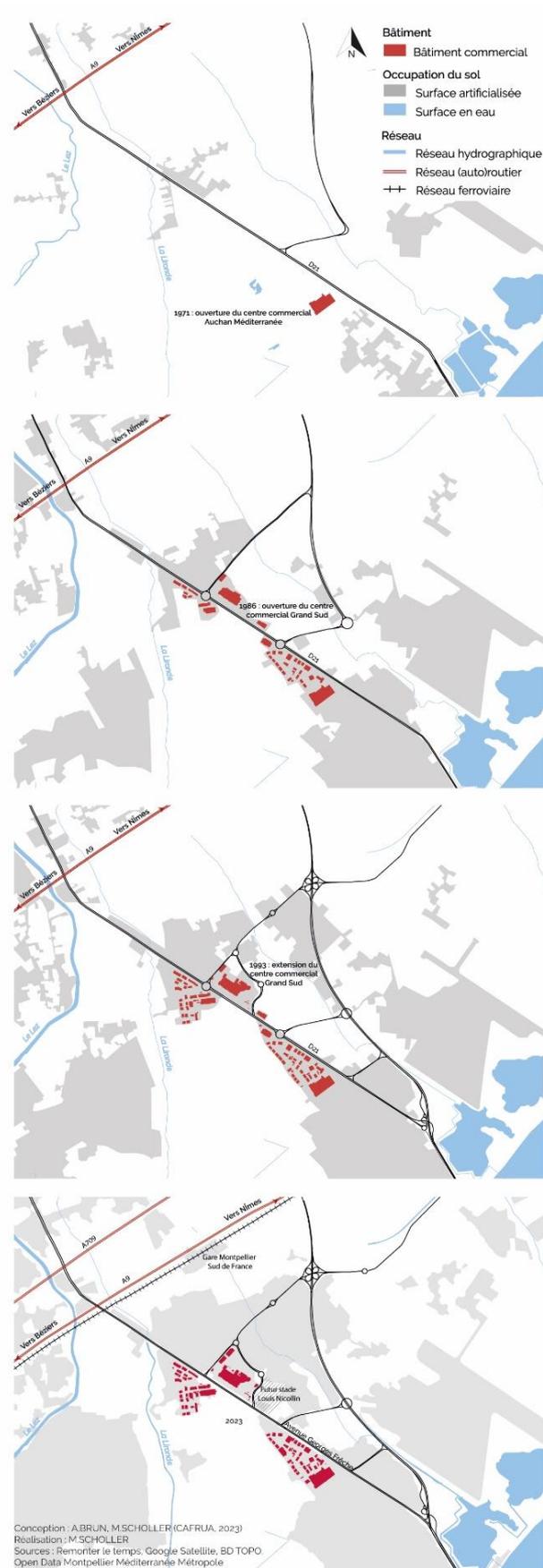


Figure 8 : Analyse diachronique de la zone commerciale Route de la Mer à Lattes et Pérols.

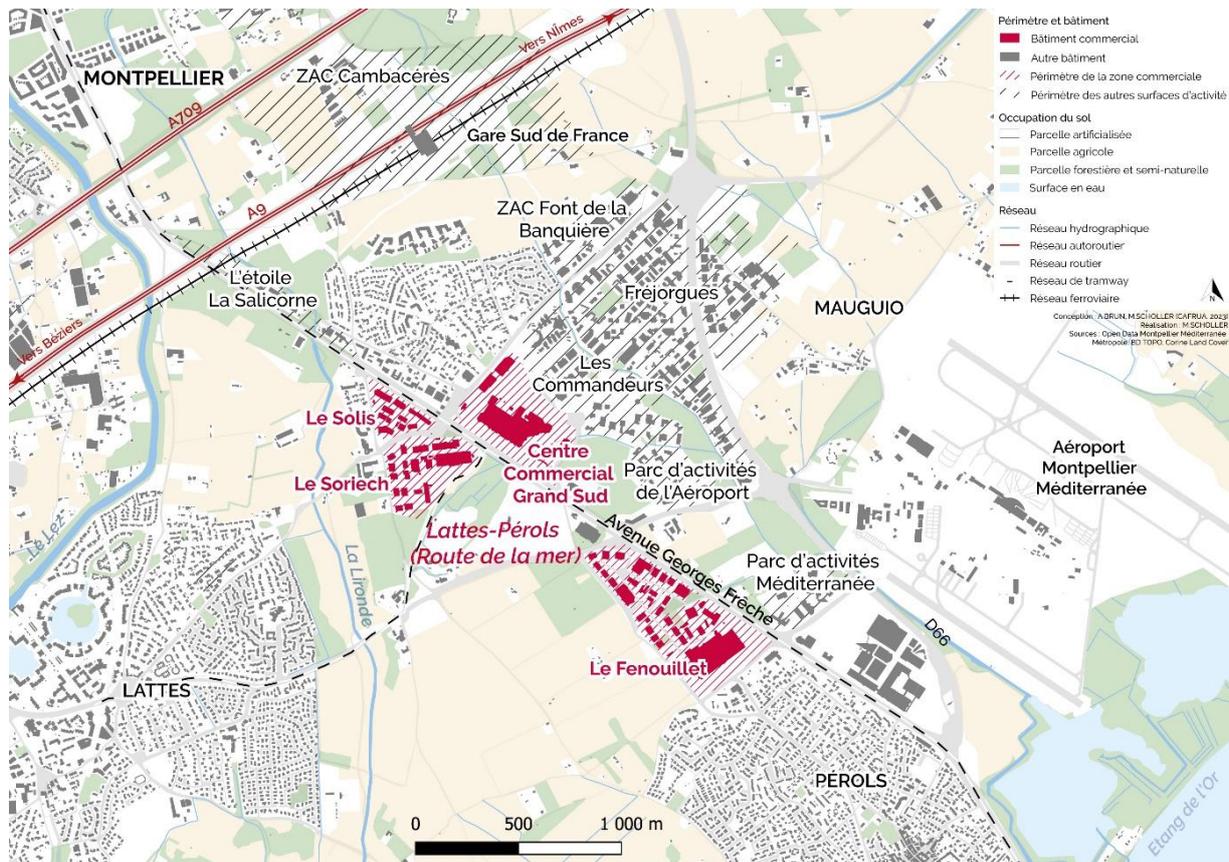


Figure 9 : Situation de la zone commerciale Route de la Mer à Lattes et Péroles.

## CONCLUSION : ET DEMAIN ? PAS PLUS D'AGRICULTURE.

Les collectivités territoriales ne parviennent pas à encadrer le dynamisme commercial à Montpellier. Le veulent-elles vraiment au fond ? Depuis l'implantation des premiers « hyper » souvent qualifiés par les professionnels rencontrés de « locomotives », les zones commerciales – stratégiquement localisées – se sont étendues et elles ont muté en diversifiant l'offre de services – presque les mêmes que ceux des *shopping center* du Polygone et d'Odysseum. À la fois proches des périurbains et apparentées aux places marchandes de jadis, elles s'imposent à l'agriculture, contrainte de s'adapter à des parcelles éloignées de la ville-centre et exposées à des aléas (inondations, incendie) qui les protègent – mais jusqu'à quand ? – de l'urbanisation. La transformation des zones commerciales vieillissantes débute seulement. Dans ce contexte, le futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la métropole doit répondre à des injonctions contradictoires, à savoir répondre à la pénurie de logements et ce avec moins de terrains à bâtir. Cela risque de provoquer la densification des zones commerciales et la diversification des fonctions urbaines, sans pour autant faire de la place à l'agriculture. En conséquence, les perspectives quant à la possibilité de faire de l'agriculture périurbaine à la place de ces zones commerciales semblent minces. Les exploitants devront donc sans doute renoncer à récupérer ces terres qui leurs avaient été rachetées au cours des décennies précédentes.

## BIBLIOGRAPHIE

- BADOT O. ET MORENO D. (2016), *Commerce et urbanisme commercial : Les grands enjeux de demain*, EMS Editions. <https://doi.org/10.3917/ems.badot.2016.01>
- BRUN A. ET VOLLE J.P. (2021), « City planning and floods, the strategy of Montpellier », *The Geographical Journal*, 187, 286-300. <https://doi.org/10.1111/geoj.12387>
- CHOLVY G. (éd.) (1984), *Histoire de Montpellier*, Privat, Toulouse, 438p.
- COULONDRE A. (2016), « Le centre commercial comme levier des politiques urbaines d'attractivité », *Espaces et sociétés*, 164-165, 211-225. <https://doi.org/10.3917/esp.164.0211>
- CHOUAN A. (2016), « Urbanisme commercial : le cas de Polygone à Montpellier », mémoire de master 2, Université Paul Valéry Montpellier 3.
- DESSE R. (2002), « Les centres commerciaux français, futurs pôles de loisirs ? » *Flux*, 50, 6-19. <https://doi.org/10.3917/flux.050.0006>
- DESSE R. (2019), « Commerce et grands ensembles. La naissance de l'urbanisme commercial en France 1958-1973 », *Flux*, 115, 2-13. <https://doi.org/10.3917/flux1.115.0002>
- FERRAND J. (2014), « Les obstacles au développement d'une véritable politique d'aménagement commercial dans les SCOT », *Droit et Ville*, 78, 43-57. <https://doi.org/10.3917/dv.078.0043>
- FLEURY A. ET AL. (2012), « Définir les centralités commerciales au cœur d'une grande agglomération : le cas de Paris intra-muros », *Cybergeo: European Journal of Geography* [Online], Space, Society, Territory, DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.25107>
- GARNIER J. (2009), « De l'espace public à l'espace publicitaire Odysseum à Montpellier ». *L'Homme & la Société*, 174, 143-168. <https://doi.org/10.3917/lhs.174.0143>
- GASNIER A. (2007), « Dynamiques et enjeux des pôles commerciaux périphériques : études de cas français », *Territoire en mouvement, Revue de géographie et aménagement* [Online], DOI: <https://doi.org/10.4000/tem.737>
- GASNIER A. (2010), « La recomposition territoriale des pôles commerciaux et de loisirs périphériques : vers de nouvelles urbanités ? », in : RENAUD-HELLIER E. ET DUMONT M. (dir.), *Les nouvelles périphéries urbaines. Formes, logiques et modèles de la ville contemporaine*, Rennes, PUR, 7-71.
- GASNIER A. (2012), « Géographie de la consommation et pratiques de chalandise des périurbains » in DODIER R. (ed.), *Habiter les espaces périurbains*, Rennes, PUR, 102-121
- HAYET W. ET BRUN A. (2017), « Montpellier ou l'apparente maîtrise du territoire », dans *Les nouvelles fabriques de la ville, Objets, référentiels et méthodes*. In BEAUDELLE G. ET GAULTIER G. (éds.), Presses Universitaires de Rennes. *Espaces et territoires*, 217-228.
- LE CLEC'H I. (2020), « Le commerce à l'heure de l'hypermobilité des périurbains : l'exemple de Saint-Brieuc », *Géoconfluences*, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations->

[scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/commerce-periurbain-saint-brieuc](#)

LEO P.Y. ET PHILIPPE J. (2000), « Centres-villes et périphéries commerciales : le point de vue des consommateurs », *Cahiers de géographie du Québec*, 44(123), 363–397. <https://doi.org/10.7202/022926ar>

LESTRADE S. (2002), « Les centres commerciaux dans la recomposition économique et culturelle des territoires urbains », *Flux*, Vol. 50, No.4, 59-62, DOI : [10.3917/flux.050.0059](https://doi.org/10.3917/flux.050.0059)

LEVY J. (2013), *Réinventer la France. Trente cartes pour une nouvelle géographie*, Paris, Fayard.

MANGIN D. (2004), *La ville franchisée*, Paris, Editions de la Villette, 398 p.

METTON A. (1982), « L'expansion du commerce périphérique en France », *Annales de Géographie*, t. 91, n°506, 463-479. DOI : <https://doi.org/10.3406/geo.1982.20129>

PARK J. (2008), « Les stratégies et projets urbains pour l'attractivité territoriale : rôle, place, et signification des nouveaux espaces de consommation urbaine », Thèse de doctorat en Aménagement et Urbanisme, Paris, Université Paris-Est.

POUPARD J.M. (2005), *Les centres commerciaux. De nouveaux lieux de socialité dans l'espace urbain*, Paris, L'Harmattan.

SEBASTIEN L. ET AL. (2019), « Résister aux projets d'aménagement, politiser les territoires », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Vol. 19 Numéro 1 | mars 2019, DOI : <https://doi.org/10.4000/vertigo.24269>

SUBRA P. (2018), Chapitre 4. « L'aménagement rejeté : *nimby* et luttes environnementales », SUBRA P. (ed.), *Géopolitique de l'aménagement du territoire* (pp. 109-147). Paris : Armand Colin.

TANNIER C. (2003), « Trois modèles pour mieux comprendre la localisation des commerces de détail en milieu urbain ». *L'Espace géographique*, 32, 224-238. <https://doi.org/10.3917/eg.323.0224>

## REMERCIEMENTS

Au terme de ce travail, je tiens à exprimer ma gratitude et mes remerciements envers toutes les personnes qui ont participé à sa réalisation.

Je tiens tout d'abord à remercier M. Alexandre Brun, responsable du master, mon tuteur de stage et mon encadrant pédagogique, pour m'avoir offert l'opportunité de réaliser ce stage enrichissant. Son savoir et son soutien m'ont permis de mener à bien ce travail de recherche.

Je tiens également à remercier Pauline Brémond et les membres de l'équipe CAFRUA, pour m'avoir permis de réaliser ce stage de plusieurs mois au sein de l'INRAE. Celui-ci a été pour moi la chance d'enrichir mes connaissances sur des sujets essentiels en lien avec l'urbanisme, mais également de me familiariser avec le domaine de la recherche, dans lequel j'envisage de poursuivre mon parcours.

Je souhaite aussi remercier la Chambre de commerce et d'industrie de l'Hérault, avec laquelle nous avons collaboré pendant ce stage, et qui a permis d'enrichir ce travail de recherche.

Je tiens à remercier également les enseignants, chercheurs et professionnels qui sont intervenus dans le master tout au long de l'année et qui ont partagé avec nous leur savoir et leurs compétences, que j'ai par la suite pu mettre à profit lors de ce stage.

Je tiens à exprimer ma gratitude envers les membres du Laboratoire de géographie et d'aménagement de Montpellier, en particulier les doctorants et autres stagiaires, qui n'ont pas hésité à me partager leurs connaissances et expériences pour mener à bien ce travail.

Enfin, j'adresse mes plus sincères remerciements à tous mes proches et amis qui m'ont soutenu et encouragé dans la réalisation de ce mémoire.

## CONTEXTE ET MISSIONS DU STAGE

D'une durée de cinq mois, ce stage a été réalisé dans le cadre d'un partenariat entre le Laboratoire de géographie et d'aménagement de Montpellier et l'Institut national de la recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement, pour la contribution au programme de recherche CAFRUA. M. Alexandre Brun et moi-même étions chargés d'enrichir l'analyse urbaine des contraintes et opportunités pour l'agriculture périurbaine en zone inondable. Notre réflexion s'est portée sur l'avenir des zones commerciales dans les périphéries urbaines, et le questionnement d'un retour à l'agriculture sur ces parcelles qui leur ont été prises par l'urbanisation voilà plusieurs décennies.

Dans ce cadre, j'ai pu rencontrer des acteurs du commerce et de l'agriculture, afin d'échanger avec eux sur leur vision et d'alimenter notre réflexion. L'essentiel de mon stage a porté sur la collecte et le traitement de données relatives aux zones commerciales à l'échelle de la métropole de Montpellier. Mon travail consistait à récupérer les données existantes auprès des acteurs, institutions et bases de données, puis les exploiter – notamment sous forme de production cartographique et graphique – afin de pouvoir par la suite les analyser et ainsi alimenter le travail de recherche.

Mon stage s'est pour grande partie déroulé au sein du LAGAM sur le site Saint-Charles de l'Université Paul Valéry Montpellier 3, exception faite de la durée du blocage du site où j'ai alterné entre mon domicile, la médiathèque Emile Zola et le local de Paul Garcias. Quand bien même cette période ne fut pas des plus simples par le manque de cadre, le reste du stage s'est très bien déroulé et à été à la fois plaisant et enrichissant. La découverte du domaine de la recherche a été pour moi une véritable chance, et j'engage actuellement une réflexion sur la possibilité de poursuivre mon parcours vers ce domaine.

5 juin 2023

22 pages

9 figures

Master 1

Marion Scholler

Université Paul-Valéry Montpellier III  
 UFR 3 – Département Géographie et Aménagement

Mention  
 Géographie, Aménagement, Environnement et Développement

Spécialité à finalité professionnelle  
 « PROJET »

**DÉBAT SUR L'AVENIR DES ZONES COMMERCIALES EN PÉRIPHÉRIE DE MONTPELLIER  
 RÉSULTATS PROVISOIRES DU PROJET DE RECHERCHE CAFRUA**

Encadrement académique  
 Alexandre Brun  
 LAGAM, Université Paul Valéry Montpellier 3  
 alexandre.brun@univ-montp3.fr

**Résumé**

Challenges of Agriculture adaptation to Flood Risk in Urban Areas (CAFRUA) est un projet de recherche ayant pour principal objectif d'analyser les capacités d'adaptation des systèmes agricoles périurbains en secteur inondable. Le deuxième objectif – objet de cet article – questionne l'avenir des zones déjà bâties prises à l'agriculture ou à la nature depuis 1960. Parmi elles, les zones commerciales : en effet où construire désormais si ce n'est dans ces zones périphériques ? Cet article présente les résultats portant sur Montpellier, où les agriculteurs devront composer avec les nouveaux documents d'urbanisme et abandonner l'idée de récupérer les terres perdues au profit du commerce.

**Mots-clés :** Urbanisme, commerce, inondation, foncier, agriculture

**Summary**

Challenges of Agriculture adaptation to Flood Risk in Urban Areas (CAFRUA) is a research project whose main objective is to analyse the adaptation capacities of peri-urban agricultural systems in flood-prone areas. The second objective - the subject of this article - questions the future of already built-up areas taken from agriculture or nature since 1960. Among them, the commercial zones: indeed, where else can we build but in these peripheral zones? This article presents the results for Montpellier, where farmers will have to deal with the new urban planning documents and abandon the idea of recovering land lost to commerce.

**Keywords :** Urban planning, trade, flooding, land, agriculture