



Agence d'**Urbanisme** de l'aire
métropolitaine **lyonnaise**

Observatoire partenarial

Espaces agricoles et naturels

Publication n°14 - Mai 2019

Urbanisme et alimentation dans l'agglomération lyonnaise

Trajectoire historique, environnements alimentaires
et évolutions logistiques urbaines : trois approches pour comprendre l'impact
réciproque du développement urbain et du système alimentaire



Plateau des maraichers à Caluire dans le prolongement de la zone commerciale, 2013 © Agence d'urbanisme de Lyon



Sommaire

Introduction	Page 3
Trajectoire historique	Page 4
Le système économique alimentaire	Page 15
Regard sur les évolutions logistiques alimentaires	Page 25
Conclusion	Page 31



Marché du quai Saint Antoine Lyon 2^e, 2008, ©Agence d'urbanisme de Lyon

Introduction

L'observatoire partenarial des espaces naturels et agricoles de l'aire métropolitaine lyonnaise intègre aujourd'hui l'alimentation comme un champ d'étude à part entière. Cette quatorzième publication de l'observatoire est l'occasion de faire la synthèse des précédents travaux et de les mettre en regard afin d'ouvrir le sujet de l'alimentation à l'aménagement du territoire de manière transversal.

Les précédents travaux de l'observatoire ont mis en lumière des constats qui interpellent (cf encadré) :

- sur la consommation de foncier agricole et les difficultés économiques de l'agriculture (*études « Artificialisation des sols entre 2000 et 2015 dans l'aire métropolitaine lyonnaise » et « Mutation et enjeux de l'agriculture du Rhône »*)
- sur la précarité alimentaire, en lien avec des problématiques d'approvisionnement, d'accessibilité à des aliments de qualité et de pratiques alimentaires (*études « Le système alimentaire de l'aire métropolitaine lyonnaise » et « Les filières pain et pomme dans l'aire métropolitaine Lyon saint Etienne »*)

La raréfaction des ressources, en foncier, en eau ou en énergie, pour produire, transformer et transporter la nourriture amène à requestionner les choix d'aménagement pour en inventer d'autres, en meilleure cohérence avec les enjeux sociétaux. Parmi ces enjeux, on peut citer :

- un modèle d'aménagement qui favorise souveraineté et justice alimentaires ;
- le maintien d'une capacité de production alimentaire comme gage de cette souveraineté, tout en favorisant une économie agricole respectueuse de l'environnement et des territoires de vie ;
- l'innovation au service d'un projet de société d'intérêt général dont les priorités sont données à la préservation et régénération des ressources ainsi qu'à la réduction des inégalités sociales.

Ainsi cette étude cherche à prendre la mesure de l'impact des choix de développement sur l'agriculture et l'alimentation. Pour cela, elle propose d'explorer trois approches :

- une première approche amenant une vision historique des « lieux » de l'alimentation en lien avec l'aménagement du territoire (partie 1) ;
- une deuxième approche étudiant le lien entre urbanisme commercial et pratiques alimentaires de la population (partie 2) ;
- une dernière approche proposant un regard sur les évolutions de la logistique alimentaire, principalement sur l'organisation du « dernier kilomètre » (Partie 3).

Chiffres-repères

10 300 hectares de terres agricoles et naturelles artificialisés entre 2005 et 2015 dans l'aire métropolitaine lyonnaise

44% des exploitations agricoles ont disparu dans la Métropole de Lyon entre 2000 et 2010

30% des Grands Lyonnais sont en situation de précarité alimentaire (ne mangent pas à leur faim ou ne peuvent pas manger ce qu'ils souhaitent pour des raisons économiques)

« Une génération qui ignore l'histoire n'a pas de futur »

Robert Anson Heinlein

Marché aux bestiaux, Halle Tony Garnier, 1974, ©Agence d'urbanisme de Lyon



Partie 1 : Trajectoire historique de la géographie de l'alimentation

Comment a évolué la géographie des espaces nourriciers ?

Comment a évolué l'acheminement de l'alimentation jusqu'à Lyon ?

Comment a évolué la géographie des lieux de transformation et de vente de l'alimentation ?

La trajectoire historique se découpe en quatre grandes périodes :

- avant l'époque contemporaine ;
- entre 1850 et 1950 ;
- entre 1950 et le début des années 2000 ;
- une « photo » d'aujourd'hui.

Notre regard croisement systématiquement et de manière schématique trois approches pour décrire l'agglomération lyonnaise et plus largement les régions proches :

- l'enveloppe urbaine et le système de transport ;
- le système de production agricole ;
- le système économique et logistique de l'alimentation.

Ce travail permet de mettre en regard les politiques publiques d'aménagement du territoire, des évolutions technologiques, souvent d'initiatives privées, et les nombreuses évolutions sociétales de la demande alimentaire.

Les dynamiques spatiales représentées mettent notamment en lumière un phénomène de rapprochement et de synergie de développement de la

ville avec l'économie agricole, jusqu'aux années 1950, point de bascule vers un phénomène de distanciation et de périurbanisation.

L'augmentation de la demande alimentaire au fur et à mesure que la population grandit et que la ville s'étend provoque un éloignement progressif des outils de production industriels et commerciaux du centre urbain combiné à une multiplication de leur capacité.

La capacité de production agricole du territoire quant à elle, liée à la question foncière mais aussi à des avancées et choix agronomiques, est aussi fluctuante selon les périodes. Cette capacité demeure faible aujourd'hui au regard de la population à nourrir, en particulier dans l'agglomération lyonnaise où la production agricole ne couvre que 6% des besoins de la population.

L'économie agricole se maintient néanmoins, grâce à des politiques foncières ambitieuses : le dispositif PSADER-PENAP permet le maintien de plus de 90% des espaces agricoles du Grand Lyon.

Elle se maintient également grâce à des outils structurants qui perdurent dans le temps et dont les formes se renouvellent (marchés, magasins de producteurs...).

Cette approche nous enseigne principalement deux choses. Premièrement, les pistes de reconnexion actuelles entre développement agricole et urbain (circuits courts, filière territorialisée, agriculture urbaine...) viennent interroger des phénomènes antérieurs (comme par exemple la circularité de la matière organique à l'origine de grandes avancées agronomiques) sur lesquels il est possible de s'appuyer pour penser l'avenir. Deuxièmement, elle montre la nécessité d'observer, comprendre et caractériser les systèmes de manière plus intégrée pour saisir la complexité des relations entre éléments matériels et immatériels de la société, dans l'optique de mieux anticiper l'impact des choix de développement qui seront fait à l'avenir.

Avant l'époque contemporaine : Une ville construite en symbiose avec les fleuves peu tournée vers les campagnes proches

Entre le 17^e et début du 19^e siècle, moins de 100 000 personnes habitaient Lyon. L'approvisionnement alimentaire de la ville est au cœur des considérations politiques, puisque Lyon est très peu connectée aux espaces de production proches, lié à des infrastructures terrestres peu nombreuses et en mauvais état.

Les voies fluviales, les artères nourricières de la ville

Lyon, construite à la confluence du Rhône et de la Saône, bénéficie d'une bonne desserte par les voies d'eau, en particulier la Saône, qui est resté longtemps l'artère nourricière de la ville. De nombreux ports le long du val de Saône permettent de collecter les denrées avant de les acheminer à Lyon.

Ainsi, les grains viennent majoritairement de Bourgogne, de Franche Comté, d'Auxois, de Bassigny et de la Bresse. Le vin, très consommé par la population lyonnaise vient du Beaujolais et du Mâconnais. Les légumes viennent majoritairement du Val de Saône.

Avec l'extension de Lyon à l'Est, le Rhône devient également une voie de desserte importante : entre autres, les pommes arrivent jusqu'au quai Saint Clair depuis le Bugéy et la Savoie.

Les animaux à viande entrent à Lyon vivants par la route, principalement par la porte de Saint-Just depuis la région du Charolais, jusqu'au marché aux bestiaux se trouvant alors sur la colline de Fourvière.

Une agriculture de proximité qui se développe tardivement

Avant la révolution industrielle du 19^e siècle, les campagnes lyonnaises ont la réputation d'être médiocres : les terres sont peu productives, liées à des conditions naturelles défavorables aux cultures (à l'exception du Val de Saône, du Nord-Isère et de la plaine de l'Est lyonnais).

Les grandes propriétés fermières et rentières du plateau de la Dombes et du Beaujolais ont du mal à se moderniser. Les rendements en céréales stagnent à des niveaux très bas. En revanche, les Monts du Lyonnais ou le Bas-Dauphiné accueillent davantage de petites propriétés paysannes. Au début du 19^e, commencent à se structurer des bassins de production agricoles plus innovants, profitant alors du bassin de consommation lyonnais à proximité pour se développer (utilisation de la chaux dans la culture de la pomme de terre par exemple).

Il demeure également des ceintures maraîchères et laitières autour de Lyon, pour des approvisionnements quotidiens (produits laitiers, légumes...) car difficilement stockables (denrées périssables).

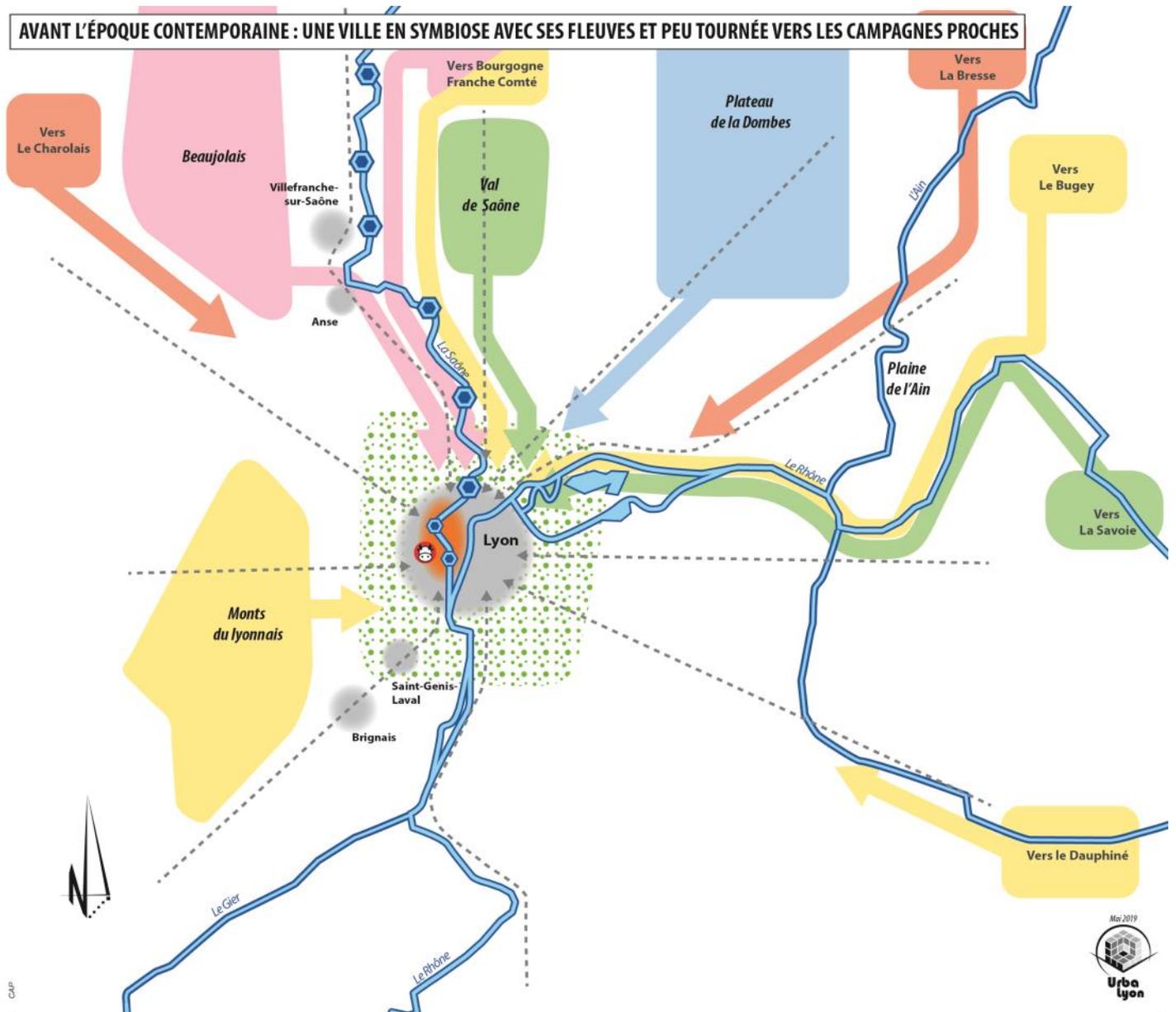
Le centre « organique » : un véritable complexe alimentaire sur la Presqu'île et le quartier Saint-Paul

Le développement historique de la cité lyonnaise est le témoin de l'organisation de l'approvisionnement alimentaire. Les citoyens viennent quotidiennement sur les places des marchés spécialisés, côtoyant les marchands et les animaux vivants, abattus dans les boucheries lyonnaises ou dans les cours des habitations.

Le premier marché lyonnais, mis en place à l'époque romaine, est Fourvière qui vient du latin *forum vitus* signifiant « vieux marché »

Depuis le Moyen Âge, la ville s'est étendue sur les rives de la Saône, de part et d'autre. Les marchés se concentrent alors dans cet espace, entre les places des Terreaux et des Jacobins sur la Presqu'île et entre Saint-Jean et Saint-Paul sur l'autre rive. Le nom des rues est alors évocateur des activités qui y prennent place. Certaines d'entre elles ont conservé ces noms aujourd'hui, gardant cet héritage en mémoire (par exemple la rue grenette, l'ancien marché aux grains, la rue de la fromagerie ou encore la rue de la poulaillerie).

AVANT L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE : UNE VILLE EN SYMBIOSE AVEC SES FLEUVES ET PEU Tournée VERS LES CAMPAGNES PROCHES



Enveloppe urbaine et voies de transport	Production et espace agricole	Le système logistique et économique alimentaire
<ul style="list-style-type: none"> Principales villes 	<ul style="list-style-type: none"> Fruits (principalement pommes) et légumes 	<ul style="list-style-type: none"> Ports fluviaux : lieux de transit des denrées alimentaires
<ul style="list-style-type: none"> Fleuves : principales voies d'approvisionnement des villes 	<ul style="list-style-type: none"> Viande (principalement bovine) 	<ul style="list-style-type: none"> Centre «organique» : La société urbaine s'organise autour des marchés alimentaires situés de part et d'autre de la Saône
<ul style="list-style-type: none"> Routes : peu développées 	<ul style="list-style-type: none"> Poissons 	<ul style="list-style-type: none"> Le marché au bestiaux de Fourvière : St Just est la principale porte d'entrée des animaux depuis les régions d'approvisionnement
	<ul style="list-style-type: none"> Vins 	
	<ul style="list-style-type: none"> Grains (principalement blé) et pommes de terre 	
	<ul style="list-style-type: none"> Ceinture maraîchère et laitière 	

Source : Agence d'urbanisme de Lyon

1850 – 1950 : le développement urbain façonne le rôle nourricier des campagnes autour de Lyon

Courant 19^e, il se produit des développements synergiques entre les activités urbaines et des espaces de production proches de la ville. Son développement va façonner le rôle nourricier des campagnes.

La révolution énergétique, le catalyseur des synergies

Avec le déploiement du chemin de fer et l'amélioration du réseau routier, il est tout simplement beaucoup plus facile d'acheminer des aliments depuis les zones proches en s'affranchissant des voies fluviales. Les espaces agricoles profitent alors de ces « nouvelles » connexions avec le bassin de consommation lyonnais pour diversifier sa production.

L'évolution de la demande alimentaire

Lyon passe en un siècle de 200 000 à 600 000 habitants. Il y a donc des bouleversements alimentaires, tant en quantité qu'en diversité des produits. Les transformations dans l'agriculture du territoire se font en réponse à ce bassin de consommation qui se développe.

L'affirmation des orientations agricoles territoriales

Les principales transformations des bassins de production proches concernent l'orientation maraîchère (formant une ceinture autour de Lyon), arboricole (dans les Monts et Coteaux du Lyonnais et la vallée du Rhône) et laitière (production structurée autour

des voies de chemin de fer pour assurer une desserte quotidienne vers les centres urbains). Ces bassins se professionnalisent et se structurent autour d'outils importants comme des coopératives ou des laiteries qui vont organiser la production, la collecte, une éventuelle transformation et l'acheminement des produits alimentaires vers les lieux de consommation.

Le délitement du centre « organique »

Dans la ville, les équipements logistiques et de vente se distancient peu à peu du centre organique. Les gares ferroviaires (Vaise, Brotteaux, La Mouche, Perrache) permettent d'acheminer les produits dans les quartiers périphériques du centre. Le marché aux bestiaux se délocalise à la Mouche, près de la gare, où sont par ailleurs créés les abattoirs municipaux de la Mouche (la Halle Tony Garnier).

La Saône accueille alors le marché de gros, donc de professionnels, quai Saint Antoine.

Ces professionnels viennent de toute la France. Le déploiement du chemin de fer a aussi l'effet de faire jouer à Lyon un rôle de carrefour commercial.

Une symbiose matérielle déterminée par des politiques hygiénistes

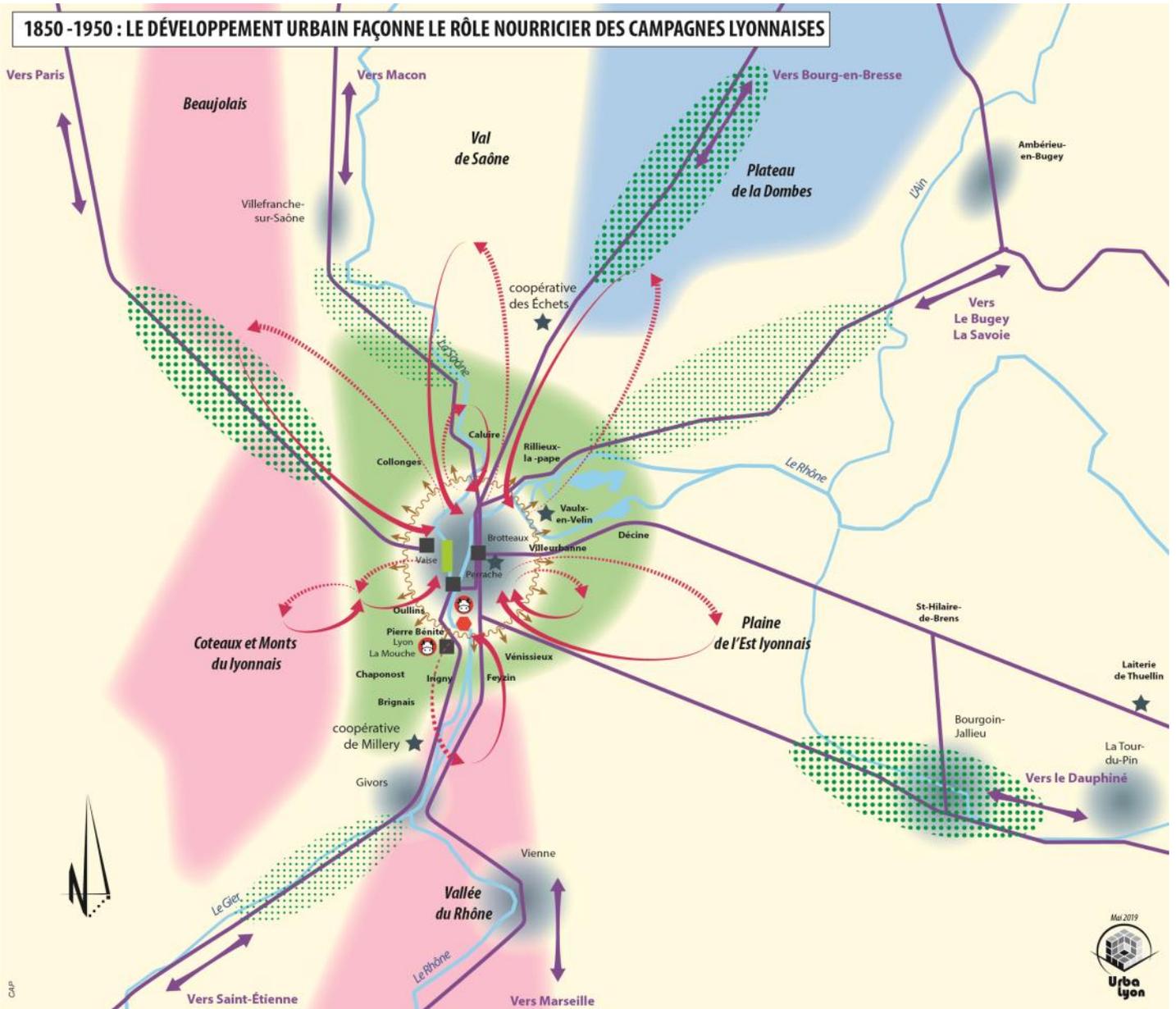
Toutes ces évolutions sont impulsées par des mesures importantes de santé publique pour réduire la mortalité, les maladies et améliorer les conditions de vie urbaine.

Ces mesures ont pour effet :

- de sortir l'animal vivant de la ville, de fermer les grandes boucheries et de créer les abattoirs à la Mouche
- de trouver une valorisation des déchets organiques urbains, pour fertiliser les sols, à l'origine de l'augmentation des rendements et de changements structurels en agriculture (professionnalisation, amélioration des niveaux de vie des agriculteurs et organisation des bassins de production).

S'observe alors une forme de circularité de la matière organique, dans une époque d'avancées agronomiques très fortes, étant à l'origine du développement des bassins de production et de consommation lyonnais.

1850 - 1950 : LE DÉVELOPPEMENT URBAIN FAÇONNE LE RÔLE NOURRICIER DES CAMPAGNES LYONNAISES



Enveloppe urbaine et voies de transport

- Extension des aires urbaines avec l'augmentation de la population (exode rural, amélioration des conditions de vie)
- Chemin de fer : développement des voies terrestres pour acheminer les denrées alimentaires
- Fleuves

Production et espace agricole

Une agriculture de proximité mieux structurée et plus innovante

- Élevage bovin laitier structuré le long des chemins de fer
- Pisciculture
- Arboriculture et viticulture
- Banlieues maraichères
- Espaces agricoles diversifiés

Le système logistique et économique alimentaire

Flux locaux

- Produits alimentaires
- Amendement organique par les déchets de la ville (vidanges, os ...)

Flux nationaux

- Le chemin de fer étend les aires d'approvisionnement et d'exportation des denrées alimentaires

Équipements pour l'alimentation

- Gares : lieux d'acheminement et d'expédition des denrées alimentaires
- Outils structurants pour organiser la production et la commercialisation (coopératives agricoles, minoteries proche de Lyon ...)
- Port E. Herriot
- Marché aux bestiaux de la Halle Tony Garnier et les abattoirs de la Mouche
- Marché de gros fruits et légumes du Quai St Antoine

CAP



Source : Agence d'urbanisme de Lyon

1950 – 21^e siècle : rupture entre « fait urbain » et « fait alimentaire »

Après les périodes de guerre mondiale, de nombreux changements s'opèrent, notamment dans le domaine agricole. Le **Traité de Rome de 1957** a doté l'Europe d'une **Politique agricole commune (PAC)** orientant la production vers des systèmes intensifs, spécialisés et industriels. De ce choix pour assurer la souveraineté alimentaire de l'Europe, en découle des conséquences importantes dans les dynamiques territoriales à l'œuvre depuis les années 1960.

Le phénomène de périurbanisation par la généralisation du transport routier...

Les villes ne façonnent plus les campagnes proches, puisque leurs hinterlands nourriciers sont maintenant de plus en plus éloignés du fait de la généralisation du transport routier (20% des approvisionnements alimentaires se font par la route en 1965 contre 90% en 1990). Des évolutions technologiques dans la transformation et la conservation des aliments et la globalisation des échanges transforment le système alimentaire.

En revanche, les villes envahissent physiquement les campagnes puisqu'elles nécessitent du terrain pour construire des logements, des équipements, des accès routiers, etc. Les espaces agricoles périurbains fonctionnels pour la production alimentaire reculent donc progressivement, subissant une forte pression foncière, jusqu'à disparaître dans certains secteurs (16 000 ha de terres artificialisés en plus entre 1950 et 2014).

... accompagné par de grandes transformations dans l'organisation du système production-consommation

Ce nouveau contexte va complètement transformer l'organisation du système alimentaire faisant apparaître une prédominance progressive des activités de transformation et de dis-

tribution, opérant de nombreux changements :

- une fin de la circularité de la matière organique entre ville et campagne par la généralisation de l'agriculture chimique de synthèse ;
- le développement de l'industrie agro-alimentaire et de la consommation de produits transformés.
- une fragilisation des espaces agricoles périurbains qui ne s'insèrent pas dans le modèle de développement choisi par la PAC ;
- une distanciation cognitive et physique entre les milieux urbains et ruraux ;

Les bassins de production qui perdurent à proximité sont ceux qui arrivent à se structurer localement. Par exemple, dans les Monts du Lyonnais, il apparaît des formes d'agriculture très innovantes tant sur les moyens de production que sur la valorisation commerciale des produits (le premier

point de vente collectif français Uni-Ferme en 1978 à Saint-Andéol-le-Château, vente sur les marchés...). L'agriculture reste ainsi dans une certaine mesure tournée vers le bassin de consommation proche.

La massification, la réponse logistique pour approvisionner la ville

La concentration des lieux de vente en périphérie de la ville devient une solution appropriée à la périurbanisation (voir encadré). Pour les approvisionner, des activités logistiques s'organisent autour des infrastructures routières.

Le commerce de proximité commence à péricliter, en particulier lors des Trente Glorieuses. 78% des commerces alimentaires de détail ferment en France entre 1950 et 1975. Leur fermeture tient tout autant à l'émergence de la grande distribution qu'aux travaux de voirie effectués dans les centres urbains pour faciliter le transport routier.

Le modèle de la grande distribution : les grandes phases historiques

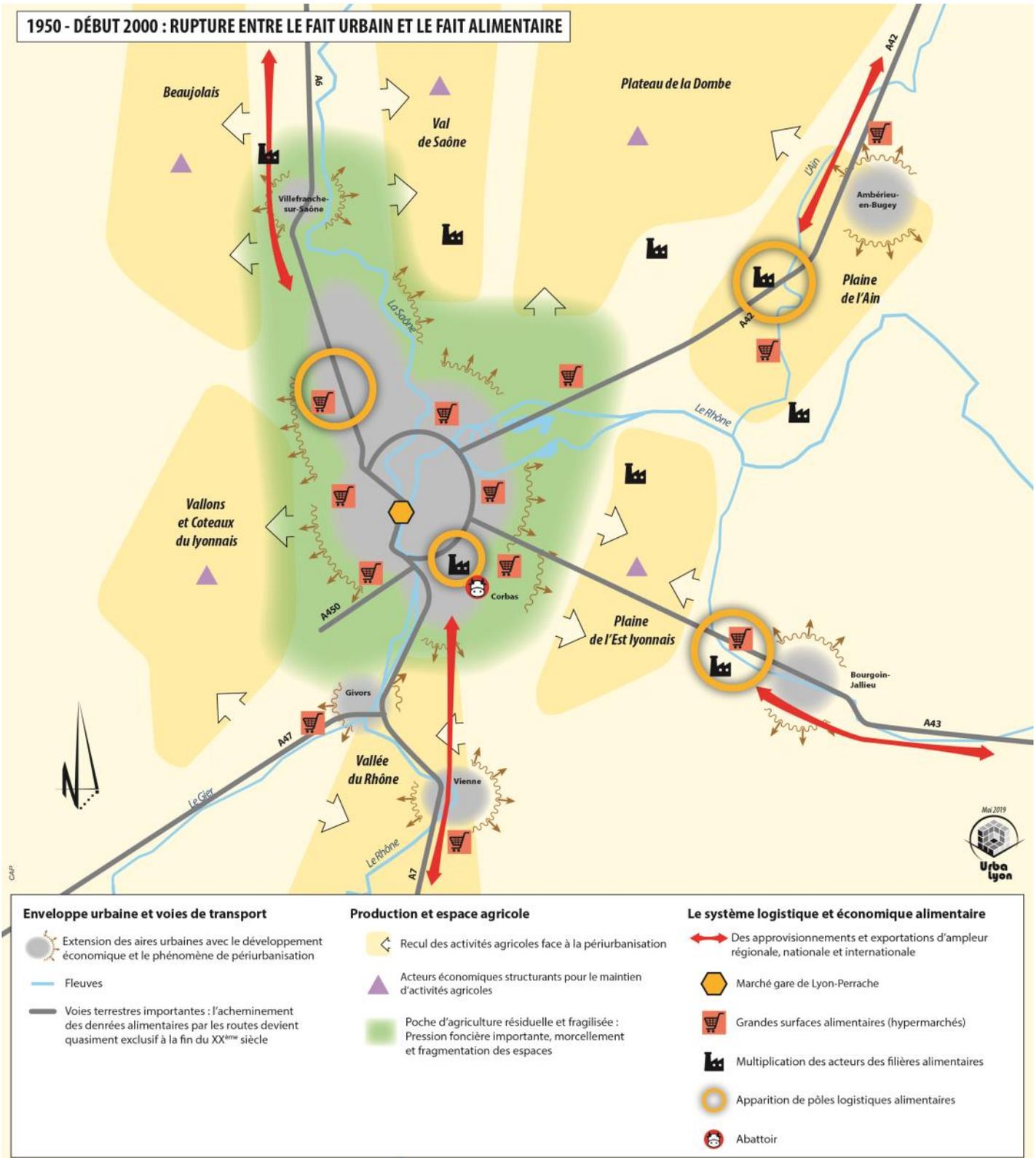
1957-1973 : essor de la consommation de masse

En 1970, 75% de la population française sont favorables à l'augmentation du nombre de grandes surfaces (sondage Ifop). Les premiers hypermarchés français sont ceux du groupe Carrefour, dont deux sont implantés en région lyonnaise : à Villeurbanne (1964) et Vénissieux (1966).

1973-1990 : développement vers le non alimentaire, concentrant tous les produits en un seul lieu de vente et servant ainsi le phénomène de périurbanisation

Depuis les années 1990 : adaptation aux attentes versatiles de la population, émergence d'une consommation de masse « personnalisée » se complexifiant, cherchant à la fois la qualité, la diversité et les bas prix.

1950 - DÉBUT 2000 : RUPTURE ENTRE LE FAIT URBAIN ET LE FAIT ALIMENTAIRE



Source : Agence d'urbanisme de Lyon

« Photo » d'aujourd'hui : un système d'offre alimentaire à deux échelles sur un territoire « perfusé »

Au début des années 2000, l'étalement urbain s'est poursuivi puisque ce sont 10 300 hectares de terres qui ont été artificialisés (terres utiles pour nourrir 40 000 personnes à raison de 2 500 m²/pers) avec un ralentissement à partir des années 2010. En 2018, faisant résonner une demande alimentaire qui évolue vers plus d'éthique et de qualité, ce modèle est fortement remis en cause à l'heure où les ressources naturelles sont fragilisées, et le besoin en foncier non artificialisé prégnant pour l'agriculture.

La « perfusion » : le témoin de la dépendance alimentaire

C'est la grande caractéristique des villes aujourd'hui : dans un rayon de 50 km autour de Lyon, 95,4% de l'alimentation sont importés.

Le transport routier est toujours aussi important dans l'organisation des échanges : 87% des marchandises arrivent par les grandes voies routières dont 30% sont des produits agricoles et alimentaires.

A partir d'un travail de localisation des sites de logistique alimentaire, on observe que ceux-ci forment une zone de croissant autour de Lyon, renforçant la caractéristique « insulaire » et d'isolement des grandes villes du point de vue alimentaire.

Cette caractéristique illustre le manque de résilience d'un territoire qui dépend de ressources éloignées pour se développer.

Une capacité de production qui reste malgré tout importante, desservant un écosystème alimentaire riche et complexe

Si cette dépendance est réelle, il n'en demeure pas moins que le territoire possède des atouts pour augmenter sa capacité de résilience alimentaire, en particulier, la présence de bon maillage d'outils de transformation, industriels et artisanaux, à toutes les

échelles. Pour accroître la résilience, l'enjeu est maintenant dans le dialogue et les solutions logistiques (voir partie 3 de la publication) pour rapprocher production agricole et transformation alimentaire, dans un système actuel où les produits issus des industries constituent la majorité de l'alimentation.

Les sites logistiques situés en périphérie (centrales d'achat, le marché de gros de Lyon-Corbas et l'abattoir...) approvisionnent ensuite des commerces très nombreux et segmentés. Malgré une emprise encore importante des grandes surfaces, le commerce de proximité se redensifie et se renouvelle, malgré des disparités territoriales sur les plans tant quantitatifs que qualitatifs (voir partie 2 de la publication).

L'émergence de systèmes alimentaires alternatifs liée à des enjeux environnementaux, économiques et sociaux

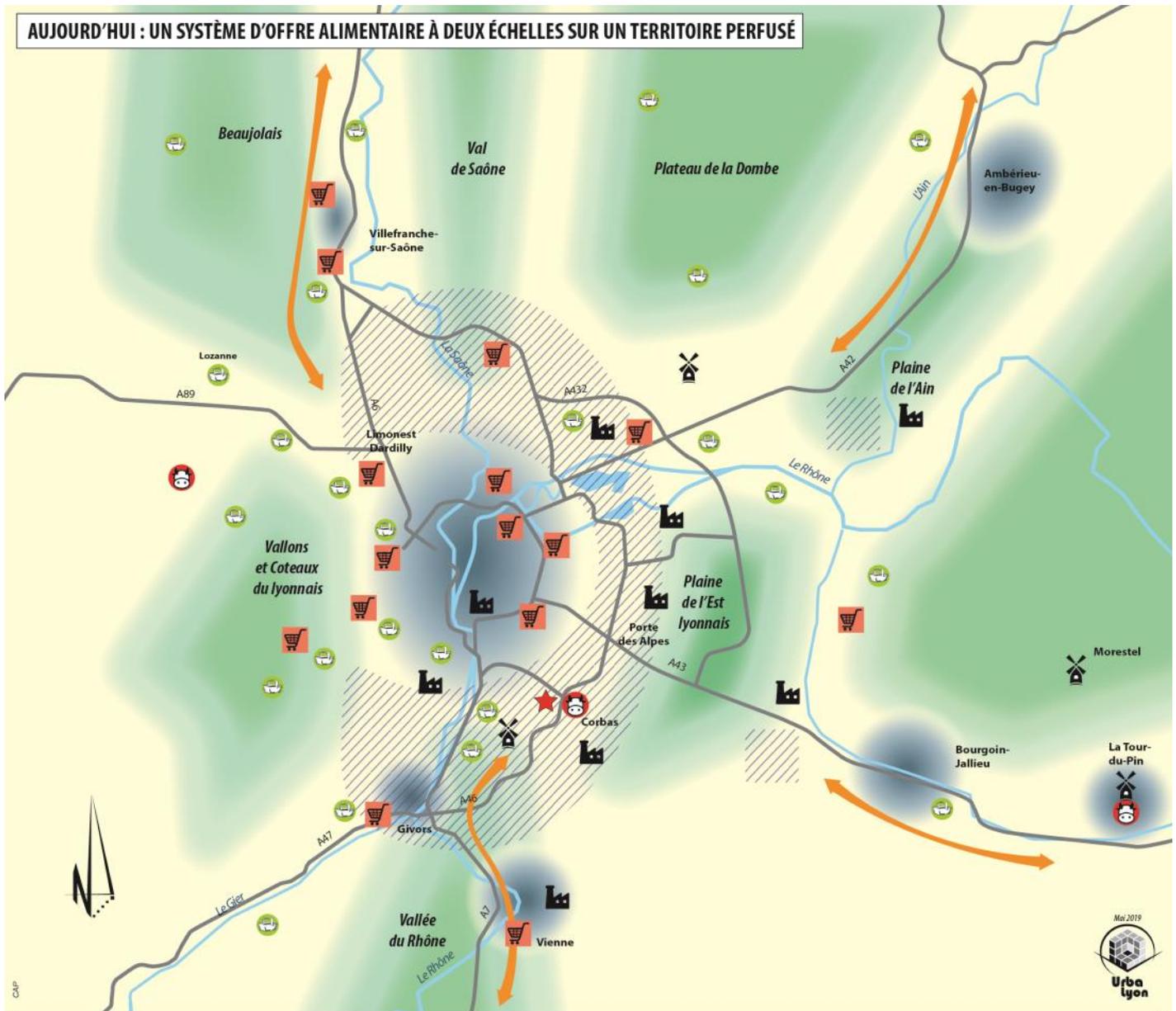
Plusieurs de ces formes commerciales de proximité renouvelées participent à des systèmes alimentaires dits « alternatifs », qui essaient de rebâtir un lien avec les espaces de production de proximité. On l'observe avec le dynamisme des marchés (+20% de chiffre d'affaires entre 2011 et 2017), l'essor des Associa-

tions pour le maintien d'une agriculture paysanne (Amap) ou encore des magasins de producteurs (ici représentés sur la carte). Il en existe une centaine à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. Ces systèmes intègrent davantage d'enjeux territoriaux notamment en maintenant une économie agricole viable et donc des espaces ouverts à proximité, ou encore en renforçant le lien social et en réduisant les inégalités alimentaires.

La santé publique au cœur de la remise en cause de ce modèle de développement

La transversalité de l'alimentation amène à une compréhension de plus en plus fine d'un système très complexe qui s'est mis en place en résonance à des choix de développement technologique et territorial. Cette description met particulièrement en lumière des enjeux de santé liés à l'alimentation, d'une ampleur que l'on commence tout juste à mesurer, en témoignent de nombreuses études sur le sujet : santé physique (liens avec pathologies de diabète, obésité, hypertension, etc.; voir partie 2) mais aussi psychique (présence de neurones dans l'intestin).

AUJOURD'HUI : UN SYSTÈME D'OFFRE ALIMENTAIRE À DEUX ÉCHELLES SUR UN TERRITOIRE PERFUSÉ



Mai 2019
Urba Lyon

Enveloppe urbaine et voies de transport

- Principal réseau routier
- Fleuves

La ville centre : Retour à des centres organiques denses (multiplicité des petits commerces alimentaires, des restaurants, des marchés de plein vent et des lieux de snacking).

La périphérie : Une offre commerciale alimentaire plus diffuse et moins dense, située majoritairement le long d'axes routiers stratégiques.

Production et espace agricole

- 🏠 Développement du point de vente collectif pour la commercialisation des produits agricoles

Espace agricole fragile, fragmenté par les infrastructures de transport et l'habitat périurbain, qui se maintient par la diversification, des productions labellisées et en commercialisant la production en majorité en direct dans le bassin de consommation proche (flux éclatés)

Espace à dominante agricole, conforté et spécialisé selon les conditions morphologiques des territoires. Présence d'acteurs économiques organisant les débouchés à grande échelle (flux massifiés), cohabitant avec une agriculture plus diversifiée et des modes de commercialisation directe (marché, point de vente collectif).

Le système logistique et économique alimentaire

- 🛒 L'hypermarché : un lieu d'achat privilégié dans les zones moins denses (40% d'emprise des achats contre 25% dans la ville centre).
- ★ Marché de gros de Lyon Corbas
- 🐄 Abattoirs
- 🏠 Minoteries
- 🏭 Industries agro-alimentaires, une forte capacité de production
- 📏 Zones de logistiques alimentaires
- 👉 Des approvisionnements et des exportations alimentaires massifiés à des échelles régionales, nationales et internationales



Magasin bio à proximité d'une restauration rapide Grande rue d'Oullins, 2012, ©Agence d'urbanisme de Lyon

Partie 2 : L'urbanisme commercial de l'alimentation

Quelles sont les stratégies d'implantation des commerces alimentaires dans un territoire ?

Comment ces stratégies impactent-elles « l'environnement alimentaire » des habitants et peuvent donc être facteurs d'inégalités sociales de santé liées à l'alimentation ?



De quoi parle-t-on ?

Urbanisme commercial : étude du développement commercial dans l'espace urbain

Environnement alimentaire : offre alimentaire en quantité et qualité présente dans un environnement urbain donné

Le commerce alimentaire est le maillon du système en contact direct avec le consommateur. Il s'adapte à son comportement mais le détermine également dans la mesure où les choix du consommateur sont conditionnés par l'offre à laquelle il a accès.

L'étude du système alimentaire de l'aire métropolitaine lyonnaise de 2016 mettait déjà en évidence des lieux privilégiés des achats alimentaires (petit commerce alimentaire, supermarché, hypermarché, etc.), pour l'alimentation à domicile, différenciés selon les communes ou les quartiers de communes. Celle-ci mettait également en évidence de forts contrastes territoriaux à l'échelle du cœur d'agglomération, mais également à l'échelle de l'inter-Scot. Ces disparités ne sont pas moins les témoins de pratiques d'achats différenciées que de choix en matière d'urbanisme commercial, combinées à des stratégies économiques privées des commerces qui s'implantent.

La deuxième lien entre urbanisme et alimentation que nous explorons à présent permet de regarder en quoi ces politiques commerciales sont facteurs d'inégalités sociales, en créant localement des « environnements alimentaires » favorables ou défavorables à la santé.

Cette approche vise spécifiquement à comprendre comment l'urbanisme commercial impacte l'alimentation des personnes et *a fortiori* leur santé, selon la qualité (qu'il reste à définir) des commerces alimentaires en créant des inégalités spatiales. En particulier, elle montre l'opportunité de combiner politiques alimentaires et aménagement, pour améliorer la santé des personnes, principalement dans les quartiers où elles sont les plus pauvres et les moins mobiles.

Proximité du commerce, prix pratiqués et nombre de références : critères prépondérants dans le choix de fréquentation des lieux d'achat

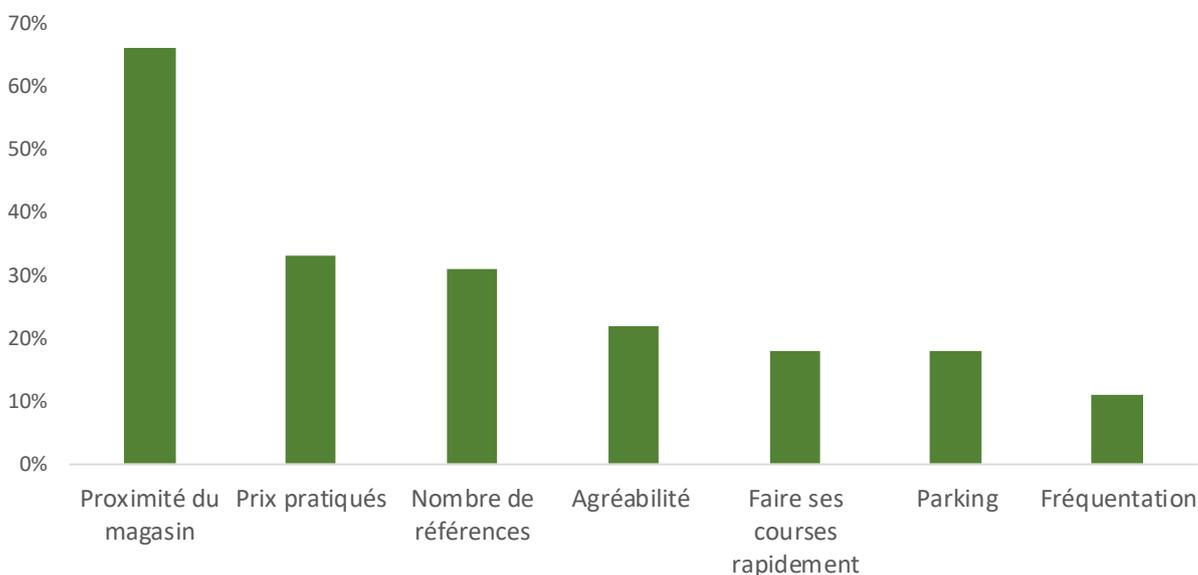
Une étude récente (2017) du Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (Credoc) montre que la proximité au lieu d'habitation est devenue au fil du temps un critère de plus en plus fort dans le choix de fréquentation des commerces. A l'échelle de la France, 66% l'ont choisie en premier ou deuxième critère en 2017 contre 55% en 2012. Cette évolution doit être mise en regard de celle des modes de déplacements pour effectuer les achats, différenciés selon les situations territoriales : à Lyon et Villeurbanne, la marche constitue presque 40% des modes de déplacement pour les achats alimentaires alors que 74% utilisent leur voiture dans le reste de l'agglomération. Ceci profite aux petits commerces en centre-ville, là où les grandes surfaces prospèrent davantage en périphérie.

La gamme de prix pratiqués et le nombre de références proposées sont les seconds déterminants de choix du lieu d'achat. A l'échelle de la France, 33% les ont choisis en premier ou deuxième critère en 2017 contre 39% en 2012. Il faut souligner cependant qu'il s'observe un signal faible d'une moindre préoccupation du prix face à la recherche de qualité.

Au regard de ces déterminants, les stratégies d'implantation et de positionnement économiques des acteurs de l'offre alimentaire dans l'alimentation des personnes jouent un rôle indéniable. Or ces stratégies sont principalement bâties aujourd'hui sur des exigences de performances économiques propres à chaque agent économique (démographie et pouvoir d'achat autour du site d'implantation, organisation des circuits d'approvisionnement logistiques).

Les critères de choix des lieux d'achats alimentaires

(Pourcentage des répondants, choix multiples, Enquête nationale, Credoc, 2017)



10^e enquête consommateurs de la CCI de Lyon Métropole (2017)

La mise à jour des données de consommation utilisées dans l'étude du système alimentaire de l'aire métropolitaine lyonnaise confirme les tendances de l'enquête précédente (2011). Voici les principales tendances pour l'alimentaire, à observer en miroir à l'accélération et l'individualisation des modes de vie ainsi qu'aux préoccupations grandissantes des enjeux de santé et de durabilité :

> légère perte de l'emprise des grandes surfaces alimentaires (-0.1 point) au profit des petits commerces (+0.4 point) et commerces non sédentaires (+0.3 point). Le Schéma directeur d'urbanisme commercial (Sduc) de la Métropole de Lyon nuance : ce sont les emprises des supermarchés et des commerces spécialisés qui augmentent au détriment des commerces traditionnels et des hypermarchés ;

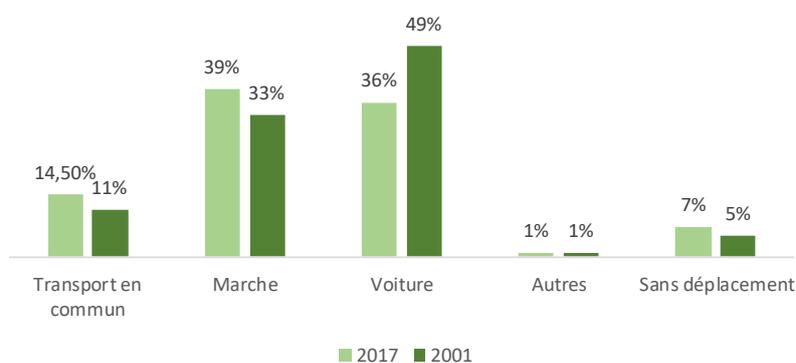
> une critique de l'hyperconsommation, un signal faible de sobriété mais le pouvoir d'achat reste une préoccupation très forte ;

> une progression du *drive* et du commerce non sédentaire (en particulier, hausse du chiffre d'affaires des marchés de 20 points sur la Métropole et 31 points sur Lyon) ;

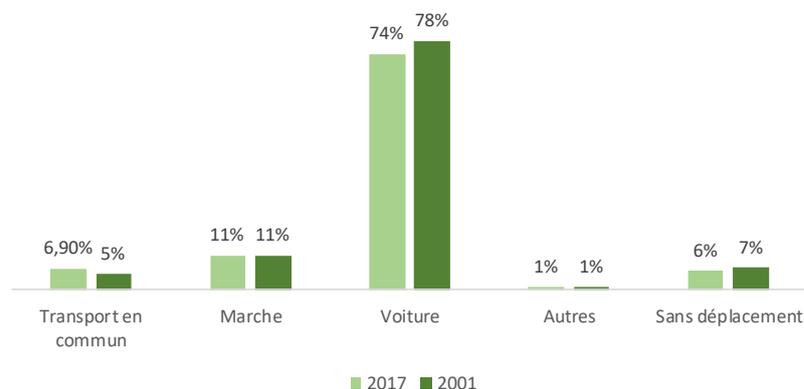
> des pratiques de mobilité différenciées entre le centre urbain et les zones périphériques (graphe ci-dessous) mais l'usage de la voiture diminue globalement au profit de la marche à pied et des transports en commun ;

> l'importance des marchés et des circuits courts pour s'approvisionner en produits alimentaires plus qualitatifs (en particulier fruits et légumes).

Modes de déplacement pour les achats alimentaires sur Lyon-Villeurbanne



Modes de déplacement pour les achats alimentaires sur le reste de l'agglomération lyonnaise



Alimentation, urbanisme commercial et inégalités sociales

Les problématiques et déterminants de la santé publique sont de plus en plus traités dans les politiques et documents d'urbanisme. Ce traitement concerne surtout les questions de pollution, en particulier de l'air et de l'eau. Par ailleurs, nul doute n'existe aujourd'hui sur le lien entre alimentation et santé, principalement traité par des aspects nutritionnel et sanitaire.

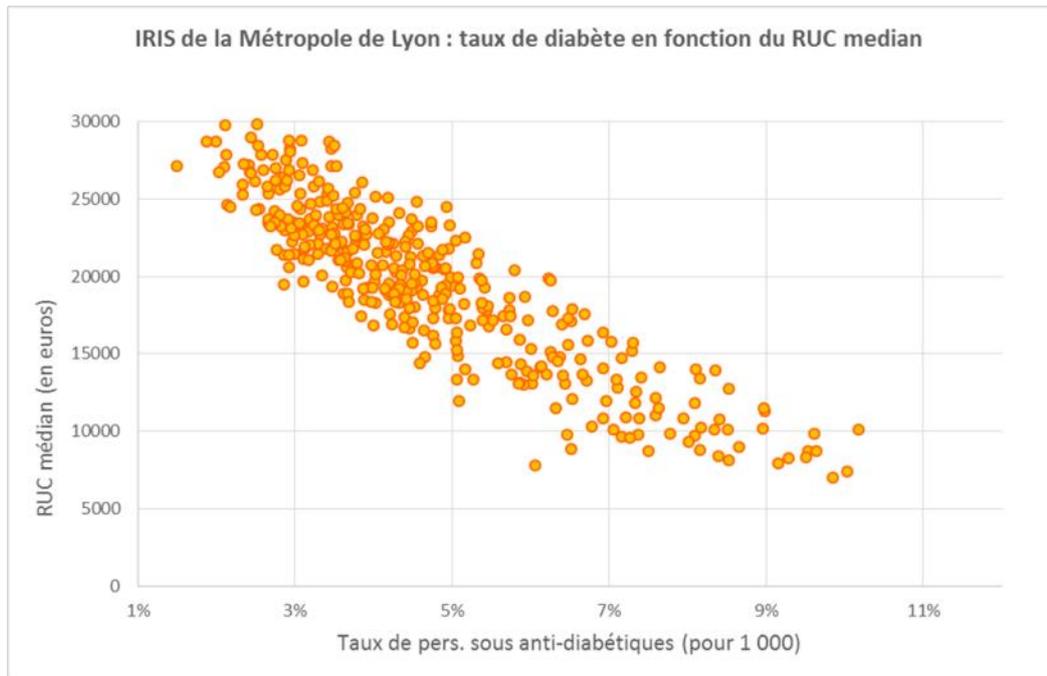
L'étude du système alimentaire de l'aire métropolitaine lyonnaise montre la forte corrélation entre pathologie de santé liée à l'alimentation et revenu des ménages (voir graphe). Les résultats d'une enquête consommateur 2017 orchestrée par le bureau d'étude Utopies pour la stratégie alimentaire du Grand Lyon fait apparaître cet enjeu de santé publique comme majeur sur le territoire. En effet, 30% des habitants ne peuvent pas tout le temps s'alimenter comme ils souhaitent et 15% d'entre eux sont en situation de précarité alimentaire (25% dans la catégorie des CSP-), pour des raisons économiques. Par ailleurs, cette précarité touche d'avantage les personnes vivant seules.

A l'échelle de l'agglomération, ce sont les quartiers Charles Perrault à Vénissieux et du Mas-du-Taureau à Vaulx-en-Velin qui ont les populations les plus sous-antidiabétiques (>10%). Ce sont également les quartiers Iris les plus pauvres (îlots de 2000 habitants regroupés pour l'information statistique dans les communes de plus de 10 000 habitants).

Si cet enjeu d'ordre économique est maintenant bien connu, il est rarement abordé sous l'angle de l'accessibilité physique à une alimentation de qualité pour les populations les plus touchées par ces pathologies de santé. Or cette accessibilité est en partie conditionnée par le développement commercial défini par des logiques commerciales des opérateurs et les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme commercial.

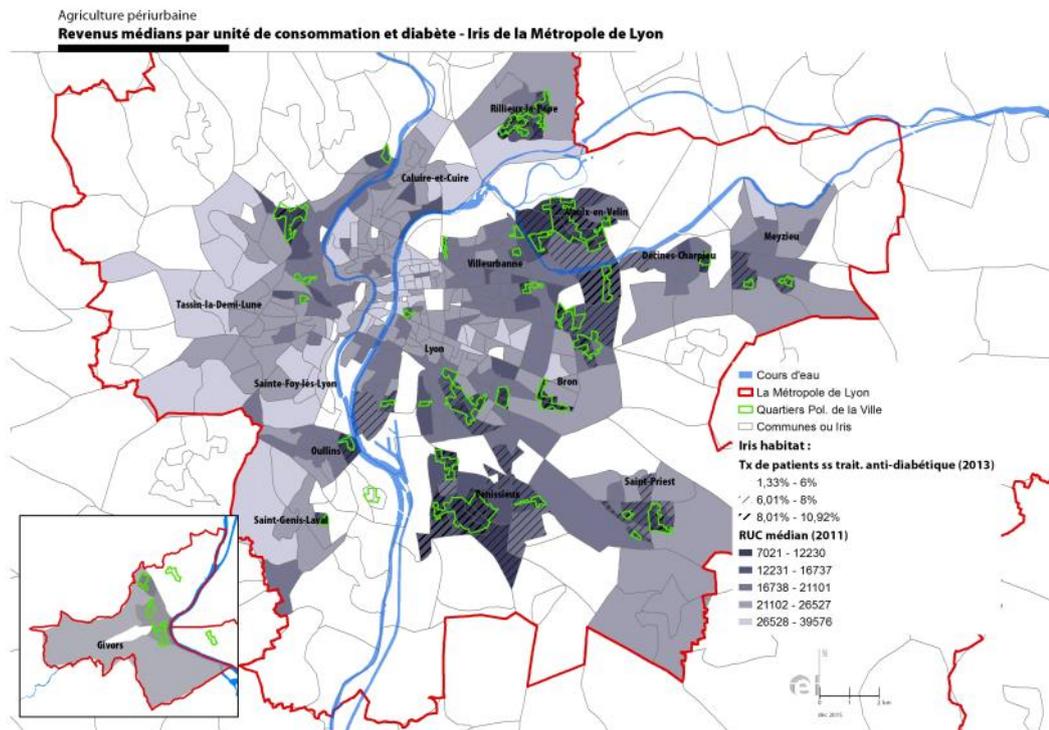
Par ailleurs, l'évolution des pratiques alimentaires vers davantage de « prêt à manger » oriente les consommateurs vers des achats alimentaires qui ne sont pas les plus avantageuses pour leur santé, ni d'ailleurs les plus économiques. Dans un rayon de 50 km autour de Lyon, on dépense douze fois plus dans les *fast-food* que dans les achats de fruits et légumes. Ces pratiques répondent en revanche à d'autres besoins sociaux complexes (par exemple, le besoin de sociabilité retrouvé dans un lieu de restauration rapide pour des personnes vivant seules ou dans des sphères familiales compliquées).

Ainsi, la santé dans l'espace urbain passe aussi par des politiques alimentaires efficaces. Au regard de la structure des pratiques alimentaires (s'alimenter aujourd'hui revient principalement à se rendre dans un commerce alimentaire au plus proche de chez soi), celles-ci ne peuvent être déconnectées des politiques d'aménagement commercial du territoire.



Les Iris aisés se caractérisent par une population peu touchée par le diabète, alors que les Iris les plus pauvres affichent des taux élevés de patients sous anti-diabétique (RUC : Revenu par unité de consommation)

Source : Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne



Les Iris des communes de plus de 10 000 habitants se caractérisent par de fortes disparités socio-territoriales : l'IRIS le plus riche de la Métropole (« Les Belges », 39 600 euros, 6^e arrondissement) a un RUC médian presque 6 fois supérieur à celui de l'Iris le plus pauvre (« Anatole France », 7 000 euros, Vénissieux).

Source : Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne

Approcher les pathologies de santé liées à l'alimentation par les formes commerciales et la caractérisation d'un « environnement alimentaire »

L'offre alimentaire disponible dans un « environnement alimentaire » ne se mesure pas uniquement au type de commerces existants dans cet environnement et à leur nombre, mais également au type de produits disponibles et à leur prix au sein même des commerces. Cette caractérisation nécessite donc un double regard, un regard sur les quartiers et un regard sur les commerces, avec ce même questionnement en toile de fond : comment en apprécier la qualité ?

A ce jour, la base Sirene donne la typologie commerciale la plus fine qu'il est possible d'avoir, sans pour autant pouvoir mesurer pleinement la qualité des commerces. Cette mesure paraît pourtant pertinente, en particulier, dans les territoires où les pathologies de santé liées à l'alimentation (diabète, obésité...) sont les plus importantes, afin de mieux comprendre les synergies entre formes urbaines, pratiques commerciales et pratiques alimentaires.

Ainsi, il apparaît un besoin de compléter la base de données Sirene par une approche qualitative pour mieux caractériser un environnement alimentaire, se définissant donc par :

- la qualité des commerces alimentaires, sur des critères donnés (circuits d'approvisionnement ; indépendant, franchisé, intégré; valeurs et démarche du commerçant; prix et promotion pratiqués; type de produits disponibles; etc.) et ainsi répondre à la question : à quel niveau de qualité se situe le commerce ?
- les typologies et la géographie des commerces : comment sont répartis les commerces au regard de leur qualité caractérisée au préalable ?

Cette approche une fois déployée nécessiterait cependant une mise à jour régulière en raison d'une forte rotation de l'offre commerciale.

Typologie des commerces alimentaires de la base Sirene

Source : « Urbanisme et insécurité alimentaire », Capucine Frouin, 2018

Code	Intitulé	Description	Désignation
47.11	Commerce de détail en magasin non spécialisé à prédominance alimentaire		
47.11A	Commerce de détail de produits surgelés	Contient le commerce de détail, en Commerce de magasin ou par livraison à domicile, de surgelés tous produits alimentaires surgelés ou congelés	
47.11B	Commerce d'alimentation générale	Contient le commerce de détail non Alimentation spécialisé à prédominance alimentaire générale en magasin d'une surface de vente inférieure à 120 m ²	
47.11C	Supérettes	Contient le commerce de détail non Supérette spécialisé à prédominance alimentaire en magasin d'une surface de vente comprise entre 120 et 400 m ²	
47.11D	Supermarchés	Contient le commerce de détail non Supermarché spécialisé à prédominance alimentaire, réalisant un chiffre d'affaires alimentaire supérieur à 65 % des ventes, en magasin d'une surface de vente comprise entre 400 et 2500 m ²	
47.11F	Hypermarchés	Comprend le commerce de détail non Hypermarché spécialisé à prédominance alimentaire en magasin d'une surface de vente égale ou supérieure à 2500 m ²	
47.2	Commerce de détail alimentaire en magasin spécialisé		
47.21	Commerce de détail de fruits et légumes en magasin spécialisé	Comprend le commerce de détail de Primeur fruits et légumes frais, le commerce de détail de fruits et légumes en conserve. Ne comprend pas le commerce de détail de fruits et légumes surgelés	
47.22	Commerce de détail de viandes et de produits à base de viande en magasin spécialisé	Comprend le commerce de détail de Boucherie - viandes et produits à base de viande (y compris la volaille) charcuterie	
47.23	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	Comprend le commerce de détail des Poissonnier poissons, d'autres produits de la mer et des préparations à partir de ces produits. Ne comprend pas le commerce de détail de poissons et crustacés surgelés.	
47.24	Commerce de détail de pain, pâtisserie et confiserie en magasin spécialisé	Comprend le commerce de détail de Boulanger confiserie, chocolaterie, pain et pâtisserie non auto-produite. Ne comprend pas le commerce de détail de confiserie, chocolaterie, pain et pâtisserie auto-produite.	
56.10	Restaurants et services de restauration mobile		
56.10A	Restauration traditionnelle	Comprend l'activité de restauration avec un service à la table, les activités des bars et des restaurants avec service de salle installés à bord de moyens de transport, s'ils sont exploités par des unités distinctes	Restaurant traditionnel
56.10B	Restauration de type rapide	Comprend la fourniture au comptoir d'aliments et de boissons à consommer sur place ou à emporter, présentés dans des conditionnements jetables, donc les restaurants de restauration rapide, les restaurants proposant principalement des repas à emporter, la vente de crème glacée dans des chariots, la vente de repas dans des équipements mobiles, la préparation de repas sur des éventaires ou sur les marchés, les salons de thé. Ne comprend pas la vente au détail de nourriture par le biais de distributeurs automatiques.	Fast-food

Aller plus loin

La littérature anglo-saxonne caractérise assez bien une typologie de quartiers liée à l'offre alimentaire existante :

Désert alimentaire : faible accès à des supermarchés/marchés/primeurs, offre alimentaire réduite et comportant une majorité de *fast-food*.

« Océan » alimentaire (*food swamp*) : l'offre de *fast-food* « inonde » celle des supermarchés/marchés/primeurs, le choix est laissé au consommateur.

L'implantation d'un commerce « qualitatif » n'aura pas le même effet selon si on se trouve dans un désert alimentaire ou un « océan » alimentaire. Une étude intitulée « Urbanisme et insécurité alimentaire » met en évidence dans des quartiers politiques de la ville parisiens l'absence de changement de pratiques alimentaires après une implantation de commerces plus qualitatifs sans « traitement » de l'offre alimentaire globale. Elle conclue que les environnements alimentaires sont moins favorables dans les quartiers prioritaires que dans les autres territoires.

La typologie actuelle de la base Sirene

Les commerces offrant une alimentation « à domicile » se découpent en deux catégories : les commerces non spécialisés dissociés par leur taille et les commerces spécialisés par la nature du produit qu'ils vendent.

Pour l'alimentation « hors domicile », seuls se distinguent les restaurants traditionnels et de type rapide.

Cette dernière distinction, basée

principalement sur le temps passé à l'acte alimentaire, ne permet pas d'appréhender toute la diversité de cette offre commerciale. Elle représente aussi bien des cafétérias 100% bio indépendantes que des chaînes de pizzeria riches en aliments gras. Un travail récent analysant le lien entre urbanisme et insécurité alimentaire (Capucine Frouin, 2018) développe une méthode intéressante de meilleure qualification en

distinguant les restaurants franchisés des indépendants. Elle précise en revanche l'incomplétude de cette approche. Le projet de recherche FRUGAL a développé par ailleurs une technique de *Food Transect* dans la ville, expérimentée à Caen et Grenoble, permettant entre autres d'observer (et donc de qualifier) les environnements alimentaires au regard de l'accessibilité sociale.

Le phénomène du « snacking » : contrainte ou opportunité pour améliorer la qualité d'un environnement alimentaire ?

Le « snacking » est une manière de s'alimenter qui sort du clivage alimentation à domicile et hors domicile. Ce phénomène englobe plusieurs pratiques de consommation motivées chez les personnes par un gain de temps, une recherche de praticité et de nouvelles expériences alimentaires. Les modes de vie urbains (nomadisme et individualisation) renforcent ce phénomène. Il prend en compte les plats préparés des supermarchés, la restauration rapide, les bars à salades, les *food trucks*, etc.

Par ailleurs, le développement commercial des lieux de « snacking » permet d'ancrer le phénomène dans une tendance structurelle qui ne fait que s'amplifier. La diversité des offres et des concepts alimentaires peut faire apparaître des opportunités pour redévelopper des environnements alimentaires de qualité. En revanche, ce développement s'accompagne d'un risque de gentrification d'un quartier (phénomène observable à la Guillotière par exemple où s'enregistre une hausse nette du prix des logements en parallèle de son développement commercial).

Ce phénomène social à part entière nécessite donc d'être mieux décrypté. Par exemple, aujourd'hui, les indicateurs de restauration du midi n'observent que les actifs et les jours de semaine. Qu'en est-il des inactifs (étudiants, chômeurs, etc.) ? La meilleure compréhension de ce phénomène peut passer par la création d'indicateurs appropriés, croisant les dimensions spatiales (caractérisation environnement alimentaire) et socio-économiques des territoires (revenu, éducation, santé).



Succession de commerces de restauration rapide rue de Marseille, 2019, ©Agence d'urbanisme de Lyon

Agir sur les pratiques commerciales pour lutter contre les inégalités socio-spatiales de l'alimentation

La relation entre planification du territoire et développement commercial alimentaire, au regard des enjeux de santé, est un sujet compliqué à appréhender par les collectivités territoriales. A titre d'exemple, le Scot de l'agglomération lyonnaise préconise un développement commercial qui favorise l'accessibilité de proximité (par des modes doux) à des produits de première nécessité mais sans notions de qualité des produits, des commerces et sans mentionner de relations entre ce développement et la réduction des inégalités sociales. Par ailleurs, dans le Sduc de la Métropole de Lyon, l'analyse de la satisfaction des besoins des achats alimentaires ne se fait que sous un prisme économique (ratio entre le chiffre d'affaires et les dépenses des ménages).

Cela soulève en réalité des questions de fond du lien entre le système économique en place et la santé des personnes, peu traité dans les documents d'urbanisme.

Cependant, des recommandations peuvent être imaginées pour orienter le développement commercial dans ces documents. Voici quelques exemples :

- établir un ratio d'équilibre entre offre commerciale de « snacking » et offre commerciale d'une alimentation « à domicile » ;
- recommander l'introduction de marchés ou de commerces alimentaires mobiles dans l'espace public
- introduire des objectifs précis de santé publique en lien avec l'urbanisme commercial alimentaire (réduction des maladies chroniques de type cardiovasculaire, obésité et diabète), différenciés selon les territoires.

Au-delà de la planification, des actions plus directes peuvent être menées pour une transformation des pratiques commerciales.

A titre d'exemple, le recrutement d'un animateur commercial dans les territoires peut être un levier pour cela (formation des commerçants autour des enjeux d'inclusivité, de qualité des produits proposés, de modalité d'accueil de la clientèle, signature d'une charte d'engagement commercial, etc.). Le Contrat de Revitalisation Artisanale et commerciale (CRAC) est également un outil pour les collectivités, par l'intermédiaire d'opérateurs privés, pour agir sur les commerces de proximité (exemple du cours Tolstoï à Villeurbanne)

Les modalités d'actions possibles sont à imaginer en réponse au contexte territorial (centre urbain dense, polarité secondaire, zone résidentielle et périurbaine, zone rurale, etc.). En particulier, les phénomènes de gentrification des centres urbains ont pour impact de faire reculer ses populations moins aisées vers les périphéries des villes, où les centres commerciaux autrefois périphériques deviennent de nouvelles centralités. Un enjeu fort de transformation de ces centres commerciaux existe alors pour répondre aux nouveaux besoins, usages et aspirations des populations.



« Nouveaux concepts » de restauration rapide, Place Guichard et à la Guillotière, 2019, ©Agence d'urbanisme de Lyon

Ancien marché gare de Lyon Perrache, 2007, ©Agence d'urbanisme de Lyon



Partie 3 : Regard sur les évolutions logistiques urbaines alimentaires

Quels sont les facteurs de complexification de la logistique alimentaire urbaine ?

Quelles sont les innovations qui permettent de relever les enjeux de cette complexification ?

La question de l'aménagement du territoire est centrale dans l'organisation des activités logistiques car elle renvoie à l'organisation des réseaux de transport et donc des projets d'infrastructures, des espaces de stationnement, de livraison, et d'enlèvement dans les zones urbaines et de l'aménagement d'interfaces multimodales en périphérie des villes.

Aujourd'hui, parler d'alimentation des villes, c'est d'abord parler de logistique alimentaire (avant de parler de production), fonction vitale à leur maintien et leur développement.

Or la logistique alimentaire est un champ un peu à part des activités logistiques, tant les spécificités liées aux conditions de transport et de stockage des différents types de produits sont nombreuses.

A ce jour, sur le territoire lyonnais, aucun travail spécifique d'analyse de la logistique alimentaire n'a été engagé. Le plan de déplacement des marchandises qui s'engagera en 2019 sur la Métropole de Lyon pourrait être l'opportunité de faire ce focus.

La première partie de cette publication traitant de la trajectoire historique montrait que l'activité logistique (au sens organisation de l'approvisionnement des villes) a toujours été une question centrale ainsi qu'un des nombreux réceptacles des évolutions sociétales. Ainsi, l'organisation de l'activité logistique d'aujourd'hui est pensée selon des schémas industriels, de massification des flux, trouvant son essor dans les années 1960 avec l'apparition de la grande distribution. Or cette organisation se trouve ébranlée par les nouvelles attentes sociétales en matière d'alimentation. En effet, l'individualisation de l'acte alimentaire, l'augmentation du « snacking » et le retour du commerce de proximité dans les centres-villes sont autant de changements qui viennent complexifier les fondements de l'activité logistique : comment acheminer le bon produit, au bon endroit, au bon moment et à moindre coût, tout ça le plus durablement possible aujourd'hui et impactant le moins possible les espaces agricoles ?

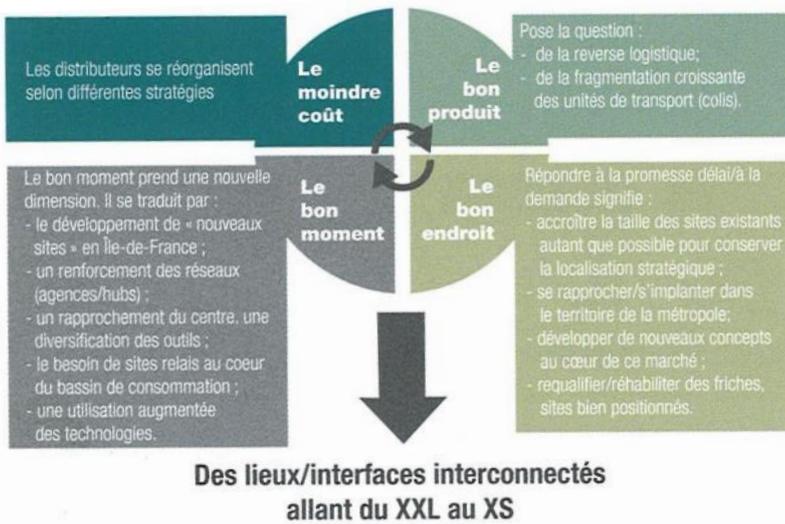
Pour y répondre, on observe de nombreuses innovations dans les services et les technologies mis en place par les acteurs privés, venant renforcer le besoin en espace dédié à la logistique, ou du moins, en alimentaire, venant transformer ce besoin vers des espaces plus petits, adaptables et dispersés dans les territoires.

Cette troisième partie s'intéresse donc aux tendances et aux innovations en matière de logistique alimentaire urbaine, d'une part, en identifiant ses nouveaux enjeux et d'autre part, en illustrant comment ces enjeux commencent à être relevés, sur le territoire lyonnais et ailleurs.

La logistique alimentaire urbaine en mouvement

Les changements en cours renforcent le besoin en espaces logistiques

Source : Carnet pratique, la logistique, fonction vitale, IAU IDF 2018



La complexification du système logistique urbain

L'individualisation des modes de vie, la multiplication des lieux de vente ainsi que des exigences sanitaires en matière de qualité de l'air sont des déterminants de la complexification du système logistique. L'institut d'aménagement d'urbanisme d'Île de France a édité en 2018 un carnet pratique décrivant l'évolution de ces activités (schéma de gauche). En revanche, ces changements sont encore mal appréhendés de manière spécifique sur les flux alimentaires bien que les exigences de stockage et de transport (chaîne du froid, etc.) soient connues.

L'émergence des circuits courts ajoute un niveau à cette complexification et c'est aussi une limite à leur développement aujourd'hui. Il n'est pas si simple d'acheminer des produits alimentaires de proximité, en particulier si on s'intéresse à la question du coût et de la durabilité du transport qui peut s'avérer beaucoup moins efficace en termes d'émissions de gaz à effet de serre : l'Ademe précise que les émissions par kilomètre parcouru et par tonne transportée sont environ 10 fois plus faibles pour un poids lourd de 32 tonnes que pour une camionnette de moins de 3,5 tonnes. La logistique des circuits courts ne peut donc pas se penser et s'opérationnaliser par rapport à des seuls objectifs de qualité de l'air. Par ailleurs, l'instauration d'une zone à faibles émissions (cf. encadré) renforce cette complexification.

La stratégie de Sogaris — Construire un réseau de logistique urbaine pour le Grand Paris



Source : Carnet Pratique, la logistique, fonction vitale, IAU IDF 2018

Des innovations pour répondre à la complexification

Le secteur de la logistique ne cesse d'innover pour répondre à la complexification des zones urbaines (« dernier kilomètre »). Dans le secteur alimentaire, des expérimentations et des outils sont en cours d'élaboration. Par exemple, l'espace de logistique urbaine (ou espace urbain de distribution) situé place Antonin Poncet (2^e arrondissement de Lyon) est un espace mutualisé pour adapter la logistique urbaine aux enjeux de pollution et de congestion (stockage puis redéploiement sur les sites de livraison par des véhicules électriques ou triporteurs).

Cette nouvelle organisation de logistique urbaine se pense en réseau et à plusieurs échelles (cf. stratégie de Sogaris).

Un report sur des alternatives à la route ?

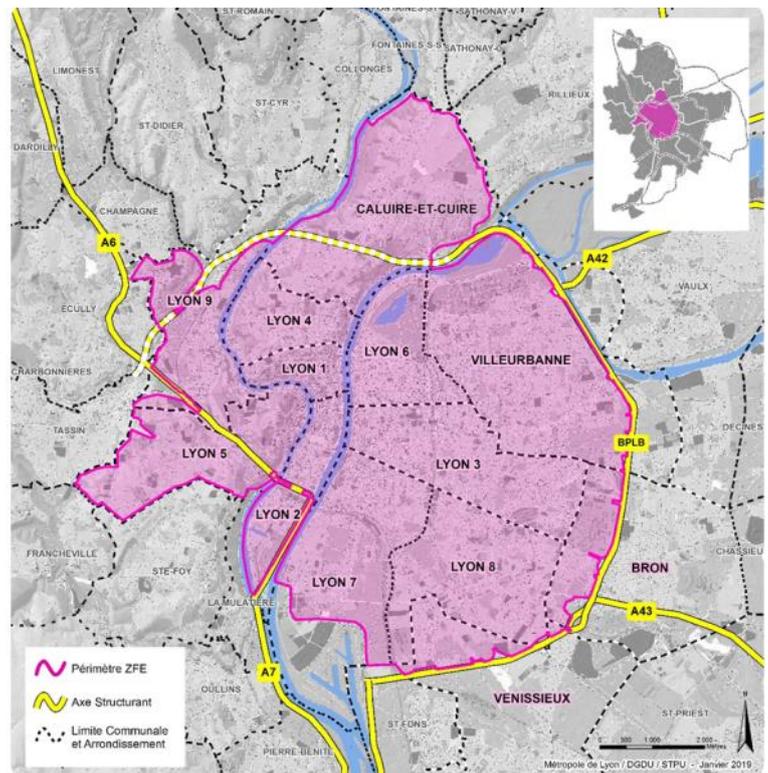
On voit également apparaître des expérimentations dans le transport ferroviaire (transport des boissons Franprix en Île de France) et fluvial (expérimentations pour les circuits courts comme le « Marché sur l'eau » en Île de France). Quel avenir pour ces alternatives ? Pour l'instant, se pose la question de leurs réelles performances environnementales face à l'évolution rapide des technologies dans le domaine du transport routier, de la « disponibilité » des axes fluviaux pour ces trajets, du seuil de rentabilité de système, du changement d'échelle.

Une future Zone à faibles émissions (ZFE) : opportunité ou contrainte ?

L'objectif de la Zone à faibles émissions votée en ce début d'année 2019 est la réduction de moitié du nombre de personnes exposées aux émissions de dioxyde d'azote grâce au renouvellement du parc des véhicules. Ce dispositif concerne particulièrement les professionnels (véhicules utilitaires et poids lourds les plus polluants ne pourront plus circuler ou stationner dans la ZFE) et ainsi, dans une certaine mesure, les professionnels de la logistique alimentaire avec un impact potentiel sur l'organisation des approvisionnements.

Se pose alors la question du type d'agent économique qui pourra se mettre aux normes, impactant indirectement certaines formes de commercialisation alimentaire. Si on considère que plus de 80% du parc poids lourds sont déjà aux normes, n'ébranlant pas ainsi le plus gros des approvisionnements alimentaires, qu'en sera-t-il des plus petits agents économiques, en particulier les producteurs qui vendent sur les marchés des villes concernées par la ZFE ?

Les restrictions seront opérationnelles au 1^{er} janvier 2020. Des aides financières sont prévues pour modifier le parc des véhicules.



Périmètre de la ZFE fin janvier 2019

L'initiative parisienne « Marché sur l'eau » :

- Barge à propulsion électrique fournie par Enercoop (électricité 100% renouvelable)
- 20 producteurs partenaires en Île de France
- Système de livraison de paniers



Penser la multifonctionnalité des activités logistiques pour réduire les impacts

Les problématiques logistiques dans les travaux sur les systèmes alimentaires suscitent à la fois intérêt tant l'enjeu est important, et interrogation sur les alternatives possibles pour renforcer leur durabilité (augmenter la part des circuits courts, réduire les émissions de GES, améliorer le travail des agriculteurs, améliorer l'accès à une alimentation de qualité, etc.).

De nombreuses initiatives émergent. Elles sont encore minoritaires, voire marginales, dans le fonctionnement des systèmes alimentaires. Cependant, elles ont le mérite de nourrir l'enjeu de reconfiguration de cette logistique en interrogeant de nouveaux modes de faire. Elles montrent également que les innovations ne peuvent pas uniquement s'orchestrer

sur de nouvelles technologies. Elles doivent également prendre en compte des dimensions sociales et économiques, notamment en inventant de nouveaux modèles économiques et de gouvernance ou encore en modifiant la manière de penser l'implantation d'un commerce dans un espace public.

Les exemples suivants illustrent quelques innovations de logistique alimentaire qui intègrent une certaine multifonctionnalité dans leurs activités afin d'être en meilleure cohérence avec tous les enjeux des territoires urbains. **Comment s'inspirer maintenant de ces nouveaux modes de faire pour changer d'échelle ?**

Des épiceries mobiles pour recréer des environnements alimentaires

La main dans l'sac (Lyon), une épicerie de produits locaux ou en vrac : présente sur plusieurs marchés de l'agglomération. Elle propose des produits d'épicerie pour compléter l'offre alimentaire des marchés, proposés « en vrac », montrant des nouvelles pratiques d'alimentation durable dans de nouveaux territoires.

Rosalie (Brest), une épicerie sociale itinérante : tournée dans treize communes du Finistère pour proposer aux populations les plus précaires et les moins mobiles dans des territoires ruraux des produits alimentaires (10% du prix d'un supermarché) et d'hygiène (30%). En 2017, les bénéficiaires étaient au nombre de 150 (environ 70 foyers).

Marchés métropolitains couverts par La main dans l'sac



Penser la logistique du circuit court

Projet la Mule (Lyon), un « blablacar » paysan : projet initié par le Bol, le pôle de coopération sur l'alimentation, qui a vocation à fédérer et développer des coopérations entre ses 29 structures partenaires pour construire un système agro-alimentaire local, solidaire et écologique.

La Mule est un projet de plateforme informatique (sortie de la première version en mars 2019) qui permet de faire émerger des opportunités de transport et de stockage de denrées alimentaires pour les producteurs en mettant en lien offreurs et demandeurs de solutions logistiques.

IsHere (Grenoble), pôle agro-alimentaire et marketing territorial : création d'une marque de produits agricoles et agro-alimentaires de l'Isère comme outil de fédération des acteurs économiques et de changement d'échelle le système alimentaire local. Le pôle agro-alimentaire s'incarne physiquement sur le Marché d'intérêt national de Grenoble permettant une mutualisation d'équipement logistique. Cette initiative a eu un effet levier pour l'introduction de produits locaux dans la restauration collective (30% de produits locaux dont 20% dans la restauration des collèges à ce jour).

Le Groupement régionale alimentaire de proximité ou GRAP (Lyon), optimisation des tournées logistiques pour approvisionner les campagnes : groupement d'épicerie de produits bio et locaux qui mutualise des fonctions support pour diminuer leur coût de fonctionnement. Récemment, le groupement a mis en place sa propre logistique interne pour approvisionner les épicerie du centre de Lyon. Celles-ci jouent alors un rôle de « commutateur » pour les produits qui repartent ensuite par camion dans des épicerie en périphérie ou les espaces ruraux. Les camions ne sont alors jamais vides et des commerces en zones rurales peuvent avoir accès à une diversité de produits locaux sans coût abusif.

Penser la logistique de la circularité

La Tricyclerie (Nantes), collecte de biodéchets et retour à la terre : dans une vision cyclique du système alimentaire, la question de la valorisation des déchets organiques est primordiale. Dans le processus de valorisation, l'organisation de la collecte et du transport de la matière est centrale. Cette initiative collecte ainsi à vélo dans la ville 3,5 tonnes de biodéchets par an auprès de restaurateurs, entreprises, particuliers, etc. Elle valorise ainsi 1,1 tonne de compost certifié en agriculture biologique, qui profite aujourd'hui à 370 m² de terre (un grand jardin partagé).

Expérimenter le changement d'échelle

Appel à projet (AAP) de l'Ademe

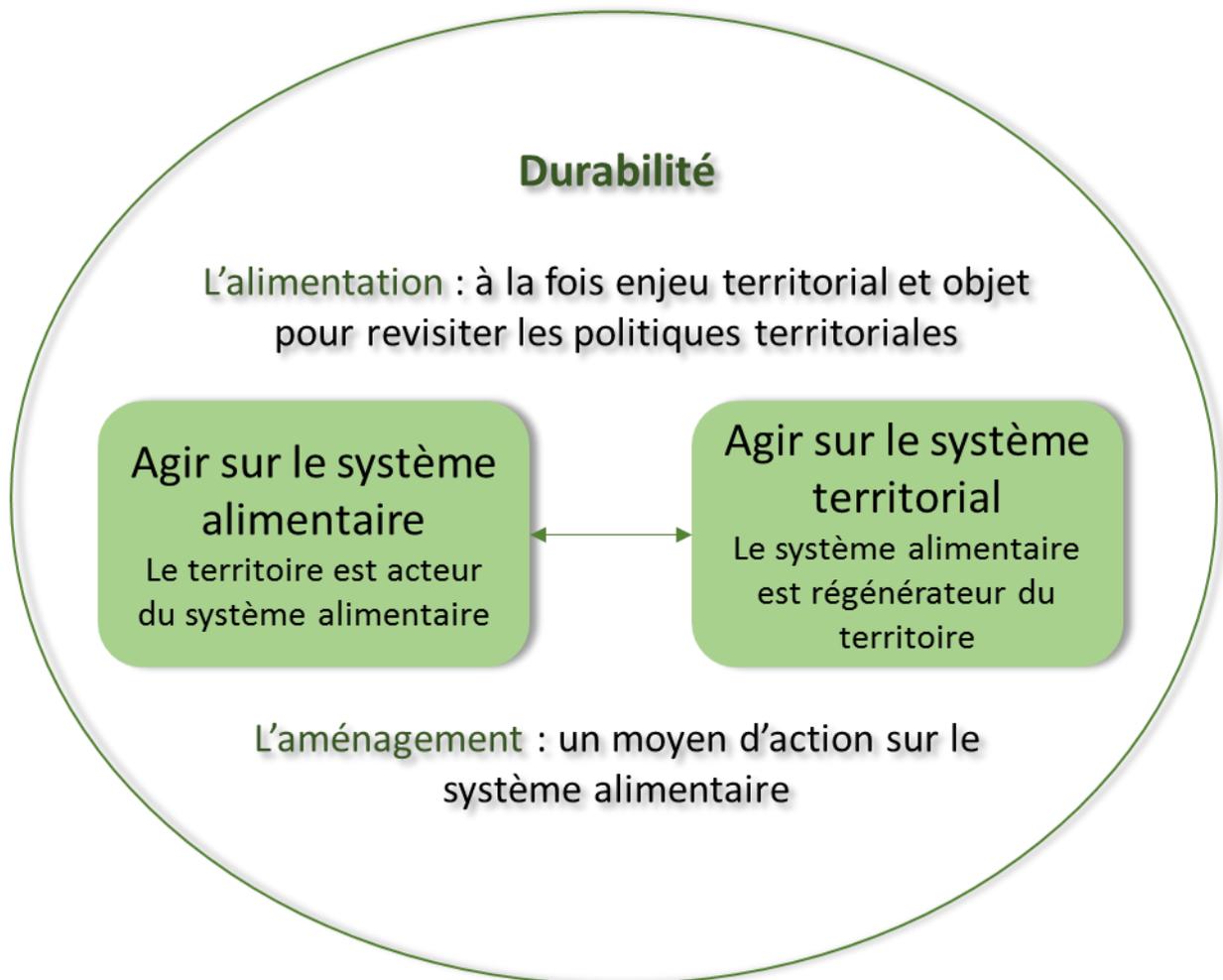
En 2018, l'Ademe a lancé un appel à projet de recherche sur la logistique urbaine durable et en site isolé pour adapter et diversifier l'offre de services du transport de marchandises. Un volet de cet AAP concernait la logistique des circuits courts.

Deux des quatre lauréats vont expérimenter spécifiquement dans le domaine des circuits courts alimentaires : PromusBox et le Marché d'intérêt national de la région de Marseille.

PromusBox (société Promus), Nantes et Haute-Savoie : étude sur la mise en place de points de collecte (chambres à température dirigée, mobiles et connectées) afin de simplifier la logistique amont des circuits courts alimentaires.

MIN de Marseille et sa région : expérimentation d'un nouveau modèle de fonctionnement (outils physiques, informationnels, mode de gouvernance et modèle économique) répondant aux enjeux logistiques du développement des circuits courts alimentaires de proximité.

Schéma concept de la planification alimentaire (ou urbanisme alimentaire), inspiré de BRAND 2005
Agence d'urbanisme de Lyon



Principaux ouvrages consultés

Lyon et ses campagnes, *Richard Sceau, PUL, 1995*

Histoire des marchés lyonnais, *Laurent Gouat, 2007*

La viande à Lyon: Du pré à l'assiette, *Pierre Grison, 2000*

Consommation de masse et grande distribution, *Jean Claude Daumas, vingtième siècle. Revue d'histoire, 2006*

Alimentation et métropolisation: repenser le territoire à l'aune d'une problématique vitale oubliée, *Caroline Brand, HAL, 2016*

Urbanisme, insécurité alimentaire et organisation commerciale dans les quartiers prioritaires de la ville, *Capucine Frouin, Ecole d'urbanisme de Paris, 2018*

Carnet pratique, la logistique, fonction vitale, *IAU IDF, 2018*

Conclusion : Vers un urbanisme alimentaire ?

Nul doute que l'alimentation est un sujet complexe. Au niveau des agences d'urbanisme, le rattacher à la seule question de l'agriculture devient réducteur dans la mesure où cet objet intègre des dimensions économiques, logistiques ou encore sociologiques. « alimentation » ne fusionne pas avec « agriculture », c'est un objet de transformation de l'agriculture, mais aussi de l'industrie agro-alimentaire, du système logistique urbain, des pratiques sociétales, etc.

En France, nombre de projets alimentaires territoriaux (dispositifs issus de la loi d'avenir de 2014) traitent principalement le sujet sous l'angle de l'ancrage de l'alimentation, alors traduit par le lien avec l'agriculture locale. Cet unique angle d'action freine d'une part le changement d'échelle pour déployer l'alimentation durable, d'autre part l'emparement du sujet par l'ensemble des politiques urbaines, pour l'instant surtout focalisées sur la préservation du foncier agricole. Or c'est là tout l'enjeu pour coordonner aménagement du territoire et alimentation. La préservation du foncier agricole dépasse quant à elle la seule question nourricière pour répondre aux enjeux d'équilibres globaux des territoires.

Les trois approches présentées dans cette publication ont permis de rattacher, à travers la question alimentaire, plusieurs domaines autrement traités séparément dans les observatoires de l'Agence d'urbanisme

de Lyon : l'agriculture (la consommation de foncier agricole), l'économie (les commerces alimentaires), la logistique (du dernier kilomètre) et des questions sociales (inégalités sociales de santé).

Cela fait de l'alimentation un objet passionnant pour décroiser l'observation du fonctionnement du territoire. Reste à formaliser voire à créer les outils adéquats pour cette observation. Entre autres, la construction d'une méthodologie d'observation d'un environnement alimentaire tel que défini dans la deuxième partie de la publication pourrait être une première étape à cette formalisation : observer les inégalités sociales par l'étude des formes commerciales et de l'accessibilité à une offre commerciale alimentaire de qualité.

Ce besoin d'observer autrement le fait alimentaire répond à un enjeu de changer les modes de faire la ville et les territoires par rapport à des enjeux de développement durable et de résilience. C'est d'ailleurs la vocation de l'Observatoire métropolitain du développement durable qui existe aujourd'hui à l'échelle du Grand Lyon.

L'alimentation est enfin un objet qui permet de trouver des zones de frottement entre différentes projections du territoire, qui parfois s'opposent : notamment, entre la vision d'une « ville agricole » pour

répondre à des enjeux environnementaux mais aussi à des besoins de respiration, identitaires, d'aspiration de « retour à la terre », etc., et entre la vision d'une « ville logistique » qui fait appel à des enjeux plus pragmatiques de fonctionnalité des territoires. Dans cette zone de frottements se trouvent entre autres l'économie circulaire (« des cycles ») et la multifonctionnalité des espaces, deux piliers d'un urbanisme alimentaire :

- pour la gestion des ressources (par exemple autour de la gestion économique et logistique des biodéchets pour recréer des sols urbains productifs) ;
- pour l'adaptation du bâti commercial pour structurer les flux des filières de proximité (par exemple renouvellement des hypermarchés qui se retrouvent avec l'étalement de la ville dans des nouveaux centres urbains).



Agence d'**Urbanisme** de l'aire
métropolitaine **lyonnaise**

Tour Part-Dieu, 23^e étage
129 rue Servient - 69326 Lyon - Cedex 03
Tél. 04 81 92 33 00 - Fax 04 81 92 33 10
www.urbalyon.org

Métropole de Lyon, Etat, Département du Rhône, Sepal, Sytral, Epora, Pôle Métropolitain, Communautés d'agglomération Annonay Rhône Agglo, du Bassin de Bourg en Bresse, Porte de l'Isère, Vienne Condrieu agglomération, Communautés de communes de l'Est lyonnais, de la Dombes, de la Vallée du Garon, des Monts du Lyonnais, des Vallons du Lyonnais, du Pays de l'Arbresle, du Pays de l'Ozon, Communes de Bourgoin-Jallieu, de Lyon, de Romans-sur-Isère, de Tarare, de Vaulx-en-Velin, de Vénissieux, de Villeurbanne, Syndicats mixtes des Scot de l'Ouest lyonnais, de la Boucle du Rhône en Dauphiné, des Rives du Rhône, du Beaujolais, du Nord-Isère, du Val de Saône-Dombes, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, Agence régionale de santé, Caisse des dépôts et consignations, Chambre de commerce et d'industrie de Lyon Métropole, Chambre de métiers et de l'artisanat du Rhône, Grand Lyon Habitat, Lyon Métropole Habitat, Syndicat mixte de transports de l'aire métropolitaine lyonnaise, Syndicat mixte Plaines Mont d'or, Syndicat mixte du Grand Parc Miribel Jonage

Directeur de la publication : **Damien Caudron**
Réfèrent : **Patrick Brun** 04 81 92 33 26 p.brun@urbalyon.org
Equipe projet : **Camille Tedesco**
Infographie : Agence d'urbanisme