

# — LA CONCEPTION DES ZONES COMMERCIALES MISE EN QUESTION PAR LES IMPÉRATIFS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIÉTAUX

## LE CAS DE LA ZONE COMMERCIALE ACTISUD (METZ MÉTROPOLE)

Laura Jehl, Consultante urbaniste, Doctorante Cifre  
Cabinet de stratégie urbaine et commerciale  
Adenda, Université de Lille Sciences et Technologies  
Laboratoire Territoires, Villes, Environnement  
et Société (TVES), EA 4477

Courriel :  
jehl.lau@gmail.com

### RÉSUMÉ

Actisud, la deuxième plus grande zone commerciale de France, est sujette à de nombreux investissements privés, ajoutant plusieurs milliers de mètres carrés de surfaces commerciales chaque année. Toutefois, l'évolution des impératifs écologiques, juridiques, économiques et sociétaux remettent aujourd'hui en question la conception du commerce périphérique. Les acteurs politiques et économiques de l'agglomération messine voient aujourd'hui un intérêt commun à partager la gouvernance de la zone, pour améliorer sa qualité urbaine, maîtriser son développement et initier demain sa restructuration complète.

### MOTS-CLÉS

Commerce périphérique, développement durable, requalification urbaine, immobilier commercial, gouvernance, Metz, Actisud.

## ABSTRACT

Actisud is the second largest commercial zone in France and is subject to many private investors adding more square meters each year. Therefore, ecological, juridical, economical and societal issues are questioning its development. Political and economic local stakeholders see a common interest into sharing its governance in order to upgrade its quality, have control over its development and start its global restructuration.

## KEYWORDS

Out of town retail, sustainable development, urban re-qualification, retail developers, governance, Metz, Actisud.

—

## — INTRODUCTION

La zone commerciale Actisud est la plus vaste de la région Grand Est et la deuxième zone commerciale de France en surface. De taille hors norme, cette zone accueille environ 200 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales, soit 260 commerces et 160 propriétaires fonciers différents<sup>1</sup>. Sa zone de chalandise estimée à plus de 450 000 habitants permet d'atteindre un chiffre d'affaires annuel de plus de 335 millions d'euros par an<sup>2</sup>. Étant l'une des zones commerciales la plus attractive de la région, Actisud est sujette à de nombreux projets privés qui ajoutent chaque année des milliers de mètres carrés commerciaux. En 2015, la zone a encore été confortée par l'ouverture du centre commercial Waves, développé par la Compagnie de Phalsbourg, ajoutant 45 000 m<sup>2</sup> de commerces spécialisés en équipement de la personne et de la maison.

À l'image de toutes les zones commerciales des années 1970, Actisud est issue d'un urbanisme commercial produit de manière autarcique par les acteurs du commerce<sup>3</sup> en France : hormis pour leur apport économique, les acteurs de la ville<sup>4</sup> ne se souciaient guère de la forme urbaine de leurs périphéries commerciales. Ainsi, acteurs de la ville et acteurs du commerce ne se rencontraient qu'au moment de l'attribution de l'autorisation d'exploitation commerciale en commission départementale ou nationale d'aménagement commercial (CDAC ou CNAC), lorsque le projet était déjà conçu. Ce « laisser-faire » a mené le commerce périphérique à dominer en France puisqu'il représente 70 % des parts de marché du commerce de détail<sup>5</sup>. Développées sans schémas d'aménagement ni qualité urbaine, ces périphéries commerciales constituent aujourd'hui la « France Moche » (De Jarcy, Remy, 2010) et menacent l'équilibre commercial et urbain des territoires (Razemon, 2016).

Récemment, face à l'évolution des impératifs écologiques, juridiques et sociaux, l'enjeu de restructurer ces zones commerciales est devenu convergeant entre acteurs politiques et économiques (Gasnier, 2010). Le cas d'Actisud ne fait pas exception. D'une part, les acteurs politiques souhaitent reprendre en main l'aménagement de la zone commerciale dans un objectif de développement commercial plus équilibré et plus durable du territoire. D'autre part,

---

**1** Metz Métropole et al., 2018(a), *Réinventons Actisud*, Note d'intention, Appel à projet repenser la périphérie commerciale, 21 p.

**2** Estimation Metz Métropole, sans compter le centre commercial Waves ouvert en 2014.

**3** Acteurs du commerce : tous les acteurs privés à l'initiative du développement commercial (promoteurs, immobilières de la grande distribution, investisseurs, enseignes...).

**4** Acteurs de la ville : tous les acteurs en charge du développement urbain (élus, villes, collectivités territoriales...).

**5** Contre 17 % pour le centre-ville et 13 % pour les quartiers (Madry, 2016).

les opérateurs privés de l'immobilier commercial intègrent des compétences d'urbanisme pour revaloriser leurs actifs immobiliers (Jehl, 2019, 2020).

Dans ce contexte, le travail de recherche étudie l'évolution de la gouvernance sur l'agglomération messine, avec des acteurs politiques et économiques qui affirment leur position dans une stratégie commerciale de territoire. En améliorant leurs connaissances, leurs compétences et leurs « modes de faire » dans l'urbanisme commercial, ces acteurs parviennent peu à peu à initier une gestion et un développement plus cohérents d'Actisud, mais aussi à envisager des projets de requalification pour un aménagement plus durable de la zone commerciale. Ces opérations complexes développent alors des modes de faire issus de l'urbanisme de projet (Pinson, 2009), renouvelant totalement la conception de l'urbanisme commercial.

Notre méthodologie de recherche s'est constituée sous forme d'une « participation observante » par la double casquette de consultante-urbaniste et de doctorante (Soulé, 2007). En effet, le travail tire les enseignements de l'accompagnement de Metz Métropole, en tant que cabinet conseil, pour la réalisation d'une mission de programmation commerciale sur la zone Actisud en 2015. Par la suite, nous avons poursuivi nos observations de terrain en menant des visites de site et des entretiens de 2017 à 2020 avec les acteurs du territoire.

## — ACTISUD, UNE ZONE COMMERCIALE EN PERPÉTUELLE RECOMPOSITION

### UN DIAGNOSTIC ALARMANT PARTAGÉ PAR TOUS LES ACTEURS DU TERRITOIRE

La zone commerciale Actisud, partagée entre deux intercommunalités et trois communes<sup>6</sup>, constitue un cas d'étude unique sur la longue construction d'une stratégie commerciale métropolitaine et locale. Cette zone a été développée selon les mêmes principes commerciaux que toutes les zones commerciales conçues dans les années 1970 (Garcez, Mangin, 2014) : une consommation de masse de produits industriels, des magasins conçus sous forme de « boîtes<sup>7</sup> » dans une optique d'économie de la construction, un parking par « boîte », et surtout la visibilité et l'accessibilité depuis l'autoroute A31, à 15 minutes en voiture du centre-ville de Metz (figure 1).

---

**6** Les communes de Moulins-lès-Metz et d'Augny sur Metz Métropole, et la commune de Jouy-aux-Arches sur la Communauté de Communes de Mad & Moselle.

**7** Un bardage métallique de forme rectangulaire, aux façades aveugles sur un seul niveau.

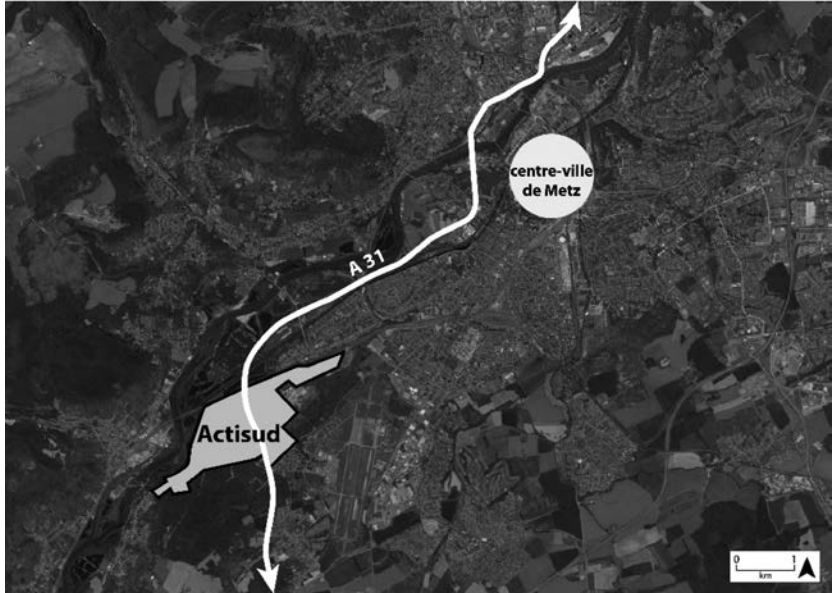


Figure 1 : Localisation de la zone commerciale Actisud (source : Jehl L., 2018).

Aujourd’hui, Actisud se compose de 11 lotissements commerciaux construits par les acteurs de la grande distribution au gré des opportunités foncières (figure 2).

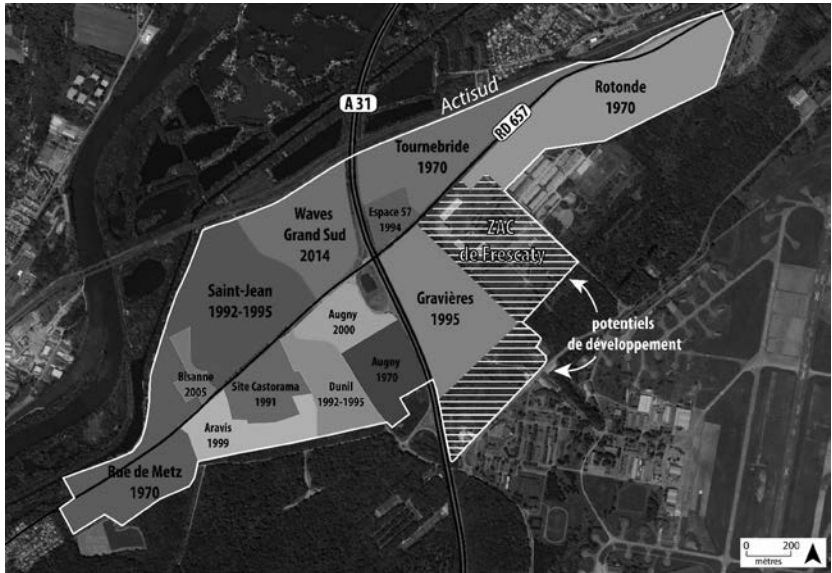


Figure 2 : Lotissements d’Actisud par année de construction (source : Jehl L., 2018).

En 2011, Actisud est sélectionnée comme l'un des huit territoires pilotes suivi par l'Atelier National « Territoires Économiques<sup>8</sup> », démarche qui vise à établir une feuille de route pour restructurer la zone commerciale. L'analyse de l'équipe de maîtrise d'œuvre, menée par David Mangin, révèle alors les nombreux dysfonctionnements de la zone (Garcez, Mangin, 2014), confirmés depuis par des études plus récentes :

- Une gouvernance complexe qui nuit à une stratégie d'aménagement cohérente sur la zone, mais également à la qualité et à l'entretien homogène des espaces publics<sup>9</sup>.
- Une faible qualité architecturale et paysagère (figure 3).
- Un manque d'espaces publics et de cheminements doux.
- Une mobilité des salariés, des clients et des marchandises totalement dépendante du « système automobile » (Dupuy, 1999), ce qui entraîne une très forte congestion de la route départementale RD 657 structurante.
- Une desserte en transports collectifs inefficace, à cause des perturbations provoquées par la congestion automobile et de la déconnexion des réseaux de transports de Metz Métropole et de la Communauté de Communes de Mad & Moselle.
- Un développement continu de la zone depuis les années 1970, qui entraîne une consommation des espaces naturels, un manque de cohérence urbaine, mais aussi des problèmes de sécurité et de fluidité sur l'A31<sup>10</sup>.

---

**8** L'Atelier des territoires a été lancé en 2006 par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL) – Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN). Il vise à mener une approche exploratoire du projet, de manière partenariale entre État et les collectivités, sur des sites pilotes sélectionnés, pour assurer la transition vers des modes d'aménagement plus durables. Source : MEDDTL, (2012). *Présentation de la démarche*. Atelier National.

**9** Implant'Action, (2015). *Étude de faisabilité d'un pôle commercial sur la ZAC du Domaine de Frescaty*. Metz Métropole Développement.

**10** Entretien réalisé avec la chargée de mission Déplacements Urbanisme commercial à la Direction Départementale des Territoires de Moselle, le 20 octobre 2017.



**Figure 3** : Faible qualité architecturale et paysagère des cellules commerciales sur Actisud (source : Jehl L., 2015).

Les conclusions de l'Atelier National « Territoires Économiques » a permis d'établir une feuille de route partagée par tous les acteurs politiques, avec une entrée spécifique sur la mobilité et le paysage. Cependant, malgré cette vision stratégique commune, les problèmes de gouvernance et les autorisations d'implantation commerciale ont perduré sur la zone.

### **MALGRÉ LES DYSFONCTIONNEMENTS URBAINS SUR ACTISUD, LA DYNAMIQUE DE PROJET NE FAIBLIT PAS**

En 2014, les enseignes d'Actisud ont subi l'arrivée de Waves Grand Sud, un nouveau *retail park*<sup>11</sup> de 45 000 m<sup>2</sup> de surfaces de vente. Ce centre commercial à ciel ouvert se démarque du reste de la zone commerciale par de nombreux services à destination des familles et par une architecture contemporaine et original (figure 4).



**Figure 4** : Photographies de l'architecture de Waves Grand Sud (Compagnie de Phalsbourg, <http://www.compagniedephalsbourg.com>)

**11** Un *retail park* est un bâtiment réceptacle unique, divisé en cellules commerciales, permettant une circulation piétonne à l'air libre et mutualisant les parkings entre les enseignes. Ce nouveau modèle permet une emprise au sol plus limitée du bâtiment et des parkings, mais reste monofonctionnel et dépendant au modèle « tout voiture » (Garcez, Mangin, 2014).

Malgré un grand succès de Waves à son ouverture, les nouveaux flux de visiteurs n'ont pas profité aux autres enseignes de la zone commerciale. En effet, la conception autarcique du *retail park* en forme de fer à cheval garde les consommateurs dans un huit clos et n'autorise que peu de connexions avec le reste de la zone commerciale (figure 5).

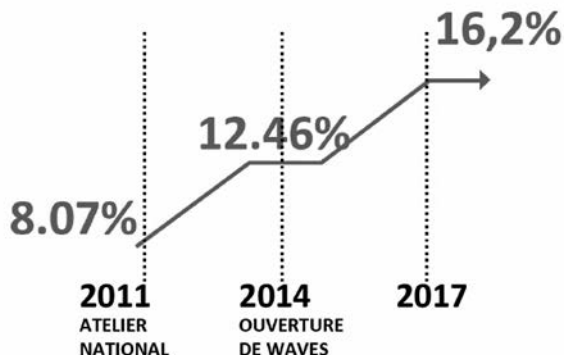


**Figure 5** : Schéma d'aménagement du centre commercial Waves Grand Sud (Light Architecture, Waves Grand Sud - Metz Actisud, pour la Compagnie de Phalsbourg et Les Arches Métropole)

Ainsi, selon le directeur commercial d'Etixia<sup>12</sup>, la foncière du groupe Kiabi, « sur l'année d'ouverture de Waves, le trafic de clients a chuté de 15 % sur le parking de l'enseigne Kiabi, puis a pris environ trois ans et demi pour revenir à la normale ». De plus, le niveau de qualité architecturale de Waves est tel que l'aspect vieillissant des anciennes boîtes commerciales s'est accru : « les propriétaires d'Actisud ont eu deux solutions à l'arrivée de Waves : fuir, ou investir pour s'améliorer ». De nombreux lotissements commerciaux ont alors connu la fermeture ou le transfert d'enseignes dans le nouveau *retail park*, comme les secteurs Aravis et Espace 57 (figure 2). Au total, la zone Actisud a connu un doublement du taux de vacance des surfaces commerciales entre 2011 et 2017 (figure 6).

**12** Entretien réalisé le 14 mai 2018. Etixia est propriétaire d'une partie du lotissement des Gravières sur la zone Actisud.





**Figure 6** : Evolution de la vacance des surfaces commerciales sur la zone Actisud (Metz Métropole, Communauté de Communes Mad & Moselle, Inspire Metz, 2018, Réinventons Actisud, Note d'intention, Appel à projet repenser la périphérie commerciale, p. 12)

Cependant depuis 2017, le responsable Projets Urbains et Zones d'Aménagement à Metz Métropole a vu un regain des investissements privés sur la zone : « Actisud semble avoir encaissé l'arrivée de Waves et n'a jamais été aussi attractive. La zone ne se situe pas du tout dans une phase de déclin ou de fin du commerce périphérique, mais plus dans une phase de mutation et de renforcement »<sup>13</sup>. Ainsi, de nombreuses cellules vides ont notamment été réinvesties par des activités de loisirs (Renard-Grandmontagne, 2018), les façades du secteur Aravis ont été rénovées, et l'enseigne Thiriet transforme son magasin de surgelés en « Food Place », un concept de 3 600 m<sup>2</sup> sur la thématique « manger mieux ».

Cet engouement des investissements privés est une chance sur le plan économique, mais aussi une difficulté supplémentaire puisqu'ils perpétuent les dysfonctionnements urbains sur la zone. Selon la chargée de mission Déplacements Urbanisme commercial à la DDT de Moselle, « Waves Grand Sud a clairement déséquilibré la zone, tous les projets commerciaux veulent se rapprocher de ce centre commercial. [...] Les documents de planification ont des temps de réaction trop lents face aux stratégies court-termistes des enseignes »<sup>14</sup>.

Malgré tout, ce regain d'intérêt pour Actisud a le mérite de rassembler les acteurs politiques et économiques autour de la question de l'avenir de la zone commerciale.

**13** Entretien réalisé le 06 juin 2017.

**14** Entretien réalisé le 20 octobre 2017.

## — ACTISUD, UN LABORATOIRE URBAIN POUR FAIRE ÉVOLUER LA CONCEPTION DE L'URBANISME COMMERCIAL

### LA CONCEPTION DE L'URBANISME COMMERCIAL REMISE EN QUESTION PAR L'ÉVOLUTION DU CONTEXTE NATIONAL

Parallèlement à la mobilisation des acteurs de l'agglomération messine sur le devenir de la zone commerciale Actisud, la remise en cause de l'« urbanisme commercial à la française » (Desse, 2013) est devenu un sujet porté au niveau national. La conception du commerce de périphérie se confronte au renforcement législatif et aux évolutions des impératifs écologiques à l'égard de l'urbanisme commercial.

Sur le plan écologique, la conception urbaine des zones commerciales dénote avec les impératifs d'un aménagement urbain plus dense, mixte en fonctions et sobre en consommation d'énergie. Sur le plan législatif, les opérations d'immobilier commercial sont soumises au durcissement de la réglementation vis-à-vis de l'urbanisme commercial (Borel, Culoma, Eard, Hachet, 2013), avec la succession des lois LME (2008), Grenelle II (2010), Alur, Pinel (2014) et Elan (2018). Sur le plan sociétal, le modèle de consommation de masse des zones commerciales est en rupture avec les nouvelles attentes de consommation plus locale, durable et responsable (Desse, Lestrade, 2016). Sur le plan économique, le commerce de périphérie connaît ses premières difficultés, face à une saturation du parc commercial (Madry, 2011, 2016) et à un secteur e-commerce de plus en plus concurrentiel<sup>15</sup>. En conséquence, les zones commerciales connaissent une hausse généralisée de la vacance commerciale et une baisse des revenus locatifs.

Enfin, dans un contexte national de prise de conscience du déclin des centres villes, le commerce de périphérie est désigné comme l'un des principaux responsables par de nombreux auteurs (Razemon, 2016), rapports gouvernementaux (CGEDD, 2016, 2017) et élus (Pointereau, Bourquin, 2017). Ainsi, même si la ville de Metz possède une bonne vitalité commerciale avec un taux de vacance commerciale en baisse depuis trois ans (6,5 % en 2017 selon Procos), le ressenti des commerçants est globalement négatif<sup>16</sup>. Pour exemple, le centre commercial Saint-Jacques situé en cœur de ville connaît de fortes difficultés de commercialisation, puisqu'environ 40 % des cellules sont vides<sup>17</sup>, malgré un investissement de rénovation de 12 millions d'euros par les copropriétaires en 2013. Plus récemment en 2017, le nouveau centre commercial Muse a ouvert

<sup>15</sup> Le e-commerce gagne environ 1 point de part de marché par an et représente 9,1 % du chiffre d'affaires du commerce de détail en 2018. Source : Fevad, (2019). Chiffres clés 2019.

<sup>16</sup> Entretien réalisé avec l'élue aux Commerces, artisanat, foires et marchés de la Ville de Metz, et le chargé de mission commerce et artisanat à la Ville de Metz, le 04 avril 2018.

<sup>17</sup> Source : Codata, 2019.

ses 37 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales en marge du centre-ville de Metz, ce qui a encore accru les tensions entre commerçants.

Face à tous ces impératifs nationaux, les acteurs politiques et économiques de l'agglomération messine voient l'intérêt d'élaborer une stratégie de développement commercial plus pérenne. D'une part, les acteurs politiques souhaitent reprendre en main l'aménagement de la zone Actisud pour un développement commercial plus équilibré et durable du territoire. D'autre part, les acteurs économiques souhaitent revaloriser leurs actifs d'immobilier commercial face à une concurrence accrue sur la zone. Plusieurs démarches novatrices ont été récemment entreprises, sur les plans de la planification urbaine comme du montage d'opérations commerciales, dans l'objectif de construire une nouvelle gouvernance sur la zone commerciale Actisud.

### **DES ACTEURS INSTITUTIONNELS QUI S’AFFIRMENT PEU À PEU DANS UNE STRATÉGIE COMMERCIALE MÉTROPOLITAINE**

L'atelier national « Territoires Économiques » mené en 2012 sur Actisud a fait émerger un fort enjeu de gouvernance entre les acteurs publics et privés, mais aussi entre les différentes strates publiques<sup>18</sup>. Depuis l'atelier, les acteurs institutionnels structurent leur action à toutes les échelles afin d'améliorer leurs connaissances, leurs compétences et leur prise de décisions sur l'enjeu commercial.

À l'échelle du département mosellan, la Direction Départementale des territoires (DDT) et la Chambre du Commerce et de l'Industrie (CCI) codéveloppent un observatoire du commerce depuis 2017 à la demande du Préfet de la Moselle. Cette initiative inédite en France doit constituer un outil de décision pérenne pour les élus, les SCoT, les stratégies commerciales ou la CDAC<sup>19</sup>.

À l'échelle du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Messine (SCOTAM), les élus se sont accordés à refuser la création de toute nouvelle zone commerciale et à renforcer uniquement les zones existantes d'Actisud et de Sémeacourt dans l'objectif d'améliorer leur qualité urbaine.

Le volet prescriptif du SCOTAM devrait également être renforcé lors de sa prochaine révision, afin d'intégrer des mesures d'aménagement durable ambitieuses dans les zones d'activités commerciales, en s'appuyant notamment sur les préconisations émises par l'étude « Les SCoT et l'aménagement commercial de demain » réalisée par la Fédération des SCoT en 2019<sup>20</sup>.

À une échelle plus large que le SCOTAM, l'intervention sur le développement

---

**18** Entretien réalisé avec le responsable Projets Urbains de Metz Métropole et la Responsable développement commercial d'Inspire Metz, le 06 juin 2017.

**19** Entretien réalisé avec la chargée de mission de la DDT Moselle, le 20 octobre 2017.

**20** Entretien téléphonique réalisé avec la responsable et le chargé de mission « Urbanisme - Habitat - Mobilité » du SCOTAM, le 16 avril 2018.

commercial reste encore limitée : la compétition entre les territoires en matière d'évasion commerciale et de création d'emplois empêche toute stratégie commune. Pour exemple, il n'y a pas d'InterSCoT structuré sur le territoire, et le SRADDET en cours d'élaboration n'aborde pas la question des équilibres commerciaux entre territoires de SCoT.

À l'échelle de l'agglomération messine, Metz Métropole s'est dotée d'un nouvel outil opérationnel permettant de négocier directement avec les opérateurs privés : l'agence de développement Inspire Metz. Créée en 2017, elle a pour mission de développer le tourisme, les activités économiques et commerciales, et de promouvoir le Centre des Congrès. Son rôle en matière de commerce est de suivre l'évolution des cellules vacantes et du marché de l'immobilier commercial et de faire le lien avec les agences immobilières et les porteurs de projets. L'agence possède les compétences pour agir concrètement sur l'aménagement des zones commerciales, en rencontrant les opérateurs d'immobilier de commerce en amont des projets afin d'élaborer des opérations plus durables et mieux intégrées dans le tissu urbain. Inspire Metz, présidée le Maire de Metz, permet de créer une nouvelle gouvernance métropolitaine avec le Président de Metz Métropole, qui est aussi Maire de la commune de Montigny-lès-Metz, en rassemblant les intérêts de la ville centre et des communes périphériques.

En parallèle, les récents changements de statuts des collectivités locales ont permis d'améliorer la gouvernance politique du territoire messin. Au 1er janvier 2017, les anciennes Communauté de Communes Val de Moselle et Communauté de Communes du Chardon Lorrain ont fusionné, pour devenir l'unique Communauté de Communes Mad & Moselle. Cette fusion a permis de renouer le dialogue avec Metz Métropole concernant l'aménagement de la zone commerciale Actisud. Puis au 1er janvier 2018, Metz Métropole a pris le statut de métropole, ce qui lui a permis de récupérer la compétence de planification urbaine et de lancer son plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi). Ce dernier est élaboré en concertation avec l'ensemble des maires via une charte de gouvernance, qui permet de partager toutes les décisions sur l'aménagement commercial. Grâce au PLUi, Metz Métropole espère reprendre en main le développement de la zone Actisud en délimitant un périmètre définitif et, ainsi, éviter les extensions supplémentaires<sup>21</sup>.

Enfin, la métropole messine va pouvoir améliorer la qualité paysagère de ses zones d'activités économiques, grâce à la prise de compétence économique par les collectivités territoriales au 1er janvier 2017, issue de la loi NOTRe. Concrètement sur Actisud, les espaces publics sont entretenus selon le bon vouloir des propriétaires. Avec cette nouvelle compétence, la métropole sou-

---

**21** Entretien avec le responsable Projets Urbains de Metz Métropole, le 20 octobre 2017.

haite récupérer dans son domaine de propriété l'ensemble des voiries communales et privées, afin de leur appliquer un traitement et un entretien uniformes. En devenant propriétaire des espaces publics, la métropole aura aussi la possibilité d'intégrer de nouveaux cheminements piétons ou cyclables. Toutefois, cette prise de compétence est difficile à mener dans les faits, puisque seuls 10 % des espaces publics d'Actisud sont de propriété publique pour l'instant. Les négociations avec les propriétaires privés s'avèrent compliquées, puisque certains ne souhaitent pas réaliser les travaux de rénovation de voirie avant la rétrocession, ou souhaitent garder la main sur ce foncier en cas d'une future évolution des bâtis commerciaux. Parallèlement, la prise de compétence économique a permis à Metz Métropole d'élaborer son Schéma de Développement des Zones d'Activités Economiques (27 zones au total), qui définit des priorités de développement, détaillées par actions, programmation et investissement.

Malgré un positionnement politique et institutionnel de plus en plus affirmé en matière d'urbanisme commercial, la métropole messine peine encore à impulser un aménagement plus durable sur Actisud. Pour rendre son action plus opérationnelle, la métropole s'est inscrite dans une démarche de gouvernance partagée avec les acteurs privés de la zone afin d'envisager ensemble des opérations de requalification.

## **UN RAPPROCHEMENT DES ACTEURS POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES POUR UNE GOUVERNANCE COMMUNE SUR ACTISUD**

Face aux impératifs économiques et sociétaux, les investisseurs privés d'Actisud ont pris conscience de l'intérêt d'améliorer la zone commerciale pour revaloriser leurs actifs immobiliers. Pour y parvenir, ils intègrent peu à peu une nouvelle gouvernance publique-privée sur la zone afin de traiter conjointement plusieurs thématiques, comme la signalétique, les espaces publics ou encore la mobilité.

En premier lieu, l'association des propriétaires d'Actisud a trouvé une nouvelle dynamique depuis la nomination d'un nouveau président en 2017, qui est aussi le directeur commercial d'Etixia, en partie propriétaire du secteur des Gravières (figure 2). « *En tant que nouveau président de l'association, l'objectif est de trouver des bénéfices communs entre tous les propriétaires afin de les tirer individuellement vers le haut* ». Aujourd'hui, l'association des propriétaires représente 45 % de la surface d'Actisud en comptant la ZAC de Frescaty et gagne des adhérents chaque année. Les élus messins fixent un objectif à 70 % des surfaces pour avoir la légitimité de représenter l'ensemble de la zone.

En 2018, l'association a instauré des ateliers thématiques trimestriels qui ont regroupé pour la première fois les propriétaires, les décideurs politiques et les techniciens des collectivités locales pour échanger sur l'aménagement d'Acti-

sud. Le premier atelier, abordant le thème de la signalétique, s'est concrétisé par le dépôt de la marque « Actisud » à l'Institut national de la propriété industrielle et du nom de domaine « Actisud » sur internet. Le second atelier, traitant des déchets et de l'entretien de la zone, a rassemblé près de 25 acteurs économiques et politiques, qui se sont tous accordés sur un « nettoyage de printemps » simultané sur la zone.

Le dernier atelier a présenté le projet d'une voie de bus à haut niveau de service (BHNS) en site propre sur Actisud, afin d'offrir un moyen de transport en commun plus efficace et sobre en énergie que le modèle « tout voiture » actuel. Ce projet est coconstruit entre Metz Métropole, qui finance les études préalables, et Etixia, qui a lancé en mai 2018 une enquête à l'attention des salariés du secteur des Gravières, en vue d'instaurer un Plan de Déplacement InterEntreprise (PDIE). Pour Etixia, le PDIE permettra « *de confirmer l'intérêt d'une voie de bus sur la zone, mais également de comprendre les besoins en mobilité et en services de proximité des salariés des Gravières, pour soigner une clientèle-salariée* ». En effet, au-delà d'insuffler une mobilité plus durable sur la zone, la ligne BHNS contribue surtout à l'« image employeur » de la foncière, qui souhaite être le premier secteur d'Actisud desservi efficacement par un transport en commun. La présentation de cette enquête PDIE à l'association des propriétaires d'Actisud a pour objectif de montrer l'utilité de la démarche aux autres enseignes et de les appeler à poursuivre plus loin le tracé de la future ligne BHNS.

Si Etixia va participer financièrement aux travaux d'aménagement des voiries, l'introduction du BHNS est également l'occasion de repenser totalement le secteur des Gravières. L'opérateur souhaite restructurer l'ensemble de son site commercial autour des nouvelles mobilités (collective, partagée et douce) pour revaloriser ses actifs immobiliers et « *proposer aux enseignes un projet alternatif à Waves* ». Le secteur des Gravières sera totalement restructuré par l'introduction d'un parvis piéton, de cheminements doux connectés au grand paysage messin, de nouveaux services pour les clients-salariés, et l'introduction de nouvelles activités de restauration, de loisirs et de services permettant une densification bâtie. Cet exemple montre bien que l'intérêt public de rendre la zone commerciale plus durable peut servir les intérêts économiques d'un opérateur privé.

## — CONCLUSION

L'évolution récente des impératifs écologiques, sociaux, économiques et le déclin des centres villes en France, semblent avoir rassemblé tous les acteurs politiques et économiques du territoire messin autour de l'enjeu commun de repenser la zone commerciale Actisud de manière plus soutenable. Plusieurs

démarches novatrices initiées par les institutions publiques, les acteurs politiques et les acteurs économiques ont permis d'améliorer leurs connaissances, leurs compétences ou encore leur prise de décisions sur la zone commerciale. Aujourd'hui, cette nouvelle gouvernance se concrétise par une stratégie métropolitaine d'équilibre commercial, coconstruite entre toutes les strates institutionnelles du territoire, et par des outils opérationnels copartagés par les acteurs politiques et économiques pour repenser l'aménagement d'Actisud. En effet, les opérations publiques-privées de requalification des voiries ou de lotissements commerciaux rassemblent ces acteurs autour d'une nouvelle approche environnementale et paysagère, renouvelant l'urbanisme commercial par une conception en mode projet. Bien qu'encore fragile, cette gouvernance constitue le principal levier pour restructurer la zone commerciale par une véritable démarche d'« urbanisme commercial de projet », en référence à l'urbanisme de projet mené habituellement dans les opérations métropolitaines de renouvellement urbain (Pinson, 2009).

Cependant, si la gouvernance locale s'améliore, ces opérations ne permettent pas encore de sortir la zone Actisud de la dépendance automobile, de l'étalement urbain ou de la monofonctionnalité. De plus, la relative urbanité et la mixité des usages de ces projets posent question quant à la perpétuation, voire au renouvellement, des périphéries urbaines face à une politique nationale qui donne la priorité aux centres ville. À travers l'étude de deux autres zones commerciales en mutation, dans les métropoles strasbourgeoise et tourangelle, la suite de nos recherches revisitera le conflit entre ces deux paradigmes, celui d'une « urbanité » des centres villes versus celui de la « ville émergente » périphérique (Charmes, Léger, 2009). Le nouvel « urbanisme commercial de projet », qui renouvelle le jeu entre acteurs publics et acteurs privés, permet-il de « produire de la ville » en périphérie des agglomérations ou perpétue-t-il au contraire le caractère de « non-ville » de ces zones périphériques ? L'étude de la mutation en cours de zones commerciales à Tours, Metz et Strasbourg vise à dépasser ce débat, dans le cadre du paradigme d'une ville plus durable.

## — BIBLIOGRAPHIE

Borel, J.-P., Culoma, M., Eard, L.-P., Hachet, S. (2013). *Guide de l'urbanisme commercial Aspects juridiques et réglementaires*. Dossiers d'experts, Territorial Editions.

CGED. (2017). *Inscrire les dynamiques du commerce dans la ville durable, Les fondements d'une nouvelle politique des périphéries urbaines et commerciales*. Paris, rapport n° 010468-01.

CGEDD, IGF. (2016). *La revitalisation commerciale des centres-villes*. Paris.

Chambre de commerce et d'industrie Moselle, Direction départementale des territoires Moselle. (2016). *Colloque aménagement commercial en Moselle*, Actes de colloque (Metz, 04 octobre 2016).

Charmes, E., Léger, J.-M. (2009, 23 mars). Retour sur « La Ville émergente ». *Flux*, n° 75, 80-98.

De Jarcy, R., Remy, V. (2010, 13 février). Comment la France est devenue moche. *Télérama*, n° 3135.

Desse, R.-P., Lestrade, S. (2016). *Mutations commerciales et devenir de l'espace marchand*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes.

Desse, R.-P. (2013). La fin de l'urbanisme commercial à la française. *Les annales de la recherche urbaine*, Figures nouvelles, figures anciennes du commerce en ville, n°108, 5-15.

Dupuy, G. (1999). *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Paris : Anthropos.

Garcez, C., Mangin, D. (2014). *Du Far West à la ville, l'urbanisme commercial en question*. Marseille : Parenthèses.

Gasnier, A. (2010). Recompositions commerciales et paysages urbains. La laideur et l'artefact sont-ils durables ?. In P. Dugot & M. Pouzenc M. (dir.), *Territoires du commerce et développement durable* (pp. 81-129). Paris : L'Harmattan, coll. Itinéraires géographiques, chapitre 2.

Jehl, L. (2019). La concession d'aménagement commercial, nouvel outil de l'urbanisme commercial ? Le cas pionnier de la Zone Commerciale Nord de Vendenheim (Eurométropole de Strasbourg). *Urbia*, Hors-Série n°5, p. 33-49.

Jehl, L. (2020). Restructurer les zones commerciales périphériques face aux mutations du commerce : objectifs, méthodes et nouveaux jeux d'acteurs. [En ligne]<http://www.riurba.review/Revue/restructurer-les-zones-commerciales-peripheriques-72/>. Riurba.



- Madry, P. (2011).** Le commerce est entré dans sa bulle. *Etudes foncières*, n° 151, 12-16.
- Madry, P. (2016).** *Ville et commerce à l'épreuve de la déterritorialisation*. Thèse de doctorat. Université de Bretagne occidentale, Brest, France.
- Pinson, G. (2009).** *Gouverner la ville par le projet*. Paris : Presses de Sciences Po.
- Pointerau, R., Bourquin, M. (2017).** Revitalisation des centres-villes et des centres-bourgs : rapport d'étape. *Sénat session extraordinaire de 2016-2017*, n°676.
- PROCOS. (2017).** Palmarès PROCOS des centres-villes commerçants. Paris, 35 p.
- Razemon, O., (2016).** *Comment la France a tué ses villes*. Paris : Rue de l'échiquier, Diagonales.
- Renard-Grandmontagne, C. (2018).** Quand les loisirs s'invitent au « Far West », la grande zone commerciale mature de Metz-Actisud. *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, p. 113-128.
- Soulé, B. (2007).** Observation participante ou participation observante ? Usage et justifications de la notion de participation observante en sciences sociales. *Recherches qualitatives*, 27/1, 127-140.

