

Quand manger transforme la ville...

Et réciproquement

JÉRÔME MONNET

L'alimentation joue un rôle notable dans les transformations des paysages urbains et des pratiques sociales de l'espace public, en interdépendance avec d'autres mutations structurelles qui ont touché les villes ces dernières années.

Métropolisation et vie quotidienne

Ce que l'on nomme « métropolisation » depuis une vingtaine d'années correspond à une transformation systémique de l'organisation des espaces et des flux urbains – qui conditionne et répercute localement des mutations à l'échelle mondiale – qui touchent de façon interdépendante et contradictoire différents domaines. Ainsi, l'économie postfordiste est marquée par les relocalisations industrielles et la financiarisation, la flexibilisation et l'« uberisation » du travail, la globalisation de la société de consommation et l'accroissement des inégalités. De même, les institutions publiques sont confrontées au recul de l'État-Providence et à l'empowerment des sociétés civiles. Celles-ci sont bouleversées par les migrations, le cosmopolitisme et les replis communautaristes, par l'émancipation des femmes et la redéfinition des rapports de genre ou encore par l'écologisme. Enfin, les innovations technologiques, avec l'électronique portable, soutiennent par exemple la banalisation des médias sociaux. C'est donc à l'aune de cette complexité qu'il faut replacer l'expérience urbaine quotidienne en termes de mobilité, de consommation et d'environnement.

Transports, mobilités et modes de vie

Dans l'urbanisme fonctionnaliste du XX^e siècle, le déplacement motorisé a concentré les efforts d'investissement et d'ingénierie avec, d'une part, une voirie organisée pour maximiser la desserte et la circulation fluide des véhicules et, d'autre part, des réseaux ferrés développés pour les déplacements de masses de voyageurs. La formule « métro (ou auto), boulot, dodo » résumait la bipolarisation fordiste de la société industrielle et la centralité du transport mécanisé pour relier les deux espaces-

temps disjoints de la vie quotidienne, en disqualifiant systématiquement la marche et le vélo pour les déplacements et en les réduisant à des loisirs. Sont apparues alors de nouvelles formes d'exclusion pour les gens sans permis de conduire ou sans véhicule, pour les habitants de zones non desservies par les transports en commun ou bien pour les personnes à mobilité réduite.

Mais, durant le dernier demi-siècle, la société industrielle est devenue aussi société de la consommation, des loisirs et de l'information. Les déplacements domicile-travail ont été enrichis et compliqués par ces différents motifs en démultipliant les lieux pratiqués. L'espace-temps du transport a cessé d'être un moment « vide » entre des lieux « pleins » d'activité, pour se transformer en « capital de mobilité ». La « bulle » longtemps réservée à la voiture individuelle est maintenant virtuellement recrée dans les transports en commun : les objets électroniques portables permettent de communiquer, d'écouter les infos ou de la musique, de voir un film ou de jouer, de lire ou de travailler. Pour certains, le vélo ou la marche retrouvent aussi un intérêt en substituant une activité physique bonne pour la santé à la sédentarité paradoxale du déplacement motorisé.

Évolution du déjeuner, consommation ambulante et snackisation du paysage

Pour le repas du milieu de la journée de travail, la ville fordiste et fonctionnaliste semblait organisée autour de deux lieux principaux : on rentrait chez soi quand la distance-temps le permettait, sinon on mangeait à la cantine. Quand il s'agissait de manger « dehors », les cadres pouvaient déjeuner dans des cafés ou des brasseries, les ouvriers se contentant souvent d'un casse-croûte. Mais la « mobilité généralisée » et l'individualisation « hypermoderne » (F. Ascher) des consommations ont débouché sur une spectaculaire transformation dans les vingt dernières années : manger sur le pouce est devenu une composante de la mobilité avec comme conséquence une importante « snackisation » du paysage.



Dans les métropoles, la livraison des repas à domicile à vélo explose.

Celle-ci s'exprime par l'explosion de l'offre de snacking, produits prêts à consommer et à emporter. On les trouve maintenant dans les boulangeries, qui autrefois vendaient surtout du pain destiné à être emporté chez soi pour le consommer avec un repas. De leur côté, les automates de vente d'aliments et boissons industrielles ont envahi les lieux publics, tandis que des cantines d'entreprise sont transformées en cafétérias proposant de la nourriture à emporter. Parallèlement, le fastfood s'est multiplié et diversifié. Aux établissements débitant des hamburgers, hotdogs, kebabs, pizzas, bagels, tacos, burritos, bo-buns, salades ou soupes, etc. s'ajoute la « *street food* » avec des entrepreneurs qui comptent sur le glamour de l'anglais pour distinguer leurs « *food trucks* » des traditionnelles camionnettes de pizzas, de frites-saucisses, gaufres, crêpes et autres glaces.

Les supérettes des quartiers denses présentent maintenant d'importants rayonnages de plats prêts à consommer et parfois des fours à micro-onde pour les réchauffer sur place ! Ces petits formats aux horaires élargis, réinvestis par la grande distribution à la reconquête des « consommateurs ambulants » des centres-villes, viennent ainsi concurrencer les rares épiceries indépendantes qui ont survécu. Les transformations de l'espace-temps alimentaire en ville ont aussi partie liée au développement du noctambulisme, à la spécialisation festive de certaines rues et à la « ludification » de l'espace public, souvent associées à des formes de gentrification.

Impacts sur l'espace public et sur les politiques urbaines

Ces usages, produits et services inédits s'inscrivent dans le paysage urbain. Dans les nouveaux établissements comme dans les anciens, les portes et les vitrines qui séparaient clairement le dedans du dehors des établissements sont de plus en plus rem-

placées par des comptoirs et des extensions mobiles qui brouillent cette limite et transforment les façades et les trottoirs. La multiplication des terrasses ne concerne plus seulement les cafés et restaurants, mais aussi les commerces alimentaires. La consommation prend plus de place dans les rues, places ou squares, avec l'occupation des bancs et de toutes les assises possibles par les mangeurs. Leurs déchets s'accumulent au sol, car les poubelles sont souvent en nombre insuffisant, mal placées ou vidées à un rythme inadéquat.

L'urbanisme n'est pas non plus bien préparé à la prolifération des points de vente alimentaire et des formes de consommation partout où l'on trouve d'importants flux de passants : autour des gares et des pôles d'échange, dans les quartiers d'affaires ou commerçants, dans les zones touristiques ou à l'occasion d'un grand événement (foire, fête, marché de Noël, manifestation politique, culturelle ou sportive, etc.). Alors que de nombreuses villes rivalisent dans l'« urbanisme événementiel », il n'est pas évident qu'elles se soient organisées pour bien gérer la consommation ambulante qui l'accompagne.

Les autorités publiques peinent à réguler les dispositifs de marchandisation de l'espace public. D'un côté elles semblent parfois démunies face aux empiétements abusifs des terrasses ou des présentoirs, de l'autre elles ne parviennent pas à utiliser les food trucks pour offrir des services là où ils manquent. Quant aux opérateurs de transport collectif, ils n'ont pas encore intégré que leurs clients, loin d'être des pions passifs et captifs, veulent faire beaucoup de choses pendant le temps « perdu » en déplacement, dont manger et boire. Ainsi, la prise en compte de l'évolution de la consommation alimentaire sous toutes ses formes, hors d'un parti simplement répressif, risque donc d'être longue, compliquée et inadaptée tant que le commerce n'aura pas pleinement sa place dans l'urbanisme.



Food-truck dans la zone d'activités de Pessac-Bersol.

Le renouveau du porte-à-porte

La prise en compte problématique des usages peut être illustrée par un nouveau défi. Dans les toutes dernières années, on observe une tendance inverse à la consommation ambulante dans l'espace public, qui touche pourtant les mêmes acteurs (prestataires et consommateurs) dans les grandes villes. Il s'agit de l'explosion de la livraison de repas en porte-à-porte. La formule a été initiée depuis longtemps par des pizzaiolos qui recevaient des commandes par téléphone et les distribuaient à domicile en utilisant des petits deux-roues. Imitée par d'autres spécialités, comme les sushis, la formule a été reprise et étendue à tous les types de restaurants qui acceptent d'être partenaires d'une entreprise typique de l'« économie des plates-formes ». Désormais, les clients commandent en ligne dans le restaurant de leur choix, qui prépare leur repas avant de le confier à des livreurs en vélo (ou deux-roues) orientés via GPS. Dîner à domicile ou déjeuner sur le lieu de travail, le nouveau service permet de ne plus sortir tout en profitant d'une offre de restauration à la diversité maximale.

Les villes font ainsi face à la multiplication des trajets et des stationnements des deux-roues de livraison qui, dans le cas des vélos, sont la propriété des livreurs et n'impliquent donc pas d'investissement et de responsabilité de l'entreprise. Les deux-roues, motorisés ou non, utilisés pour la livraison rapide de repas préparés à la demande et servis chauds ont un avantage évident grâce aux facilités de circulation urbaine et de stationnement sauvage. Mais si elles constituent des externalités positives pour les entreprises, elles peuvent devenir négatives pour les riverains et pour les services chargés de la voirie et des déplacements...

La consommation ambulante, une chance pour renouveler l'urbanisme ?

Si la consommation ambulante produit des effets négatifs qui induisent une régulation, de fait, souvent répressive, il ne faut cependant pas omettre ses aspects positifs que sont les innovations technologiques et de services répondant à la satisfaction de nouveaux besoins, l'entrée « bon marché » dans l'emploi ou dans l'entrepreneuriat pour de nouveaux venus, l'animation de l'espace public et l'émergence d'une éventuelle « maîtrise d'usages ». Peut-être est-ce aussi l'occasion de repenser un « urbanisme commercial », complètement renouvelé et plus intelligent ? _

POUR ALLER PLUS LOIN

- S. Allemand, F. Ascher, J. Lévy (coords.), « Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines », Paris, Belin, Institut pour la Ville en Mouvement, Colloque de Cerisy, 2004.
- F. Ascher, *Le Mangeur hypermoderne*, Paris, Odile Jacob, 2005.
- J. Monnet, « Manger sur le pouce dans la métropole contemporaine : dispositifs de consommation ambulante et 'snackisation' du paysage urbain », in Boquet Y. & Desse R.P. (dir.), *Commerce et mobilités*, Éditions universitaires de Dijon, 2010, p.47-59.
<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00533585>
- J. Monnet, « Marche-loisir et marche-déplacement : une dichotomie persistante, du romantisme au fonctionnalisme », *Sciences de la société*, n° 97, 2016, p.75-89.
- J. Monnet & J.F. Staszak, « Le consommateur ambulant », *Espaces et sociétés*, n° 135, 4/2008.